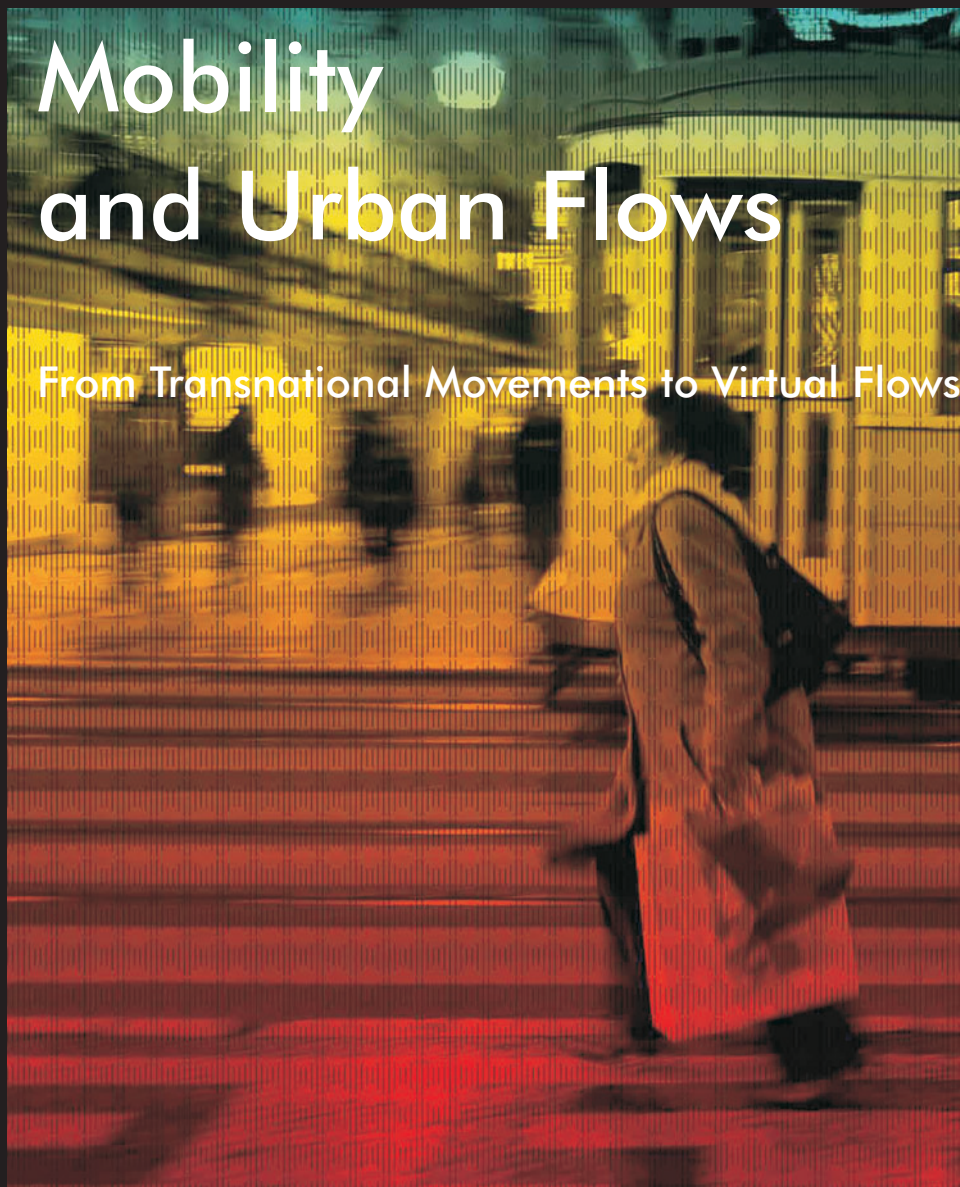


Rita Cachado e Joana Azevedo
(editors)

SICYUrb • vol. I

Mobility and Urban Flows

From Transnational Movements to Virtual Flows



SICYurb • Proceedings of the Second International Conference of Young Urban Researchers, vol. I

Mobility and Urban Flows

From Transnational Movements to Virtual Flows

SICYurb • Proceedings of the Second International Conference of Young Urban Researchers

- Vol I *Mobility and Urban Flows. From Transnational Movements to Virtual Flows*
(organizado por Rita d'Ávila Cachado e Joana Azevedo)
- Vol II *Urban Culture in Action. Politics, Practices and Lifestyles*
(organizado por Lígia Ferro, Otávio Raposo e Pedro Abrantes)
- Vol III *Making the City Work. Agency in a Changing World*
(organizado por Gonçalo Gonçalves e Bruno Monteiro)
- Vol. IV *City in Movement. Activism, Social Participation and Urban Reinventions*
(organizado por Inês Pereira, Nuno Nunes e Ioana Florea)
- Vol V *Recomposing the Urban Fabric. Centralities and Peripheries Revisited*
(organizado por João Pedro S. Nunes e Pedro Costa)
- Vol VI *Building and Living the Urban Space. Housing, Tourism and Segregation*
(organizado por Patrícia Pereira e João Martins)
- Vol VII *Public Sociability and Spatial Forms. Meanings and Relations*
(organizado por Graça Indias Cordeiro, Renato Carmo e Sofia Santos)

Rita Cachado e Joana Azevedo (eds.)

SICYurb • Proceedings of the Second International Conference of Young Urban Researchers, vol. I

Mobility and Urban Flows

From Transnational Movements to Virtual Flows

Ana Mantas
Fanny Jedlicki
Filipe Ungaro Marino
Jesus Abad Sanz
João Carlos Sousa
José Peixoto Silva
Nausica Pezzoni
Nuno André Jerónimo
Nuria Morello Callafel
Patrice Tissandier
Pedro Candeias
Tiago Augusto da Cunha

Lisboa, 2013

© Rita Cachado e Joana Azevedo (eds.), 2013

Rita Cachado e Joana Azevedo (eds.)

Mobility and Urban Flows. From Transnational Movements to Virtual Flows

Primeira edição: Novembro de 2013

ISBN: 978-989-732-152-8

em repositório ISCTE-IUL: <http://hdl.handle.net/10071/4307>

Composição (em caracteres Palatino, corpo 10)

Conceção gráfica e composição: Lina Cardoso

Capa: Lina Cardoso

Imagem da capa: Daniel Moreira

Reservados todos os direitos para a língua portuguesa,

de acordo com a legislação em vigor, por Rita Cachado e Joana Azevedo

Contactos:

ISCTE, Instituto Universitário de Lisboa, Av. Das Forças Armadas, 1649-026 Lisboa

Tel.: +351 217903000 • Fax: +351 217964710

E-mail: geral@iscte.pt

Página: <http://www.iscte-iul.pt/home.aspx>

Índice

	Índice de figuras e quadros	vii
	Introdução	1
	<i>Rita Cachado e Joana Azevedo</i>	
1	Los “mercados de la migración”	3
	<i>Jesús Sanz Abad</i>	
2	Las migraciones laborales agrícolas transnacionales	27
	<i>Núria Morelló Calafell</i>	
3	From Oeiras to the world	43
	<i>Pedro Candeias</i>	
4	Le pari migratoire des classes moyennes argentines	67
	<i>Fanny Jedlicki</i>	
5	An interactive method to explore and to inhabit the city	77
	<i>Nausica Pezzoni</i>	
6	Mapeando fluxos metropolitanos	93
	<i>Tiago Augusto da Cunha</i>	
7	Les migrations alternantes comme témoin de formes urbaines polycentriques	119
	<i>Patrice Tissandier</i>	
8	Caminhar como rotina e método	135
	<i>Ana Isabel Mantas</i>	

9	Entre a cidade e as aldeias	151
	<i>João Carlos Sousa, José Peixoto Silva e Nuno André Jerónimo</i>	
10	O fetiche da infraestrutura e a alegoria da mobilidade	167
	<i>Filipe Ungaro Marino</i>	

Índice de figuras e quadros

Figuras

1.1	Negocios surgidos en torno a productos originarios de Ecuador: bar ecuatoriano, supermercado y envío de diversos productos de alimentación	7
1.2	La migración como mercado potencial	10
1.3	Anuncio de empresa de telecomunicaciones	12
1.4	Las remesas como “capital en disputa”. Diferentes lógicas y racionalidades en torno a los negocios existentes sobre las remesas	14
1.5	Sinergias en torno a las remesas. En España, envíos de dinero y llamadas telefónicas. En Ecuador, recepción de remesas y electrodomésticos para comprar	17
1.6	Cajero automático. “Compra en España, entrega en Ecuador”. Una forma de control y supervisión para el migrante	22
1.7	Empresas que operan con remesas de producto	22
1.8	Remesa en producto como reclamo	23
3.1	Estrangeiros residentes nos concelhos da AML em 2009 (%)	56
3.2	População residente em Oeiras de nacionalidade estrangeira, 1991-2010	56
3.3	Estrutura factorial das práticas culturais transnacionais	63
5.1	Map by Kairucca Javed, Afghanistan	84
5.2	Map by Ako Atikossie, Togo	84
5.3	Map by Murat Aydin, Turkey	85
5.4	Map by Xheklina Lepri, Albania	85
6.1	Rede migratória intrametropolitana. valores absolutos dos fluxos migratórios, região metropolitana de Campinas, 1991	100
6.2	Rede migratória intrametropolitana. Valores absolutos dos fluxos migratórios, região metropolitana de Campinas, 2000	101

6.3	Principais fluxos populacionais da rede migratória intrametropolitana. Valores absolutos dos fluxos migratórios, região metropolitana de Campinas, 1991	103
6.4	Principais fluxos populacionais da rede migratória intrametropolitana. Valores absolutos dos fluxos migratórios, região metropolitana de Campinas, 2000	104
6.5	Principais fluxos populacionais da rede migratória intrametropolitana. Valores absolutos dos fluxos migratórios, região metropolitana de Campinas, 2000	106
6.6	Proporção de imigrantes segundo municípios em relação ao total de migrantes da região. migrantes intrametropolitanos, região metropolitana de Campinas, 1991-2000	108
6.7	Proporção de imigrantes segundo municípios em relação ao total de migrantes da região. migrantes intrametropolitanos, região metropolitana de Campinas, 1991-2000	108
6.8	Índice de Eficácia Migratória (IEM). Migrantes intrametropolitanos, região metropolitana de Campinas, 1991 ...	112
6.9	Índice de Eficácia Migratória (IEM). Migrantes Intrametropolitanos, região metropolitana de Campinas, 2000 ...	113
6.10	Índice de Eficácia Migratória (IEM). Migrantes intrametropolitanos, região metropolitana de Campinas, 2000 ...	114
7.1	Navettes domicile-travail dans l'aire urbaine lilloise en 1999	122
7.2	Navettes domicile-travail dans l'aire urbaine marseillaise en 1999	122
7.3	Les navettes domicile-travail dans l'aire urbaine lyonnaise en 1975 et 1982	124
7.4	Les navettes domicile-travail dans l'aire urbaine lyonnaise en 1990 et 1999	124
7.5	Les navettes domicile-travail dans l'aire urbaine lyonnaise en 1982 et 1999, commune de LYON exclue	126
7.6	Evolution du degré entrant des polarités secondaires lyonnaises entre 1982 et 1999	127
7.7	Application de l'indice de cohésion à l'aire urbaine lyonnaise en 1999	127
7.8	Application de l'indice de centralité à l'aire urbaine lyonnaise en 1999	129
7.9	Evolution de la structure du graphe des migrations de l'aire urbaine lyonnaise	130
7.10	Application des coefficients de participation entrant, à gauche, et sortant, à droite, à l'aire urbaine toulousaine en 1999	131
9.1	Grelha de observação	161

10.1	Esta foto aérea mostra a pequena distância da Estação Cidade Nova das estações existentes Estácio (aproximadamente 250 metros) e Praça Onze (aproximadamente 500 metros)	173
10.2	Mostra a passarela que interliga a praça em frente a prefeitura à estação de metro Cidade Nova. A passarela está sobre a avenida Presidente Vargas	174
10.3	Detalhe da estrutura metálica de apoio da passarela	174
10.4	Destaque para a ponte da linha do metro, seguindo o novo padrão adotado na passarela e na estação	175
10.5	Vista do interior da passarela	175

Quadros

3.1	Medidas descritivas das variáveis	58
3.2	Coeficientes de regressão e <i>odds ratio</i> da regressão logística para as visitas ao país de origem	59
3.3	Coeficientes de regressão e <i>odds ratio</i> da regressão logística para o envio de remessas.....	60
3.4	Envio de remessas e viagens ao país de origem.....	62
6.1	Saldo migratório segundo modalidades migratórias. Região metropolitana de Campinas, 1991-2000	110
7.1	Nombre de nœuds, liens, longueur et poids du graphe de l'aire urbaine lyonnaise pour 1975, 1982, 1990 et 1999	125
7.2	Nombre de migrants par commune et par lien, longueur moyenne d'une migration et densité moyenne du graphe pour l'aire urbain lyonnaise	126
7.3	Degré de ramification, index de complexité et de connectivité du graphe de l'aire urbaine lyonnaise	130

Introdução

Rita Cachado e Joana Azevedo

Tal como sugerido na chamada a contributos para a conferência, os contributos que nos chegaram trazem abordagens múltiplas relativamente à mobilidade, não apenas nas temáticas mais evidentes como os a mobilidade dos sujeitos transnacionais ou os transportes, como também na perceção e análise das ideias de fluxos intermetropolitanos, flexibilidade, e ainda na perspetiva da cidadania, do acesso à mobilidade, ou das acessibilidades. Verificámos a atualidade dos nossos autores ao analisar a expansão urbana, utilizando sobretudo perspetivas de policentrismo urbano em detrimento do paradigma mais clássico de centro-periferia.

No enfoque metodológico, notámos duas tendências, vindas de diversos panos de fundo disciplinares — uma tendência para a análise de redes e uma recorrência na opção, dentro da observação participante, pelo walk along e o go along. Também se nota o recurso a diferentes tipos de software de análise de dados nas metodologias, como por exemplo de visualização gráfica dos movimentos; análise de conteúdos assistida por computador a fóruns na internet — do virtual para o real, ou ainda de análise estatística de dados de inquérito.

A nível conceptual nota-se uma enorme diversidade de conceitos para abordar fenómenos semelhantes o que decorre necessariamente da diversidade de disciplinas convocadas na SICYUrb. As influências teóricas têm a ver com a literatura de base de cada disciplina convocada; daí a pluralidade de conceitos encontrados, muito embora haja conceitos diferentes que são semelhantes entre disciplinas diferentes.

Em termos resumidos, damos agora conta dos diversos contributos. Por um lado temos os autores que ligam o conceito de mobilidade às migrações sob diversas perspetivas e que corresponde ao grosso do volume. Jesus Sanz refere-se às remessas dos imigrantes para as terras de origem; Nuria Callafel faz uma abordagem sobre os imigrantes subsarianos no sul de Espanha; Pedro Candeias faz uma análise estatística sobre os fluxos de imigrantes e suas

remessas no concelho de Oeiras; Fanny Jedlicki aborda as comunidades argentinas em Málaga e em Toulouse; finalmente, Nausica Pezzoni reflete sobre as imagens da cidade de Milão pelos imigrantes que lá vivem. Este último texto centra a análise sobre os imigrantes.

Por outro lado temos os artigos mais dedicados à temática da mobilidade propriamente dita e suas implicações na cidade. Assim, em dois artigos diferentes, Patrice Tissandier e Tiago Augusto da Cunha analisam as migrações pendulares adotando o conceito de cidade policêntrica para analisar melhor os contextos em causa (Campinas, no Brasil e Lille e Marselha, em França, respetivamente); Ana Mantas analisa o próprio ato de caminhar e respetivos obstáculos; João Sousa, José Silva e Nuno Jerónimo debatem-se sobre o uso do autocarro nos fluxos entre cidade e campo; e, finalmente, Felipe Marino reflete sobre o verdadeiro uso dos equipamentos urbanos no Rio de Janeiro que, por vezes, são erigidos para servir propósitos mais políticos do que urbanísticos e que, em consequência, acabam por não servir a população. O conjunto de contributos aqui reunidos representa portanto um contributo muito interessante para o debate desta problemática a partir de diferentes abordagens teóricas e metodológicas, abrindo pistas para investigação futura nestes âmbitos

Los “mercados de la migración”

Una aproximación al estudio de los negocios surgidos en torno al “vivir transnacional”

Jesús Sanz Abad

Universidad Complutense de Madrid (jesusanz@cps.ucm.es)

Resumo

La migración ha traído consigo un importantísimo conjunto de negocios, actividades y servicios que se han generado hasta configurar un verdadero “mercado de la migración”. Orozco (2005), por ejemplo, habla de las “cinco tés” para enfatizar el impacto que la migración ha tenido en cinco sectores claves, las telecomunicaciones (*telecommunications*), el turismo (*tourism*), el transporte (*transport*), los productos nostálgicos (*nostalgic trade*) y las remesas (*transfers*), sectores a los que habría que sumar otras actividades como los denominados “negocios étnicos”.

En este trabajo se presentan algunas actividades económicas generadas en torno a la migración así como el impacto que ésta ha traído consigo sobre algunos sectores partiendo del análisis de caso de la migración ecuatoriana en España. Este impacto puede ser sintetizado en tres grandes bloques: 1) la generación de negocios propios basados en las demandas específicas de los migrantes en torno a aspectos como los denominados “productos nostálgicos”; 2) la atención diferenciada prestada hacia este “colectivo” en algunas actividades económicas atendiendo a sus peculiares características; y 3) el incremento de actividad en algunos sectores vinculados a las actividades del denominado “vivir transnacional”, es decir, el campo de actividad que ayuda a los migrantes y a sus familias a establecer y mantener relaciones transfronterizas (Guarnizo, 2004).

Así mismo, en el texto se presta una singular atención a la cuestión de los envíos de dinero efectuados por los migrantes y a los múltiples negocios surgidos en torno a éstas, así como a las lógicas y racionalidades que guardan los diferentes tipos de negocios existentes en torno a las mismas.

Con ello se pretende visibilizar cómo los flujos transnacionales de población generan y potencian diversos flujos financieros, monetarios y de información y de cartografiar, así como visibilizar la enorme diversidad de negocios surgidos en torno al denominado “vivir transnacional”.

El contexto: la emergencia de la sociedad postindustrial

En los últimos años, la abundante literatura producida en el ámbito de las ciencias sociales ha destacada la aparición de una nueva fase del sistema capitalista denominada entre otros nombres como sociedad post-industrial. Esta fase se caracterizaría, entre otros aspectos, por una progresiva interconexión e interdependencia entre las distintas regiones del mundo, así como por la aparición de algunos producidos en las tecnologías de la información y la comunicación, la aparición de la llamada “cultura de la virtualidad real”, o el espacio de los flujos de información (Castells, 1997).

Estos sucesos han venido acompañados de otras transformaciones sociales y culturales producidas como consecuencia de las innovaciones tecnológicas. Appadurai (1996) explora estos cambios en los procesos culturales globales a través de lo que denomina “paisajes” cultural-económicos señalando la existencia de cinco tipos de paisajes (étnicos, mediáticos, tecnológicos, financieros e ideáticos), término con el que se alude a los “mundos imaginados” que, superando el marco del Estado-nación, se caracterizan por su fluidez, su forma irregular y su carencia de contornos fijos y delimitados. A su vez, autoras como Cucó (1999) han enfatizado la idea de que estos procesos no sólo se constituyen por la circulación fluida de los tres factores más elaborados en las teorías de la globalización (capitales, bienes y mensajes), sino que hay que destacar el papel de algunos actores que operan en un marco transnacional como migrantes, turistas, ejecutivos, estudiantes y profesionales dado que, como destaca Appadurai (1996), dado que son estos actores sociales los que dotan de significado y sentido los “paisajes culturales”.

Así, en el caso de los migrantes la progresiva interconexión entre culturas, gentes y lugares ha abierto nuevas oportunidades para éstos. La sofisticación tecnológica en campos como la comunicación, la información o los transportes ha contribuido a una relativización social del espacio físico que ha permitido la intensificación de los vínculos y contactos con los países de origen. Así mismo, estos cambios han posibilitado impulsar en ocasiones una participación en tiempo real en la vida de la comunidad. De la misma forma, la contracción de las categorías espacio-temporales y la expansión sin precedentes de los intercambios de flujos a todos los niveles (personas, capitales, ideas, mercancías, etc.) ha permitido la (re)construcción de espacios de intercambio donde se (re)crean concreciones culturales que al mismo tiempo trascienden las fronteras nacionales (Garay, Martínez y Peñaranda, 2004).

Esta intensificación de los vínculos transnacionales ha potenciado enormemente los diversos flujos financieros, monetarios y de información entre los países de origen y de destino de los migrantes, lo que han traído consigo la aparición de un importantísimo conjunto de negocios, actividades y servicios que han llegado a configurar un verdadero “mercado de la migración”.

Esta comunicación pretende ser un acercamiento para cartografiar y visibilizar la enorme diversidad de negocios surgidos en torno a la migración. Dentro de estas actividades incluiré una enorme variedad de actividades que, de una forma u otra, tienen a los migrantes en el centro de su acción y que van, desde aquellos negocios que se han visto favorecidos por las actividades transnacionales de los migrantes (empresas de telecomunicaciones, aerolíneas, agencias de viaje, etc.), a los negocios surgidos a partir de la demanda de los migrantes (los denominados "productos nostálgicos") o, muy especialmente, aquellos otros directamente ligados a las remesas.

Las actividades económicas en torno a la migración

La migración ha conseguido generar un fuerte dinamismo económico sobre un gran conjunto de actividades económicas. Orozco (2005) por ejemplo, habla de las "cinco tés" para enfatizar el impacto que la migración ha tenido en cinco sectores claves: las telecomunicaciones (*telecommunications*), el turismo (*tourism*), el transporte (*transport*), los productos nostálgicos (*nostalgic trade*) y las remesas (*transfers*).

Por otro lado, dentro de los trabajos realizados sobre estos ámbitos, algunos investigadores como Parella y Cavalcanti, (2008)¹ u Oso y Villares (2008) han destacado cómo algunas actividades generadas en torno a estos sectores se han convertido en nichos de mercado que han sido aprovechados mayoritariamente por los migrantes para poner en marcha iniciativas empresariales tendentes al autoempleo. Igualmente, la aparición de los denominados "negocios étnicos" ha sido tratado en el caso español por investigadores como Aramburu (2002) Beltrán (2003); Beltrán, Oso y Ribas (2006) o Solé y Parella (2005). En el análisis de estos negocios, asociados en gran medida al comercio de distribución minorista, Parella (2004) distingue entre tres tipos de establecimientos: 1) aquellos establecimientos situados en nichos marginales, rechazados por los empresarios nacionales por su escasa rentabilidad y las duras condiciones de trabajo (como el pequeño comercio tradicional de alimentación, droguería-perfumería, que abre oportunidades a los recién llegados a medida que se van generando vacantes); 2) los mercados/establecimientos de productos exóticos, que intentan convertir contenidos y símbolos de la etnicidad en mercaderías rentables atractivas para el conjunto de la población (como sucede con la artesanía, o con algunas especialidades de alimentación) y 3) los mercados/establecimientos de productos segmentados que, gracias a la importación y bajos costes de producción, pueden ofrecer productos a mejor precio que los nacionales (como sucede con algunas tiendas de ropa, bazares, etc.).

1 En este texto de Parella y Cavalcanti (2008) hay también un buen resumen de algunos de los trabajos que se han realizado en el estado español sobre el empresariado inmigrante.

Cabe añadir, además, que estos establecimientos pueden orientarse preferentemente al mercado sus conciudadanos (orientación interna o étnica, como sucede por ejemplo con las carnicerías halal) o bien pueden orientarse eminentemente hacia un mercado general (orientación externa o no étnica, como sucede con los bazares, las tiendas de “Todo a 1 euro”, o algunas tiendas de alimentación general) (Ballesteros, Labajo, Vela y Saldaña, 2006).

Pero aun siendo sugerentes estas propuestas de clasificación, la propuesta que seguiré aquí sobre las actividades económicas generadas en torno a la migración se basa en el impacto diferente que la migración ha traído consigo sobre algunas actividades económicas, para prestar posteriormente una especial atención a la cuestión de las remesas y los negocios surgidos en torno a éstas. Basándome fundamentalmente en los datos recogidos en un trabajo de campo realizado sobre la migración ecuatoriana, sintetizaré este impacto en tres grandes bloques: 1) aquellos negocios propios basados en las demandas específicas de los migrantes; 2) la atención diferenciada prestada hacia este “colectivo” en algunas actividades económicas atendiendo a sus peculiares características; y 3) el incremento de actividad en algunos sectores vinculados a las actividades del denominado “vivir transnacional” (Guarnizo, 2004).

La migración como generadora de negocios específicos

La migración ha supuesto, la aparición de nuevas demandas y negocios específicos dirigidos preferentemente a la población migrante configurándose. Así además de los ya citados “negocios étnicos” la migración se ha convertido en un elemento generador de nuevos negocios a través de la demanda de los denominados “productos nostálgicos”, esto es, la solicitud de productos originarios de los países de origen de los migrantes que presentan una fuerte carga simbólica derivada del intento de reproducir y recrear determinados aspectos identitarios de los migrantes en el extranjero.

Con ello, la oferta de productos nostálgicos originarios de distintos países ha aumentado considerablemente siendo sin duda la alimentación el sector en el que más oportunidades de negocio ha surgido ligada a esta demanda. Centrándome en el caso latinoamericano se ha hecho frecuente la presencia de colmados y tiendas especializadas en productos de alimentación latina orientadas de manera más o menos específica a las personas de un país concreto, al público latinoamericano o a un público general. Del mismo modo, han ido surgiendo restaurantes, bares y otros negocios especializados en comida procedente de diferentes países, lugares que además de ofrecer este tipo de productos, en múltiples casos se convierten en centros de reunión.

En el caso ecuatoriano, han proliferado múltiples negocios relacionados con la alimentación como bares, restaurantes, colmados o pastelerías en los

GARNES			CASA ECUADOR			ZUMOS TROPICALES		
	PTAS	EUROS		PTAS	EUROS		PTAS	EUROS
Churrasco		10'00				Naranja		2'00
Hornado con tortillas		8'00				Guanábana		2'00
Fritada con mote		8'00				Tomate de árbol		2'00
						Tamarindo		2'00
ARROCES			MARISCOS			BEBIDAS		
	PTAS	EUROS		PTAS	EUROS		PTAS	EUROS
Arroz con guajita		8'00	Ceviche de concha		10'00	Cerveza Pilsener		2'00
Arroz con chivo		8'00	Ceviche de camarón		9'00	Cerveza Club		2'00
Arroz con menestra		10'00	Enrollado		9'00	Cerveza Biela		2'00
Arroz con carne		8'00	SOPAS			Cola tropical		2'50
Arroz con camarón		10'00	Sopa de bola de verde		8'00	Manzana		2'50
PATATAS			Sopa de marisco		8'00	DESAYUNOS		
	PTAS	EUROS	Caldo de pata		8'00		PTAS	EUROS
Papi-carne		4'50	Yaguarloco		8'00	Café con humitas		3'50
Papi-huevo		4'50	Caldo de gallina		8'00	Empanadas de verde		3'00
Papi-pollo		5'00	ZUMOS TROPICALES			Empanadas de queso		3'00
Salchipapas		5'00		PTAS	EUROS	Huevos a la copa		1'80
			Mora		2'00			
			Maracuyá		2'00			
			Naranja		2'00			

frutas tropicales, harinas, fideos para sopas, galletas, café, cervezas

SUPERANDES®

importadores directos de productos latinos

C/ Manuel de Falla 2, (Milagrosa)
 Telefax: 948 29 21 29 / 630 50 75 24
 superandes1@yahoo.es

Figura 1.1 Negocios surgidos en torno a productos originarios de Ecuador: bar ecuatoriano, supermercado y envío de diversos productos de alimentación

que se acude al llamamiento a las memorias nostálgicas del hogar de los migrantes (Guarnizo, 2004: 72) como modo de reclamo comercial. Estos establecimientos se encuentran especialmente en aquellos barrios con mayor presencia de ciudadanos de esta nacionalidad (zonas como Ciudad Lineal, Quintana, Carabanchel o Aluche en Madrid, o Pubilla Casas y Can Vidalet en L'Hospitalet de Llobregat, por citar dos ejemplos) teniendo algunos de estos establecimientos un notable

éxito. Es el caso, por ejemplo, de una pastelería ecuatoriana en Barcelona que ha llegado a abrir varias sucursales en la ciudad y cuya principal demanda era la realización de tartas para la celebración de eventos familiares (especialmente “fiestas de 15 años”). A estos establecimientos, además, hay que sumar la instalación de pequeños puestos de venta de comida en la calle que se instalaban en aquellos lugares de ocio frecuentados por ecuatorianos los fines de semana (Vall d’Hebrón en Barcelona o la Casa de Campo en Madrid) en los que es posible encontrar platos de comida como el cebiche, el encebollado, la fritada o el llapingacho.

Pero junto a los negocios surgidos en torno a los productos nostálgicos, hay que destacar la aparición de otros establecimientos como peluquerías, centros estéticos o tiendas de ropa que en ocasiones utilizan como reclamo determinados marcadores étnicos, como sucedía en una peluquería que se publicitaba como “ecuatoriano-dominicana”, o en los diferentes negocios en torno a lo “latino”² (negocios que van desde la alimentación, a otros negocios centrados en el consumo cultural como discotecas, o empresas especializadas en la realización de fiestas y eventos, o en la programación de artistas latinoamericanos).

Finalmente, dentro de las formas de consumo cultural hay que aludir al aumento de medios de comunicación (fundamentalmente prensa y radio) que se ha producido en los últimos años y que tienen como principal destinatario a la población inmigrante.

Así, dentro de la prensa ha surgido un numeroso conjunto de periódicos y revistas de muy diversa tirada, generalmente de distribución gratuita, y cuyo mercado es, en función de su mayor o menor segmentación, la población inmigrante en general (como sucede por ejemplo con “Si se puede”), la población latinoamericana (como sucede con el periódico “Latino”) o de manera más específica un determinado colectivo (como sucede en el caso ecuatoriano en la edición española de El Comercio³).

De manera análoga, en la radio encontramos algunos programas específicos o incluso emisoras dedicadas a la población latinoamericana, o en algunos casos, dirigidos de manera específica a los migrantes ecuatorianos (como sucedía con el programa de radio “Añoranzas” en Barcelona).

Unos medios de comunicación que, además, al financiarse en muchas ocasiones exclusivamente de la publicidad se convierten en espacios privilegiados para la observación del variado y diverso conjunto de actividades

2 Con las comillas quiero resaltar la idea un tanto difusa que en muchas ocasiones se hace de aquello que se considera “latino”. Con este término se vislumbra la aparición de una cierta identidad colectiva emergente que es presentada en el contexto español como contrapuesta a la “identidad española”.

3 Otra revistas orientadas específicamente a la población ecuatoriana son Raíz Ecuador y Mi Ecuador.

económicas generados en torno a la migración, y/o dirigidos hacia el público inmigrante.⁴

La migración como mercado potencial

Además de ser generadora de negocios específicos, en otros casos la migración ha supuesto la aparición de posibles clientes potenciales de algunos productos, al considerarse a este "colectivo" como un segmento específico de mercado potencial al que había que prestar especial atención por sus peculiares características.

Los negocios existentes que siguen esta lógica son muy diversos y abarcan segmentos tan diferentes como medios de comunicación (casos como el de un periódico deportivo que realizaba un suplemento semanal con información sobre las ligas de fútbol de los principales países de los migrantes residentes en España) o empresas que ofrecen seguros (como sucede con las ofertas sobre seguros de repatriación u otros seguros). O por citar otros ejemplos, la atención prestada por grandes cadenas de distribución alimentaria y supermercados que dedican secciones específicas a los productos nostálgicos, en empresas de obtención de créditos y de refinanciación de deudas, o las asesorías y abogados especializados en extranjería.

Pero sin duda, es dentro de los bancos y cajas de ahorros donde se observan estrategias comerciales más definidas relacionadas con el acercamiento al potencial cliente migrante, dadas las peculiares características de este colectivo. La ausencia de vinculación bancaria de gran parte de los migrantes, unida a la creciente demanda de servicios financieros que éstos tienen a medida que se alarga su estancia en España, hace que los migrantes se conviertan en un mercado potencial de gran interés para las entidades financieras, como expresaba el Director financiero de una entidad:

Lo que queríamos era la bancarización, no entendemos ni de telefonía, ni de Internet, ni de viajes ni de otras cosas, lo que sabemos es lo que sabemos hacer y, posiblemente, si trabajamos eso es, donde mejores resultados vamos a trabajar. Por eso, lo que hicimos fue ir desarrollando nuevos productos y conociendo mejor al colectivo. (Director comercial de entidad bancaria)

Esta cuestión ha hecho que, en la medida en que la población inmigrante es un segmento de población de gran interés para muchas empresas (especialmente entidades financieras), se hayan modulado los discursos hacia este "colectivo" como se refleja en el siguiente testimonio:

4 Según algunas personas entrevistadas relacionadas con diversos medios de comunicación, la mayor o menor segmentación que tenían estos medios de comunicación era una de las principales variables que explicaba la inserción de un tipo u otro de publicidad.



Figura 1.2 La migración como mercado potencial

Creo que el mito de las entidades financieras antipáticas que no son cercanas al inmigrante creo que está cada vez más lejos.

(...) Se ha empezado a apretar el acelerador y antes los bancos eran más selectivos y decían a este con papeles sí, a este no, a este de este país, sí, a este de este país, no. Hoy día creo que estamos todos un poco con la obsesión de que lo más importante de este país son los emigrantes y que da igual como sea y que tengo que hacerme con él.

(...) Yo creo que está clarísimo que todo el mundo se quiere apuntar en lugar del "family friendly", al "inmigrante friendly" pues todo el mundo quiere tener algo cercano. (Director comercial de entidad financiera)

Todo este giro ha llevado a que, algunas entidades financieras analizadas hablen de una "estrategia de integración de los inmigrantes" para referirse a su estrategia comercial hacia este colectivo. En el marco de esta estrategia, se consideraba la necesidad de acercar al inmigrante a sus oficinas, como algo natural "dada la tendencia del inmigrante a integrarse a todos los niveles" y puesto que "es una integración en los derechos y en los deberes, pero también en el acceso a los servicios".⁵ Con ello, es llamativa la atención que se presta a la población inmigrante en el momento en que es un segmento de población interesante para determinadas actividades y al

mismo tiempo, la equiparación y asimilación que se realiza sobre la "integración" y el "consumo".

Por último, es interesante observar cómo el interés por el inmigrante como sujeto de negocio lleva en ocasiones a establecer, alianzas y acuerdos entre empresas con diferentes objetivos, pero con el fin común de ofrecer una oferta más amplia de productos en las que el migrante puede estar interesado con objeto de generar sinergias entre empresa como sucedía, por ejemplo, entre algunas alianzas establecidas entre entidades financieras y empresas de seguros.

Actividades económicas en torno al "vivir transnacional".

Dentro del último bloque, estarían todas aquellas actividades y sectores que se han visto favorecidos por el denominado "vivir transnacional" de los migrantes. En esta expresión incluyo amplio campo de actividades que ayudan a los migrantes y a sus familias a establecer y mantener relaciones transfronterizas, y a configurar las condiciones de vida de los migrantes en el extranjero⁶ por medio del establecimiento de las conexiones transnacionales económicas y no-económicas (Guarnizo, 2004).

Estas conexiones transnacionales, a su vez, generan una demanda que origina la transnacionalización de algunos servicios, y con ello ofrece nuevas oportunidades de negocio gracias al aumento en el volumen de actividad que se produce en algunos sectores. Así, entre los sectores favorecidos por la migración dentro de esta lógica, se pueden citar entre otros a las empresas de paquetería y mensajería o pequeños negocios como locutorios. Pero sobre todo han sido las empresas relacionadas con el transporte y las telecomunicaciones, las que de manera más clara se han visto beneficiadas por las nuevas oportunidades de negocio que se abrían derivadas del abaratamiento del acceso a servicios como la telefonía, Internet, o el transporte. Un abaratamiento que a su vez ha facilitado y posibilitado que los migrantes puedan "mantener la presencia" en su lugar de origen de diversas formas, y con ello fomentar el establecimiento de contactos más fluidos con familiares y amigos.

Del mismo modo, algunas coyunturas concretas pueden influir en el desarrollo de este tipo de negocios como señalaba un informante:

5 Citas textuales recogidas de dos directivos de entidades financieras.

6 En este apartado hago una utilización reducida del concepto de "vivir transnacional" dado que me refiero estrictamente a las actividades que ayudan a mantener relaciones transfronterizas. Por el contrario, Guarnizo (2004) incluye en el vivir transnacional también aquellas actividades que ayudan "a configurar las condiciones de vida de los migrantes en el extranjero" (Guarnizo, 2004: 59). Dentro de la clasificación que aquí propongo, estas actividades estarían más cercanas a los dos apartados vistos anteriormente.



Figura 1.3 Anuncio de empresa de telecomunicaciones

Las agencias de viajes han hecho el boom después de la regularización porque había un contingente de gente que tenía pendiente ir. (Director comercial de empresa inmobiliaria que vende casas en Ecuador desde España)

Por otro lado, es especialmente interesante realizar una mirada al modo en que se anuncian algunas empresas de estos sectores en los medios de comunicación, así como los valores y representaciones que se enfatizan en sus anuncios. La publicidad de estos sectores aparece fuertemente impregnada de imágenes y discursos que relativizan el espacio físico a través de continuos juegos metafóricos en los que se establecen continuos paralelismos entre la cercanía emocional y la cercanía física. Todo ello a través de imágenes que evocan proximidad, afectividad y cercanía, y utilizan elementos con fuertes connotaciones simbólicas como la casa, la familia o el hogar, como se observa en la figura 1.3 o en el siguiente texto:

Con Air Comet tu hogar está tan cerca que parecerá que no hayas ido nunca. Porque reunimos para ti el servicio, los horarios y frecuencias que mejor se

adaptan a tus necesidades. Y todo ello al precio que terminará de convencerte: Tienes que volver a casa.

Sin embargo, a todos estos sectores hay que sumar los negocios relacionados con los envíos de dinero dado que "las remesas monetarias se han convertido en el elemento más citado, la evidencia tangible y el bastón de medida de los vínculos que conectan a los migrantes con sus sociedades de origen" (Guarnizo, 2004: 56). Una cuestión que será presentada en el siguiente epígrafe.

Las remesas como capital en disputa

La importancia cuantitativa que han alcanzado las remesas enviadas desde España, ha hecho que éstas se hayan convertido en un "capital en disputa" entre diferentes actores que han puesto su atención en éstas por diferentes razones. Dentro de estos actores, distinguiré tres grandes grupos que difieren en sus lógicas de acción, en la relación que cada uno de estos actores guarda respecto a las remesas y en los aspectos que se enfatizan a nivel discursivo para legitimar su actuación. Estos grupos son: 1) las agencias especializadas en estos envíos de dinero; 2) las entidades financieras; y 3) empresas transnacionales que ofrecen la posibilidad de comprar un producto en el país de origen y entregarlo en destino.

Las remesas como principal objeto de negocio: las empresas de envíos de dinero

Dentro de los actores mencionados en torno a las remesas, estarían, en primer lugar, aquellas empresas que tienen en los envíos de dinero su principal objeto de negocio y en las que, por tanto, su interés sobre las remesas radica como un fin en sí mismo

Este tipo de empresas operan a través de una red de agentes existentes en el país de origen y de corresponsales en el país de destino que son coordinados por medio de las agencias de envíos de dinero a través de fax, teléfono o Internet. Como explicaba el dueño de una agencia de envío de dinero el *modus operandi*:

Lo más habitual es ir al agente (generalmente locutorios). El agente está conectado informáticamente con la oficina (la agencia de envíos de dinero). Tiene que enviar un fax con la propuesta de operación y la oficina le tiene que contestar por fax o por teléfono autorizando la operación. Si la operación se autoriza, si es informática es instantánea. Se analiza esa información donde están recogidas también las legislaciones de los países destinatarios, se hace este análisis y vuelve con un número de orden y de factura con todos los números contables que se tiene que dar. En esa orden ya viene cuanto va a cobrar el beneficiario en la

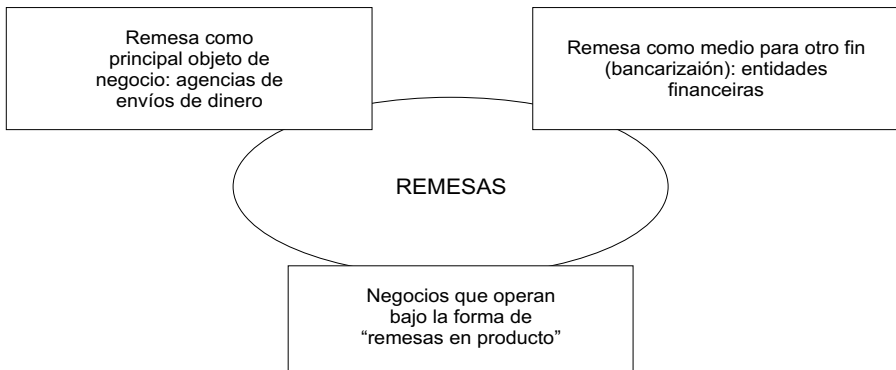


Figura 1.4 Las remesas como "capital en disputa". Diferentes lógicas y racionalidades en torno a los negocios existentes sobre las remesas

Fuente: Elaboración propia.

moneda que haya elegido contando con todas las comisiones que haya por el camino (...) Se da la orden de pago, y con eso ya está disponible la orden del destino. (Propietario de remesadora)

Un negocio, en el que como explicaba esta misma persona, la confianza es un factor fundamental para el buen funcionamiento del mismo:

Es una cadena de confianza porque el beneficiario se fía del agente, el agente se fía de la remesadora, la remesadora se fía del corresponsal y el que no se fía de nadie es el beneficiario. Es una cadena de confianza donde todo el mundo desconfía de todo el mundo. Es decir, yo no me fío de ninguno de mis agentes pero es que tampoco me fío de ninguno de los corresponsales.

Es una cadena de desconfianza porque tú ves el tipo de gente con la que tratas y piensas, ¿a este tío le voy a fiar tanto dinero? (Propietario de remesadora)

Por otro lado, para legitimar su acción frente a otros actores, estas empresas destacan cuestiones como la rapidez en el envío, el carácter de exclusividad que tiene este negocio para ellas y sobre todo, la proximidad y cercanía en el trato que se da al cliente por medio de los agentes (que "son gente como ellos" y "piensan como ellos y les entienden"). Así, en el discurso se destaca el hecho de que muchos de los agentes sean compatriotas de los propios inmigrantes, a la vez que se contrapone esa cercanía al servicio prestado por los bancos y la (mala) relación previa que muchos de los migrantes habían tenido en su país con el sistema financiero en su país de origen:

El entramado financiero en sus países de origen (de los migrantes) o es muy precario, o no se fían porque hay problemas de todo tipo. Esta gente (los inmigrantes) cuando viene aquí tiene miedo a los bancos. Les cuesta de alguna manera al inmigrante entrar que está muy cerrado, está con puertas blindadas, que no es bien visto en su entorno. (Propietario de remesadora)

A todas estas razones esgrimidas, se suma además la mayor implantación y red de recepción de remesas que este tipo de empresas ofrecen en los países de origen derivado del hecho de operar con entidades similares a las remesadoras, a diferencia de los bancos.

Por otro lado, el creciente interés que las entidades financieras han mostrado hacia el tema de las remesas ha llevado a que las remesas y los bancos y cajas de ahorro entren en disputa por estos envíos con las remesadoras. Sin embargo, las lógicas de actuación de ambos actores, y los intereses por los que se busca captar al migrante como cliente, son muy diferentes como explicaba muy gráficamente el dueño de una empresa remesadora:

¿Que le pasó a la banca?, que ellos en principio no querían este negocio porque es un negocio que desconocen aunque es el negocio más primitivo de la banca, que tiene además grandes connotaciones que se dan de bofetadas con lo que es la banca en sí. La banca lo que quiere es coger un dinero y tenerlo el mayor tiempo posible, por contrapartida a las remesadoras nos quema el dinero. Entonces hay una serie de contradicciones. El banquero de alto copete lo que quiere es tener unos clientes que son señores que tengan patrimonio y todo esto, claro y el inmigrante no tiene nada de esto, entonces no quieren ese tipo de clientes o no querían este tipo de clientes.

Entonces se han dado cuenta de que son muchos, de que esta gente, muchos de ellos que en principio venían y se iban ahora, parece que vienen y se quedan, y además, no tienen nada con lo cual van a demandar toda una serie de servicios como hipotecas, etc. Y además tienen una capacidad de ahorro grande.

Al banco le sigue sin interesar el negocio de las remesas, lo que le interesa es el que pone las remesas. Ellos no quieren enviar remesas, lo que quieren es bancarizar al inmigrante.

A las remesadoras no les interesa nada de esto. No le interesa bancarizar lo que le interesa es fidelizar a un cliente para que siga mandando remesas a su país de origen a través de ellos. (Propietario de remesadora)

Así pues, el objetivo último pasa por la fidelización del cliente si bien se reconoce la tendencia general a que el migrante tienda hacia la bancarización según aumenta el tiempo de estancia en España.

Además de la competencia con los bancos, las agencias de envíos de dinero consideran un elemento negativo la legislación existente. Esta legislación es considerada muy restrictiva por obligar a realizar todos los movimientos de

dinero a través de entidades de crédito (que a su vez cobran comisiones a las remesadoras) y sobre todo, por obligar a identificar a todos los clientes que realizan una transferencia de dinero.⁷ Según las remesadoras, esta legislación las obliga a aumentar sus gastos administrativos de funcionamiento y con ello sus costes, lo que redundará en una menor competitividad y en un modo de beneficiar indirectamente a las entidades financieras. Este aspecto reviste más importancia si cabe para las remesadoras si se tienen en cuenta que, a diferencia de las entidades financieras, el envío de remesas es la actividad central de las agencias de envíos de dinero.

Así, la situación relacionada con esta legislación, y los motivos que se esgrimían para la implantación de la misma era señalada irónicamente de esta manera por uno de los informantes:

Un tema adicional es que las empresas somos defraudadoras, somos las que hacemos los envíos de dinero para narcotráfico, para terrorismo. Señores, por un lado me están diciendo que somos más caros que nadie y por otro, que toda esta gente que maneja cantidades ingentes de dinero lo hace a través de las remesadoras. (Propietario de remesadora)

Finalmente, hay que destacar el establecimiento de frecuentes acuerdos entre empresas (empresas de telefonía y empresas de envío de dinero por ejemplo) en los que se ofrecen descuentos o regalos de envíos de dinero a cambio de contratar algún producto concreto. Todo ello nos habla de sinergias surgidas entre diferentes negocios que tienen las actividades generadas por la migración y las remesas como objeto central de su actividad como se puede observar en las fotografías.

Las remesas como medio para bancarizar: las entidades financieras

Como señalaba antes uno de los informantes, en la medida en que las entidades financieras han detectado la existencia de una demanda de servicios dentro de la población inmigrante, han puesto su atención en las remesas como

7 La Orden Ministerial EHA/2619/2006 del 28 de julio obliga a todos los clientes a cumplimentar y firmar un formulario en el que conste como mínimo el nombre y apellido del cliente, el tipo y número del documento de identificación exhibido, el domicilio del cliente en España, la moneda e importe de la operación, el nombre y apellido o denominación o razón social del beneficiario en las transferencias emitidas y del ordenante en las transferencias recibidas, el país de destino en las transferencias emitidas, el tipo de operación y el concepto en que se realiza la operación. A su vez, si el importe enviado supera los 3000 euros mensuales se solicita una serie de medidas adicionales de identificación y conocimiento. Algunos datos más relacionados con la legislación existente con los envíos de dinero de España a otros países se puede encontrar en Abarca, Alonso-Olea, Lacruz, Martín y Vargas (2008).



Figura 1.5 Sinergias en torno a las remesas. En España, envíos de dinero y llamadas telefónicas. En Ecuador, recepción de remesas y electrodomésticos para comprar

elemento de acercamiento hacia estos clientes potenciales. Así lo expresaba el director comercial de una entidad financiera:

Nosotros vimos clarísimamente que lo que queríamos era bancarizar al inmigrante. Nosotros lo que queríamos era la bancarización (...).

Lo que hicimos fue ir desarrollando nuevos productos y conociendo mejor al colectivo. La parte de la remesa era la parte más demandada por parte del colectivo inmigrante, porque la remesa es demandada en su primera etapa pero siempre que quisiera tener algún tipo de vínculo con su país de origen sigue estando la remesa. Y comenzamos a trabajar con el tema de las remesas.

(...) En el año 2004 comenzamos a trabajar con las remesas. Vimos que había unos clientes que tenían sus necesidades cubiertas, pero el día que tenían que mandar dinero se iban a una remesadora a la puerta de al lado lo que hacía que parte del circuito ya no lo hagan contigo, sino que en un momento dado tienes posibilidades por un lado de abandono, y no solamente eso sino que es una vía de captación que el cliente no está utilizando. (Director

comercial de empresa inmobiliaria que vende casas en Ecuador desde España)

Así, la remesa es utilizada como reclamo y como medio para fidelizar al inmigrante como cliente recurriéndose frecuentemente a ofertar reducciones en las comisiones en los envíos de dinero realizados a través del banco o caja de ahorros.

Lo que hacemos es sacar “Remesas Cero” que es un proyecto clarísimamente de mercado masivo. (Director comercial de empresa inmobiliaria que vende casas en Ecuador desde España)

Por otro lado, el interés por las remesas como medio para la bancarización del migrante y para ofrecerle otro tipo de servicios también ha tenido importancia en las entidades financieras de los países de origen, como se ve en este testimonio recogido en Ecuador.

El Banco decidió crear un producto. Les daba crédito a los inmigrantes para que salieran del país en condiciones justas. En vez de endeudarse con un usurero porque esa era la única manera, y el usurero le cobraba en torno a un 10% mensual. El banco le dio dinero a la gente con créditos más bajos.

(...) Además les dimos acceso a los inmigrantes para que inviertan su dinero en Ecuador. Les abrimos una cuenta para que el cliente pueda enviar su dinero y pueda decir parte de esto es para mi casa, parte de esto es para la educación de mis hijos, y parte de esto es para el futuro de mi familia y el resto puede disponer mi familia libremente. (Director comercial de entidad financiera ecuatoriana en España)

En este marco general, surgen alianzas entre diferentes entidades financieras con un mismo fin compartido en Ecuador y en España: la bancarización:

El Banco entabló alianzas con las principales cajas de ahorros del país porque apostó por la bancarización de la gente, no tanto por las remesas sino por la bancarización. Empezamos a trabajar y se formó un canal para transferir el dinero de aquí a allá en condiciones más justas. (Director comercial de entidad financiera ecuatoriana en España)

Dentro de ese intento de buscar la bancarización y “amoldarse al cliente inmigrante”,⁸ se observan dos modelos comerciales. Algunas entidades han optado

8 Cita textual de informante.

por "integrar" al inmigrante como cliente dentro de su red de oficinas (Banco Santander, por ejemplo), mientras que en otros casos se opta como estrategia comercial por la creación de oficinas especializadas en los clientes inmigrantes como sucede con Dinero Express que pertenece al BBVA. Estas oficinas se concentran en los barrios con mayor población inmigrante y se caracterizan por tener unos horarios de apertura más amplios (abren en fines de semana o por la tarde, por ejemplo), ofrecer promociones especiales, o ser la mayor parte de sus trabajadores inmigrantes en un intento de obtener mayor proximidad y cercanía hacia esta población.

Finalmente, en el esfuerzo de las entidades financieras por acercarse a la población inmigrante no falta la inserción masiva de publicidad en los medios de comunicación o el patrocinio de eventos dirigidos a esta población.

Formas de remesas en producto

En último lugar, y aunque son menos conocidas, un tercer conjunto de actores que tiene interés en las remesas son todas aquellas empresas que operan con "remesas en producto", es decir, aquellas empresas que ofrecen comprar un producto en España que es entregado y/o disfrutado en el país de origen.⁹ Este tipo de negocios, que están alcanzando una creciente importancia especialmente en el sector inmobiliario, busca su legitimación a nivel discursivo en el supuesto mal uso que se da a las remesas:

Antes mandaban el dinero y sus familiares desaparecía el dinero, lo malinvertían, o lo medio invertían que ese es el problema" (Coordinadora comercial de empresa inmobiliaria radicada en Quito).

La gente está mandando dinero para que el familiar comprara, está trabajando y a la vuelta ve que se malgasta. (Trabajador de empresa inmobiliaria).

En este contexto, la posibilidad de ofrecer al migrante una garantía de control y seguridad en torno al uso que se dará a las remesas, es presentado como el principal valor añadido dentro de este tipo de actividades.

9 Según comentaban algunas personas entrevistadas, el colectivo ecuatoriano tiene muchas más ofertas de empresas que operan de esta manera que otros colectivos. Por ejemplo, una persona relacionada con una empresa inmobiliaria señalaba lo siguiente: "nosotros hemos estudiado este modelo de empresa y funcionaría en Colombia, en Perú y en Ecuador. Con el resto de latinoamerica no funciona. Un argentino no te va a comprar una casa a distancia en Buenos Aires por ejemplo, igual que un chileno o un brasileño, es otra mentalidad, otra cultura y otra migración" (Director comercial de empresa inmobiliaria que opera entre Ecuador y España).

Se ha generado un problema con el envío de remesas porque no termina el dinero de las remesas en lo que el inmigrante pretende que termine. Entonces nosotros le damos la posibilidad de que el elige en que quiere que termine el envío y sabe que según lo elige aquí, se lo están entregando allá (...).

El emigrante de acá no ha perdido la capacidad de tomar decisiones, entonces nuestro negocio le ayuda a que siga manteniendo su poder de decisión. Sigue siendo padre de familia que decide el que pueda comprar la casa o el que siga mandando los víveres. Es muy importante esa cohesión de que siga siendo el padre o la madre la que tome las decisiones y que esté aquí y que los hijos no tengan tanto albedrío sino que desde acá se esté controlando más (Director comercial de empresa inmobiliaria que opera entre Ecuador y España).

A partir de esta idea básica de dar un servicio que permita al migrante controlar en qué se está utilizando el dinero, los modelos de venta y la estrategia comercial a seguir varían dependiendo de aspectos como el producto ofrecido o el lugar donde se realiza el contacto con el cliente potencial. Por ejemplo, un informante relacionado con una empresa inmobiliaria que opera de esta forma explicaba de la siguiente manera el procedimiento que seguían:

Tenemos todas las presentaciones en pantalla porque ellos están comprando algo que no lo pueden ver. Pero después, lo que le pedimos es el contacto de un familiar, nosotros queremos que se involucre un familiar, nuestro mejor agente de venta es el familiar que va a ver el proyecto, que va con un comercial nuestro o de la constructora, que le muestran hasta el último detalle del proyecto. Y quedan alucinados, lo meten en la casa modelo. (...).

Tenemos que involucrar al familiar allá porque la venta se cierra acá pero el que se convence es el de allá (...).

El trabajo de venta acá sería totalmente diferente, pero nosotros tenemos que vender una ilusión, le tenemos que ilusionar para venderle un sueño que está ahí, que la casa está montada. (Director comercial de empresa inmobiliaria que opera entre Ecuador y España)

En cuanto al modo de promoción y venta del producto, éste varía en función del lugar en el que se realice el contacto con el cliente especialmente en la compra de vivienda que es el principal producto ofrecido por este tipo de empresas.

Cuando la promoción del producto se centra en el país de destino, las Ferias dirigidas a la población inmigrante más o menos especializadas adquieren gran importancia¹⁰ y por supuesto, la inserción de publicidad en medios dirigidos a la población migrante.

10 En el caso ecuatoriano existen ferias especializadas en la venta de viviendas en Ecuador como "Mi Casa en Ecuador" que ha celebrado varias ediciones en Madrid y Barcelona.

En estos casos en los que el contacto del cliente, se busca ante todo "motivar" al migrante y "venderle una ilusión". Pero este caso puede presentar algunas dificultades adicionales como planteaba una persona entrevistada:

En España la intención de comprar existe. El problema está en que para comprar hace falta el respaldo de un familiar. A la mayor parte de los familiares no les interesa. Muchos de los familiares que están en el Ecuador están emocionalmente, digamos jodidos, porque ven al familiar que según me dice gana súper bien se ha comprado una casa en España y un coche y yo estoy jodido, y encima este hombre me dice que yo le vea su casa que quiere que vea. Dos, cuando vas a las viviendas hay un problema porque siempre dice que si dice que gana tan bien, por qué se está comprando esta casa y no otra, siempre nos pasa. (Trabajador de empresa inmobiliaria)

En cambio, otras empresas inmobiliarias con el mismo modelo de venta, planteaba otra estrategia comercial basada en establecer el contacto con el familiar del migrante en origen y centrar allí toda la campaña publicitaria.

En España no tuvimos la acogida que en Ecuador. (...). Cuando el contacto se hace en España no suena tan convencido como cuando se contacta desde aquí. Lo que comentábamos, el boca a boca y entonces si yo logro llegar a los familiares con los ojos es más fácil llegar al migrante desde otra forma. Entonces eso lo hacemos aquí porque siendo el familiar como apoderado digamos así aunque todo lo formalizamos. Es mejor hacer el contacto con el familiar porque el contacto se hace con el familiar, el familiar habla al amigo y así. (Coordinadora comercial de empresa inmobiliaria radicada en Quito)

Además, las posibilidades de ofrecer productos de esta manera van mucho más allá de la compra de vivienda y se extienden a otros productos como contaba un informante:

Hay muchas cosas que se pueden hacer con el formato que nosotros tenemos. Hay muchas cosas que vamos a ir incorporando, por ejemplo antes de que salga la nueva etapa escolar, nosotros vamos a ofrecer desde acá la compra de canastas escolares con útiles escolares. Cuando tengamos cerrados el tema del seguro para Ecuador, a través de la revista van a salir seguros médicos y seguros de ahorro para que los hijos puedan estudiar. (Director comercial de empresa inmobiliaria que opera entre Ecuador y España)

Así, la proliferación de estos servicios ha hecho que lleguen a existir empresas que ofrecen a través de los cajeros automáticos realizar envíos en especie sobre un conjunto muy variado de productos.

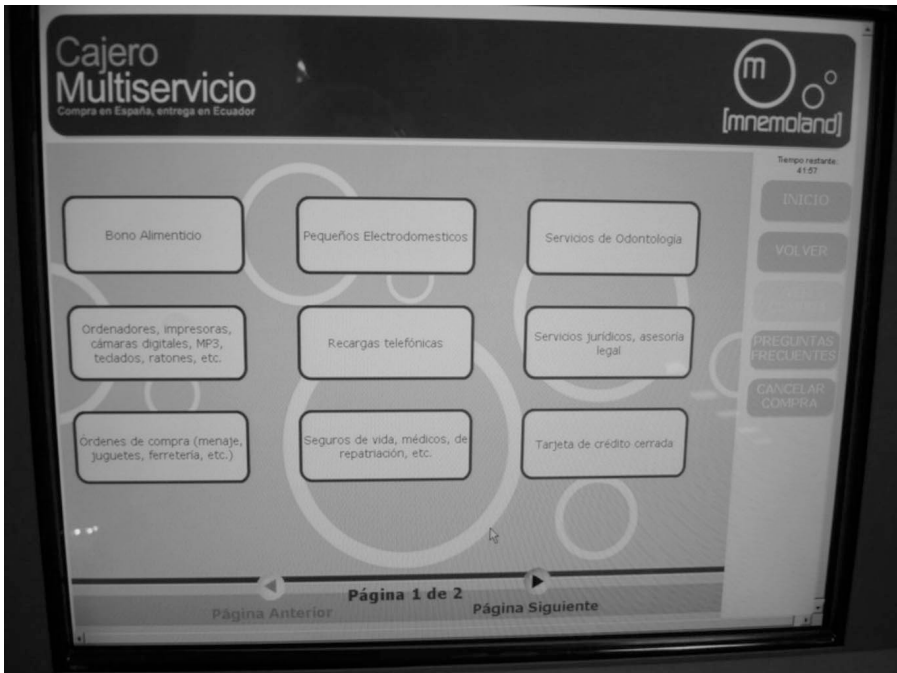


Figura 1.6 Cajero automático. “Compra en España, entrega en Ecuador”. Una forma de control y supervisión para el migrante



Figura 1.7 Empresas que operan con remesas de producto

De hecho, la oferta y variedad de productos ofrecidos bajo esta fórmula ha aumentado progresivamente.

Si en el caso ecuatoriano, durante los primeros años de la migración las empresas que operaban bajo esta fórmula ofrecían sobre todo en la posibilidad de comprar electrodomésticos en España, posteriormente ha ido

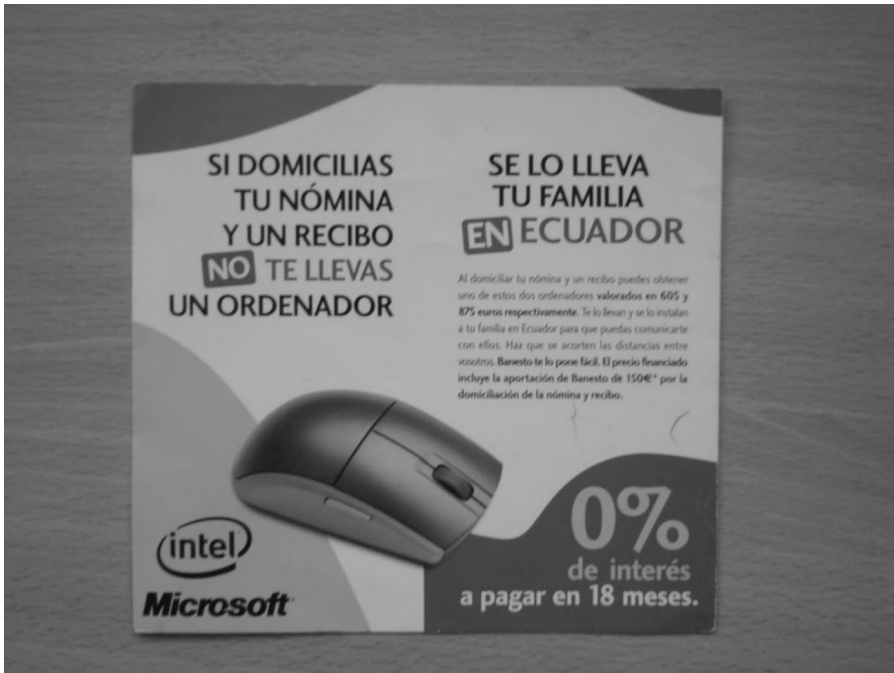


Figura 1.8 Remesa en producto como reclamo

surgiendo una masiva oferta ligada a la compra de vivienda, automóviles, seguros médicos, telefonía, comida, e incluso flores.¹¹

Por último, hay que citar la existencia de acuerdos entre empresas que operan de esta manera y otras empresas interesadas en la población inmigrante con el fin de crear sinergias a nivel comercial.

Con algunos bancos tenemos una buena relación porque los conocemos, ellos quieren meter créditos y nosotros queremos vender las casas entonces hay un nexo". (Director comercial de empresa inmobiliaria que opera entre Ecuador y España)

Tenemos un convenio con Mapfre en el cual somos agentes de seguros con ellos y si la gente quiere complementar su crédito hipotecario con un seguro de vida

11 Es cuando menos paradójico que a través de esta fórmula se envíen flores a Ecuador cuando este país es exportador de flores.

o de crédito, podemos ofrecérselo. (Director comercial de empresa inmobiliaria que opera entre Ecuador y España)

O de manera inversa, en otras ocasiones el procedimiento es el contrario: la posibilidad de enviar remesas en producto es ofrecida como un reclamo publicitario como se muestra en la promoción de la figura 1.8.

Conclusiones

Aunque el estudio de los “mercados de la migración” y de aquellos negocios surgidos en torno al “vivir transnacional” no ha merecido mucha atención en el marco de la literatura sobre migraciones, una mirada a este fenómeno nos permite dar cuenta de un enorme conjunto de negocios y actividades comerciales que tienen en el centro de su acción a la migración y a las remesas.

En esta comunicación he pretendido hacer una aproximación eminentemente descriptiva a algunas de estas actividades, así como acercarme especialmente a las diferentes lógicas y racionalidades que guardan los diferentes negocios surgidos en torno a las remesas.

Finalmente, llama la atención el vacío existente en la literatura sobre esta cuestión en relación al enormemente variado conjunto de actividades comerciales y negocios existentes en torno a las remesas, por lo que se hace aconsejable la realización de nuevos trabajos que profundicen en las lógicas existentes en estos negocios desde una perspectiva etnográfica.

Referencias bibliográficas

- Abarca, A. M., Alonso-Olea, B., Lacruz, J. M., Martín, I. y Vargas, M. (2008), *Inmigración y Extranjería. Régimen Jurídico Básico*, 2.^a Edición 2008, Madrid, Colex.
- Appadurai, (1996), *Modernity at Large Cultural Dimensions of Global Change. An Anthropological Approach*, Londres-Minneapolis, University of Minnesota Press. Trad. española (2001) *La modernidad desbordada*, Montevideo-Buenos Aires, México, Ediciones Trilce-FCE.
- Aramburu, M. (2002), “Los comercios de inmigrantes extranjeros en Barcelona y la recomposición del “inmigrante” como categoría social”, *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universitat de Barcelona, vol. VI, núm. 108. Disponible en: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-108.htm>.
- Ballesteros, C., Labajo, V., Vela, C. y Saldaña, D. (2006), “Inmigración y consumo: hacia un marketing mix especializado. Especial referencia a la variable distribución”, *ICADE, Revista Cuatrimestral de las Facultades de Derecho y Ciencias Económicas y Empresariales*, n.º 69, Septiembre-Diciembre 2006, pp. 317-335.

- Beltrán, J. (2003), *Los ocho Inmortales Cruzan el Mar. Chinos en Extremo Occidente*, Barcelona, Bellaterra.
- Beltrán, J., Oso, L., y Ribas, N. (2006), *Empresariado étnico en España*, Observatorio Permanente de la Inmigración, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Madrid. Disponible en: http://extranjeros.mtin.es/es/ObservatorioPermanenteInmigracion/Publicaciones/archivos/empresariado_etnico.pdf
- Castells, M. (1997), "La era de la información: economía, sociedad y cultura", Volúmen 1 *La Sociedad Red*, Madrid, Alianza.
- Cucó, J. (2004), *Antropología Urbana*, Barcelona, Ariel.
- Garay, A., Martínez, L. y Peñaranda, C. (2004), "Hablando en los Locutorios: prácticas cotidianas e inmigración", *Actas del IV Congreso sobre la Inmigración en España. Ciudadanía y Participación*, Publicado en CD-Rom.
- Guarnizo, L. E. (2004), "Aspectos económicos del vivir transnacional", en Escrivá, A. y Ribas, N. (eds.) *Migración y desarrollo. Estudios sobre remesas y otras prácticas transnacionales en España*, Córdoba, CSIC, pp. 55-86.
- Orozco, M. (2005), "Oportunidades y estrategias para el desarrollo a través de las remesas", en Alonso, J. A. (ed.) *Emigración, pobreza y desarrollo*, Madrid, Los Libros de la Catarata, pp. 15-70 pp. 113-138.
- Oso Casas, L. y Villares Varela, M. (2008), "Latinoamericanos empresarios en España: una estrategia de movilidad ocupacional", en Herrera, G. y Ramírez, J. (editores) *América Latina migrante: Estado familia, identidades*, Quito, FLACSO Ecuador-Ministerio de Cultura, en pp. 159-178.
- Parella, S. (2004), "Estrategias étnicas de los comercios étnicos en España. El caso de la Ciudad de Barcelona", *Actas del IV Congreso sobre la Inmigración en España, Ciudadanía y Participación*, Girona, Publicado en CD- Rom.
- Parella, S. y Cavalcanti, L. (2008), "De asalariados a autoempleados. Las causas de las iniciativas empresariales de los inmigrantes en España", en Pajares, (2008) *Inmigración y Mercado de Trabajo. Informe 2008*, Madrid, Observatorio Permanente de la Inmigración, pp. 113-142. Disponible en: http://extranjeros.mtin.es/es/ObservatorioPermanenteInmigracion/Publicaciones/archivos/Inmigracion_y_Mercado_de_trabajo_Informe_2008.pdf
- Solé, C. y Parella, S. (2005), *Negocios étnicos. Los comercios de los inmigrantes no comunitarios en Catalunya*, Barcelona, Fundación CIDOB.
- Solé, C., Parella, S. y Cavalcanti, L. (2007b), *El empresariado inmigrante en España*. Madrid, Fundación La Caixa, Colección de Estudios Sociales, número 21.

Las migraciones laborales agrícolas transnacionales **La movilidad y el control social. Más allá de lo urbano en el** **capitalismo postindustrial**

Núria Morelló Calafell

Grup d'Estudis sobre la Reciprocitat (GER), Departament d'Antropologia Social i Cultural i Història d'Amèrica i Àfrica, Universitat de Barcelona (UB) (nuriamorello@hotmail.com)

Resumo

El objetivo fundamental de la ponencia pivota entorno una pregunta que se deriva de los resultados de nuestro trabajo etnográfico: ¿qué es lo urbano, hoy, en un contexto de desterritorialización del capital y del trabajo?

En un momento en dónde la gran urbe se erige como paradigma de la globalización, la metrópoli se puede definir como una construcción social que se concreta en prácticas totalizadas de capital y trabajo en la ciudad, pero también en los municipios agroindustriales. Siguiendo a Saskia Sassen (2003), vamos a situarnos en los modelos urbanos de actividad económica en los cuales emergen nuevos territorios, sujetos y prácticas existenciales y políticas, así como una coyuntura de movilidad y localización que conlleva desterritorialización y creación de nuevas comunidades transnacionales (Kearney, 1989, 1996).

Bajo estas perspectivas, pretendemos tratar las cuestiones de la movilidad y el control del trabajo mediante un estudio de caso: el de la región agroindustrial de Lleida (Cataluña, España) y la inclusión del trabajo inmigrante asalariado en las relaciones laborales agrícolas, su circulación y su movilidad a nivel transnacional, entre el campo y la ciudad, y entre nichos laborales. Para ello, se parte del concepto de sistema de trabajo migratorio (Burawoy, 1976), que se caracteriza por un control de la movilidad y la circulación de los trabajadores entre sus hogares y las zonas de trabajo y por una separación geográfica entre los procesos de mantenimiento de la fuerza de trabajo (ámbito productivo situado en las zonas de destinación migratoria) y los procesos de renovación de la fuerza de trabajo (ámbito reproductivo, de cuidado y educativo), el coste de los cuales se externaliza hacia los zonas o países originarios de los migrantes.

A la luz de este concepto, analizaremos las nuevas formas de contratación temporal de trabajadores y trabajadoras (la contratación en origen en España) surgidas en el seno de políticas migratorias restrictivas y reductoras de derechos, para ver como se insertan en procesos de segmentación de los mercados

laborales. Se hará hincapié, además, en los factores de etnia, clase y género en la organización del trabajo y en la creación de procesos de desigualdad y diferenciación social.

Veremos como la experiencia de los y las trabajadoras del agro leridano constituyen un ejemplo de movilidad y circulación entre territorios urbanizados y sus zonas de influencia, puesto que se mueven en origen y destinación entre municipios agrícolas y ciudades, entre sectores laborales y entre lugares de trabajo y sus hogares y, a muy a menudo, pasan por centros de detención e internamiento situados en las periferias de las ciudades (CIE's). Éstos constituyen una fuerza de trabajo en reserva, flexible y disponible, que en muchos casos vive bajo la amenaza de la expulsión.

Ante esta movilidad, paradigma de la flexibilización extrema, las fronteras que dividen lo urbano y lo rural se desvanecen, surgen comunidades transnacionales desterritorializadas, emerge la continuidad entre centros locales y la articulación de dinámicas en un espacio social transnacional que aparece intervenido de un modo jerárquico por diferentes instituciones intermediadoras.

¿En qué sentido debemos hablar entonces de lo urbano, y por ende, de lo rural?

De las contrageografías de la globalización a los usos intensivos de la mano de obra en el mundo agrícola.

Para adentrarnos a reflexionar sobre qué es lo urbano y qué es lo rural, hoy, en una plena economía globalizada, nos vamos a ubicar teóricamente en la propuesta que Saskia Sassen nos proporciona en *Contrageografías de la Globalización. Género y ciudadanía en los circuitos transfronterizos* (2003). En ésta, se nos propone un planteamiento analítico que emerge de un nuevo modelo de crecimiento económico en el cual la expansión de las telecomunicaciones ha contribuido a configurar una nueva espacialidad urbana que depende de redes desterritorializadas y transfronterizas y de localizaciones territoriales con concentraciones masivas de recursos.

Según esta autora, esta reorganización económica, espacial y urbana se fundamenta en varios aspectos. El primero se refiere a un nuevo modelo de crecimiento urbano articulado alrededor del crecimiento de los mercados financieros, la expansión del comercio internacional del sector servicios y la configuración de los flujos de inversión extranjera directa, dispersos territorialmente, pero integrados globalmente. Se trata de un ámbito que se presenta como "lo local", pero en un microambiente de alcance global en dónde las tecnologías de la información han reconfigurado la interacción entre rigidez e hipermobilidad del capital, hecho que ha dotado algunas ciudades de ventajas competitivas en la administración de esta interacción. En lo que Sassen (2003) analiza en términos de topografía económica se produce una fusión entre los espacios virtuales y los reales con alcances distintos en diversos sectores y tipos de empresas.

El segundo se refiere a la importancia de la conectividad social y de las funciones centrales. Según este análisis, las tecnologías de las telecomunicaciones facilitan la dispersión geográfica de las actividades económicas, manteniendo la actividad sistémica y fortaleciendo una coordinación central y de las funciones de control de las empresas y mercados. Ante este cruce de variables, nos aparece una complejidad organizacional necesitada de una gama de recursos estratégicos y humanos, así como de redes sociales que maximizen la conectividad y proporcionen información e infraestructura social, las cuales otorgan a los grandes centros financieros un papel estratégico.

Un tercer aspecto a resaltar de este análisis se refiere a las distintas formas de espacialidad del centro y la noción de desterritorialidad, en las que las tecnologías de la información han jugado un papel en la reorganización espacial de la actividad económica, con distintas opciones de localización de las empresas. Por ejemplo, las empresas de productos o servicios altamente estandarizados que mantienen la integración en el sistema sin importar dónde se sitúen, manteniendo una localización urbana, o las empresas más insertadas en la economía global, las cuales cumplen funciones de mando complejas.

Uno de los aspectos más interesantes de la propuesta de la autora, el cual vislumbra algunas ubicaciones de nuestro análisis, se fundamenta en cómo estas formas de espacialidad del centro pueden asumir varias formas geográficas. En los distintos patronos de reconfiguración de los centros urbanos, los mismos centros se pueden extender al área metropolitana bajo la forma de una cuadrícula de nodos de intensa actividad, siendo una nueva forma de configurar el centro, más que una suburbanización o dispersión geográfica. Se trata, pues, de espacios de centralidad parcialmente desterritorializados, articulados entre redes, que pueden llegar a articularse, también, a nivel transnacional en redes de ciudades globales (Sassen, 2003, 33).

Lo que nos interesa resaltar de esta perspectiva analítica es el papel que juega la desterritorialización, lo cual nos lleva a un cuarto aspecto relacionado con el contexto y los lugares en los circuitos globales. Sassen (2003) enfatiza el papel de unas subeconomías conectadas en red, las cuales no albergan funciones centrales, están orientadas hacia los mercados globales y que, en su articulación con otras zonas y sectores de su entorno socioespacial inmediato, producen situaciones de tipo particular. Des este modo, surgen economías de servicios para las rentas de alto poder adquisitivo o también servicios a bajo precio (por ejemplo el servicio doméstico, de limpieza o cuidado), que necesitan mano de obra a nivel intensivo, pero que no parecen formar parte de este tipo de red corporativa avanzada. Es lo que llama en términos de tercera instancia, refiriéndose a los enormes fragmentos del entorno urbano, que presentan una escasa conexión con otras subeconomías orientadas al mercado.

Es en este sentido en que debemos hablar de la aparición de nuevos territorios, prácticas, sujetos y movilidades, surgiendo redes alternativas que se

consideran en el análisis como contra-geografías de la globalización. Según Sassen (2003, 36) éstas se imbrican con algunas de las grandes dinámicas de la globalización, aunque no son parte del aparato formal. Así, “la formación de nuevos circuitos globales se asienta sobre la existencia de un sistema económico global y el paralelo desarrollo de diferentes soportes institucionales para los flujos monetarios y para los mercados transfronterizos. Estas contra-geografías son dinámicas y cambian continuamente sus características de localización. Comprenden un amplio rango de actividades, incluso la proliferación de actividades criminales” (Sassen, 2003, 37). Lo que nos interesa remarcar aquí, es la imbricación que la autora hace entre las actividades de la economía sumergida en relación a la infraestructura de la economía regular en los circuitos alternativos de supervivencia, producción de rentabilidad y obtención de divisas.

Dicho esto, ¿qué relación tiene con todo este entramado la agroindustria de la fruta en la provincia de Lleida (España)? Se trata de una producción de fruta dulce por parte de explotaciones de carácter familiar, preparada para la exportación a hacia mercados nacionales y europeos, la cual proporciona alimentos frescos y manufacturados a nivel global y se sitúa en una zona intermedia urbanizada y de carácter agrícola, en conexión con una ciudad media (Lleida), en el seno de un entramado de desterritorialización local. Además, para mantenerse viables en el mercado, estas pequeñas explotaciones necesitan abaratar los costes de producción mediante la disminución del

único factor que controlan: el precio del trabajo. De este modo, estas agriculturas se nutren de mano de obra barata e intensiva inmigrante desde los años 80 del siglo XX, en el cual se conjugan los ámbitos formales de regulación estatal de la migración (entrada al mercado laboral bajo control del Estado) con los ámbitos de la economía informal: el trabajo de personas en situación de irregularidad jurídica, el cual se corresponde como parte consustancial de esta actividad económica, juntamente con la flexibilidad y la movilidad extremas, a nivel territorial y entre sectores laborales.

Sistemas de trabajo migratorio, economía informal y poblaciones “superfluas”. La contratación en origen en Lleida y sus efectos.

Este contexto económico local es el que ha sido objeto de análisis en nuestra investigación, haciendo hincapié, a nivel general, en el tema de los procesos de etnificación de los mercados laborales en los países capitalistas postindustriales, y, a nivel particular en la introducción de la mano de obra inmigrante en el proceso de capitalización de esta zona intermedia de carácter agrícola. Durante las primeras fases de investigación (2003-2004 y 2009-2010), se incidió en el papel que jugó la sucesión de diversos grupos de trabajadores y trabajadoras en el desarrollo agrícola de la región; en como los factores de clase social, étnia y género han configurado un mercado laboral caracterizado por

la segmentación y potencialmente devaluador del trabajo; y en la interrelación entre empresas agrícolas, cooperativas de agricultores, sindicatos, ONG's y tejido asociativo inmigrante en la práctica económica y asistencial local.

El punto de partida que nos interesa destacar en esta ponencia parte de la aplicación de medidas dirigidas a controlar la movilidad de los trabajadores y trabajadoras, así como su trabajo, en el seno de estos sistemas de manejo de mano de obra intensiva. Para contextualizar, no situamos en el año 2000, cuando se produjo en el Estado Español un nuevo tipo de gestión de la política migratoria y de contratación de mano de obra: la contratación en origen; un tipo de contratación temporal en la cual se define el contrato en el país de origen, y bajo el compromiso del o la trabajadora de regresar una vez haya finalizado el contrato, con la posibilidad de regreso para la siguiente temporada.

Según algunos autores, este tipo de contratación presenta sus antecedentes en los programas de intercambio de mano de obra que tuvieron lugar en las democracias europeas durante la posguerra. Así, mediante el *Gasterarbeiter* o el programa del trabajador invitado, muchos trabajadores extranjeros del sur del Mediterráneo fueron a trabajar a Alemania, Francia o Suiza. También encontramos ejemplos en la contratación de mano de obra asiática en los países de la OPEP o en el Programa Bracero entre México y EUA en los años 60. Mediante éstos, miles de personas fueron a trabajar temporalmente y en diferentes momentos hacia las potencias industriales en crecimiento y con un déficit estructural de mano de obra, Romero (2010), Geronimi (2004) y Berger (2002).

En nuestra investigación, se analizó la implementación de la contratación en origen en los campos de Lleida. Ésta se presentó, en su momento, como la fórmula más eficaz para solucionar la falta de mano de obra "con papeles" en el sector agrícola español, así como la opción más satisfactoria para enfrentar los problemas endémicos subyacentes en las campañas agrícolas: las aglomeraciones de trabajadores en los pueblos y las calles de las ciudades de la zona, hecho que en la mayoría de los casos requería de intervenciones de tipo social y humanitario.

Para ello, hemos utilizado el concepto teórico de sistema de trabajo migratorio, proporcionado por Burawoy en 1976, por su potencial explicativo. Según este autor, los sistemas de trabajo migratorio se caracterizan por un control de la movilidad y de la circulación de los trabajadores entre sus hogares y las zonas de trabajo por parte del estado y mediante leyes, y por una separación geográfica entre los procesos de mantenimiento de la fuerza de trabajo (ámbito productivo situado en las zonas de destinación migratoria) y los procesos de renovación de la fuerza de trabajo (ámbito reproductivo, de cuidado y educación) el coste de los cuales se externaliza hacia las zonas y los países originarios de los inmigrantes. Autoras como Narotzky (2004), nos han señalado como la aplicación de éstos en los países europeos de la

posguerra se llevó a cabo en contextos laborales caracterizados por una fuerte fragmentación de la clase obrera y una segmentación étnica o por procedencias en el mercado de trabajo, por un control de la movilidad de las personas, por una aplicación de leyes migratorias restrictivas y por la negación de derechos laborales y de ciudadanía para las personas inmigrantes.

Se trata de la aplicación de un modelo fomentado por los sindicatos de agricultores que oscila entre la venta de servicios (contratación, manutención y alojamiento de los trabajadores y trabajadoras en albergues en las zonas de trabajo), la regulación y el control de la mano de obra.

No obstante, a pesar de esta circulación controlada y avalado por el estado, uno de los principales hallazgos en nuestra investigación ha estado el del papel de la economía informal, o dicho de otro modo, el del uso de reservas de trabajadores inmigrantes en cuanto la necesidad del momento los precisa. Se trata pues, de un fenómeno que lejos de ser marginal, hemos analizado como parte paralela de estos mecanismos reguladores aplicados por el estado.

Para realizar una radiografía de como se articulan regulación social formal y economía informal en esta realidad local, vamos a exponer, brevemente, los principales rasgos que caracterizan las relaciones laborales locales en este sistema de trabajo migratorio.

Primero, durante el trabajo etnográfico pudimos documentar la existencia de un proceso progresivo de sustitución de trabajadores desde el año 2000 al 2010, que no fue en bloque, sino mediante tendencias que se han ido consolidando paulatinamente con el tiempo (la contratación en origen con Latinoamérica y Rumanía) y que aparecen acompañadas de discursos de corte culturalista y de preferencia de unos colectivos por otros. Un ejemplo de ello, lo encontramos en el cambio de las preferencias empresariales por trabajadores y trabajadoras colombianas o rumanas apelando a la proximidad cultural y lingüística, y problematizando en términos actitudinales las características de otros trabajadores procedentes de África, que dejarían de ser adecuados para el trabajo.

Así, un rasgo importante recae en que en este sistema de trabajo migratorio nos aparecen distintos tipos de trabajadores y trabajadoras en diferentes situaciones jurídicas (nacionales, inmigrantes regularizados, contratados en origen y personas en situación de indocumentación) que viven en circulación constante en varios niveles de movilidad territorial y flexibilidad laboral. Todos se emplean a nivel asalariado en el sector agrícola, unos en el sistema de trabajo migratorio propiamente dicho, otros siempre son utilizados como reserva y considerados población superflua.

Segundo. Por otro lado, aparece el fenómeno de la generalización en todo el mercado de trabajo, en condiciones de casi monopolio, de las agencias de reclutamiento de mano de obra, y sobre todo de la contratación en origen. Esta última ha coexistido con la contratación de trabajadores y trabajadoras interiores — residentes en el país —, así como con la contratación informal

con personas indocumentadas — muy generalizada en los años anteriores —. Se trata de la persistencia de la informalidad económica, elemento emergente en nuestro análisis, y del papel de las reservas de trabajo, disponibles y vulnerables que viven bajo la amenaza de la persecución y la expulsión (Romero, 2010). Para el caso que nos incumbe, se trata sobretodo de personas de origen magrebí y africano, barones, que han entrado clandestinamente al país o que, como consecuencia de la crisis, han vivido situaciones de paro o han descendido de sus puestos laborales en otros sectores, y necesitan de una contratación temporal para salvaguardar su legalidad jurídica.

Este fenómeno se puede relacionar con la noción de superpoblación relativa que aporta Gavin Smith (2010) cuando nos habla de poblaciones excedentes y de masa marginal. En relación con el contexto analizado, este autor se refiere a las personas sobrantes en la sociedad política y económica en términos de hegemonía y superpoblación relativa. En referirse a la sobreproducción se ubica en las aportaciones de José Nun (1969) y en su análisis de las poblaciones afuncionales y los mecanismos que generan que la superpoblación relativa sea plural. En este sentido, apunta hacia como la multiplicidad de relaciones de trabajo producen superpoblaciones de modos diferentes, las cuales pueden ser funcionales, afuncionales o disfuncionales en relación a cada sector político y económico donde son producidas. Así, por ejemplo, una población afuncional en el sector monopolístico dominante puede ser empleada como ejército en reserva en otro sector del capitalismo competitivo. La “masa marginal” generada por el sistema repercute de un modo diferente según el sector dónde se ubique. Por ejemplo, una sobreacumulación de trabajo en el sistema competitivo, ahora afuncional en el sector, puede aportar trabajo en la economía informal (entendido en términos de servicios y producción no mercantil). Para este autor son fluctuaciones persistentes al punto de una condición crónica de precariedad (Smith, 2010, 12).

Tercero. En relación a esta aportación, fruto de nuestra exploración etnográfica se ha podido observar y entrar en contacto con instituciones no estrictamente económicas que albergan funciones económicas, como las del mantenimiento de la fuerza de trabajo. En este sentido, las relaciones de patronazgo entre empresario y personal asalariado — que tomaron mucha importancia durante los años 80 y la década de los 90 — reflejan un tipo de incrustación que se sitúa en medio de la reciprocidad y las relaciones de poder entre patrón y trabajador. También, en el papel de las redes de temporeros y de inmigrantes, centradas en la reciprocidad, la ayuda en la subsistencia diaria y el asentamiento o el intercambio de información y recursos, pero que han sido insuficientes para dar cobertura a las necesidades sociales — sobre todo de alojamiento — de las campañas fruteras. De este modo, se ha podido observar una falta de implicación por parte de las administraciones locales de los municipios en la manutención de los trabajadores temporales, reunidos, año tras año, en los pueblos fruteros. Un ejemplo de ello lo encontramos en

gran cantidad de personas sin recursos económicos durmiendo a la intemperie, y dependientes de la ayuda social, mientras esperan ser contratados. Así, el fenómeno del patronazgo, pero también el de la despersonalización de las relaciones de producción devienen factores claves de las relaciones sociales en el campo.

No obstante, en este análisis de la realidad local, se han observado otros agentes, económicos y no económicos: la red asistencial municipal local de la ciudad de Lleida y la del municipio de Alcarràs, y su relación con la manutención estrictamente puntual de las personas que se encuentran en circulación permanente por la región — entre el campo y la ciudad, y entre provincias —; la presencia de diferentes empresas de contratación temporal — ETT's —; y el papel del sindicato agrario *Unió de Pagesos*, promotor de la contratación en origen, como ente que contrata mano de obra y vende servicios de manutención de los y las trabajadoras.

Cuarto. Hemos observado una institucionalización de la capacidad organizativa de los inmigrantes empleados en la agricultura, a pesar de la presencia de redes informales y los tejidos transnacionales en la obtención de recursos, información y cobertura social durante las campañas. Queda patente, pues, la importancia del tejido social y asociativo informal y formal, aunque este no toma una fórmula reivindicativa — a excepción de los episodios de huelgas puntuales que tuvieron lugar en diferentes momentos des de los años 80 o la oleada de encierros en iglesias protagonizados por movimientos de “sin papeles” a partir del año 2000-. La cuestión de la institucionalización se refiere a una modo de participación mediado por instituciones no capitaneadas por los y las trabajadoras, ni por las personas inmigradas. Nos referimos al sindicato agrario y su fundación, a los sindicatos de clase que intervienen en las campañas fruteras y que intentan salvaguardar en correcto cumplimiento de los convenios, así como las escasas intervenciones asistenciales presentes en la realidad local agrícola. Lo que sí que se ha podido observar es la presencia de asociacionismo inmigrante, fragmentado por países de procedencia y con diferentes niveles de relación con las administraciones. La pregunta que esta situación nos sugiere es la siguiente: ¿Qué canales de expresión, autoorganización y vínculos con las instituciones locales utilizan y qué papel juegan las comunidades de inmigrantes en este ámbito? Cómo se expresan los invisibilizados? Estas cuestiones confieren un aspecto que se ha empezado a trabajar recientemente en una tercera fase de trabajo de campo (junio-noviembre 2011).

Finalmente, un quinto aspecto detectado es el de la etnificación o culturalización de las relaciones laborales, agravadas en un contexto de crisis económica. Debido a ésta, se ha producido una drástica disminución de la contratación en origen — ya que se prioriza la contratación a personas en situación de paro que residan en el territorio-. De este modo, con los cambios acaecidos en los últimos años, se ha configurado un colectivo de trabajadores temporales en el sector agrícola extremadamente diferenciado a nivel de

procedencias, sobretodo si se toma en cuenta el cambio de estatus jurídico de la población de Europa del Este como trabajadora de pleno derecho y el retorno de los trabajadores nacionales y de trabajadores inmigrantes, que habían seguido trayectorias de ascenso laboral en los años de crecimiento económico. La fragmentación del colectivo de asalariados queda reflejada en la presencia del racismo, la etnificación y la estereotipación en las relaciones laborales y la competencia ante ofertas de trabajo limitadas, la preferencia empresarial hacia determinados colectivos — sobre todo de Europa del Este — que contrastan con la presencia de una gran masa de gente disponible para ser empleada.

El proceso de exclusión de los trabajadores africanos. El caso de Daouda Pouye y la racialización mediática.

Hemos visto, pues, que la implementación de la contratación en origen dio como resultado un mayor control estatal y empresarial sobre la mano de obra, una preferencia por colectivos mejor considerados por los empresarios y el estado por su atribuida proximidad cultural y geográfica y una terciarización de los servicios sociales relacionados con la llegada de trabajadores temporeros. Estos aspectos aparecen en nuestra investigación estrechamente ligados a la emergencia de circuitos alternativos o economía informal, ya sea la contratación de peonada agrícola, ya sea la intermediación para ser contratados, ya sea la proliferación de una cadena de compra venta de permisos de trabajo o de realquiler de pisos, que se articula con las redes asistenciales locales y las estrategias de solidaridad entre los colectivos de trabajadores.

A pesar de que una parte de nuestra investigación profundiza en cómo se gestiona, funciona y legitima este sistema de trabajo migratorio, en esta ponencia vamos a resaltar un aspecto que se deriva de su implementación: el proceso de exclusión de los trabajadores africanos y su manejo a nivel institucional en términos de administración semiprivada de poblaciones (Guerrero, 2007).

Durante los períodos en los cuales se ha realizado la observación, se han producido varias fases de intervención con las poblaciones inmigrantes que estaban siendo excluidas del mercado de trabajo formal. En este sentido, nuestra primera toma de contacto tuvo lugar en 2003 mediante la realización de la observación participante al servicio de atención al inmigrante que se realizaba en un municipio agrícola, Alcarràs, el cual se encuentra a 8 Km de la ciudad de Lleida. En ese momento, el desbordamiento de la parte social de las campañas era un tema tan preocupante como mediático, debido a que más de 600 personas se pernoctaban en las calles y construían campamentos de barracas improvisados e insalubres a los alrededores de este municipio. Estas personas, en su mayoría hombres de la África Negra, se encontraban en circulación permanente por el territorio

nacional, algunos tenían su documentación en regla, otros eran menores de edad en estado de choc y recién llegados de cruzar el Estrecho de Gibraltar, otros seguían las rutas de temporerismo y otros trabajaban en la economía sumergida o la construcción. En su gran mayoría estaban excluidos de los procesos de regularización y iban pululando de asistencia social en asistencia social por el estado y acumulando trabajos temporales, muchas veces con los papeles alquilados de algún compatriota suyo. En ese contexto agrícola, estaban asediados por los medios de comunicación y controlados en todo momento por la Policía Autonómica, y en los momentos más álgidos de la recolección frutera, en los cuales incrementa la necesidad de trabajadores, eran contratados a bajo precio por algún agricultor.

Estas prácticas, las cuales se han intentado erradicar con el sistema de la contratación en origen, configuraron durante muchos años las relaciones laborales y de patronazgo en el campo, combinándose una contratación de personas documentadas con personas indocumentadas. Con el cambio hacia un nuevo sistema, se desvanecieron las oportunidades de optar a la regularización por la vía de estos trabajos, se empezó a desplazar a estas poblaciones de asalariados y los agricultores y las empresas de transformación frutera optaron por esta nueva opción, más eficaz y menos problemática para ellos.

Durante nuestra segunda fase de trabajo de campo, en verano del 2009, pudimos corroborar como este proceso de exclusión se había agravado, siendo la parte asistencial de las campañas una especie de cajón de sastre, en donde — en teoría — se proporciona servicios a los temporeros para que puedan subsistir hasta ser contratados. El principal cambio que vimos fue que este servicio se había desplazado hacia la ciudad de Lleida, concretamente en el *Casc Antic*, una zona fuertemente golpeada por la especulación inmobiliaria, la degradación urbanística, el abandono institucional, el tráfico de drogas, la mezcla de poblaciones de distintas etnias y países, y la invisibilización con respecto al resto de la ciudad. No obstante, las cantidades de gente asistidas (unas 2000 personas) constituían esa parte de trabajadores que fueron contratados formalmente y esa parte de trabajadores indocumentados y “sobrantes”, utilizados puntualmente. Es decir, el complemento al sistema dominante de la contratación en origen. Cabe señalar, que algunos de ellos serían los mismos que nos hemos encontrado otra vez, al realizar una tercera fase de observación participante este verano, la cual todavía sigue en curso.

La entrada en el campo para la fase actual se ha iniciado con la historia de Daouda Pouye, un ejemplo de caso que, a nuestro parecer, refleja varios de los fenómenos que venimos describiendo. Daouda Pouye era un temporero de 23 años de origen senegalés que se había desplazado a Lleida en busca de trabajo en el campo. Venía de Jaén, lugar en donde se había empleado, junto con otros compatriotas suyos unos meses antes, en la recolección de la aceituna. Al no conocer a nadie en la zona, se estaba alojando en el albergue municipal de la ciudad, que está ubicado en el centro histórico, el cual forma parte

de la red de asistencialismo local que proporciona servicios durante las campañas.

A principios del pasado mes de junio del 2011, siendo los inicios de la campaña frutera, fue agredido por un policía local de la ciudad, después de una discusión en el comedor social. Según los testigos que presenciaron la agresión fue insultado en términos claramente racistas y xenófobos, y recibió varios golpes de porra en el pecho. Rápidamente, el agente fue informado por otros chicos de que Daouda sufría una enfermedad cardíaca y le mostraron los informes médicos para que dejara de pegarle. Éste rompió los informes y la tarjeta de residencia del joven en plena calle y delante de muchas personas. La agresión terminó cuando apareció un superior de la Guardia Urbana, que apaciguó el conflicto y se llevó al agente.

Según sus compañeros, después de que el chico tuviera molestias físicas por la agresión, pidió hora en el hospital. Trascurridos unos días, Daouda se dirigía a las instalaciones de la Cruz Roja, también en el centro histórico, para solicitar el servicio de ducha y un ticket para comida. Por la calle, el mismo agente volvió a increpar a Daouda, bajo acusaciones de que era un pequeño traficante. Se lo llevó dentro de las dependencias de los servicios sociales, lo desnudó delante de la gente, le pegó y lo registró. Pasados unos minutos, al salir a la calle, cayó al suelo y en 20 minutos perdía la vida. Según la autopsia oficial, la muerte era por paro cardíaco. No obstante, su entorno más inmediato aseguraba que era a raíz de la agresión policial.

Mediante esta historia de una muerte no resuelta, han florecido en nuestro contexto de intervención de campo varias situaciones que nos transmiten información sobre este proceso de exclusión social y que complementan nuestras observaciones anteriores. La primera se trata de la desprotección de las poblaciones inmigrantes ejemplificada en el miedo a denunciar por parte de los testigos de la agresión — muchos en situación de indocumentación —, y por miembros de la misma familia, desplazados en el lugar de los hechos. La gran preocupación que manifestaron era la necesidad de un aval o protección de alguna entidad que los representara. Nos aparece aquí, la problemática de quién acudir, y las relaciones de liderazgo y representación en el seno de las poblaciones de inmigrantes.

La segunda se trata de la conflictividad en el barrio como consecuencia de la agresión policial. Durante los días que prosiguieron la muerte de Daouda, se registraron algunos incidentes de la población inmigrante contra la policía, después de dos agresiones — en días diferentes — en la calle a algunos jóvenes habitantes del barrio y que tenían una motivación similar, el supuesto tráfico de droga. Según los medios oficiales, en estas agresiones unas 70 personas habrían agredido a los agentes, que requirieron del apoyo de los antidisturbios para frenar el conflicto. Cabe señalar, que es en este mismo barrio en donde centenares de temporeros acuden en busca de servicios sociales y es dónde pernoctan en las calles, mientras van realizando viajes hacia los municipios

fruteros en busca de trabajo. Estos enfrentamientos, fuertemente criminalizados por los medios de comunicación, no llegaron a los pueblos agrícolas, hecho que nos demuestra la desconexión entre poblaciones que están empleadas en el mismo nicho laboral.

Tercero, el racismo policial. Como respuesta a la agresión se ha incrementado durante todo el verano el dispositivo policial, estrechándose el cerco sobre la poblaciones inmigrantes, ya sea en redadas identificatorias, ya sea entrando en “pisos patera”, ya sea despertando con agua fría, juntamente con la brigadas de limpieza, a los temporeros que pernoctan por las calles. En este sentido, se ha agravado el peligro a la expulsión del territorio de muchas personas que acuden a Lleida y que no tienen la documentación en regla.

Cuarto. Asistimos, pues, a un proceso de segregación urbana que se mezcla con nuestro ámbito de análisis de los procesos de exclusión de los trabajadores agrícolas que se reúnen en Lleida. Juntamente con las problemáticas generadas a raíz de la prostitución, el tráfico de drogas — que implica muchas personas inmigrantes — y el enfrentamientos entre vecinos, se produce un discurso extremadamente influyente sobre la población, según el cual se separa entre inmigrantes “buenos” — los trabajadores, documentados y cercanos al asociacionismo institucional — y entre inmigrantes “malos” — prostitutas, pequeños traficantes y personas “sin papeles” —.

Una quinta observación nos la confiere el papel de algunas asociaciones de inmigrantes, percibido por las personas del entorno de Daouda como afín a las instituciones. En su rol de intermediación entre la comunidad inmigrante y la administración, un sector de población originaria de Senegal, no se ha sentido representada por estas entidades como consecuencia del escaso apoyo en denunciar el caso. Más bien, se han producido episodios enfocados a apaciguar los ánimos y frenar las peticiones de denuncia, brindando su apoyo con una contribución monetaria para la repatriación del cadáver del joven.

En sexto lugar, se ha observado una escasa participación en la resolución del caso de las organizaciones que trabajan el ámbito social en el barrio. Este hecho, contrasta con una tímida respuesta organizativa inmigrante articulada con educadores de calle y activistas sociales del barrio. Debemos señalar el inicio de asambleas de base en la calle, las cuales han representado el lugar de expresión de estos temporeros y jóvenes del barrio. En medio de este fenómeno, pudimos observar como sentían la discriminación en el mercado de trabajo y en el barrio, y como denunciaban el maltrato a las personas que pernoctan en las calles. En su autodefinición como trabajadores, pedían que se cambiaran las preferencias de los empresarios y que no se fijaran en el color de la piel, ya que sentían que se prefería a los colectivos de trabajadores procedentes de Rumanía, en detrimento de los africanos. En este sentido, hemos tenido la oportunidad de constatar el papel de la culturalización de los conflictos laborales, que se mezcla con la competencia cuando escasean las ofertas de trabajo, así como la presencia de un discurso de diferenciación “étnica”

asumido por los mismos trabajadores africanos. Aunque, paulatinamente, muchos de ellos fueron encontrando trabajo en los pueblos, la insatisfacción con el trato recibido y la presión constante dejan huella en unas vivencias condicionadas por la estigmatización y la guetización.

Finalmente, como séptima observación, debemos señalar el papel de los medios de comunicación en racializar los conflictos y criminalizar las poblaciones inmigrantes. En la prensa local, — catalana y con muchos lectores —, se empieza a fomentar una idea demonizada de las personas negras. Así, el tópico del violador y asesino potencial de raza negra, se ha fomentado como estereotipo en los periódicos en el momento de encadenar sucesos conflictivos acaecidos durante este verano, no relacionados entre sí, pero presentados bajo el mismo formato.

En definitiva, durante nuestra inmersión etnográfica, hemos observado la yuxtaposición entre la persecución y las redadas contra las poblaciones inmigrantes — que se incrementa a nivel nacional en un contexto de crisis —, y la despersonalización de las relaciones de producción en el mundo agrícola. Hablando con las personas que se concentran en las calles, nos contaban sus experiencias y trayectorias laborales y, en muchas vivencias, coincidían en el hecho de que se les concede trabajo temporal por unos meses, bajo la promesa de obtener un contrato de 6 meses o un año para entrar en el régimen del arraigo por contrato. No obstante, al sufrir algún accidente o enfrentamiento con sus patronos, son expulsados del trabajo. También, hemos recogido testimonios según los cuales existen distintas empresas de trabajo temporal, la cuales utilizan intermediarios, ya sean locales ya sean inmigrantes, que cobran por realizar el contacto y trasladar a la gente a los campos.

No encontramos, así, ante un ejemplo de cómo se administran por parte de los entes públicos — asistencia social, fuerzas de seguridad — y los privados — empresas de contratación, agricultores, ONG, individuos —, a algunas de las poblaciones de trabajadores sometidas a procesos de exclusión social. En contextos locales fuertemente golpeados por los efectos de la crisis financiera, se produce un deterioro de las condiciones laborales y una devaluación del precio del trabajo, dónde los agricultores han perdido todo poder sobre lo que producen, y las normas vienen dictadas por la ley de la oferta y la demanda globales.

Implicaciones teóricas, metodológicas y éticas de esta etnografía

Como propuesta de conclusión a esta exposición, vamos a exponer tres líneas de reflexión y análisis que emergen de esta práctica etnográfica. Para empezar, nos surge la pregunta con la que abríamos la ponencia: ¿qué es lo urbano hoy en un contexto de desterritorialización del capital y del trabajo? Hemos visto que nos encontramos ante una topografía de actividades económicas conectadas des de un nivel local a escala global. En lo que a la

agricultura se refiere, vemos como su proceso de capitalización la vincula con los mercados globales y sigue la misma lógica de intensificación del trabajo y de informalidad económica, que otros sectores más vinculados a las economías de mando o subeconomías que la subyacen. Como paradigma de la flexibilidad y la movilidad extrema, observamos patrones de vida y de control social similares al de las grandes ciudades y una conexión cotidiana entre estas ciudades de urbanización intermedia y los municipios agrícolas visiblemente urbanizados.

Entonces, ¿cómo definimos lo urbano y lo rural? ¿Por las actividades económicas “tradicionales” — la fábrica y el trabajo en el campo — propias de cada lugar? ¿Por el número de personas que habitan en ellas? ¿Por el hecho de vivir, o no, rodeado de naturaleza? ¿Por el nivel de urbanización? ¿O quizás por el nivel de conexión con las grandes urbes? A nuestro parecer, pasa por romper la dicotomía clásica en antropología entre lo rural (asociado al atraso, la tradición y el inmovilismo) y lo urbano (asociado a la modernidad, el dinamismo y el desarrollo económico), así como concebir lo urbano y lo rural como construcciones sociales en redefinición constante. También por ubicar estas concepciones en función de los efectos que ejerce estar en conexión con la globalización económica — en movimiento y cambio permanente — y sus efectos a nivel local, es decir, en las estructuras socioeconómicas de cada contexto.

De este modo, consideramos pertinente retomar el rol de la localidad en nuestros análisis y nos apoyamos en la propuesta metodológica que surge, recientemente, de los estudios sobre la transnacionalidad inmigrante (Glick-Shiller, 2005), en la cual se hace una apuesta por aplicar análisis de escala en el seno de la teoría del urbanismo transnacional. Utilizando la escala de ciudad, se considera la localidad en la intersección con las jerarquías de poder en la coyuntura y las instituciones globales, hecho que construye una estructura de oportunidades en donde los inmigrantes deben resolver en una situación particular. Se trata de analizar las condiciones en los sitios de asentamiento, atendiendo a los factores históricos, políticos, económicos e institucionales y ubicarlas en el tiempo y el espacio transnacional.

En nuestra investigación, tomar esta decisión metodológica nos ayudaría a resolver el papel jugado por las mismas poblaciones inmigrantes en relación con sus estrategias de supervivencia, legitimación, lucha social y establecimiento en la zona de Lleida y los municipios agrícolas. Se trata de las relaciones entre individuos y las capacidades de movilizar recursos y personas, así como su relación con las instituciones. De este modo, se pone en tela de juicio el mismo concepto de comunidad, ya que vemos las distintas relaciones de poder en el seno de estas poblaciones o la presencia de distintos grados de vínculo con las administraciones. Este hecho se relaciona, por ejemplo, con la asimilación del discurso dominante o con la diferenciación respecto a las personas que se encuentran en una situación legal y las que no, así como la

criminalización de los que trabajan en la economía sumergida, sobretudo en el tráfico de drogas.

Finalmente, nos preocupan las implicaciones éticas que conlleva, muchas veces, la praxis antropológica. Las antropólogas trabajamos con personas. Entonces, ¿qué hacer cuando éstas personas viven situaciones de injusticia social o nos encontramos con muertes en circunstancias extrañas y no resueltas, como la de Daouda Pouye? Esto nos antepone ante los “límites” de la observación participante, en el sentido de cómo participar en las reivindicaciones o las peticiones de ayuda en recursos para afrontar casos de esta índole. ¿Vamos a contribuir y participar activamente en las experiencias de organización de colectivos desfavorecidos? Para nuestro caso, se optó por participar, conectar gente y asociaciones, buscar abogados, ayudar en la organización de asambleas y contrastar testimonios. A pesar de que se consigue empatizar y estar en una vivencia colectiva (hecho que contribuye en generar un ambiente de confianza adecuado para el trascurso del trabajo de campo), el riesgo surge cuando se cierran las puertas a información proveniente de otros canales y personas que también forman parte del conflicto y la realidad que estudiamos.

No obstante, reivindicamos la tarea de una antropología comprometida que visibilice y dé voz a poblaciones en situaciones de extrema vulnerabilidad, tomando consciencia de los límites de nuestro posicionamiento personal y de nuestra ubicación en un sistema de posiciones desiguales, con intereses dispares, muchas veces, respecto a las poblaciones que estudiamos. Se trata, pues, de proporcionar la información y los conocimientos acumulados por nuestra tarea de investigación en Ciencias Sociales, al servicio de las personas, con la finalidad de transformar la realidad social.

Referencias bibliográficas

- Berger, John; Jean Mohr (2002), *Un Séptimo Hombre*, Madrid, Huerga y Fierro editores.
- Geronimi, E. (2004), “Acuerdos bilaterales de migración de mano de obra: Modo de empleo” a *Estudios sobre Migraciones Internacionales*, n.º 65.
- Glick schiller, N. (2005), “Transnacional urbanism as a way of life: a research topic not a metaphor”, *City & Society*, vol. 17, Issue I, pp.49-64.
- Guerrero, A. (2007), “Inmigrantes africanos e indios ecuatorianos: dos casos en reverberación de la administración privada de poblaciones (España, siglo XXI y Ecuador, siglo XIX) a Bretón, V., García, F., Jové, Vilalta, M.J., *Ciudadanía y Exclusión: Ecuador y España Frente al Espejo*, Madrid, Libros de la Catarata.
- Narotzki, Susana (2004), *Antropología Económica. Nuevas Tendencias*, Barcelona, Editorial Melusina.
- Nun, José (1969), “Superpoblación relativa, ejército industrial de reserva y masa marginal.” *Revista Latinoamericana de Sociología* 1969, 5.2, pp. 178-235.

- Romero, Eduardo (2010), *Un deseo apasionado de trabajo más barato y servicial*, Oviedo, ed. Cambalache.
- Sassen, Saskia (2003), *Contrageografías de la Globalización. Género y ciudadanía en los circuitos transfronterizos*, Madrid, Traficantes de sueños.
- Smith, Gavin (2010), "Hegemonía y superpoblación: límites conceptuales en la antropología de los movimientos políticos" a BRETÓN, V. (ed.), *Saturno devora a sus hijos. Miradas críticas sobre el desarrollo y sus promesas*, Barcelona, Icaria.

From Oeiras to the world **Práticas transnacionais de imigrantes em Oeiras**

Pedro Candeias

Instituto Universitário de Lisboa (ISCTE-IUL), Centro de Investigação e Estudos de Sociologia (CIES-IUL), Lisboa, Portugal (pedromecandeias@gmail.com)

Resumo

Os estudos que têm vindo a ser desenvolvidos sobre o fenómeno do transnacionalismo imigrante abordam o fenómeno maioritariamente através de metodologias qualitativas, dificultando quer a percepção da incidência do fenómeno, quer o estabelecimento de factores explicativos de uma forma sistemática.

Neste sentido, a presente comunicação pretende explorar dois fenómenos associados à mobilidade transnacional estabelecida por imigrantes residentes em Portugal e os seus países de origem. Mais concretamente:

- Os fluxos financeiros, através do envio de remessas para o país de origem.
- Os fluxos populacionais temporários, operacionalizados através das visitas ao país de origem.

Para além da frequência de cada um dos fenómenos, serão também apresentados alguns factores que influenciam estes fluxos. Factores esses de ordem sócio-demográfica (sexo, idade, naturalidade, escolaridade), sócio-económica (profissão, situação na profissão, vínculo contratual), jurídica (ter nacionalidade portuguesa ou estrangeira, ter a situação regularizada), ou cultural (frequência de práticas culturais associadas ao país de origem).

A componente empírica desta comunicação tem como base dados de um inquérito por questionário aplicado a 422 imigrantes oriundos de países não-comunitários residentes no concelho de Oeiras, distrito de Lisboa, em finais do ano de 2009.

Introdução

Os estudos sobre o transnacionalismo imigrante têm vindo a alterar-se ao longo do tempo, tanto nas metodologias como nos objectivos. De uma índole qualitativa na sua génese para uma perspectiva quantitativa, para posteriormente, nesta segunda, se procurarem preditores para os fenómenos em estudo. Com o intuito de testar a robustez e transversalidade de alguns preditores aplicar-se-á o mesmo conjunto de preditores a dois indicadores de transnacionalismo imigrante, a saber: as visitas ao país de origem e o envio de remessas. A verificação empírica baseia-se em dados recolhidos junto de uma amostra de imigrantes residentes no concelho de Oeiras, na Área Metropolitana de Lisboa (AML).¹

Enquadramento teórico

O transnacionalismo imigrante permite explicar porque é que “alguns migrantes (...) permanecem fortemente influenciados por laços persistentes que mantêm com o país de origem” (Levitt & Schiller 2010 p. 27); sendo definido como “o processo através do qual os imigrantes forjam e mantêm relações sociais multi-ancoradas que ligam a sociedade de origem à sociedade de acolhimento”, relações estas que criam “campos transnacionais que cruzam as fronteiras nacionais” (Basch, Schiller, and Blanc 1994 p. 7). Vertovec define transnacionalismo imigrante como uma condição em que “laços e interações múltiplas ligam pessoas e instituições além das fronteiras dos estados-nação”, obstante a existência de fronteiras nacionais e a distância entre os países intervenientes, algumas relações assumem uma escala global, intensa e virtual (Vertovec 1999 p. 447). Numa definição mais informal Portes (1999) considera os migrantes transnacionais como aqueles que “não se encontram nem cá, nem lá” (p. 133).

Segundo a literatura, o mecanismo causal a nível institucional para a emergência do transnacionalismo imigrante baseia-se em dois motivos:

1. O desenvolvimento das tecnologias de informação (Vertovec 1999 p. 447);
2. A maior facilidade em viagens de longo curso (Portes, Guarnizo, and Landolt 1999 pp. 223-224); como exemplo, no Reino Unido os preços das viagens de avião têm vindo a decrescer devido à concorrência entre empresas (Burholt 2004 p. 802).

1 A componente empírica da presente comunicação resulta de um estudo financiado pelo Fundo Europeu para a Integração de Nacionais de Países Terceiros e pela Câmara Municipal de Oeiras, levado a cabo no ISCTE-IUL/CIES-IUL e coordenado por Maria Manuela Mendes.

Já a nível individual Itzigsohn e Saucedo (2002 pp. 771-772) sintetizam as causas para o transnacionalismo imigrante em:

1. *Transnacionalismo linear*, a continuação dos laços entre os imigrantes e os seus familiares no país de origem;
2. *Transnacionalismo dependente de recursos*, os imigrantes só podem enveredar em práticas transnacionais quando possuem os recursos financeiros suficientes para o fazer, estas práticas reflectem-se especialmente em projectos filantrópicos e negócios;
3. *Transnacionalismo reactivo*, os imigrantes desenvolvem práticas transnacionais como reacção a uma integração mal sucedida, manifesta através de reduzida satisfação com a vida no país de acolhimento, frustração com a posição socioeconómica e *status* ou ainda devido a experiências de discriminação étnica/racial.

As relações dos imigrantes com o país de origem não são uma novidade, isto é, desde há muito que é possível aos imigrantes estabelecer alguma relação com o país de origem, não obstante, Portes e colegas (2001) defendem a existência de três grandes diferenças entre o transnacionalismo imigrante actual e antigas formas de contacto dos imigrantes com o país de origem:

1. As inovações nos transportes e meios de comunicação, que permitem que os contactos sejam mais fáceis e baratos, por isso mais volumosos;
2. A intensidade dos contactos que torna as actividades transaccionais comuns ou até normativas;
3. O investimento por parte dos governos de alguns países que incentivam as actividades transnacionais e a diáspora, como exemplos as Filipinas (Asis 2011) ou o Bangladesh (Mapril 2009).

Portes (2006 p. 212) define três áreas do transnacionalismo imigrante: política, económica e sociocultural. Num sentido semelhante Itzigsohn e colegas consideram que o campo transnacional é construído no quotidiano dos imigrantes e afecta a sua vida a nível político, económico e identitário (Itzigsohn, Cabral, Medina, and Vazquez 1999 p. 318). A estas três características pode ainda acrescentar-se a componente simbólica quando é evidenciado o *status* e a transferência de *status* inerente a alguns tipos de migrações, especialmente presente em estudos sobre imigrantes do Sul da Ásia (e.g.: Burholt 2004; Gardner 1993; Mapril 2008).

Objectivos

O argumento recorrente que justifica a análise do transnacionalismo imigrante através de metodologias quantitativas é o de que os primeiros trabalhos de

índole qualitativa tendiam a inflacionar o fenómeno, passando assim a serem efectuadas quantificações que permitiam perceber o quanto transnacionais os migrantes eram. Não obstante, a análise complexifica-se, procurando conhecer preditores para o transnacionalismo. É neste sentido que Foner (*apud* Vertovec 1999 p. 456) defende que alguns grupos e locais são mais transnacionais que outros, daí a necessidade de descobrir e explicar essas diferenças. Existem assim estudos que intentam propor preditores para o transnacionalismo imigrante (e. g.: Itzigsohn and Saucedo 2002; Portes 2004; Portes, Haller, and Guarnizo 2001). Uma vez que não existe um indicador universal para o fenómeno, sendo consensual a existência de uma pluralidade de práticas transnacionais, existem trabalhos que têm como objectivo explorar mais que uma faceta do transnacionalismo imigrante (e. g.: Burholt 2004; Pinger 2009; Voigt-Graf 2005). O presente trabalho conjuga ambos os objectivos, pretendo-se apresentar um modelo que explique mais que uma prática transnacional.

Partindo do princípio que o transnacionalismo imigrante pode ser aferido através de uma pluralidade de indicadores, apresentam-se dois deles, as visitas a casa e o envio de remessas, quantificando-se a intensidade de cada um dos fenómenos. No entanto, o objectivo principal será testar grupos de preditores para indicadores de transnacionalismo imigrante.

O modelo proposto baseia-se em três grupos de preditores:

1. Características sócio-demográficas;
2. A integração na sociedade de acolhimento;
3. A manutenção de outras práticas transnacionais.

Existe alguma divergência entre considerar o transnacionalismo imigrante característica de uma comunidade ou uma actividade. Os estudos de índole antropológica tendem a analisar o fenómeno como características de uma comunidade (Basch, Schiller, and Blanc 1994; Vertovec 1999), enquanto alguns estudos em Sociologia tendem a entender o fenómeno como uma actividade (Portes, Guarnizo, and Landolt 1999), para o caso desta pesquisa em concreto, parece mais pertinente a segunda assunção, uma vez que, tal como defendido por Malheiros (2001 p. 99) “a naturalidade e o local de residência são elementos de identidade tão significativos como o sexo, a idade ou a religião.”

Defende-se também a importância da componente de lugar, ou seja, assume-se que é necessário estudar as práticas transnacionais num território circunscrito, uma vez que podem existir territórios mais propícios que outros às práticas transnacionais, quer devido a uma concentração habitacional, à inserção profissional dos imigrantes, às características da população autóctone ou ainda devido a políticas locais. É esta a posição de Levitt e Waters (2006 p. 11) quando defendem a existência de indivíduos que podem ser altamente transnacionais não devido às suas deslocações e práticas, mas por viverem num contexto que é altamente transnacional, também Malheiros (2001 p. 20)

refere a existência de lugares nos países de destino, ao nível da cidade ou bairro, que mantêm relações intensas com outras zonas concretas no país de origem, e não tanto com o país de forma uniforme. Por esses motivos, considera-se relevante circunscrever o estudo a um concelho em concreto.

No que respeita a classificação das práticas transnacionais, Itzigsohn e colegas distinguem duas formas de transnacionalismo migrante: o limitado e o amplo, sendo estas duas classificações pólos num *continuum*. O transnacionalismo limitado remete para práticas específicas, regulares, que implicam um envolvimento pessoal constante. Já o transnacionalismo amplo encontra-se associado a práticas materiais e simbólicas, que implicam um movimento geográfico menos frequente, uma deslocação entre países mais esporádica (Itzigsohn, Cabral, Medina, and Vazquez 1999 p. 323). A um nível empírico os imigrantes podem praticar um transnacionalismo limitado em determinados campos e amplo noutras, a intensidade destes pode também alternar ao longo do ciclo de vida do migrante (Itzigsohn, Cabral, Medina, and Vazquez 1999 p. 336). Seguindo esta perspectiva, na presente comunicação analisa-se uma prática transnacional limitada: as remessas, e uma prática ampla: as visitas a casa.

Variáveis dependentes

Fluxos populacionais temporários

Utiliza-se como primeiro indicador do transnacionalismo migrante as visitas ao país de origem. Não obstante a facilidade de contactos virtuais que seriam menos dispendiosos (email, *skype*, etc.) estas viagens permitem a interacção face-a-face, uma vez que existem certos eventos que implicam a co-presença, como casamentos ou funerais (O'Flaherty, Skrbis, and Tranter 2007 p. 820; Voigt-Graf 2005).

O'Flaherty e colegas (2007 pp. 819-820) indicam três motivos para a permanência das viagens *versus* contactos virtuais:

1. A falta de competências no manuseamento das TIC;
2. A carga simbólica de uma interacção presencial, que não pode ser substituída ou equiparada a um contacto virtual;
3. A possibilidade de efectuar visitas a casa como um indicador de *status* e qualidade de vida, com benefícios emocionais para o migrante.

Fluxos financeiros

O segundo indicador, os fluxos financeiros, é aferido através das remessas dos imigrantes, segundo a definição da Organização Internacional das Migrações (OIM) considera-se remessa toda a transferência monetária que um emigrante faz para o seu país de origem. Para Tolentino e colegas (2008 p. 28) as três características essenciais são:

1. Ser uma transferência monetária;
2. Ser uma operação privada;
3. Dizer respeito a um trabalhador imigrante.

Em alguns países estas remessas podem assumir um peso considerável nas contas do Estado, como exemplo, segundo dados de 2008, as remessas para o Tajiquistão representavam cerca de metade do PIB deste país, e em países como a Tonga ou a Moldávia o peso das remessas ultrapassa os 30% do PIB (PNUD 2010 pp. 211-214). É necessário ter em conta que nestas quantificações apenas são contempladas as remessas formais, estimativas de Stalker ou Rua (*apud* Malheiros 2001 p. 134) apontam para remessas informais na ordem dos 50% das remessas formais.

Em muitos países em desenvolvimento o volume das remessas ultrapassa o volume da ajuda externa (Lianos and Cavounidis 2008 p. 119). Sendo esta a forma mais rápida e segura para a entrada de divisas estrangeiras nos países de origem (Vertovec 1999 p. 452).

Devido às remessas, os emigrantes de alguns países são extremamente valorizados, como exemplo, nas Filipinas é celebrado o dia do trabalhador além-mar e o ano do trabalhador além-mar sendo considerados “heróis nacionais” (Sampson 2003 p. 258).

As remessas são o principal motivo subjacente a alguns tipos de migração (e.g.: Mapril 2008). Em alguns países de origem, a existência de familiares emigrados pode ser o critério diferenciador entre ricos e pobres (Gardner 1993 p. 10). Mas estes fluxos também são observáveis em famílias abastadas, ou seja, em que não existe uma necessidade económica de remeter, sendo as remessas enviadas por motivos simbólicos, como sinal de solidariedade (Voigt-Graf 2005 p. 380) ou como uma ostentação de *status* (Bolognani 2007 p. 71).

Lianos e Cavounidis (2008 pp. 120-122) classificam a teorização sobre o envio de remessas em dois grupos:

1. As remessas como resultado de uma decisão *individual*:
 - a. Por motivos altruístas;
 - b. Como auto-interesse (no sentido em que não é considerado o bem-estar de terceiros):
 - i. Quando é enviado dinheiro para os pais, sendo que o imigrante espera que seja retornado em forma de herança;
 - ii. Quando o objectivo é receber reconhecimento por parte dos familiares;
 - iii. Quando o migrante intenta retornar a casa, sendo assim as remessas são uma forma de manutenção da casa;
2. As remessas num contexto *familiar*, em que existe um contracto (por vezes tácito) entre o migrante e a sua família. Por vezes assume a forma do investimento em educação, outras vezes um simples empréstimo. A família

pode constranger ou exercer pressão junto do emigrante, inculcando-lhe um sentimento de culpa, considerando que este tem a obrigação moral de ajudar financeiramente os familiares no país de origem (Åkesson 2008). Por outro lado, estas remessas possibilitam a aquisição de bens por parte dos familiares nos países de origem que permitem a “materialização da ausência” (Machado 2009 p. 162).

Variáveis independentes

Sócio-demográficas

Sexo

A relação esperada entre o sexo e as práticas transnacionais não é muito robusta, em Haller e Landolt (2005 p. 1194) verificou-se que as *visitas ao país de origem* eram mais frequentes nos homens. Já em O’Flaherty e colegas (2007 p. 831) o resultado foi o inverso, embora a relação fosse pouco consistente.

Na relação com o *envio de remessas*, Lianos e Cavounidis (2008) verificaram que era uma prática mais frequente nas mulheres, embora neste estudo existissem mais mulheres a praticar uma imigração laboral com familiares no país de origem. Assim, parece que as diferenças de género são mediadas pelo tipo de migração ou pela existência de familiares no país de origem. Devendo assim o efeito desta variável ser neutralizado num modelo multivariado.

Idade

A relação entre a idade e as práticas transnacionais no que respeita as *visitas ao país de origem* é relevante especialmente se forem analisadas primeiras e segundas gerações, tendo sido provado que a primeira geração tem maior probabilidade de regressar ao país de origem (Tamaki 2011 p. 155) a explicação remete para um maior *attachment* à sociedade de origem na primeira geração, quer devido a uma ligação efectiva (maior número de parentes próximos e bens no país de origem), como por aí terem sido socializados (Saint-Maurice *apud* Malheiros 2001 p. 251). Ou seja, mais velhos, mais visitas.

Já no que concerne as *remessas*, deve observar-se uma correlação negativa, no sentido em que quanto mais velhos os imigrantes, menores as remessas (Cuc *et al.*; Ruggiero *apud* Pinger 2009 p. 149). Sendo apontados diversos factores para esta relação:

1. Com o passar do tempo aumentam os reagrupamentos familiares, reduzindo-se as remessas para os familiares;
2. Por uma questão de aculturação, imigrantes com maior permanência na sociedade de acolhimento tenderão a perder os laços com o país de origem.

3. Por uma questão de ciclo de vida, chegando à idade da reforma o rendimento é menor, o que implicará um menor montante disponível para remeter.

Estado civil

O estado civil é comumente utilizado como preditor de práticas transnacionais, no caso das *visitas a casa* são os imigrantes casados aqueles que menos frequentemente visitam o país de origem (Tamaki 2011 p. 155). Embora pareça pertinente conhecer se os conjugues destes imigrantes se encontram no país de origem ou na sociedade de acolhimento, deixando assim de ser uma questão de estado civil, mas de localização geográfica de familiares chegados.

No caso das *remessas* o sentido é inverso, tanto em Pinger (2009 p. 149) como em Lianos e Cavounidis (2008) imigrantes casados tendiam a enviar mais remessas, embora, tal como defendido anteriormente, possa ser devido à existência de familiares dependentes no país de origem. Já em Schans (2009 pp. 1171-1172) o estado civil não se mostrou relevante para o envio de remessas.

Ou seja, a relação entre o estado civil e as práticas transnacionais parece estar relacionado com uma imigração laboral e com estratégias que implicam a separação de um casal mantendo um dos conjugues no país de origem. Assim, espera-se que o sentido seja igual para ambos os fenómenos.

Escolaridade

A relação entre a escolaridade e as *visitas ao país de origem* pode ser dúbia, por um lado níveis de escolaridade mais elevados podem estar associados a rendimentos mais elevados, logo maiores recursos económicos, que por sua vez possibilitam viajar ao país de origem. Por outra perspectiva, podem estar associados a uma maior aculturação, assim uma menor identificação com o país de origem.

Já na relação com as *remessas* o argumento é que a escolaridade possa ser um investimento por parte dos familiares no país de origem, que implica um posterior retorno desse investimento (Mapril 2008; Lucas & Stark; Rapoport & Docquier *apud* Pinger 2009 p. 149). Assim espera-se que imigrantes mais escolarizados enviem mais remessas. Embora nem sempre essa relação se verifique (e.g. Schans 2009).

Naturalidade

O país de origem deve ser importante para as *visitas ao país de origem*, quer pela distância geográfica, uma vez que a diferentes países correspondem preços de viagens de avião igualmente díspares, quer pela distância da viagem

(Haller and Landolt 2005 p. 1194; Mapril 2009; O'Flaherty, Skrbis, and Tranter 2007 pp. 831-835); quer ainda pela distância cultural, isto é, o quanto distam da população autóctone a nível de práticas culturais. Foi neste sentido que Malheiros (2001 p. 328) verificou que as visitas ao país natal dos cabo-verdianos em Portugal não eram muito frequentes, justificando o fenómeno por uma forte identificação luso-cabo-verdiana e uma forte proximidade à realidade portuguesa.

Já no caso das *remessas*, as diferenças podem estar associadas a diferenças nos câmbios. Em entrevista informal com uma imigrante tailandesa a residir em Portugal foi referido que o envio mensal de 200 era suficiente para garantir o sustento a nível de alimentação da família no país de origem.

Integração

Entende-se por integração “a participação de minorias étnicas e religiosas, individualmente ou em grupo, na estrutura social da sociedade de acolhimento, desde que tenham possibilidades suficientes para manter os aspectos específicos da sua cultura e da sua identidade” (Shadid (Shadid *apud* Malheiros, 1996 p. 48).

Anos na sociedade de acolhimento

Quer as remessas, quer as visitas ao país de origem devem seguir no sentido em que quanto mais anos em Portugal, menor a intensidade das práticas transnacionais (Cuc *et al.*; Ruggiero *apud* Pinger 2009 p. 149). Dois motivos são apontados para esta relação:

1. Quanto mais tempo passar, mais aculturados estarão os imigrantes, tornando-se o laço com o país de origem mais ténue.
2. Quanto mais tempo passar, maior a probabilidade de se efectuarem reagrupamentos familiares, logo a existência de familiares importantes para o imigrante visitar diminui.

Num sentido semelhante Gowricharn (2009 p. 1622) defende que o transnacionalismo é influenciado por uma desafeição social que tenderá a diminuir à medida que o tempo na sociedade de acolhimento passa, uma vez que para que se possa manter constante o contacto com a sociedade de origem é necessário descurar os contactos na sociedade de acolhimento.

Naturalização

A obtenção da nacionalidade do país de acolhimento deve estar relacionada com as práticas em análise. No que diz respeito às *viagens ao país de origem* a

explicação é que a naturalização permite atravessar a fronteira mais facilmente (Tamaki 2011 p. 166), contudo, parece que para aferir tal relação seja mais relevante ter com indicador ter ou não a situação regularizada.

Já no que respeita as *remessas* espera-se que imigrantes com nacionalidade portuguesa tendam a enviar menos remessas, uma vez que se está perante imigrantes (supostamente) mais aculturados na sociedade de acolhimento e por isso com laços mais ténues com o país de origem. Em Schans (2009 p. 1179) ter dupla nacionalidade reduzia o envio de remessas, embora não seja avançada nenhuma explicação para o fenómeno.

Situação laboral

Na relação entre as *viagens ao país de origem* e a situação laboral dos migrantes o argumento de Tamaki (2011 p. 154) é que os recursos socioeconómicos são considerados importantes, no sentido em que um emprego estável e suficientemente bem remunerado facilita as visitas a casa, lógica que tem subjacente o preço da viagem e ainda o argumento atrás referido sobre a ostentação de *status*.

Teoricamente, existe uma relação entre o *envio de remessas* e a situação laboral dos imigrantes, uma vez que se trata de uma prática especialmente associada a migrações laborais (Malheiros 2000 p. 394). Como exemplo, não seria de esperar que um imigrante que tenha vindo estudar para Portugal enviasse dinheiro para o seu país de origem, muito provavelmente deve verificar-se o contrário.

Assim, um primeiro factor determinante será o imigrante encontrar-se activo com profissão, a ideia de Itzigsohn e Saucedo (*apud* Schans 2009 p. 1177) é que quanto mais economicamente incorporados na sociedade de acolhimento estejam os imigrantes, mais transnacionais são. Também Schans (2009 pp. 1171-1172) verificou que imigrantes que trabalham têm maior probabilidade de enviar remessas.

Por outro lado, a estabilidade no emprego pode ser considerada relevante no sentido em que um vínculo mais estável permite uma melhor gestão financeira, logo uma maior adjudicação de fundos para o país de origem. Contudo, em Lianos e Cavounidis (2008 p. 129) verificou-se exactamente o contrário, sendo nos imigrantes com empregos precários que se verificava um envio de remessas mais elevado. A explicação destes autores é que, por vezes, a lógica subjacente ao envio de remessas é enviar uma proporção do salário, independentemente do tipo de vínculo contratual.

Por vezes, nos indicadores de integração laboral o sentido da relação entre as variáveis pode ser interpretado em sentidos inversos. Por exemplo, trabalhar por conta própria poderia estar associado a um número mais elevado de viagens ao país de origem, uma vez que estaríamos perante imigrantes com maior capital económico, ou pelo menos com maior flexibilidade na

gestão do trabalho; por outro lado, podemos estar perante migrantes que não podem abandonar o seu negócio para tais deslocações, mas que, por outro lado teriam maior possibilidade de enviar remessas. Isto para argumentar que algumas destas variáveis podem não seguir uma relação linear com as práticas transnacionais ou pelo menos, não seguir sempre no mesmo sentido. Curiosamente, em Haller e Landolt (2005) eram os desempregados que mais remessas enviavam, e em Lianos e Cavounidis (2008) esta prática transnacional era mais frequente nos imigrantes com empregos mais instáveis.

Relações transnacionais

Defende-se que, em parte, as próprias práticas transnacionais se influenciam mutuamente. Argumento semelhante é usado por Tamaki (2011 p. 155) quando considera que o *attachment* à sociedade de origem é um factor determinante das práticas transnacionais. Nesse sentido, espera-se que as visitas a casa e o envio de remessas se predigam mutuamente.

Existência de parentes dependentes no país de origem

Outro factor que em estudos anteriores influenciava os fenómenos transnacionais foi a existência de familiares dependentes no país de origem, este factor influenciou tanto as visitas ao país de origem (Voigt-Graf 2005 pp. 375-376) como o envio de remessas (Pinger 2009 p. 152; Voigt-Graf 2005 p. 378).

Migração temporária

O carácter temporal da migração (ser definitiva ou temporária), deve influenciar as *deslocações ao país de origem*, em Malheiros (1996 p. 195) estas viagens estavam associadas a imigrantes laborais temporários cujo objectivo principal era acumular capital.

O tipo de migração deve também influenciar o envio de *remessas* no sentido em que estas tendem a ser mais elevadas quando faz parte dos planos do migrante regressar ao país de origem, sendo considerado um investimento a longo prazo. Mais especificamente:

- As remessas são entendidas como uma forma de poupança, de investimento cujo retorno só existirá caso o migrante regresse ao país de origem (Galor & Stark; Merkle & Zimmermann *apud* Pinger 2009 p. 149).
- Os imigrantes temporários tendem a ter mais familiares no país de origem dependentes do envio das remessas (Poirine *apud* Pinger 2009 p. 149).
- Os imigrantes temporários tendem a adiar os seus consumos para o país de origem, enquanto os imigrantes permanentes despendem de mais

- dinheiro em consumos na sociedade de acolhimento (Machado 2009b p. 164; Merkle & Zimmermann *apud* Pinger 2009 p. 149).
- Os custos associados à migração permanente (despesas em práticas de socialização, comprar casa, aprender a língua na sociedade de acolhimento, etc.) diminuem a quantia de dinheiro disponível para enviar (Glytsos *apud* Pinger 2009 p. 159). Por isso as remessas dos imigrantes permanentes tendem a ser menos instrumentais, mais reduzidas e altruístas (Pinger 2009 p. 164). Factor este último que também pode ser aplicado às viagens ao país de origem.

Em suma, existem estratégias subjacentes à imigração que são distintas de acordo com o carácter temporal da imigração, a lógica subjacente às imigrações permanentes é a de procurar uma vida nova na sociedade de acolhimento; enquanto nas migrações temporárias a lógica é a de garantir capacidades de consumo para familiares no país de origem (Glytsos *apud* Pinger 2009 p. 156).

Cultura/media

A dimensão cultural do transnacionalismo provém da teoria de Appadurai (1996 p. 3) segundo o qual os *media* têm efeito na imaginação dos imigrantes. Através dos *media* pessoas que nunca se conheceram partilham uma identidade (ou pensam em si próprios) como membros de um mesmo grupo identitário (p. 8). Sendo possível analisar esta dimensão em duas componentes mutuamente dependentes: o consumo de produtos culturais do país de origem e a utilização das TIC.

No diz respeito à primeira é considerado o consumo de filmes do país de origem (Carstens 2003) e/ou música (Gowricharn 2009) como sendo indicadores de uma identificação com o país de origem. É advogado que as práticas culturais transnacionais criam significado, identidade e valores (Itzigsohn, Cabral, Medina, and Vazquez 1999 p. 332). Contudo, este fenómeno deverá variar de acordo com o país de origem dos imigrantes ser um maior ou menor exportador de produtos culturais, e estes estarem mais ou menos disponíveis no mercado do país de acolhimento.

Já a utilização das tecnologias como a internet apresentam a possibilidade de comprimir o espaço-tempo, tornando as relações transnacionais instantâneas (Landolt 2001 p. 221). As TIC tornam desnecessária a mobilidade geográfica para que exista influência a nível de opiniões e *wolrdviews* por pessoas localizadas em posições geograficamente distantes (Haller and Landolt 2005 p. 1183). Noutra perspectiva, as TIC permitem que os imigrantes enveredem em práticas transnacionais sem ter a necessidade de se descolarem fisicamente (Voigt-Graf 2005 p. 820), obstante a crítica de que nem todos os imigrantes têm esta possibilidade, quer devido a custos, quer devido à falta de competências de literacia digital ou mediática (Katz & Rice *apud* Voigt-Graf 2005 p. 820).

Metodologia

A verificação empírica das hipóteses levantadas baseou-se num inquérito por questionário aplicado a 422 imigrantes residentes no concelho de Oeiras, distrito de Lisboa. Foram considerados para a amostra indivíduos com idade igual ou superior a 16 anos e com nacionalidade ou naturalidade de um país não pertencente à União Europeia. A amostra foi estratificada por sexo e principais nacionalidades. O trabalho de campo decorreu entre 03/11/2009 e 04/12/2009.

O processo de inquirição foi baseado na técnica de amostra focalizada (Lages, Policarpo, Marques, Matos, and António 2006 pp. 52-53), adequada a populações de difícil acesso. Esta metodologia é efectuada em duas etapas. Numa primeira fase, com base num reconhecimento etnográfico do terreno, em entrevistas exploratórias a especialistas e na consulta de dados estatísticos secundários, são seleccionadas as zonas onde a probabilidade de encontrar população a inquirir é mais elevada. Numa segunda fase são efectuadas deslocações ao terreno com equipas de inquiridores. A abordagem aos inquiridos foi efectuada maioritariamente na via pública (ruas, praças, paragens de autocarro), em estabelecimentos comerciais (cafés, restaurantes, etc.), em instituições locais, alguns imigrantes preferiram ser inquiridos em sua casa.

Contextualização da imigração em Portugal e no concelho de Oeiras

Os movimentos migratórios para Portugal começaram a ganhar visibilidade em meados da década de 60, sendo pioneiros os cabo-verdianos que vieram colmatar a falta de mão-de-obra resultado da emigração portuguesa e do contingente ocupado nas Guerras do Ultramar. O processo de descolonização (a partir de 1974) implicou uma migração proveniente das cinco ex-colónias (Cabo Verde, Angola, Guiné-Bissau, Moçambique e São Tomé e Príncipe). Esta migração foi essencialmente de carácter laboral, embora existisse também alguns estudantes e refugiados políticos. A migração do PALOP foi especialmente intensa a partir dos anos 80, assumindo a partir desta data uma componente predominantemente laboral (Machado 2009a pp. 135-138).

A partir dos anos 2000 Portugal começou a acolher com maior intensidade de migrantes laborais de outras origens, especialmente brasileiros e europeus de Leste, mas também asiáticos e oriundos de outros países africanos não ex-colónias. Sendo que, segundo Malheiros e Vala (2004 p. 1067) os dois grandes grupos de imigrantes actualmente em Portugal são os africanos consolidados e os “novos” imigrantes.

Contextualizado o concelho em análise na AML (figura 3.1), estima-se que em Oeiras, no ano de aplicação do questionário, 6,1% da população residente fosse estrangeira, proporção inferior a concelhos periféricos.



Figura 3.1 Estrangeiros residentes nos concelhos da AML em 2009 (%)

Fonte: SEF e INE (tratamento próprio).

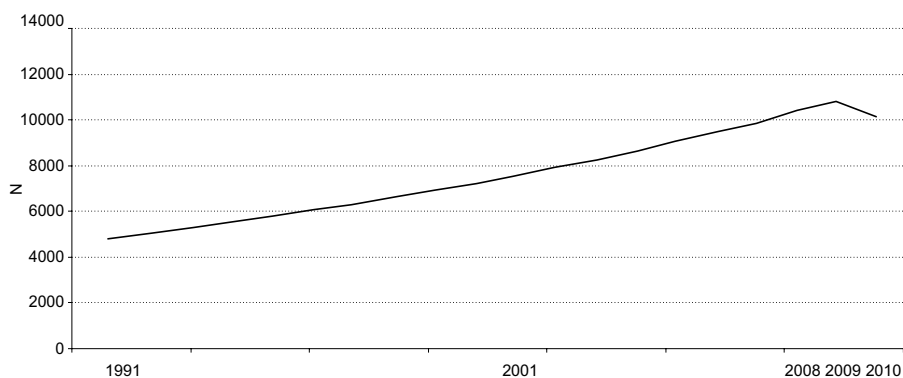


Figura 3.2 População residente em Oeiras de nacionalidade estrangeira, 1991-2010

Fonte: INE (1991 e 2001) e SEF (2008 a 2010) (tratamento próprio).

Se forem tidos em conta os valores absolutos numa perspectiva longitudinal (figura 3.2) é perceptível que o número de estrangeiros residentes em Oeiras tem vindo a sofrer um incremento gradual, obstante um ligeiro refluxo no ano de 2010.

Resultados

Descritivas

Foram inquiridos 422 imigrantes em Oeiras, sendo o número de mulheres ligeiramente superior ao dos homens numa relação de quase 60/40, sendo que 44% da amostra era casada ou vivia em união de facto. As idades estão equitativamente distribuídas entre os escalões decenais dos 20 aos 59 anos. No que concerne o grau de escolaridade os casos mais comuns são até ao 1.º ciclo (41%) e o 2.º ou 3.º ciclo (30%) destacando-se a baixa percentagem de diplomados do ensino superior (7%). Quanto às nacionalidades quase metade dos inquiridos nasceu em Cabo Verde e quase 1/5 no Brasil. Um terço da amostra encontra-se em Portugal há mais de 30 anos. No que respeita às nacionalidades 20% dos imigrantes encontra-se naturalizado e 21% possui dupla nacionalidade. Cerca de 90% declarou possuir a situação em Portugal regularizada. No que respeita as variáveis referentes à integração laboral 59% encontrava-se activo com profissão e 16% eram trabalhadores por conta própria. Relativamente à situação contratual 33% encontrava-se efectivo e 22% contratado a termo. Analisados os indicadores das relações transnacionais, 39% pretende um dia regressar definitivamente ao país de origem, 32% pretende trazer para Portugal familiares, 57% já visitaram o país de origem e 40% envia regularmente remessas. Foi ainda calculado um índice de frequência de práticas culturais transnacionais¹ que conjuga as respostas a cinco questões em escala de 1 a 5 correspondendo o 1 à menor frequência e o 5 à frequência máxima, sendo as práticas em causa: comprar produtos “típicos” do país de origem, ouvir música do país de origem, ir a bailes/festas organizadas por associações e pessoas do país de origem, consultar sites do país de origem na internet e usar vestuário tradicional do país de origem (m=2,6; d.p.=0,7).

Verificação das hipóteses

Para verificar as hipóteses propostas efectuaram-se duas regressões logísticas hierárquicas (Marôco 2010 pp. 811-872), uma para o envio de remessas e outra para as viagens ao país de origem.

As regressões foram segmentadas em três blocos, um primeiro bloco apenas com as variáveis sócio-demográficas, num segundo bloco foram introduzidos os preditores de integração e por fim o modelo contempla também as variáveis associadas às práticas transnacionais.

Quadro 3.1 Medidas descritivas das variáveis

	n	%		n	%
<i>Sócio-demográficas</i>			<i>Integração</i>		
Sexo masculino	248	58,8	N.º de anos em Portugal		
Casados + UF	187	44,3	0 -- 9	114	27,0
<i>Idade</i>			10 -- 19	80	19,0
≤ 19	12	2,8	20 -- 29	82	19,4
20 -- 29	87	20,6	>30	139	32,9
30 -- 39	83	19,7	<i>Nacionalidade</i>		
40 -- 49	81	19,2	Estrangeira	249	59,0
50 -- 59	83	19,7	Dupla	87	20,6
60 -- 69	39	9,2	Portuguesa	85	20,1
> 70	37	8,8	Situação regularizada em Portugal	378	89,6
<i>Escolaridade</i>			Activo com profissão	248	58,8
Até 1.º ciclo	173	41,0	Trabalhadores por conta própria	67	15,9
2.º e 3.º ciclo	128	30,3	<i>Vínculo contratual</i>		
Secundário+ profissional	91	21,6	Contrato sem termo	140	33,2
Superior	30	7,1	Contrato com termo	94	22,3
<i>Naturalidade</i>			<i>Relações transnacionais</i>		
Angola	57	13,5	Pretende regressar	163	38,6
			definitivamente ao país de origem		
Cabo Verde	203	48,1	Pretende trazer familiares do país de origem	136	32,2
			Já regressou ao país de origem	242	57,3
Outros PALOP	52	12,3	Costuma enviar remessas	167	39,6
Brasil	79	18,7		M	DP
Outros países	31	7,3	Índice de práticas transnacionais	2,6	0,7

O bloco de variáveis sócio-demográficas é composto pelo sexo masculino e estado civil casado com variáveis *dummy*; a idade como variável quantitativa; o grau de escolaridade tendo como categoria de referência o ensino superior e a naturalidade tendo com referência os países menos frequentes.

Os indicadores de integração na sociedade de acolhimento considerados foram: o número de anos em Portugal em variável quantitativa; a nacionalidade, sendo os naturalizados a categoria de referência; ter a situação regularizada em Portugal como variável *dummy*. Foram também introduzidas neste bloco variáveis associadas à esfera laboral: estar activo com profissão e ser trabalhador por conta própria como variáveis *dummy*, e o tipo de vínculo contratual sendo as outras categorias (recibos verdes, trabalho sem contrato, etc.) a categoria de referência.

Para o bloco de indicadores das relações transnacionais foram introduzidas como variáveis *dummy* a intenção de retorno permanente ao país de origem e a intenção de trazer familiares do país de origem para Portugal; o índice de práticas culturais transnacionais; por último, de acordo com o modelo, a variável dependente do outro modelo (o envio de remessas para o modelo das visitas ao país de origem e vice-versa).

Quadro 3.2 Coeficientes de regressão e *odds ratio* da regressão logística para as visitas ao país de origem

	Modelo 1		Modelo 2		Modelo 3	
	B	Odds ratio	B	Odds ratio	B	Odds ratio
<i>Sócio-demográficas</i>						
Sexo masculino	0,22	1,25	0,14	1,15	0,13	1,13
Idade	0,04***	1,04	0,04**	1,04	0,04***	1,05
Casado	0,67**	1,95	0,77***	2,15	0,69**	1,99
<i>Escolaridade</i>						
Até 1º ciclo	-1,04**	0,35	-0,96	0,38	-1,16*	0,31
2º e 3º ciclo	-0,64	0,53	-0,83	0,43	-1,08*	0,34
Secundário e profissional	0,23	1,26	0,21	1,23	0,32	1,38
<i>Naturalidade</i>						
Angola	-0,78	0,46	-1,06	0,35	-1,16	0,31
Cabo Verde	0,01	1,01	-0,14	0,87	-0,53	0,59
Outros PALOP	-1,21**	0,30	-1,34*	0,26	-1,70**	0,18
Brasil	-0,61	0,54	-0,55	0,58	-0,81	0,44
<i>Integração</i>						
n.º de anos em Portugal			0,01	1,01	0,02	1,03
<i>Nacionalidade</i>						
Estrangeira			0,04	1,04	-0,13	0,88
Dupla			0,85*	2,34	0,77*	2,16
Situação em Portugal regularizada			1,35**	3,85	1,49**	4,42
Trabalhador por conta própria			0,19	1,21	0,26	1,30
Activo com profissão			1,06**	2,89	1,31**	3,70
<i>Vínculo contratual</i>						
Contrato sem termo			-0,23	0,80	-0,39	0,68
Contrato com termo			-0,57	0,56	-0,76	0,47
<i>Relações transnacionais</i>						
Intenção de retorno permanente					0,05	1,05
Pretende trazer familiares do país de origem					0,65*	1,92
Índice de práticas culturais transnacionais					0,54**	1,72
Costuma enviar remessas					0,69*	2,00
Constante	-0,86	0,42	-2,65	0,07	-4,86	0,01
Pseudo R ² (<i>Nagelkerke</i>)	0,16		0,25		0,32	

*p<0,05, **p<0,01, ***p<0,001

Analisando os coeficientes de regressão para as visitas ao país de origem, verifica-se que, no bloco de variáveis sócio-demográficas, a idade, o estado civil e a naturalidade são significativas e mantêm-se constantes com a introdução dos blocos subsequentes. O incremento na idade aumenta as chances de ter visitado o país de origem; no caso do estado civil, os imigrantes casados apresentam maiores chances regressar ao país de origem; e a naturalidade de países dos PALOP (São Tomé e Príncipe, Moçambique e Guiné Bissau) quando comparado com a categoria dos restantes países também se mantêm significativa. A escolaridade apresenta uma relação significativa com as visitas ao país de origem no último bloco, sendo que os dois graus de

Quadro 3.3 Coeficientes de regressão e odds ratio da regressão logística para o envio de remessas

	Modelo 1		Modelo 2		Modelo 3	
	B	Odds ratio	B	Odds ratio	B	Odds ratio
<i>Sócio-demográficas</i>						
Sexo masculino	-0,19	0,83	-0,06	0,95	-0,06	0,95
Idade	-0,03**	0,97	-0,01	0,99	0,00	1,00
Casado	0,62**	1,86	0,69**	1,99	0,61*	1,84
<i>Escolaridade</i>						
Até 1º ciclo	1,03	2,80	1,32*	3,75	1,89**	6,64
2º e 3º ciclo	0,69	2,00	0,86	2,35	1,13	3,10
Secundário e profissional	0,32	1,38	0,37	1,45	0,87	2,39
<i>Naturalidade</i>						
Angola	-1,74**	0,18	-1,22*	0,30	-1,48*	0,23
Cabo Verde	-0,04	0,96	0,54	1,72	0,15	1,16
Outros PALOP	-0,50	0,61	0,15	1,16	-0,19	0,83
Brasil	-0,10	0,90	-0,28	0,75	-0,81	0,44
<i>Integração</i>						
n.º de anos em Portugal			-0,05**	0,95	-0,04	0,96
<i>Nacionalidade</i>						
Estrangeira			0,76*	2,15	0,77	2,17
Dupla			0,80*	2,24	0,55	1,73
Situação em Portugal regularizada			0,36	1,43	0,40	1,49
Trabalhador por conta própria			0,17	1,18	0,22	1,25
Activo com profissão			0,16	1,17	-0,10	0,90
<i>Vínculo contratual</i>						
Contrato sem termo			0,74*	2,10	0,91*	2,48
Contrato com termo			0,51	1,67	0,70	2,01
<i>Relações transnacionais</i>						
Intenção de retorno permanente					0,75*	2,11
Pretende trazer familiares do país de origem					2,06***	7,81
Índice de práticas culturais transnacionais					1,05***	2,85
Regressou ao país de origem					0,83***	2,29
Constante	0,12	1,13	-2,03	0,13	-6,90	0,00
Pseudo R ² (Nagelkerke)	0,13		0,22		0,49	

*p<0,05, **p<0,01, ***p<0,001

escolaridade mais baixos apresentam menor chance de regressar ao país de origem quando comparados com os imigrantes graduados com o ensino superior.

Observando as variáveis de integração, a nacionalidade é significativa sendo os imigrantes com dupla nacionalidade aqueles que mais tendem a regressar ao país de origem quando comparados com os naturalizados. É também significativo no sentido esperado ter a situação regularizada em Portugal e estar activo na profissão.

No que diz respeito às variáveis que remetem para a relação com o país de origem todos os factores influenciam no mesmo sentido e apenas a intenção

de retorno permanente não é significativa. O modelo proposto explica 32% da variância total da variável dependente.

Discussão

De forma sintética interpreta-se a verificação das hipóteses levantadas comparando os preditores para ambos os fenómenos. No bloco de variáveis socio-demográficas a idade segue no sentido esperado para as visitas ao país de origem, para o envio de remessas perde a sua significância estatística com a introdução do último bloco. Já as hipóteses referentes ao estado civil verificam-se na sua relação com as remessas, mas no caso das visitas a casa seguiu o sentido contrário ao esperado tendo em conta a bibliografia. No caso dos níveis de escolaridade são os imigrantes com níveis de escolaridade mais baixos os mais transnacionais o que pode evidenciar a teoria clássica da aculturação, no caso das remessas a teoria do investimento na educação por parte da família no país de origem não se verifica.

Analisando as variáveis que remetem a integração na sociedade de acolhimento o número de anos em Portugal não se verificou significativo na sua relação com as visitas ao país de origem e o sentido da relação é o inverso ao esperado, já na sua relação com o envio de remessas embora a relação se tenha verificado significativa, perde a capacidade explicativa com a introdução do último bloco de variáveis. No que diz respeito à nacionalidade (portuguesa, estrangeira ou dupla) apenas a situação de dupla nacionalidade se verificou significativa no modelo final para as visitas ao país de origem e para as remessas apenas para no segundo bloco. A demarcação da dupla nacionalidade face à nacionalidade estrangeira pode significar estar-se perante imigrantes que estrategicamente optam manter dupla nacionalidade para uma maior mobilidade entre os dois países.

Já as variáveis referentes às relações com o país de origem, como referido anteriormente, todas seguem o sentido esperado e com a excepção de uma, têm um efeito significativo.

Tendo como objectivo principal testar a robustez dos preditores quando aplicados a mais que uma prática transnacional é perceptível que alguns dos indicadores sócio-demográfico bem como os indicadores de integração que são estatisticamente significativos num modelo não o são no outro e, mais importante ainda, alguns alteram o sentido da relação com as variáveis dependentes de acordo com o modelo. Mais especificamente, as variáveis sexo, escolaridade, naturalidade cabo-verdiana, n.º de anos em Portugal, nacionalidade estrangeira, ser activo com profissão e o tipo de vínculo contratual alteram a sua relação com a variável dependente de acordo com o modelo em causa.

Ao contrário dos dois blocos anteriores, os indicadores das relações com o país de origem mantêm o mesmo sentido em ambos os modelos, e, à

Quadro 3.4 Envio de remessas e viagens ao país de origem

Envio de remessas	Viagens ao país de origem			
	Sim		Não	
	n	%	n	%
Sim	112	46,3	55	30,6
Não	130	53,7	125	69,4
Total	242	100,0	180	100,0

P-value \leq 0,001

excepção de um dos indicadores, mantêm-se também significativos. A única excepção é a intenção de retorno permanente ao país de origem que, embora significativa para o envio de remessas não se mostra muito relevante para as visitas ao país de origem, o que faz sentido teoricamente, uma vez que o envio de remessas pode ser considerado um investimento que é retornado quando o imigrante volta ao país de origem, já as viagens ao país de origem não são influenciadas; muitas vezes existe o mito do retorno que é “eternamente” alimentado por alguns imigrantes (Bolognani 2007; Monteiro 1994). As restantes práticas são significativas e a sua relação é positiva no sentido em que se influenciam mutuamente.

Embora as duas práticas transnacionais em análise se influenciem mutuamente são estatisticamente independentes entre si (Tabela 4). Uma vez que as viagens ao país de origem são mais frequentes que o envio de remessas. Possivelmente está-se perante imigrantes já instalados em Portugal há tempo suficiente para terminarem processos de reagrupamento familiar, sendo as visitas ao país de origem mais simbólicas, não existindo tanta necessidade de enviar remessas de uma forma instrumental. Na perspectiva de Itzigsohn e colegas (1999) prevalece um transnacionalismo amplo.

Conclusão

Com a presente comunicação pretendeu-se testar a robustez e transversalidade de um conjunto de preditores do transnacionalismo imigrante. Tendo sido analisados uma prática transnacional ampla (viagens ao país de origem) e outra restrita (envio de remessas). Concluiu-se que, grande parte dos preditores sócio-demográficos e de integração apenas apresentam capacidade explicativa para um dos fenómenos. Pelo contrário, as variáveis que remetem para as relações transnacionais apresentam uma capacidade explicativa transversal e unidireccional em ambos os modelos. O modelo proposto apresenta uma maior capacidade explicativa para o envio das remessas do que para as visitas ao país de origem (*pseudo R² Nagelkerke 49% versus 32%*).

Em estudos futuros espera-se aplicar o mesmo modelo noutras zonas geográficas, com o recurso a regressões multi-nível será possível testar a existência de um efeito de lugar. A robustez e transversalidade do modelo deverão ser testadas mais aprofundadamente, aplicando o mesmo modelo a outros fenómenos transnacionais.

Notas

1. Uma Análise de Componentes Principais exploratória (ACP) (Marôco, 2010 cap. 10) extrai apenas uma componente com 37% de *Eigenvalue*. Uma análise factorial confirmatória através de um modelo de equações estruturais (Byrne, 2010) apresenta boas medidas de ajustamento (CFI=0,967, AGFI=0,970, RMSEA=0,050).

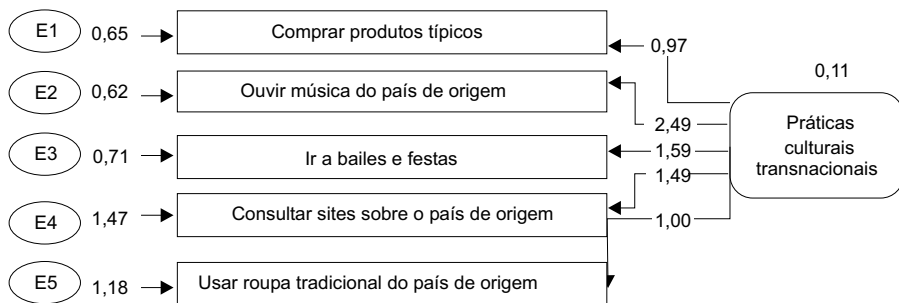


Figura 3.3 Estrutura factorial das práticas culturais transnacionais

2. A percentagem de estrangeiros residentes foi calculada com base nas *Estimativas Anuais da População Residente* do INE e no *stock* de estrangeiros disponibilizado pelo SEF. Os dados para o período intercensitário entre 1991 e 2001 e para os anos no intervalo entre 2002 e 2007 foram calculados assumindo o princípio da linearidade dos acontecimentos.

Fontes

INE - Instituto Nacional de Estatística [<http://www.ine.pt>]

SEF - Serviço de Estrangeiros e Fronteiras [<http://sefstat.sef.pt/>]

Referências bibliográficas

- Åkesson, Lisa (2008), ““They are ungrateful!” Cape Verdean notions of transnational obligations” in *Comunidade(s) Cabo-Verdiana(s). As Múltiplas Faces da Imigração Cabo-Verdiana*, edited by P. Góis, Lisboa, ACIDI.
- Appadurai, Arjun (1996), *Modernity at Large. Cultural Dimensions of Globalization*, Minneapolis, University of Minnesota Press.
- Asis, Maruja M. B. (2011), “Minding the gaps: migration, development and governance in the philippines” New Manila, Scalabrini Migration Center.
- Basch, Linda Green, Nina Glick Schiller, and Cristina Szanton Blanc (1994) *Nations Unbound. Transnational Projects, Postcolonial Predicaments, and Deterritorialized Nation-States*, Londres, Routledge.
- Bolognani, Marta (2007), “The myth of return: dismissal, survival or revival? A Bradford example of transnationalism as a political instrument” *Journal of Ethnic and Migration Studies* 33: 59-76.
- Burholt, Vanessa (2004), “Transnationalism, economic transfers and families’ ties: Intercontinental contacts of older Gujaratis, Punjabis and Sylhetis in Birmingham with families abroad” *Ethnic and Racial Studies* 27: 800-829.
- Byrne, B. M. (2010), *Structural Equation Modeling With AMOS. Basic Concepts, Applications, and Programming — 2nd ed.*, Nova Iorque, Routledge.
- Carstens, Sharon A. (2003), “Constructing transnational identities? Mass media and the Malaysian Chinese audience” *Ethnic and Racial Studies* 26: 321-344.
- Gardner, Katy (1993), “Desh-bidesh: Sylheti images of home and away” *Man* 28: 1-15.
- Gowricharn, Ruben (2009), “Changing forms of transnationalism” *Ethnic and Racial Studies* 32: 1619-1638.
- Haller, William and Patricia Landolt (2005), “The transnational dimensions of identity formation: adult children of immigrants in Miami” *Ethnic and Racial Studies* 28: 1182-1214.
- Itzigsohn, Jose, Carlos Dore Cabral, Esther Hernandez Medina, and Obed Vazquez (1999), “Mapping Dominican transnationalism: narrow and broad transnational practices” *Ethnic and Racial Studies* 22: 316-339.
- Itzigsohn, José and Silvia Giorguli Saucedo (2002), “Immigrant incorporation and sociocultural transnationalism.” *International Migration Review* 36: 766-798.
- Lages, Mário F., Verónica M. Policarpo, José Carlos L. Marques, Paulo Lopes Matos, and João Homem Cristo António (2006), *Os Imigrantes e a População Portuguesa. Imagens Recíprocas. Análise de Duas Sondagens*, Lisboa, ACIME.
- Landolt, Patricia (2001), “Salvadoran economic transnationalism: embedded strategies for household maintenance, immigrant incorporation, and entrepreneurial expansion” *Global Networks, A Journal of Transnational Affairs* 1: 217-241.
- Levitt, Peggy and Mary C. Waters (2006), “Introduction.” pp. 3-30 in *The Changing Face of Home. The Transnational Lives of the Second Generation*, Nova Iorque, Russell Sage Foundation.

- Lianos, Theodore P. and Jennifer Cavounidis (2008), "Immigrant Remittances, Stability of Employment and Relative Deprivation." *International Migration* 48: 118-141.
- Machado, Fernando Luís (2009a), "Quarenta anos de imigração africana: um balanço" *Ler História*, 135-165.
- Machado, Igor (2009b), "O ponto de vista das famílias: etnografia sobre os emigrantes internacionais valadarenses (Brasil)" *Migrações*, 155-168.
- Malheiros, Jorge Macaísta (1996), *Imigrantes na Região de Lisboa. Os Anos da Mudança*, Lisboa, Colibri.
- Malheiros, Jorge Macaísta (2000), "Circulação migratória e estratégias de inserção local das comunidades católica goesa e ismaelita: Uma interpretação a partir de Lisboa" *Lusotopie 2000*: 377-398.
- Malheiros, Jorge Macaísta (2001), "Arquipélagos migratórios: transnacionalismo e inovação." Tese de Doutoramento em Geografia Humana, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, Lisboa.
- Malheiros, Jorge Macaísta and Francisco Vala (2004), "Immigration and city change: The Lisbon metropolis at the turn of the twentieth century" *Journal of Ethnic and Migration Studies* 30: 1065-1086.
- Mapril, José (2008), "Os sonhos da modernidade: classes médias, consumos e migração." pp. 65-88 in *A Globalização no Divã*, edited by R. Carmo, D. Melo, and R. Blanes, Lisboa, Tinta da China.
- Mapril, José (2009), "Os novos V. I. P. ': Políticas de mobilidade, emigração e nação no Bangladesh contemporâneo" pp. 225-246 in *A Produção de Mobilidades. Redes, Espacialidades e Trajectos no Mundo em Globalização*, edited by R. Carmo and J. Simões, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais.
- Marôco, João (2010), *Análise Estatística com o PASW Statistics (ex-SPSS)*. Pêro Pinheiro, Report Number.
- Monteiro, Paulo Filipe (1994), *Emigração. O Eterno Mito Do Retorno*, Oeiras, Celta.
- O'Flaherty, Martin, Zlatko Skrbis, and Bruce Tranter (2007) "Home visits: transnationalism among Australian migrants" *Ethnic and Racial Studies* 30: 817-844.
- Pinger, Pia (2009), "Come Back or Stay? Spend Here or There? Return and Remittances: The Case of Moldova" *International Migration* 48: 142-173.
- PNUD (2010), "Relatório de desenvolvimento humano 2010, Edição do 20.^o aniversário, a verdadeira riqueza das nações: vias para o desenvolvimento humano" Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento.
- Portes, Alejandro (1999), *Migrações Internacionais, Origens, Tipos e Modos de Incorporação*, Oeiras, Celta.
- Portes, Alejandro (2004), "Convergências teóricas e dados empíricos no estudo do transnacionalismo imigrante" *Revista Crítica de Ciências Sociais*.
- Portes, Alejandro (2006), *Estudos Sobre as Migrações Contemporâneas. Transnacionalismo, Empreendedorismo e a Segunda Geração*, Lisboa, Fim de Século.

- Portes, Alejandro, Luis E. Guarnizo, and Patricia Landolt (1999), "The study of transnationalism: pitfalls and promise of an emergent research field" *Ethnic and Racial Studies* 22: 217-237.
- Portes, Alejandro, William Haller, and Luis E. Guarnizo (2001), "Transnational entrepreneurs: the emergence and determinants of an alternative form of immigrant economic adaptation" *Transnational Communities Programme Working Paper WPTC-01-05*.
- Sampson, Helen (2003), "Transnational drifters or hyperspace dwellers: an exploration of the lives of Filipino seafarers aboard and ashore" *Ethnic and Racial Studies* 26: 253-277.
- Schans, Djamila (2009), "Transnational family ties of immigrants in the Netherlands" *Ethnic and Racial Studies* 32: 1164-1182.
- Tamaki, Emi (2011), "Transnational home engagement among latino and asian americans: resources and motivation." *International Migration Review* 45: 148-173.
- Tolentino, André, Carlos Manuel Rocha, and Nancy Curado Tolentino (2008), *Estudo da Importância e do Impacto das Remessas dos Imigrantes em Portugal no Desenvolvimento de Cabo Verde*, Lisboa, ACIDI.
- Vertovec, Steven (1999), "Conceiving and researching transnationalism" *Ethnic and Racial Studies* 22: 447-462.
- Voigt-Graf, Carmen (2005), "The construction of transnational spaces by Indian migrants in Australia" *Journal of Ethnic and Migration Studies* 31: 365-384.

Le pari migratoire des classes moyennes argentines **La migration à Malaga et à Toulouse**

Fanny Jedlicki

Université du Havre

Abstract

La dernière crise argentine économique, sociale et politique de 2001 a réactivé les projets migratoires des classes moyennes argentines. L'Europe, en dépit de sa politique restrictive en matière d'immigration, et particulièrement l'Espagne, constituent des destinations privilégiées pour des familles, des individus et en particulier de jeunes Argentins qui tentent d'échapper au déclassement. Descendants d'Européens pour partie, certains d'entre eux peuvent, via des législations favorables, tenter de "récupérer" une nationalité européenne, héritée de leurs ancêtres ayant migré en Argentine au 19ème et 20ème siècle. Ils tentent le pari migratoire en Europe, tout particulièrement en Espagne, autour de différents projets: professionnels, étudiants, artistes, saisonniers, temporaires ou plus définitifs. Nous avons mené une recherche postdoctorale, dans le cadre d'un projet européen (www.eurobroadmap.com) sur ces phénomènes sociaux. Nous souhaitons au cours de la communication proposée, présenter et articuler quelques uns des résultats de la recherche, en ancrant notre propos dans une approche urbaine: c'est à travers les mouvements migratoires citadins et les relations entretenues aux différents espaces habités, que sera appréhendée la migration argentine contemporaine en Europe. Nous nous appuierons sur deux terrains: l'un mené à Malaga, l'autre à Toulouse (printemps-été 2010). Une communauté argentine hétérogène réside en effet à Malaga, station balnéaire andalouse moyenne. Nombreux sont les Argentins qui y demeurent à venir de Mar del Plata, station balnéaire argentine renommée. Il existe dans cette ville du sud de l'Espagne un marché d'emploi lié aux métiers touristiques et balnéaires, dans lequel les Argentins occupent, pour nombre d'entre eux, certaines niches professionnelles. Il en va autrement à Toulouse, grande ville au fort rayonnement économique et universitaire du sud-ouest français. Si la proportion d'immigrés argentins y est moindre, les trajectoires migratoires et sociales de ces jeunes gens n'en offrent pas moins des points pertinents de comparaison. Nous retrouvons en effet dans ces

deux villes et parmi ces deux groupes, les mêmes processus à l'œuvre: l'organisation, via des réseaux transnationaux amicaux, familiaux, historiques, des départs et installations résidentielles et dans l'activité; des pratiques de sociabilité et de loisirs (qu'elles soient "communautaires" ou non) similaires; des projets (professionnels, migratoires) comparables. Les statuts nationaux ou de résidence et de séjour des migrants, qui infléchissent les projets migratoires, doivent être également pris en compte. A travers l'étude des parcours individuels et collectifs de ces migrants à Malaga et Toulouse, à travers les rapports entretenus via l'histoire familiale à la stricte politique européenne migratoire, nous montrerons à jour quelques uns des rouages de l'immigration argentine contemporaine en Europe.

En vous présentant quelques résultats issus d'une enquête¹ menée auprès de migrants argentins en Espagne et en France, c'est à un sujet classique de la sociologie urbaine que je vais m'intéresser, dans la lignée des travaux fondateurs de l'Ecole de Chicago portant sur les migrants dans la ville. La tradition sociologique se poursuit donc ici, lors de ce colloque de jeunes chercheurs en sociologie urbaine, auquel je suis heureuse de participer avec une communication portant sur la dernière vague migratoire argentine en Europe. J'ai mené une recherche post-doctorale avec une collègue historienne, Pilar González Bernaldo, à l'université Paris 7 (URMIS-ICT) entre l'été 2009 et le printemps 2010 en Argentine, en Espagne et en France auprès de candidats au départ et de migrants argentins. Cette recherche s'intègre à un grand projet européen, Eurobroadmap, portant sur les représentations mentales de l'Europe dans le monde. Il s'est agi d'une enquête de terrain qualitative, effectuée auprès d'une soixantaine de personnes, dans un certain nombre d'espaces urbains, choisis pour l'enquête: ici j'en évoquerai deux, les villes de Malaga et de Toulouse.

La migration argentine en Europe est un phénomène relativement récent: les flux migratoires s'effectuaient au contraire tout au long du 19^{ème} siècle et au début du 20^{ème} siècle, depuis l'Europe vers le "Nouveau Monde" et en particulier vers l'Argentine. En 1914, presque un tiers de la population argentine était née à l'étranger, en Italie et en Espagne majoritairement. Cette dynamique migratoire se modifie et s'inverse à partir des années 60, plus spécifiquement à partir des années 70 avec l'exil lié à la dictature militaire; le mé-némisme et ses drastiques réformes économiques² entraînent une nouvelle

1 Cette enquête a été réalisée avec Pilar González Bernaldo, professeure à l'université Paris-Diderot; les données comme les résultats et analyses sont issus d'une œuvre commune.

2 Privatisation des entreprises publiques, hausse des taux d'intérêt, libéralisation de l'économie et surtout instauration du taux de convertibilité 1 peso = 1 dollar. Ces réformes comme celles entamées dans les années 80 sont l'application des préconisations du

vague d'émigration dans les années 90. La troisième vague concerne les années 2000, liée à la crise du corralito.³ Si les Etats-Unis constituent le premier pôle attractif des migrations sud-américaines, l'Espagne est devenue depuis les années 90 une destination privilégiée des sud-américains, notamment des Argentins.

L'opération de dénombrement des migrants est toujours difficile à effectuer (mode de décompte différents selon les pays; il faudrait également considérer le nombre de retours; nombreux bi-nationaux pas toujours enregistrés; migration illégale, etc...); j'emprunte les chiffres à nos collègues démographes qui estiment qu'il y aurait un peu plus de 290.000 personnes nées en Argentine résidant en Espagne, début 2009 (Walter Actis, 2010). Il s'agit bien là d'un phénomène migratoire massif.

La situation en France est toute autre: l'INSEE estime qu'il y aurait en 2007 environ 9 300 personnes nées en Argentine résidant en France. Mais si numériquement la présence argentine en France est marginale, elle l'est moins d'un point de vue culturel.

Malaga et Toulouse

La situation spécifique de la ville de Malaga mérite que l'on s'y arrête. Il s'agit d'une ville balnéaire moyenne de la Costa del Sol, dont le marché économique est essentiellement axé sur le tourisme, avec de nombreux emplois liés à l'hôtellerie et aux services et peu d'emplois industriels. On va le voir, Malaga attire particulièrement des Argentins en provenance de Mar del Plata, ville balnéaire du littoral argentin: cette attirance s'expliquerait par les similitudes entre les deux villes (présence de la mer, ville "à taille humaine" à la différence de la capitale madrilène) et du marché d'emploi, présentant des similitudes, qu'elles proposent pour ces migrants argentins.

Toulouse est quant à elle la 4^{ème} ville de France en terme démographique et universitaire, elle est également une célèbre technopole européenne abritant des industries de pointe dans les domaines aéronautiques et informatiques notamment. Ses liens avec l'Argentine ne sautent pas aux yeux mais existent: l'une des stars du tango, Carlos Gardel,⁴ y serait né à la fin du 19^{ème} siècle et la ville abrite plusieurs festivals de tango et de nombreux clubs de danse argentine. Parmi les restaurants latino-américains présents à Toulouse, on constate également l'importance relative des Argentins. La ville rose, ancien fief des réfugiés espagnols de la guerre civile, accueille en outre un certain nombre

FMI. Cf. également le Consensus de Washington (1989). Extrêmement endetté, le pays est dépendant des marchés et très sensible à ses crises.

3 Gel des dépôts bancaires

4 Chanteur compositeur de tango, né, soit à Toulouse, en France le 11 décembre 1890, soit en Uruguay, le 11 décembre 1887

d'Argentins. Nous en avons interviewé quelques uns, tous en provenance de petites ou moyennes villes de province argentine, préférant éviter les capitales.

C'est également la présence de réseaux transnationaux dans ces deux villes qui rend possible la coprésence dans de mêmes espaces urbains de semblables, point sur lequel je reviendrai.

Politiques migratoires et relatives au séjour

Avec ma collègue Pilar González Bernaldo, nous convergeons avec d'autres chercheur-e-s sur l'hypothèse suivante: l'immigration argentine serait une migration "souhaitée", "sélectionnée" par l'Espagne. En effet, ancien pays d'émigration, l'Espagne est devenu dans la dernière décennie du 20^{ème} siècle, un pays d'immigration. Elle se doit en outre de respecter ses engagements pris avec l'UE, notamment en matière de politiques migratoires, c'est-à-dire de contrôle et restriction des flux. Cependant l'Espagne, avant la récente crise économique qui l'affecte, a besoin de main d'œuvre. En 2002 et 2007, deux lois réformant la nationalité espagnole et sa transmission, sont édictées. Nous les interprétons comme un moyen de modifier la "nature" des flux d'immigrés, tout en respectant les engagements pris avec l'Union Européenne. En effet, l'octroi d'une nationalité espagnole à des milliers de latino-américains permet à l'Espagne de recourir à une immigration "choisie", c'est-à-dire relativement à une immigration perçue comme "subie" dans les discours et les actes xénophobes à l'encontre des migrants africains. Les descendants d'Européens installés en Amérique Latine sont en effet plus catholiques et plus blancs, donc selon l'idéologie raciste en vigueur, "préférés".

Du côté des migrants, les réformes de la loi de nationalité espagnole et italienne⁵ leur offre la possibilité d'acquérir une nationalité européenne (italienne, espagnole, française dans la majorité des cas étudiés ici) soit un passeport européen. Ils considèrent celui-ci, et à raison au vu des politiques migratoires restrictives de la part des pays du nord à l'égard des populations du sud, comme *de l'or, une clé pour le monde*, leur permettant de circuler plus librement à l'intérieur de celui-ci. Nous l'avons ainsi appelé "capital juridique"⁶ (González-Bernaldo, Jedlicki, 2012). La fin des années 90 et le début

5 La loi 36/2002 permet aux Espagnols migrants (hommes et femmes) qui avaient renoncé à la nationalité espagnole de la récupérer et de la transmettre à leurs enfants. La loi 52/2007 de "Mémoire historique", dite également "loi des petits-enfants", autorise les descendants au deuxième degré d'Espagnols d'accéder à la nationalité espagnole, s'ils en font la requête avant la fin décembre 2011. L'Italie, qui avait déjà réaffirmé la loi de nationalité de 1912, la loi de nationalité de 1992 vient faciliter l'accès à la nationalité italienne par *filiation*

des années 2000 ont été ainsi marqués par une ruée vers les consulats européens de la part des Argentins.

La possession d'une nationalité européenne ouvre des droits: à des bourses d'études, des aides au logement en France par exemple dont bénéficient les étudiants à Toulouse. Pour autant, l'usage semble en être fait essentiellement pour bénéficier d'un séjour illimité et d'une circulation moins contrainte. Ce sont donc les politiques européenne et leurs déclinaisons nationales relatives à la circulation et au séjour des personnes qui déterminent en grande partie les conditions d'existence à Malaga comme à Toulouse. Pour autant, la situation espagnole a évolué en la matière: il semble que ce n'est que récemment que les contrôles et expulsions à l'égard des Argentins "sans papiers" se soient durcis. Tolérés au début des années 2000, nombre de migrants "sans papiers" ont bénéficié en 2005 d'une régularisation massive, alors qu'aujourd'hui ceux qui sont "illégaux" se cachent, voire remettent en question leur projet migratoire.

Le pari migratoire européen

L'observation des crises économiques, sociales et politiques traversées par l'Argentine au cours des 50 dernières décennies laisse penser que l'émigration est conçue par ses acteurs comme une réponse à ces dernières.

La crise du corralito, qui éclate en décembre 2001, était en germe depuis plusieurs années. Le tournant néolibéral entamé sous la dictature militaire et poursuivi par les gouvernements de Ménem et de la Rúa, a considérablement fragilisé les rouages de l'Etat social argentin. L'appauvrissement de la population, le chômage massif, la privatisation de l'éducation et de la santé, la faillite morale des représentants politiques, l'augmentation de la criminalité et de sa médiatisation constituent autant de facteur *push* à la migration.

Les personnes interviewé-e-s évoquent unanimement des sentiments d'insécurité (urbaine, économique, sociale) ainsi que face à un avenir, autant sur le plan collectif, c'est-à-dire national, que sur le plan individuel (Kessler, 2009). Les jeunes adultes argentins sont de plus en plus dépendants de leurs parents, en particulier au niveau du logement et voient leur entrée dans leur propre vie active et familiale retardée. C'est ainsi que frustrations passées et présentes se cumulent et se conjuguent avec la crainte de *ne parvenir en définitive à rien* en dépit des efforts consentis par soi et son entourage, des études et des diplômes.

Notre enquête, en convergence avec d'autres travaux (voir par exemple, González Martínez, Merino Hernando, 2007; Jiménez Zunino, 2011a/b; Novick,

6 La rente de celui-ci peut être différée dans la mesure où la nationalité peut dans bien des cas se transmettre aux descendants.

2007) considère en effet les derniers migrants argentins plutôt comme de “jeunes adultes” (entre 25 et 45 ans), diplômés (niveau bac + 2), issus des classes moyennes appauvries. Parler de classes moyennes, au pluriel, ne va pas sans poser problème en sociologie (Chauvel, 2006), puisque l’on agrège ensemble des individus et des situations socio-économiques dont les extrêmes sont très contrastés; pour autant, l’expression se veut ici opératoire, notamment en ce qu’elle relève d’une croyance nationale identitaire forte: l’Argentine serait une nation atypique en Amérique Latine, une pointe avancée de l’Europe, en progrès constant à l’instar de ses citoyens, membres d’une large classe moyenne, où *les fils dépassent les pères* comme le veut le rêve des immigrés européens des 19^{ème} et début du 20^{ème} siècles (Adamvosky, 2009). Notre propos n’est pas de désigner qui appartient aux fractions supérieures et inférieures de cette classe sociale ou non, il s’agit de souligner la fragilisation du modèle sociétal argentin ainsi que la stratégie mise en place par une grande partie des membres de ce groupe pour y échapper: migrer. La reproduction des places occupées au sein de ces classes moyennes est en effet mise en danger par la situation nationale: une partie de ses membres tentent ainsi le pari migratoire, pour éviter pour eux-mêmes et pour leurs familles le déclassement (qu’il s’agisse d’honorer les souhaits de leurs ascendants ou d’assurer les trajectoires futures de leurs enfants déjà là ou à venir).

Les projets migratoires ne sont pas nécessairement arrêtés et l’on sait, dans les études portant sur les migrations, qu’ils peuvent évoluer tout au long de l’existence du migrant: il y a ainsi des retours, parfois plus précoces qu’initialement souhaités, comme des installations définitives quand elles étaient envisagées de façon temporaire au départ. Certains disent *venir faire de l’argent* explicitement, quand d’autres parlent de *venir tenter [leur] chance*, voire *recommencer leur vie à zéro, écrire une nouvelle page*.

On n’entrera pas dans les détails des trajectoires professionnelles des migrants argentins en Europe, quelques mots seulement à leurs propos: ils occupent bien souvent des emplois pour lesquels ils sont trop qualifiés (dans les services, en particulier à la personne, la restauration et l’hôtellerie, le bâtiment...), dans certaines “niches professionnelles” espagnoles. Ainsi, la migration est bien souvent l’occasion de reconversions plus ou moins réussies financièrement. Trois groupes se distinguent en outre: les migrants saisonniers alternants (maîtres nageurs, danseurs, personnel hôtelier) qui *font les saisons* estivales argentines et espagnoles; les artistes (écrivains, danseurs, chanteurs...) venus tenter de poursuivre leur carrière en Europe; les étudiants bénéficiant de bourses d’études, susceptibles d’obtenir une plus-value d’un diplôme décroché en Europe plutôt qu’en Argentine.

Le choix de l’Europe, ici de l’Espagne (notamment pour des commodités linguistiques) et de la France, est significatif. La majorité des émigrés argentins partent en effet toujours pour les Etats-Unis, même si tendanciellement ils sont chaque fois plus nombreux à aller en Espagne: ces migrants là préfèrent en effet

un “modèle européen” à un “modèle nord-américain” souvent arboré et/ou rejeté. L’idée qu’ils se font de l’Europe est celle d’un espace plus stable que l’Argentine, plus sûr, où la combinaison de l’Etat social et de l’économie de marché permettrait de vivre convenablement, sinon de *pouvoir progresser* comme le veut la croyance nationale relative aux classes moyennes, et d’assurer un *meilleur avenir à ses enfants*. Comme nous l’avons dit précédemment, le projet migratoire apparaît enfin plutôt collectif qu’individuel: si la plupart des migrants argentins que nous avons rencontrés n’envoient pas d’argent à leur famille restée en Argentine, ils accomplissent en effet collectivement la migration.

Le rôle des réseaux transnationaux

En effet, qu’ils aient *envoyé leurs vieux parents* avant de les rejoindre, fait venir conjoint-e et enfants après avoir accumulé quelques milliers d’euros pour payer le prix du billet, favoriser la venue de leurs frères et sœurs par leur présence et l’envoi d’argent, la grande majorité des personnes interviewé-e-s font partie d’une chaîne migratoire. Certains jouent ainsi le rôle de tête de pont, comme le fait cette étudiante franco-argentine à Toulouse pour ses cousin-e-s et sœurs qui l’ont rejointe au fil des années (ils sont une demi-douzaine de la même famille). Des réseaux amicaux jouent un rôle similaire.

Les réseaux familiaux et amicaux sont également mobilisés à l’arrivée, comme pour les premiers jours/semaines/mois d’installation résidentielle: qu’il s’agisse du conjoint envoyé comme tête de pont de la chaîne migratoire et qui a du trouver le logement de la famille, ou d’un cousin installé depuis longtemps en Espagne à qui l’on demande l’hébergement, ou encore de la branche familiale de l’ancêtre migrant restée en Espagne, la solidarité du groupe est mise à l’œuvre. Elle peut l’être également pour l’entrée dans une activité professionnelle: qu’il s’agisse d’une recommandation, d’un piston pour tel ou tel type de poste; de conseils pour démarcher les employeurs; de commerces ou services “ethniques” où l’on est employé par un autre Argentin...

Médias et NTIC

Les médias traditionnels (journaux, TV, radio) viennent réalimenter un imaginaire migratoire et européen forgé à l’école, dans les familles — en particulier dans les familles de migrants — ou encore via des vecteurs culturels tels que le cinéma, la musique ou encore une série télévisée hispano-argentine, *Vientos de agua* (Campanella, 2006), qui met en scène deux parcours: celui d’un jeune asturien ayant quitté l’Espagne dans les années 30, et celui de son fils et des enfants de celui-ci, venus en Espagne après le corralito. Ces médias participent ainsi à l’élaboration des projets migratoires — la migration y étant vue comme un possible réalisé par ses concitoyens. Ils sont aussi source d’informations, pratiques et

symboliques, relatives à la migration (législation, villes, marché de l'emploi...).

Les NTIC⁷ amplifient le rôle joué par ces médias, accessibles par Internet. L'usage des e-mails, des chats, des réseaux sociaux (Facebook, forums de discussion, etc...) a transformé les liens transnationaux, qui alimentent fortement les chaînes migratoires.

Ainsi, les relations avec les membres de la famille restée en Argentine sont d'autant plus fréquentes qu'elles sont facilitées par les NTIC. A l'exception d'un interviewé, les rapports (téléphoniques, mails, par chat, etc...) sont d'hebdomadaires à quotidiens: *c'est big brother chez moi, tellement on est connecté tout le temps*. On peut évoquer d'autres liens, amicaux, conservés à fréquence variable, via l'utilisation du mail ou de réseaux sociaux.

C'est également le suivi des actualités, elles aussi disponibles facilement via Internet, qui permettent d'entretenir des liens avec l'Argentine: journaux ou revues de presse présentées sur la page d'accueil de sa messagerie ou encore séries argentines visionnées via Youtube. L'importance de ces liens dépendent du rapport entretenu initialement (concrètement et/ou symboliquement) à ce que représente la société argentine (les actualités politiques et économiques), les goûts (sports, arts et culture) de chacun-e; la migration entraîne des sentiments de déracinement qui peuvent s'accompagner d'une forte nostalgie incitant les migrants à investir plus qu'ils ne le faisaient au pays, certaines pratiques/symboles en lien avec celui-ci: ainsi peut-il en aller de l'usage du maté *qu'on a jamais bu autant qu'ici*, de la présence du drapeau national sur ses murs, du suivi de l'équipe de football nationale pendant le mondial pour des personnes disant *détester le foot* — ces pratiques peuvent également être partagées et vécues collectivement, avec les autres migrants.

Pratiques de sociabilité communautaires

En effet, à Toulouse comme à Malaga, moyennes villes, les personnes interviewé-e-s évoquent la présence d'une assez forte *communauté argentine*, qu'ils connaissent et fréquentent avec plus ou moins de constance.

Les relations établies en migration sont de plusieurs ordres: beaucoup évoquent l'impossibilité d'avoir de *véritables ami-e-s* comme ceux/celles que l'on a depuis l'enfance, et qui sont donc en Argentine. Certain-e-s disent *fuir le ghetto argentin*, ce qui peut se comprendre entre autres comme une forme de distinction vis-à-vis d'un regard homogénéisant porté sur une *communauté* plus ou moins établie, forgé par les autres (ici des Espagnols). Pour autant, des relations privilégiées avec des semblables semblent exister chez les un-e-s et les autres: *ils dégagent des 'malas ondas' mais c'est avec eux que je fête Noël*. Pour d'autres encore, l'affirmation d'une préférence pour les Argentins, qui s'assortit souvent de

7 Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication

commentaires négatifs à l'encontre des "Espagnols" ou des "Français" peut se comprendre en lien avec le déracinement, les sentiments de n'être pas à sa place. Des relations préférentielles peuvent être tissées dans le même ordre d'idées avec d'autres "latino-américains", plus fréquemment en France qu'en Espagne où la hiérarchisation ethnique entre les groupes, beaucoup plus minoritaires, est moins forte, ou des étrangers en général.

A Malaga comme à Toulouse, il existe des associations argentines, formelles, et un tissu d'espaces permettant le regroupement et la rencontre avec ses compatriotes: *les boutiques argentines*, les restaurants argentins, les entraînements de foot ou le visionnage de matchs de certains clubs, les cours de tango, les sites Internet consacrés (Argentins de Toulouse/la page facebook argentinos en Malaga) qui nous ont par ailleurs permis de contacter certains interviewé-e-s.

En guise de conclusion, je ne reprendrai pas les différents éléments évoqués, préférant y revenir au besoin dans la discussion. La crise économique espagnole et la reprise économique que connaît l'Argentine depuis 2007 transforment probablement les trajectoires et discours des migrants argentins résidant en Espagne: nous avons pu le saisir lors de l'enquête de terrain, cela mériterait d'être prolongé et développé. Pour autant, je fais le pari que les flux migratoires entre l'Argentine et l'Europe ne vont pas se tarir dans les années à venir, en dépit des réformes structurelles économiques et sociales prises en Europe, amènent à une vitesse accélérée à une "latino-américanisation" des sociétés européennes — situation que connaît malheureusement le Portugal de façon aigue depuis plusieurs années.

Références bibliographiques

- Actis (2010), "Migraciones Argentina-España. Características de los distintos "ciclos" migratorios, sus inserciones en España y el impacto de la crisis actual", ponencia presentada en el *Seminario Internacional Migraciones Internacionales Contemporáneas: Estudios para el debate*, realizadas el día 4-6 de enero de 2010 (Buenos Aires, Argentina) — cité par Cecilia Jiménez (2011, pp. 163-165).
- Adamovsky Ezequiel (2009), *Historia de la Clase Media Argentina. Apogeo y decadencia de una ilusión, 1919-2003*, Buenos Aires, *Planeta*.
- Chauvel Louis (2006), *Les Classes Moyennes à la Dérive*, Le Seuil, Paris.
- González-Bernaldo, Fanny Jedlicki (2012), "Un passeport en héritage. Reconstructions généalogiques de la mémoire familiale de migrants argentins", in *Travail aux Etats-Unis*, L'Harmattan, Paris.
- González Martínez Elda, Merino Hernando Asunción (2007), *Historias de Acá. Trayectoria Migratoria de los Argentinos en España*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 202 p.

- Jiménez Zunino Cecilia Inés (2011a), *Desclasamiento y Reconversiones en las Trayectorias de los Migrantes Argentinos de Clases Medias*, tesis de sociología, dirigida por Fernández Fernández José Manuel, García Borrego Iñaki, Universidad Complutense de Madrid.
- Jiménez Zunino Cecilia Inés (2011b), "Inserciones de argentinos en sociedades etno-fragmentadas", in *Revista Temas de Antropología y Migración*, n.º 2, Diciembre 2011, pp. 46-73.
- Kessler Gabriel (2009), *El Sentimiento de Inseguridad: Sociología del Temor al Delito*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Novick Susana (dir) (2007), *SUR-NORTE Estudios Sobre la Emigración Reciente de Argentinos*, Universidad de Buenos Aires, Gino Germani, Catalogos Editora, Buenos Aires.

An interactive method to explore and to inhabit the city Migrants Mapping Milan

Nausica Pezzoni

Polytechnic of Milan, (nausica.pezzoni@gmail.com)

Abstract

“How does a stranger build an image of a new city?”¹

After having explored the meaning that the image of the city may take for its inhabitants, Kevin Lynch suggests some directions for future research, among them the study of urban landscape representation by foreign people.

This paper presents an empirical research on mapping Milan through a sample of a hundred migrants, interviewed during the first period of their stay in town. The study proposes the possibility of creating a cartography which is different and more complex than technical ones, and which is able to reveal the ‘invisible landscapes’ inhabited by migrants.

The survey takes as its starting point the idea suggested by Lynch in *The image of the city* to enquire into a subject which today appears as an emerging issue of the contemporary city, which is increasingly inhabited by transitory populations: What is the relationship between the urban landscape and its new inhabitants?

In particular, the survey explores a re-reading of the elements (paths, edges, districts, nodes, landmarks) as introduced by Lynch in order to define the contents of a mental representation. At the same time focusing on the migrant’s specific condition in today’s city: a condition where the perception of the place aims at finding a direction in the urban landscape, rather than examining the urban layout legibility.

Participants were asked to draw a map on the basis of their perception and experience of the city.

From the mental maps drawn by the interviewees on the basis of these elements, variable geographies emerge where the urban objects that the migrants

1 K. Lynch, 1960, *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge, Mass., p. 157.

first relate to are revealed, as well as those that better lend themselves to the creation of an image of the city for people who are trying to get their bearings. While taking the representation of urban landscape by migrants as a gesture of self-organization within that landscape, this research reveals the structural and creative role of the 'seeing' of the inhabitants directly involved in the project of a multicultural city. The imaging and representing of an urban geography is actually an attempt at inhabiting the city 'mentally': this gesture makes explicit the act of taking to oneself a space which, no longer belonging to an estranging experience, changes into a space open to unpredictable living conditions.

He had brought a large map
 representing the sea,
 Without the least vestige of land:
 and the crew were much pleased
 when they found it to be
 A map they could all understand.
 (Lewis Carroll, *The Hunting of the Snark*)

Introduction

This paper is the result of an empirical research on mapping Milan through a sample of a hundred migrants, interviewed during the first period of their stay in the city.

The research explored the construction of a new urban imagery by transitory populations which are increasingly inhabiting the contemporary city.

The study was based on the observation and the analysis of the relationships that the transitory populations, especially migrants, have with the city: the un/coded forms of living within the contemporary city and the way the inhabitants, who are not rooted within the city, occupy the urban spaces. Migrants arriving from elsewhere need to build a new home often being without a real house, and therefore they are forced to invent a home in areas un-appropriated for habitation. Also the places in Milan transformed by migrants to carry out public activities that are uncovered by the urban project are observed: the square in front of the Central Station that on Sunday becomes a meeting place for foreigners; the car park of 'Cascina Gobba' that becomes the reference point for Eastern Europe people to send or receive parcels and to stage a market for local products; the square of the 'Steam Plant' — a theatre in an area of ??reclaimed industrial buildings — that becomes a place of prayer for the Muslim population during the feast for the end of Ramadan.

A deconstruction of the meaning of place and a reconstruction through new interpretations and new uses takes place in this appropriation of urban public spaces, interpreted and used in different ways for which they were designed. This process also generates new forms of the city.

From the observation of these processes that speak about the deconstruction and reconstruction of the physical form of the city, the research proposes a transition to the deconstruction and disruption in the representation of the city.

It was proposed to move from the traditional urban representation in a technical map, to an interpretative map of the city, and more precisely, to the mental maps drawn by people recently arrived in Milan, and who are trying to get their bearings in the new city.

Representing the city of Migrants

“Can it be accepted that knowledge is based on the exclusion of the knowing subject, that thought is based on the exclusion of the thinking subject, and that the subject is excluded from the construction of the object?”²

As such, the hypothesis of the research is that the rethinking of the city and trying to include a planning of transitional living cannot be separated from the observation and experience of the people who live and inhabit the condition of transiency.

In the representation of the city as expressed by migrants, there could emerge indications about the perceptions of urban landscape specific to the observers who see it from a mobile, not rooted and unpredictable point of view. This is useful to guide city planning research through un-coded approaches in regards to services and urban living, which are traditionally based on an assumption of permanence.

The inclusion of the migrants’ point of view is necessary to understand what it means, for those who arrive in a new town, to inhabit and come to know it; therefore, it is the intention to listen to people who are ‘guests’ of the new city and who at the same time are architects of its transformation.

In the stories of the migration experience, which often accompany the studies on the living conditions of the immigrants in our cities, their point of view is included in the form of narration, which reports their own complex history of travel, meetings, abandonments, difficulties in communication and integration and also accommodation. In these stories the interaction with the city as a living object emerges in the folds of the narrative, within the lines of the relationships with the people and their problems of access and survival. This interaction is not the subject of an independent consideration but is considered as part of the whole.

However, if we ask to someone coming from another part of the world what their relationship with our city is and what the city should be according to their point of view, we discover that it is a very abstract question, which is

2 Morin E., 1977.

difficult to understand, not only due to reasons of language, but above all, for the analytical approach and the synthesis process that it requires. What the city is and what are the characteristics of living the first landfall in a new city, is a question with many facets and layers that cannot be codified.

There must be an element of mediation in order to generate a debate around the relevant characteristics of this new inhabiting.

The representation of the migrants' city is the instrument identified to investigate this specific and unknown interaction between the new inhabitants and the city. It is the choice of a way of working to define the contours of a transitional urban living yet unexplored but nevertheless very common among migrant populations, and as such very significant in determining developments for the future relationship between them and the city.

The representation of the city is intended as a gesture of imaginative thinking by the persons who are preparing to tell their own idea / experience of the city: through the act of representing, migrants are encouraged to take a creative point of observation, using a graphic representation as their main medium of expression.

Materials and Methods

A representation which is able to provide information on the first relationship established between the migrants and the city should above all contain the elements that these new inhabitants consider most important in their interaction with the urban space. Tracking these elements in each person's experience of the city — disorienting, fragmentary, full of new impressions and images, as always happens when you come in contact with an unknown environment — can be difficult and can prompt the imagining of a chaotic set or the failure of the identification of any precise elements.

Therefore it was decided to take advantage of a further element of mediation. The participants were asked to think about their experience of the city through some elements they considered representative of the main actions which demonstrated knowledge of the city. This approach derives from the most authoritative source in the exploration of the significance of places through direct experience of the inhabitants, "The image of the city" by Kevin Lynch.

In *Directions for Future Research*, Kevin Lynch suggests some directions to be pursued in his studies of the image of the city:

As planning becomes a world-wide discipline, and planners are drawn into the business of making plans for people of other countries, it becomes necessary to make sure that what has been found in America is not simply a derivation of local culture. How does an Indian look at his city, or an Italian? (...)

If cities are to be used by many groups of people, then it is important to understand how the different major groups tend to image their surroundings. (...)

The present studies have been confined to images as they exist at one point of time. We would understand them far better if we knew how they develop: how does a stranger build an image of a new city; how does a child develop his image of the world? How can such images be taught or communicated; what forms are most suitable for image development? A city must have both an obvious structure that can be grasped immediately and also a potential structure which will allow one gradually to construct a more complex and comprehensive picture.³

These suggestions provide an opportunity to continue the work of Lynch, by investigating “how does a stranger build an image of a new city”, and through his categories of reading the city as key elements on which the migrants representation of the city is founded.

Lynch’s study is therefore taken both as a conceptual and methodological reference. As a conceptual reference the contemporary city model of analysis has been assumed. This model attributes a decisive and structural role to the observation of the people have a direct stake in the project of the city. As a methodological reference, its research setting based on the classification of elements characterizing the experience of the city has been followed.

The intention of the analysis is transformed: Lynch aims to bring out the *imageability* of the city — “that quality in a physical object which gives it a high probability of evoking a strong image in any given observer. It is that shape, color, or arrangement which facilitates the making of vividly identified, powerfully structured, highly useful mental image of the environment” —,⁴ in the present work on the representation of the migrants’ city, instead, the topic is the *relationship* with the city. The intention is to highlight the elements which migrants first relate with, as well as those which better lend themselves to the creation of an image of the city for people who are trying to get their bearings.

Kevin Lynch: the City image and its elements

Following the five elements with which Lynch classifies the contents related to the physical forms of the city are presented.

1. “Paths: Paths are the channels along which the observer customarily, occasionally or potentially moves. They may be streets, walk ways, transit lines, canals, railroads. For many people, these are the predominant elements in their image. People observe the city while moving through it, and along these paths the other environmental elements are arranged and related.

3 Lynch K, 1960.

4 Lynch K, 1960.

2. **Edges:** Edges are the linear elements not used or considered as paths by the observer. They are the boundaries between two phases, linear breaks in continuity: shores, railroad curs, edges of development, walls. They are lateral references rather than coordinate axis. Such edges may be barriers, more or less penetrable, which close one region off from another, or they may be seams, lines along which two regions are related and joined together. These edge elements, although probably not as dominant as paths, are for many people important organizing features, particularly in the role of holding together generalized areas, as in the outline of a city by water or wall.
3. **Districts:** Districts are the medium-to-large sections of the city, conceiving of as having two-dimensional extent, which the observer mentally enters "inside of", and which are recognizable as having some common, identified character. Always identifiable from the inside, they are also used for exterior reference if visible from the outside. Most people structure their city to some extent in this way, with individual differences as to whether paths or districts are the dominant elements. It seems to depend not only upon the individual but also upon the given city.
4. **Nodes:** Nodes are points, the strategic spots in a city into which an observer can enter, and which are the intensive foci to and from he is traveling. They may be primarily junctions, places of a break in transportation, a crossing or convergence of paths, moments of shift from one structure to another. Or the nodes may be simply concentrations, which gain their importance from being the condensation of some use or physical character, as a street-corner hangout or an enclosed square. Some of these concentrations nodes are the focus and epitome of a district, over which their influence radiates and of which they stand as a symbol. They may be called cores. Many nodes, of course, partake of the nature of both junctures and concentrations. The concept of node is related to the concept of path, since junctions are typically the convergence of paths, events on the journey. It is similarly related to the concept of district, since cores are typically the intensive foci of districts, their polarizing center. In any event, some nodal points are to be found in almost every image, and in certain cases they may be the dominant feature.
5. **Landmarks:** Landmarks are another type of point-reference, but in this case the observer does not enter within them, they are external. They are usually a rather simply defined physical object: building, sign, store or mountain. Their use involves the singling out of one element from a host of possibilities. Some landmarks are distant ones, typically seen from many angles and distances, over the tops of smaller elements, and used as radial references. They may be within the city or at such a

distance that for all practical purposes they symbolize a constant direction. Such are isolated towers, golden domes, great hills. Even a mobile point, like the sun, whose motion is sufficiently slow and regular, may be employed. Other landmarks are primarily local, being visible only in restrict localities and from certain approaches. These are the innumerable signs, store fronts, trees, doorknobs, and other urban detail, which fill in the image of most observers. They are frequently used clues of identity and even of structure, and seem to be increasingly relied upon as a journey becomes more and more familiar".⁵

The transportation of Lynch's Categories for transitory inhabitants

The re-reading of the elements introduced by Lynch, is developed by tuning them to the migrant's specific condition within the contemporary city; a condition where the perception of place aims to find an orientation in the urban landscape, rather than examining the *legibility* of the urban structure.

- Paths: They are the usual movements in the city, the most frequently used paths by foot or public transportation. As Lynch defined, paths are intended as "channels along which the observer moves," but only "customarily" and not "potentially", since the element of interest is not what is perceived as a path, but what is usually used as such.
- Boundaries: It is the transposition of the category of "edges" which is kept in its meaning of barrier, of break in the continuity, as boundaries between two phases, not meant as physical boundaries, but elements of border between a known (or knowable) city and a city considered off limits, where the migrant doesn't go or feels he cannot go; these places are considered inaccessible places, impenetrable spaces, the imaginary walls of the city.
- Living Spaces: These are the places where the migrant lives and has lived since his arrival in Milan; for it is the phase that precedes any rootedness, often these are not places designed to live in. As the Lynch's category of "districts", these are places where "the observer mentally enters inside of"; the spaces of everyday transient experience.
- Nodes: They are the most popular places, those where the main activities take place and where you meet other people, "intense foci", as defined by Lynch, not because of their strategic position ("typically the convergence of paths, events on the journey") but because they are points of aggregation that "gain their importance from being the condensation of some use or physical character" according to a meaning

5 Lynch K., 1960.

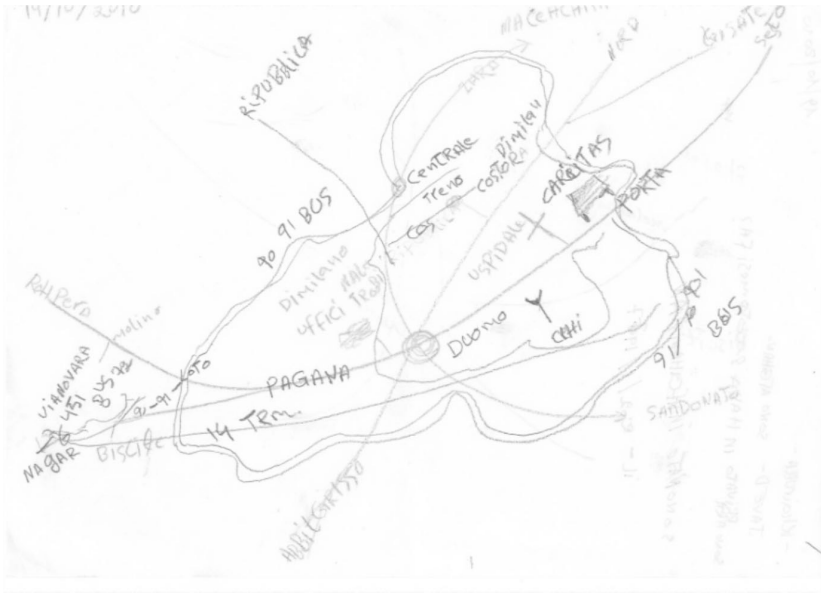


Figure 5.1 Map by Kairucca Javed, Afghanistan

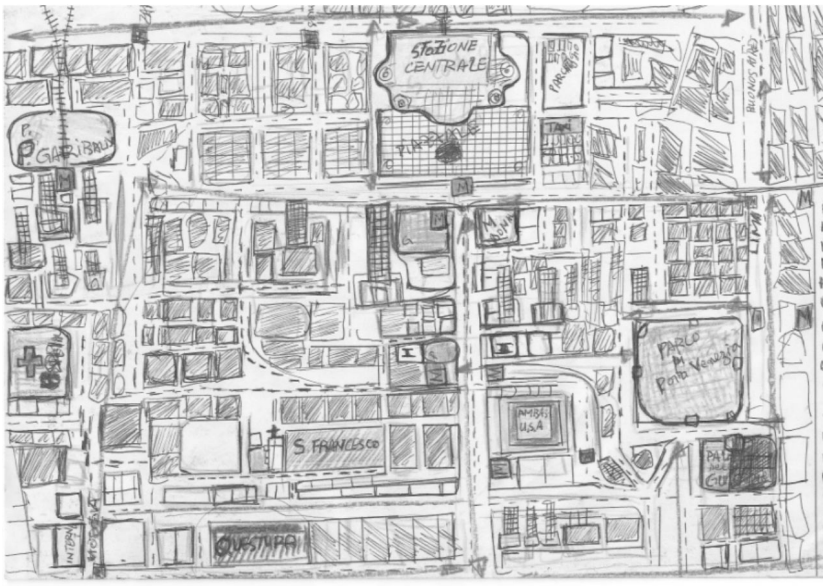


Figure 5.2 Map by Ako Atikossie, Togo

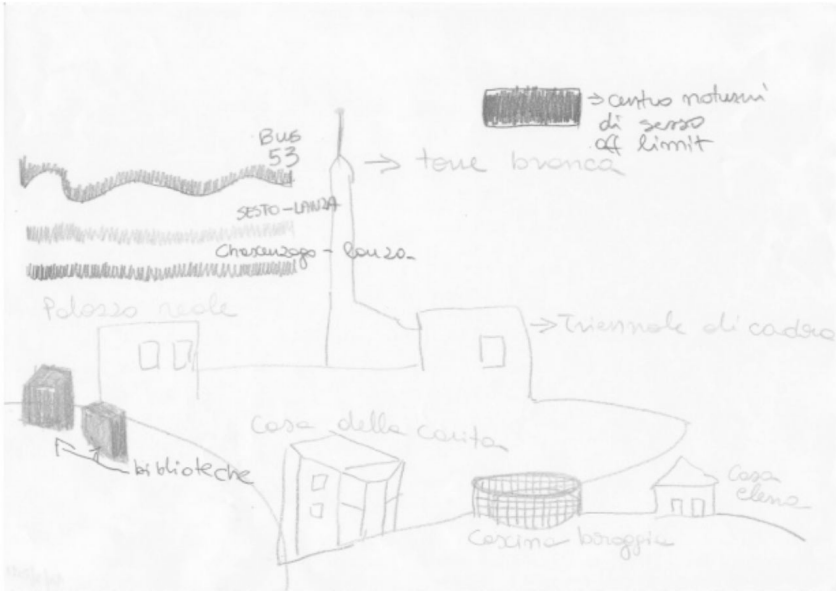


Figure 5.3 Map by Murat Aydin, Turkey

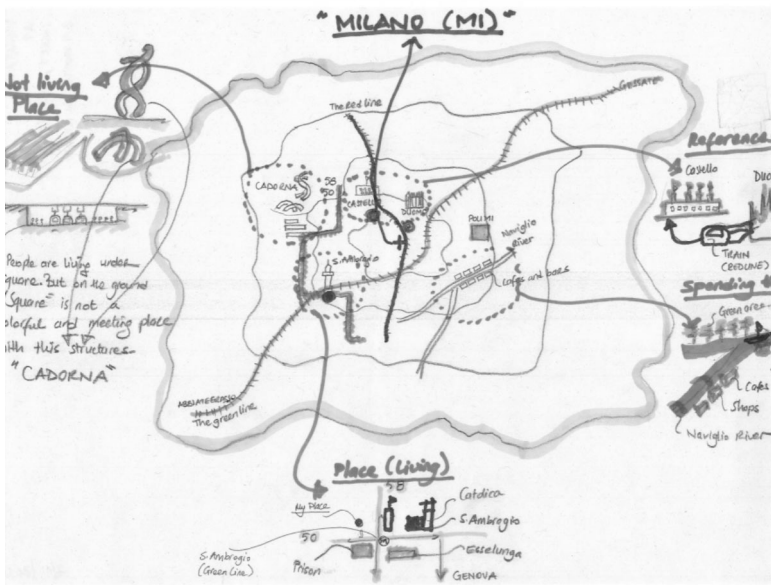


Figure 5.4 Map by Xheklina Lepri, Albania

that does not concern the identifiability of the physical form, but that concerns the importance assigned to the nature of activities which are carried out in that place.

- Landmarks: These are the places of reference, which identify the city or which are used to get one's bearing in the city; they have the same meaning of the Lynch's category "Landmarks" as punctual elements and are used as marks of identity, the more recognizable as their visual importance is coincident with the symbolic one.

The Work Method

The investigation of the relationship between the city and the transitory populations through the drawing of *mental maps*, requires the definition of a frame within this type of representation of the city would have returned significant information in order to understand which is — how it is lived and represented — the transitory living.

Sample of Interviewees

We proceeded first to define what types of migrant populations might respond to the requirement of transience. They have been declared belonging to the category of 'transitory populations' all those persons who had not yet found a stable living arrangement. Based on this classification, the sample of interviewees includes people from all over the world, arrived in Milan for different reasons and through different migratory routes; their common characteristic was that they had not yet been established in the city. Thus they could propose a representation of city ??from a 'mobile' point of view, due to a housing condition marked by instability.

In addition to this predominant group of 'transitory population', it was identified a secondary type, composed by students of architecture and urbanism who had been staying in Milan for less than 3 months, interviewed in the classrooms of the University: they represent the 'technical expert' view, although estranged, to the city, which is relevant to know another type of 'first access' requests — the expression of another level of needs, or another meaning attributed to the reception — and at the same time to study the specific representation of who is familiar with the instruments of 'representing' and uses it to express the strangeness.

The third category is made up of people 'no longer in transit', who arrived in Milan a few years ago: they have a better understanding of the city and yet are witnesses of a recent experience of immigration and landfall. In representing the city, these people return us the process of 'learning' about it, a process developed from their arrival to the current date; they draw paths, boundaries, living spaces, nodes, landmarks on the basis of a critical eye. This

observation point, just after that one of transience, allows to analyze the transition from a first 'layer' of knowledge and enjoyment of the city, composed of the elements identified by those persons who are trying to get their bearings, in a more conscious layer, which elements are the result of a selection occurred after a period of relationship with the different urban spaces.

Instruments

The instruments used for each interview are: a sheet of A4 paper, pens, crayons and markers, which are left on the table available to the interviewee who can choose the most appropriate graphical tools to draw up his map. On the back of the map, they are asked to write their name, age, country of origin — and whether the original house is in a city or in the country — and the elapsed time from their arrival in Milan.

In addition to materials for the representation of this mental map, a voice recorder and a camera are used, in order to get a testimony of the implementation process of the design: this further 'view, or voice, allows to observe, in addition to the final product, the act of representing, the way to approach an interpretation of the city that does propose preconceived answers but involves in a more active, self-reflexive action and a shift from imagining to representing. These are a series of acts often explained in the interview associated with the drawing and which are interesting as a further expression of seeking a relationship with the city.

Activities/Where

The sites considered representative of the migrants' city, identified in order to meet the transitory populations to be interviewed, were selected defining the main activities related to the services of first access to the city, and for each one it has been analyzed a reference space.

It was chosen the Help Center of the City of Milan at the Central Station with regard to the 'orienting' activity, where they are given to newly arrived immigrants the 'very first access' information on the city.

For the 'sleeping' activity, we have analyzed different types of spaces that offer night hospitality: a public dormitory for the first reception service in a municipal structure, the House of Charity for the service first and second shelter in a structure of a religious foundation, the Porta Romana railway station as an example of informal housing.

With regard to 'eating', the table of the San Francesco Foundation was chosen, being the most popular in Milan.

Regarding the help for 'legal assistance', reference has been made to the Naga, a volunteer association that promotes and protects the rights of foreign people, and the Centre Naga Har, that in addition to providing legal and

social assistance to asylum seekers and refugees, contains a library, a classroom where classes are held in Italian, a lounge with TV, and that for these specific functions has been chosen as the site representative of the 'joining' activity.

With regard to 'health services', the clinic of the Fratelli di San Francesco Foundation has been chosen as a center of reference for immigrants who seek medical care in several disciplines: general medicine, psychiatry, gynecology, ophthalmology, ENT, dermatology, dentistry and other.

Moreover some sites have been identified as significant for the considerable presence of immigrants in certain moments of the week: the square in front of the Central Station on Sunday afternoon, the market behind the subway station of Cascina Gobba and some urban parks on weekends.

Results

As a result of the survey, two kinds of analysis are been developed: the first on the participants to the interviewees, the second on the contents of the maps.

This analysis shows a great variety of the migrants' places of origin, and a period of stay in Milan that is for the most less than 3 years, with an average of 2 years and a half.

About the current living places, we can say that, referring to the 3 groups of the sample of interviewees, the transitory inhabitants are 91%, the 'no longer in transit' inhabitants are the 9%, and considering all the interviewees, 26% are students.

The interview location was for the most a collective place (dormitories or schools of Italian), private houses, the street, or the University for the students.

The analysis of the maps' contents is developed through some keys to the interpretation of the maps.

First of all, each map has been classified on the basis of the most relevant category among the five elements that derive from the transposition of the Lynch's elements. For example, if in one map mainly appear landmarks (such as the cathedral, or the castle) it was attributed to that map the category 'landmarks'. And for each category the specific places that are indicated were identified.

This analysis gives the fundamental information to draw the 'city of migrants', where all the places indicated on the mental maps appear with different levels of intensity according to the number of times that each element has been drawn.

The later step of this kind of analysis was about the relevance of each category in the different periods of time. In the first period of stay immigrants have indicated mainly landmarks, that are the urban objects that better help the orientation into the city; in the second period of stay /from one to three

years/ more paths are visible, and it points that immigrants start going through the city; after three years the living places and the nodes appear, as signal of an initial involvement in the city.

Another analysis is based on the quantity and the variety of elements that appear on each map, and this key to the interpretation let us understand the different levels of knowledge of the city. Four different categories were identified: the most elementary maps with only 1 or 2 places and sometimes a link between them; the maps with a sequence of homogeneous places; the representation of places of a typical day; the most complex ones which represent the system of experienced and known places.

Most immigrants (38 percent) draw the places of a typical day, using maps that represent the daily movements and the most visited places.

Another key to the interpretation of the maps is about the approaches to the representation of the city, and five different kinds of approaches were identified: the representation of familiar places; the reconstruction of the most popular routes or everyday paths; the combination of the more frequent routes and the most familiar places with the urban context, where there is an attempt to capture the entirety of the city or put in the 'right' position the main landmarks of the city; the critical representations, which are abstract drawings, where the problematic aspects of living the town are pointed out; the planimetric drawings, that demonstrate an acquisition of knowledge of the city through a technical drawing — this last approach is used mostly by students.

The urban connections are also been analyzed: territorialized connections, where the drawing is based on recognizable territorial elements; logical / experiential connections, where the links do not hint a geographical area, but are 'conceptual' links between issues, or nodes of a network for a job research, for example; not contextualized connections, with maps that represent places interrelated one to each other but out of a comprehensive view of the city, maps where there is an internal connection among urban objects; implicit connections, and these are the most basic maps, with a single place or a sequence of homogeneous sites.

The last key to the interpretation of the maps is about the category of 'boundaries' (the off-limits places). Among the elements that derive from the transposition of the Lynch's elements, the boundaries are the least represented (only 25% of maps includes boundaries as they often are not perceived as places off limits). Nevertheless, there are three different ways to mentally represent the 'boundaries'.

The first consists of the locations of the negative experience; the second is about places perceived as dangerous, which are indicated as inaccessible places for a negative reputation. (Some migrants consider as 'off limits' areas where "there are too many foreigners"); the third interpretation of the 'boundaries' is represented by the feared places, and these include the police headquarters and the prison.

Discussion

The research hypothesis, which this work is based on, is that the 'view' of migrants is a factor of fundamental knowledge to be able to build a city plan that is truly inclusive of the instances that they introduce.

In order to find a suitable instrument to contain the representation of the migrants' city, an initial question was asked: Do we choose a cartographic, technical basis of the urban area, on which participants could track their representation of the city, indicating the most important landmarks, paths, nodes in the process of knowledge of the city, or provide them with a blank sheet of paper where they could draw the city *ex novo*?

We opted for this second option, to allow a free choice of urban objects and how to represent them. From the variety of interpretations that are possible to give to the urban space, original information about the use of city environments and the meanings assigned to each of its components could be obtained; moreover, the use of the blank paper was intended as an invitation to draw a different and more complex map that could reveal the 'invisible landscape' inhabited by migrants in their first approach to the city.

This hypothesis refers to Farinelli's critical considerations on the function of mapping in the context of geographical knowledge, where the representation itself is assigned the role of producer of a particular vision of reality, in contrast to a scientific, objectifying vision, which believes the map is a reflection of reality.

(...) Every map is primarily a plan for the world, as the various meanings of the Anglo-Saxon word *plan* still testifies, and the project of every map is to transform — playing in advance, that is preceding it — the face of the earth in its own image and likeness.⁶

To give up a topographic support to represent the migrants' city, would mean to give up an observation of reality that wants to be objective and offer an observation where the observer's 'seeing' is a constitutive part of the observed field.

Another topography, which is not limited to the morphological appearance of urban objects, and that even apart from that, may include depictions of the 'insurgent city',⁷ which means to build a dematerialized representation of the city where life practices of the new citizens take place along with the multiplicity of points of view that each new citizen brings to the city.

Through the representation of the city by migrants, the vision that they bring to the territory in which they inhabit is investigated; a vision which in

6 Farinelli, 1992.

turn is the carrier of the culture of origin that influences the observation and representation of the landfall city.

Mental maps made by migrants bring to the surface the implicit transformative project underlying a description of the city “in its own image and likeness”.⁸

Conclusions

Through this work we have explored the possibility of creating a cartography which is different and more complex than technical ones, where the mainstream of representation is disrupted, a cartography which is capable to reveal the ‘invisible landscapes’ inhabited by migrants.

We have observed how the representation of urban landscape drawn by migrants who are trying to find their bearings into the city, is a gesture of self-organization within that landscape.

The action of imagining and drawing the urban geography corresponds to the act of mentally inhabiting the city and in this way taking possession and transforming it from a space of estrangement into a space which is more articulated and complex, where even a person who has recently arrived can conceptualize and live within it.

We can say that this gesture makes explicit the act of taking to oneself a space which, no longer pertaining to an estranging experience, changes into a space open to unpredictable inhabiting conditions.

References

- Ambrosini M., Abbatecola E. (2004), *Immigrazione e Metropoli. Un Confronto Europeo*, Milano, Franco Angeli.
- Ambrosini M. (2005), *Sociologia delle Migrazioni*, Bologna, il Mulino.
- Agostoni A., Alietti A. (2009), *Società Urbane e Convivenza Interetnica. Vita Quotidiana e Rappresentazioni Degli Immigrati in un Quartiere di Milano*, Milano, Franco Angeli.

7 *Spaces of insurgent citizenship* are called, by James Holston, “the spaces delivered from the planned and modern dominion of the city: the land of homeless, migrant networks, gay’s neighborhoods, self-made suburbs (...). Holston considered *insurgent* those spaces where practices take place that disturb the consolidated narratives of the contemporary city”. In an article entitled *Insurgent City. Topography of another Florence*, G. Paba traces the interpretations, from Sandercock to Geddes to Mumford, of the word *insurgent*, to explain the research in which “the object of representation must be exactly the boiling world of the insurgent city (...). The materials to represent were then made not by objects, but by weaving of human relationships, new intersubjective relationships and their difficult and controversial interaction with the morphological and organizational structure of the city”. (Paba G., 2004).

8 Farinelli, 1992.

- Attili G. (2008), *Rappresentare la Città dei Migranti. Storie di Vita e Pianificazione Urbana*, Milano, Jaka Book.
- Balducci A., Fedeli V. (a cura di) (2007), *I Territori Della Città in Trasformazione. Tattiche e Percorsi di Ricerca*, Milano, Franco Angeli.
- Caliceti G. (2010), *Italiani, per Esempio. L'Italia Vista Dai Bambini Immigrati*, Milano, Feltrinelli.
- Caponio T. (2006), *Città Italiane e Immigrazione*, Bologna, il Mulino.
- Chambers I. (1996), *Paesaggi Migratori. Cultura e Identità Nell'epoca Postcoloniale*, Genova, Costa & Nolan.
- Farinelli F. (1992), *I Segni del Mondo. Immagine Cartografica e Discorso Cartografico in Età Moderna*, Scandicci (FI), La Nuova Italia.
- Farinelli F. (2009), *La Crisi della Ragione Cartografica*, Torino, Einaudi.
- Fiorani E. (2005), *I Panorami del Contemporaneo*, Milano, Lupetti.
- Gabellini P. (2010), *Fare Urbanistica. Esperienze, Comunicazione, Memoria*, Roma: Carrocci.
- Gabellini P. (1996), *Il Disegno Urbanistico*, Roma, La Nuova Italia Scientifica
- Grandi F. (2008), *Immigrazione e Dimensione Locale. Strumenti per L'analisi dei Processi Inclusivi*, Milano, Franco Angeli.
- Lonni A. (2003), *Immigrati*, Milano, Bruno Mondadori.
- Lynch K. (1960), *The Image of the City*, Cambridge, Massachusetts, MIT Press
- Lynch K. (1981), *Il Senso del Territorio*, Milano, il Saggiatore.
- Morin E. (1977), *Il Metodo Vol I. La Natura della Natura*, ed. it. 2001, Milano, Cortina
- Multiplicity. lab, (2007), *Milano Cronache dell'abitare*, Pavia: Bruno Mondadori.
- Paba G. (2004), *'Insurgent City'. Topografia di un'altra Firenze*, in *Urbanistica* n. 123, Milano.
- Pasqui G. (2009), *Città, Popolazioni, Politiche*, Milano, Jaka Book.
- Sandercock L., Attili G. (2010), *Multimedia Explorations in Urban Policy and Planning, Urban and Landscape Perspectives*, Vol. 7.
- Tosi A. (1994), *Abitanti. Le Nuove Strategie dell'azione Abitativa*, Bologna: Il Mulino
- Tosi A. (1993), *Immigrati e Senza Casa. I Problemi, i Progetti e le Politiche*, Milano, Franco Angeli.
- Tosi M. C. (a cura di) (2006), *Di Cosa Parliamo Quando Parliamo di Urbanistica?*, Roma, Meltemi.
- Valtolina G. G. (a cura di), (2010), *Famiglie Immigrate e Inclusione Sociale: i Servizi e il Territorio*, Milano, ISMU.
- Vicari Haddock S., (2004), *La Città Contemporanea*, Bologna, Il Mulino.

Mapeando fluxos metropolitanos

Considerações acerca da dinâmica migratória intrametropolitana da RM de Campinas e a utilização de sistemas de informação geográfica na espacialização de seus fluxos populacionais

Tiago Augusto da Cunha

Doutorando em Demografia, Núcleo de Estudos de População (NEPO), Instituto de Filosofia e Ciências Humanas (IFCH), Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), (ta_cunha@yahoo.com.br)

Resumo

É mais do que reconhecida a importância dos softwares de Sistemas de Informação Geográfica (SIG) na espacialização de diversos tipos de dados, gerando análises mais correlacionadas a esta dimensão. Nos estudos com um viés mais populacional/demográfico, tais como os migratórios, a situação não é diferente. Todavia, a ferramenta SIG ainda é pouco utilizada na elaboração e descrição de redes migratórias, principalmente aquelas mais localizadas, compostas, por exemplo, por fluxos migratórios intrametropolitanos. A metrópole configura-se, dessa forma, como importante recorde/delimitação territorial, haja vista o expressivo incremento no grau de urbanização das cidades brasileiras ao longo do tempo; processo este de modo algum cristalizado. Ela [metrópole] passa a ser não somente destino de diversos fluxos, como também origem de uma série de outros tantos. Nesse sentido, fluxos R-U (rurais-urbanos) perdem parte significativa de sua relevância para movimentos mais localizados essencialmente entre áreas urbanas (movimentos U-U) mais próximas ou até mesmo contíguas. O principal objetivo do presente artigo é esboçar um panorama da migração intrametropolitana da Região Metropolitana de Campinas (RMC), utilizando um específico instrumento para tanto, ou seja, softwares SIG (no caso, o software público TerraView), sem deixar de lado um ferramental mais demográfico — proporção de imigrantes e emigrantes em relação ao total da rede, saldo migratório e índice de eficácia migratória — também completam uma visão geral das transformações populacionais ocorridas entre os Censos Demográficos de 1991 e 2000, ao menos indicando possíveis correlações entre movimentos migratórios e transformações espaciais da região.

Palavras chave: migração; intrametropolitana; fluxos populacionais.

Introdução

Mais recentemente, a utilização do específico ferramental dos Sistemas de Informação Geográfica vem encontrando diversos adeptos nos estudos demográficos. São exemplos, os trabalhos de Jakob e Young (2006; 2008), Caiado e Pires (2006), D'Antona e VanWey (2004) e Cunha *et al.* (2006). No presente estudo, estes são alguns trabalhos com os quais é possível estabelecer paralelos e diálogos, uma vez que praticamente todos¹ abordam especificamente a questão metropolitana (Rigotti; Rodrigues, 1994), ou seja, mesmo recorte espacial aqui adotado.

Além destes, dois outros estudos merecem especial atenção, isto porque abordam conceitos e noções que permeiam o presente artigo. Além disso, têm como preocupação central a dinâmica migratória interna, o mapeamento dos seus fluxos na atualidade² e os processos e fenômenos que os condicionam.

O primeiro deles é o elaborado por Matos e Braga (2004). Neste, os autores partem de uma perspectiva histórico-estrutural "clássica" e cara aos estudos migratórios, cujos diferenciais entre áreas de destino e origem de fluxos populacionais³ em muito definiram o papel destas áreas no contexto da rede urbana de localidades e na rede migratória nacional.

Dada a heterogeneidade do padrão migratório brasileiro principalmente a partir da década de 80, os autores estão preocupados em indicar novas territorialidades ou como os próprios mencionam "territorialidades emergentes" no contexto da rede de cidades/localidades. A pergunta central aqui seria: os municípios "expulsores" [forças centrípetas] e "atratores" [forças centrífugas] de população pré-80 se mantêm após esse período? Se não, quais são estes novos pólos?

Para tanto, os autores se apropriam de medidas de "Análises de Redes Sociais" (ARS), essencialmente, das de densidade e centralidade dos atores na rede migratória intermunicipal. Nesse sentido, as trocas populacionais entre estas localidades são utilizadas como *proxys* de interações espaciais, indicando potenciais áreas ou vetores de expansão, onde fatores sociais e econômicos (mercado de trabalho e inovações socioeconômicas) estariam agindo com maior intensidade.

Dessa forma, para os autores é evidentemente claro que, no período pós 80, "[...] o processo de dispersão dos fluxos migratórios vem acompanhado pelo aumento das articulações em muitos pontos da rede. Ou seja, as localidades da rede

-
- 1 Exceção feita ao estudo de D'Antona e VanWey (2004) que aborda estratégias de mapeamento do solo da região amazônica.
 - 2 Porém para ambos o cenário é distinto. Os dois abordam a migração interna brasileira, essencialmente, a migração intermunicipal.
 - 3 Visão macro estrutural dos diferenciais entre áreas de origem e destino, tendo em Singer (1980) o seu principal expoente.

[...] estruturaram um número maior de ligações entre si, exprimindo avanços na integração das áreas urbanas brasileiras” (MATOS; BRAGA, 2004, p.20). Tal fato pode ser captado pelo considerável incremento da densidade [da rede] e do grau de centralidade [destas localidades] ao longo do tempo.

Já o segundo estudo é aquele encabeçado por Lima e Braga (2010). Numa espécie de desdobramento da agenda de pesquisa anteriormente delimitada por Matos e Braga (2004), aqui os autores se atêm a medidas, instrumentos, noções e conceitos mais voltados à questão demográfica.

Do mesmo modo, partem de uma perspectiva onde a efervescente dinâmica dos movimentos migratórios internos (no caso, intermunicipais) ao longo das últimas 2 décadas do século XX foi em grande medida responsável pelo processo de expansão “[...] dos limites espaciais e das hierarquias do sistema urbano como resultado da desconcentração da produção para centros de porte médio [...]” (Lima; Braga, 2010, p.1).

Dessa forma, os autores propõem uma metodologia de classificação dos municípios de acordo com “suas características migratórias” e frente aos atributos dos mesmos perante a rede de migração intermunicipal, essencialmente, por meio: a) do índice de eficácia migratória⁴ — noção esta central no presente estudo, b) grau de centralidade médio, c) saldo migratório, d) percentual de imigrantes, e) percentual de emigrantes em relação ao total da população e f) população total. Tais características dariam indícios do papel dos municípios de médio porte na rede de cidades brasileiras a partir da diversificação dos fluxos migratórios internos a nação.

O ganho analítico proporcionado pelas análises estatísticas (multivariada e de cluster) propostas pelos autores é realmente notável. Eles definem certas categorias de municípios: a) os de atração, b) de repulsão, c) rotativos, d) baixa migração — atração e, por fim, e) baixa migração — repulsão, que expressam singularmente a diversidade e heterogeneidade dos fluxos migratórios intermunicipais nacionais ao longo das duas décadas em questão.

Assim, concluem que há diferentes níveis de articulação das localidades brasileiras, onde a migração possui claro e inequívoco papel. Ou seja, “[...] os novos padrões da migração caracterizam-se pela sobreposição de novas condições e novos lugares disponíveis para os movimentos, bem como de padrões antigos que se sustentam como efeito da inércia provocada pela estabilidade dos laços sociais entre os migrantes” (Lima; Braga, 2010, p. 15).

Por fim, os autores apontam para interessantes inquietações; inquietações estas que aqui utilizaremos como norte para a elaboração do presente estudo.

4 Mantendo explícito diálogo com o estudo de Baeninger (2000), ou seja, a partir da noção de rotatividade migratória.

A imensa maioria dos índices de eficácia migratória das regiões metropolitanas mapeadas são marcadamente rotativos. Como ressaltado pelos próprios autores, estudos mais pormenorizados sobre estes recortes espaciais se fazem necessários, dado que as características dos municípios de uma mesma região metropolitana são deveras distintas entre si.

Será então que o índice de eficácia migratória praticamente nulo das regiões metropolitanas não está sendo de fato afetado pelo índice de eficácia migratória de seus municípios “sede”, haja vista que a literatura aponta para valores negativos destes? Ainda, será que a rotatividade migratória também é característica geral dos municípios mais periféricos dessas regiões? Ou não, tais municípios são, na verdade, receptores de população, ou seja, possíveis áreas de expansão? A fim de elucidar minimamente estas questões precisamos, antes de mais nada, conhecer/compreender a fundo as particularidades internas da região.

O presente artigo bebe particularmente dessa fonte, num claro diálogo com as inquietações por eles sugeridas. Assim, ao presente estudo interessa observar os pormenores da dinâmica interna das regiões metropolitanas a partir de uma em particular. É claro, que estudos detalhados de outras RMs poderiam conduzir a diferentes explicações da dinâmica migratória interna vivenciada por cada uma, devido em grande medida ao fato de que elas podem porventura apresentar particularidades associadas a realidades locais que em muito diferem entre si.

Aqui, contudo, partimos para o estudo de uma específica região metropolitana do interior paulista, no caso, a Região Metropolitana de Campinas.

Utilizaremos, no entanto, outros índices, indicadores e proporções, notadamente demográficas, a fim de traçar um panorama dos municípios desta região ao longo dos Censos Demográficos de 1991 e 2000.⁵ Tal procedimento não tenta de forma alguma invalidar o esforço de Lima e Braga (2010) e a escolha dos seus instrumentos de análise; trata-se apenas de uma outra forma de caracterizar os municípios por meio de outras medidas que, mesmo que indiretamente, dão indícios das possíveis relações entre migração intrametropolitana e processos contextuais de expansão urbana de seus municípios (principalmente os do entorno), seu dinamismo econômico vivenciado ao longo das últimas décadas, etc.

Ainda adotaremos o índice de eficácia migratória como relevante noção, mas também a proporção de emigrantes e imigrantes intrametropolitanos em relação ao total de migrantes da rede, bem como o saldo migratório segundo distintas modalidades migratórias.

Por fim, antes de adentrarmos efetivamente no mapeamento dos fluxos migratórios intrametropolitanos e nas análises daí derivadas, cabe uma

5 Durante a elaboração do presente artigo, os dados relativos ao questionário da amostra (fundamentais para a elaboração da matriz migratória) do Censo Demográfico de 2010 ainda não se encontravam disponíveis.

discussão geral sobre a Região Metropolitana de Campinas e dos motivos pelos quais a mesma foi escolhida como estudo de caso.

RMC em foco

Caiado e Pires (2006) ao abordar a Região Metropolitana de Campinas, já de início, partem para a discussão mais geral dos processos que em maior ou menor medida a fomentaram. Nesse sentido, sua conformação, bem como seus processos internos de expansão urbana, não conseguem ser desvinculados da sua própria história de industrialização, ou melhor, da “[...] concentração quase absoluta das condições de produção industrial nas áreas metropolitanas no período de substituição de importações” (Caiado; Pires, 2006, p.2).

Na verdade, as raízes da RMC remontam a década de 70 e a progressiva interiorização da indústria paulista (Caiado e Pires, 2006). Isto posto, novos vetores de expansão são criados, ou ainda, incentivados, haja vista que não são quaisquer cidades que possuem os atributos necessários para acampar a nova indústria paulista (ou a velha, aquela recém saída de São Paulo).

Cidades com inerente vocação de pólo regional são as primeiras e mais óbvias escolhas. Campinas é nesse sentido privilegiada, já que possui inquestionável infraestrutura: algumas das principais rodovias do estado, quiçá do país, ademais foi importante nó ferroviário, é cruzada por gasodutos, possui aeroportos, etc.. Foi também pela presença de instituições de pesquisa e ensino que seu parque industrial *foi, é e talvez será* cada vez mais voltado para a área tecnológica.

É, portanto, inegável a relevância de Campinas para a região e seu papel centralizador de atividades, serviços, produção, etc.. É também inegável que a influência da sede não se atém aos seus próprios limites administrativos, ao contrário, em maior ou menor medida repercute sobre os municípios vizinhos, conduzindo “[...] à formação de um aglomerado de cidades cuja integração depende menos do tamanho populacional do que das demandas geradas a partir das especificidades da dinâmica regional” (Caiado; Pires, 2006, p.3).

Pós 80, a situação é completamente distinta. A reestruturação do sistema produtivo canalizado a largos passos por novos meios de comunicação e informação provoca um rearranjo dos papéis antes tão precisos entre centro (sede) e periferia. Face a estes processos e fenômenos o próprio padrão de urbanização brasileiro também se modifica/transforma através, por exemplo, da redução do ritmo de crescimento de algumas metrópoles, incremento do peso das cidades médias no cenário da rede urbana de localidades, etc..

O próprio processo de expansão urbana é por demais pautado pela dispersão tanto de atividades econômicas, quanto de oportunidades mais viáveis e acessíveis de moradia no território metropolitano.

A outra face dessa expansão foi o processo de dispersão urbana, novos empreendimentos imobiliários para além dos limites da sede, e consequentemente, o aumento da mobilidade pendular (casa-trabalho, trabalho-casa), configurando novos espaços intra-urbanos de vivência, como definido por Villaça (2004).

Da mesma forma, Ojima (2007) aponta para a complexificação da dinâmica intra-urbana e sugere que o par explicativo centro-periferia, que marca o desenvolvimento do capitalismo, restringe a análise da mobilidade a uma camada social específica e não consegue elucidar a consolidação de novas formas urbanas. O autor se apoia no referencial teórico-metodológico do “*urban sprawl*” norte-americano. Assim, a contribuição destes estudos está assentada na “[...] análise da dimensão espacial enquanto uma variável analítica cara ao entendimento da reestruturação urbana a partir das mudanças na esfera individual e coletivas.” (Ojima, 2007, p. 105). Marques e Torres (2000) também se atêm sobre a complexificação do conceito de periferia, uma vez que esta não é mais aquela mesma das décadas de 70 e 80, posto que é, atualmente, muito mais heterogênea socialmente (e espacialmente).

Cunha *et al.* (2006) ressaltam a importância da migração para entender o processo de consolidação da RMC. Destarte a maior contribuição dos fluxos inter e intraestaduais ao longo das últimas décadas para tal dinâmica, as trocas populacionais intrametropolitanas constituem-se como importante elemento para compreensão da estrutura da região metropolitana. Os dados analisados no referido estudo apontam que “[...] na medida em que a região vai se consolidando, o peso da migração intrametropolitana, ao longo das últimas décadas, incrementa-se nas cidades-dormitórios onde reside a população de baixa renda, como os do eixo Oeste, Hortolândia, Nova Odessa, e também em outros que abrigam os estratos socioeconômicos mais abastados, como Valinhos.” (Cunha *et al.*, 2006, p. 348). Por outro lado, Caiado e Pires (2006) confirmam, a partir da intensificação desta modalidade de deslocamento, a configuração de novos espaços de migração no interior da RMC.

As autoras analisam o processo de expansão urbana recente na RMC a partir de sete vetores de expansão que reservam particularidades quanto aos seus usos e funções — industriais, de baixa ou alta intensidade tecnológica; ou residenciais, com a ampliação da oferta de assentamentos habitacionais precários e/ou médios e altos. As autoras asseveram que a mancha urbana aumentou cerca de 30 % entre o final da década de 1980 e 2000, ao que chamam atenção para “[...] uma mancha urbana, praticamente contínua, ao longo da Via Anhanguera, de Vinhedo à Sumaré, e de Sumaré à Santa Bárbara d’Oeste, configurando uma extensa conurbação de sete municípios [...]” (Caiado; Pires, 2006, p. 280).

Assim, ao presente estudo interessa observar a dinâmica da migração intrametropolitana da região ora mencionada pós 90, ou melhor, a partir dos censos demográficos de 1991 e 2000. Dado a heterogeneidade dos processos

que operam no espaço no período em questão, como era a rede de migração intrametropolitana nos dois decênios? E, talvez o mais importante, o que as possíveis transformações podem indicar? Qual foi e qual é o papel da sede? E dos municípios de seu entorno?

Mapeando fluxos

Gerando o diagrama de fluxos migratórios intrametropolitanos

No presente estudo, entende-se por rede um agrupamento de atores, indivíduos ou localidades que se relacionam de forma conjunta por meio da existência de fluxos de população, informação, recursos materiais, etc.; explicitando interações entre estes ou entre pares destes. De qualquer uma das formas trata-se de dados relacionais que não dizem tão somente respeito aos atributos individuais (e, portanto, atomizados) dos atores em questão (Hanneman; Riddle, 2005).

A tão utilizada matriz migratória é um típico instrumento demográfico que permite conhecer as interações/relações (migratórias e, mesmo que indiretamente, possivelmente outras ainda — habitação, mercado de trabalho, expansão urbana/conurbação, etc.) entre determinadas localidades (no presente caso, municípios metropolitanos) por meio de dados estritamente quantitativos dos fluxos populacionais.

Outras informações são também daí derivadas; por exemplo: o total de imigrantes e emigrantes daquele município, o saldo migratório e também o seu índice de eficácia migratória. O que aqui tentaremos realizar é espacializar estes dados e informações e a partir desse ponto aprofundar as análises da dinâmica migratória intrametropolitana da RM de Campinas.

Foram utilizados para tanto os dados dos Censos Demográficos de 1991⁶ e 2000⁷, a fim de que fosse abarcado um período temporal mínimo que possibilitasse a comparação entre as redes migratórias intrametropolitanas.

Vale ressaltar que em 1995, três novos municípios haviam acabado de ser criados: a) o município de Engenheiro Coelho — desmembrado do município de Artur Nogueira em 1991⁸, b) o município de Hortolândia — desmembrado do município de Sumaré em 1991⁹ e c) o município de Holambra — desvinculado dos municípios de Artur Nogueira, Cosmópolis, Santo Antonio de Posse e Jaguariúna em 1991.¹⁰

6 Variável VAR0321 — Unidade da Federação e município ou país estrangeiro em que morava em 01/07/1986 e VAR3211 — Município ou País Estrangeiro de residência em 01/09/1986.

7 Variável V4250 — Código do município de residência no dia 31/07/1995.

8 Especificamente no dia 30 de Dezembro de 1991.

9 No dia 30 de Dezembro de 1991.



Figura 6.1 Rede migratória intrametropolitana. valores absolutos dos fluxos migratórios, região metropolitana de Campinas, 1991

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 1991. Elaboração própria.

Como nesse primeiro esforço o objetivo é simplesmente mapear os fluxos migratórios intrametropolitanos e, conseqüentemente, delinear a rede intrametropolitana de migração, a criação de novas localidades pouco influencia a comparação entre os distintos momentos. Situação esta que será repensada mais à frente quando a comparação entre índices, indicadores, proporções, etc. municipais se fizer necessária. As figuras 6.1 e 6.2 são o produto final deste exercício.

Ao representar todos os fluxos populacionais da RMC, é interessante notar a quantidade de interações/relações entre as localidades em ambos os censos.

É bem verdade que a imensa maioria desses fluxos são pouco expressivos em termos absolutos (grande parte não representa mais do que 50 indivíduos¹¹), ainda assim, os diagramas apontam para uma grande efervescência

10 No mesmo dia das cidades anteriores.

11 Já com a expansão da amostra. O valor "N" é, portanto, muito menor do que este.

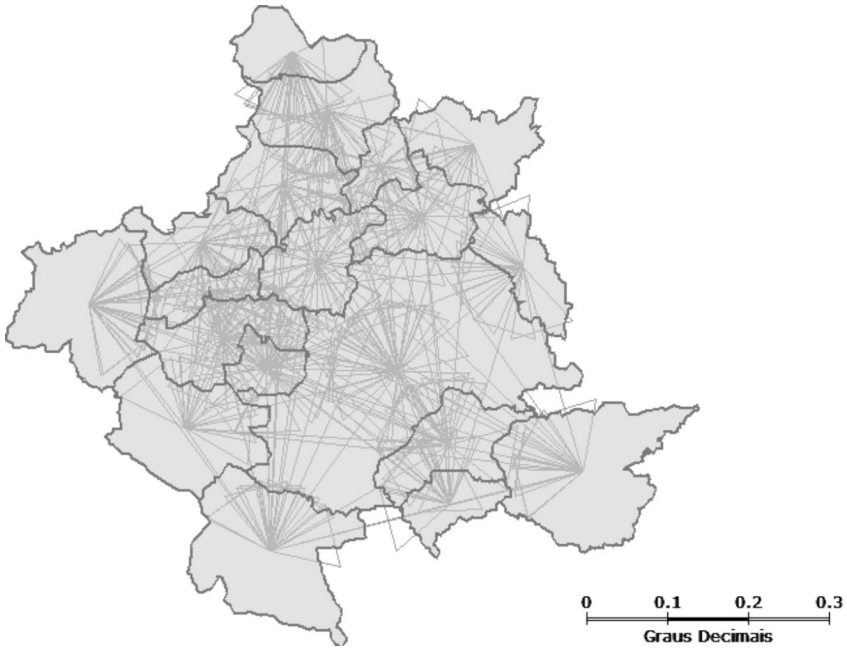


Figura 6.2 Rede migratória intrametropolitana. Valores absolutos dos fluxos migratórios, região metropolitana de Campinas, 2000

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2000. Elaboração própria.

dos movimentos intrametropolitanos. Os dados não são de forma alguma conclusivos, mas tal efervescência de certa forma corrobora as transformações vivenciadas no padrão migratório nacional, ou seja, migrações mais locais e que se originam e se destinam *no e para* o urbano, como apontado nos trabalhos de Baeninger (1994; 2000) e Baeninger e Cunha (1996).

Ademais, a primeira impressão (visual) é a de que há uma maior quantidade de fluxos em 2000 e de fato há¹². Todavia, não podemos nos esquecer que há nesse censo três novos municípios e que estes certamente impactaram a rede com seus novos fluxos.

No entanto, o simples fato de representar graficamente os fluxos migratórios intrametropolitanos não é em si suficiente para uma análise mais apurada e cuidadosa sobre estes, nem sobre a rede migratória intrametropolitana

12 Existia, em 1991, 240 trocas populacionais entre os municípios da região. Já em 2000, se levados em consideração os seus então 19 municípios (ou seja, computando os recém criados municípios de Engenheiro Coelho, Holambra e Hortolândia) há um total de 342 fluxos.

(ou seja, o total de fluxos captado e representado e aqui vistos como um único elemento).¹³

Dessa forma, precisamos avançar nas análises para além da pura representação do diagrama.¹⁴ Uma das formas de dar esse passo adiante é hierarquizar estes fluxos. Restringir a totalidade dos fluxos para somente aqueles mais importantes (volumosos) de cada um dos municípios pode indicar, de forma incisiva, as principais trocas populacionais da rede migratória. Por sua vez, estas explicitam quais são os pares de localidades que mantém maior relação entre si e, assim, indicar quais áreas são mais ou menos dinâmicas.

Gerando a rede tronco de fluxos migratórios intrametropolitanos

Se até então nos debruçávamos sobre a totalidade dos fluxos populacionais da RMC; nesta seção apenas alguns, mais especificamente, o mais importante fluxo de cada um dos municípios será analisado.

A representação dos maiores fluxos em valores absolutos de cada um dos municípios possibilita, portanto, uma primeira idéia, mesmo que aproximada,¹⁵ das possíveis áreas de atração e repulsão populacional internas da RMC.

Cabe ressaltar que a comparação entre as redes intrametropolitanas de migração em 1991 e 2000 se faz artifício necessário, visto que o principal objetivo nesse momento é compreender se há substanciais alterações/transformações nos fluxos populacionais entre os municípios da região. Tal preocupação se deve ao fato de que estas alterações/transformações nos fluxos podem indicar processos de transformação macro estruturais (sociais, econômicas, demográficas, urbanas, etc.) nestas e entre estas localidades.

Dessa forma, os municípios de Holambra, Hortolândia e Engenheiro Coelho foram reincorporados as suas respectivas ex-sedes municipais.¹⁶ Este

13 Aqui entendida como entidade distinta dos fluxos particularizados, logo, que apresenta características e propriedades também distintas em relação a um único fluxo populacional visto isoladamente.

14 Que também apresenta o seu valor, já que minimamente representa graficamente os dados da matriz migratória.

15 Outros índices, indicadores, taxas e proporções podem cumprir de uma forma muito mais eficaz esse papel. Vide: índice de eficácia migratória, saldo migratório, porcentagem de imigrantes e de emigrantes em relação ao total da população, etc.. Estes instrumentos serão abordados em seções mais à frente.

16 Assim, Hortolândia foi reincorporada ao município de Sumaré e Engenheiro Coelho, ao município de Artur Nogueira. Já o município de Holambra foi desmembrado de 4 outros municípios (Artur Nogueira, Cosmópolis, Santo Antonio de Posse e Jaguariúna). O município de Jaguariúna foi aquele que teve sua base territorial mais afetada a partir do desmembramento de Holambra. Por este motivo, Holambra foi aqui reincorporada a Jaguariúna. Já os fluxos populacionais de Holambra foram divididos entre suas ex-sedes seguindo a proporção destinada a cada uma delas pelo Censo 2000.

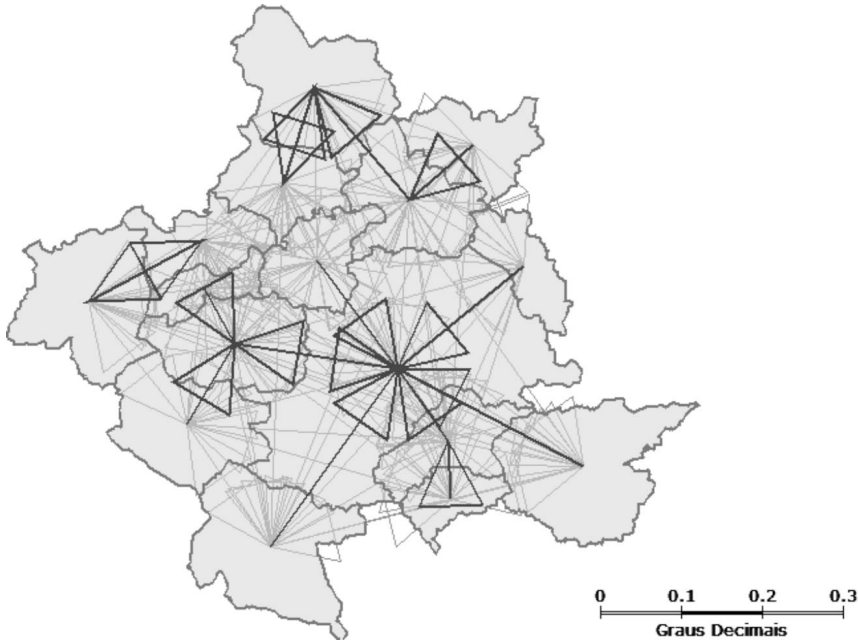


Figura 6.3 Principais fluxos populacionais da rede migratória intrametropolitana. Valores absolutos dos fluxos migratórios, região metropolitana de Campinas, 1991

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2000. Elaboração própria.

procedimento possibilita uma comparação, ainda que visual, entre as duas redes nos seus distintos momentos (figuras 6.3 e 6.4).

Praticamente nada se altera entre 1991 e 2000. Exceção feita ao município de Santo Antonio de Posse. Enquanto que em 1991 o principal fluxo deste se dirigia ao município de Jaguariúna (num total de 256 emigrantes), em 2000, seu principal fluxo tinha como destino o município sede da região — Campinas, num total de 162 indivíduos, ou seja, 34,2% do seu total de emigrantes. Todos os outros principais fluxos populacionais por município são rigorosamente os mesmos dos de 1991.

O que fica de fato evidente através de ambos os diagramas é o papel centralizador dos fluxos migratórios intrametropolitanos desempenhado pelo município sede da região. Em 1991, Campinas é alvo de 6 dos principais fluxos populacionais de outros municípios (Sumaré, Indaiatuba, Valinhos, Itatiba, Pedreira e Paulínia — totalizando 3.475 imigrantes). Já em 2000, apenas um novo fluxo é incorporado a estes outros, aquele proveniente de Santo Antonio de Posse (162 indivíduos). No entanto, mesmo pouco tendo sido alterado na quantidade de fluxos a que aí se destinam, o

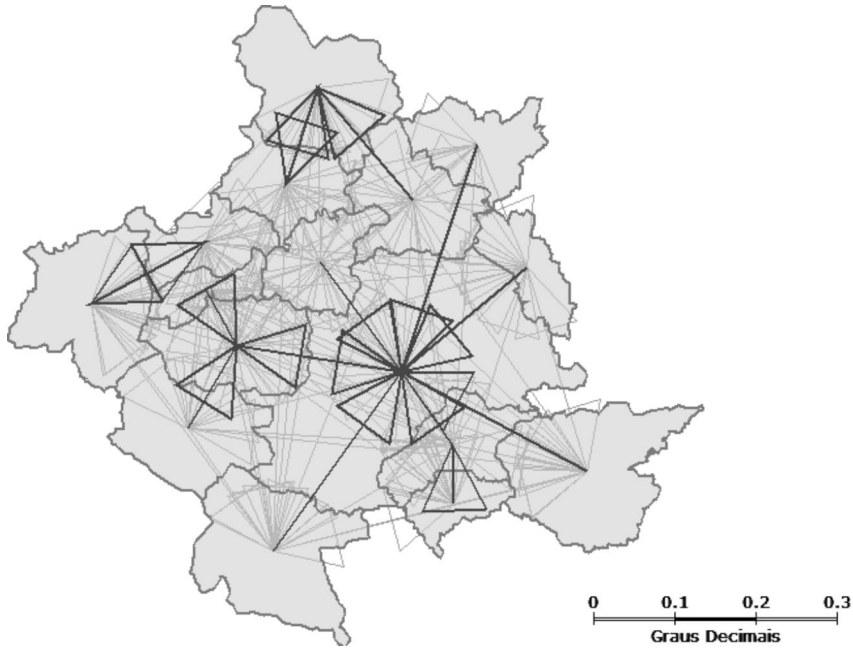


Figura 6.4 Principais fluxos populacionais da rede migratória intrametropolitana. Valores absolutos dos fluxos migratórios, região metropolitana de Campinas, 2000

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2000. Municípios de Holambra, Hortolândia e Engenheiro Coelho reincorporados as suas respectivas ex-sedes. Elaboração própria.

valor absoluto de imigrantes sofre um aumento significativo passando para 6.523¹⁷ indivíduos.

Sumaré, através dos diagramas, assim como Campinas (todavia, numa escala menor) também apresenta esta característica centralizadora de fluxos, pelo menos tendo em vista os municípios do seu entorno imediato. São três os principais fluxos que se mantém ao longo do tempo, aqueles originários de: a) Campinas, b) Nova Odessa e c) Monte Mor. Em 1991, estes três fluxos totalizam 18.287 imigrantes com destino a Sumaré. Já em 2000, os mesmos três fluxos eram responsáveis por 17.869 imigrantes.¹⁸

17 Este valor se refere aos municípios reagrupados. Se os mesmos estivessem desagrupados o valor total de imigrantes para Campinas não ultrapassaria 5.892 indivíduos. Isto, pois, em 2000, o principal fluxo de Sumaré se destina a Hortolândia (2.565 indivíduos) e não a Campinas (2.000 imigrantes). Contudo, quando Sumaré e Hortolândia são agregados o principal fluxo dessa “nova” localidade se destina a Campinas (3.285 indivíduos). O mesmo acontece com outros municípios: Monte Mor e Jaguariúna.

18 Idem ao comentário anterior. Tratam-se de valores obtidos através do reagrupamento dos municípios as suas ex-sedes.

É interessante atentar para alguns pares de municípios que, ao longo do período intercensitário em questão, não mantiveram relação seja com Campinas, seja com Sumaré (dois principais pólos centralizadores de fluxos migratórios da região): a) Americana-Santa Bárbara D'Oeste e b) Artur Nogueira-Cosmópolis. Tal fato pode indicar processos que correlacionem de forma mais estreita estes pares, por exemplo, processos de expansão ou conurbação urbana. Todavia, trata-se apenas de uma suposição, uma vez que os dados não são de forma alguma conclusivos a este respeito, ainda assim tal suposição encontra algum respaldo na literatura sobre a região, como no estudo de Caiado e Pires (2006), onde:

Nesse contexto, pode-se afirmar que as características do crescimento populacional nas antigas metrópoles nacionais são evidenciadas na Região Metropolitana de Campinas [onde há] aumento da participação dos municípios de menor porte no crescimento da população regional (são os casos de Artur Nogueira — que passou de uma população de 10 mil habitantes em 1970 para 33 mil, em 2000 e de Santa Bárbara D'Oeste — de 31 mil habitantes, em 1970, para 170 mil, respectivamente, respondendo por 7% da população metropolitana) (Caiado; Pires, 2006, p.17)

Da mesma forma, há ainda fluxos isolados que mesmo não sendo correspondidos por um dos integrantes do par não deixam de dar indícios para interações (pelo menos populacionais) mais locais. São exemplos os de: Vinhedo — Valinhos e Jaguariúna — Artur Nogueira.¹⁹

Já a figura 6.5 representa os fluxos migratórios intrametropolitanos, segundo o Censo 2000, sem, contudo, agregar os três municípios criados a partir do Censo 1991. Neste caso, nuances na rede são mais facilmente notadas. Ademais, é notável a influência de determinados fluxos na composição da figura 6.4 (descrito anteriormente).

Campinas continua a ser o principal destino da região, tendo em vista os principais fluxos dos outros municípios. Assim, recebe imigrantes de: Hortolândia, Monte Mor, Indaiatuba, Valinhos, Itatiba, Pedreira, Santo Antonio de Posse, Jaguariúna e Paulínia (num total de 9 principais fluxos).

De forma distinta ao apresentado na figura 6.4, o município de Artur Nogueira parece desempenhar um papel centralizador de fluxos, já que delinea uma pequena área de influência, convergindo para si os principais fluxos de Engenheiro Coelho, Cosmópolis e Holambra. Nesse sentido, Artur Nogueira pode estar se tornando para estes municípios do entorno uma área de oportunidades (sejam elas quais forem, área de expansão de

19 Intensamente influenciado pelo fluxo estabelecido entre Holambra e Artur Nogueira (613 indivíduos).

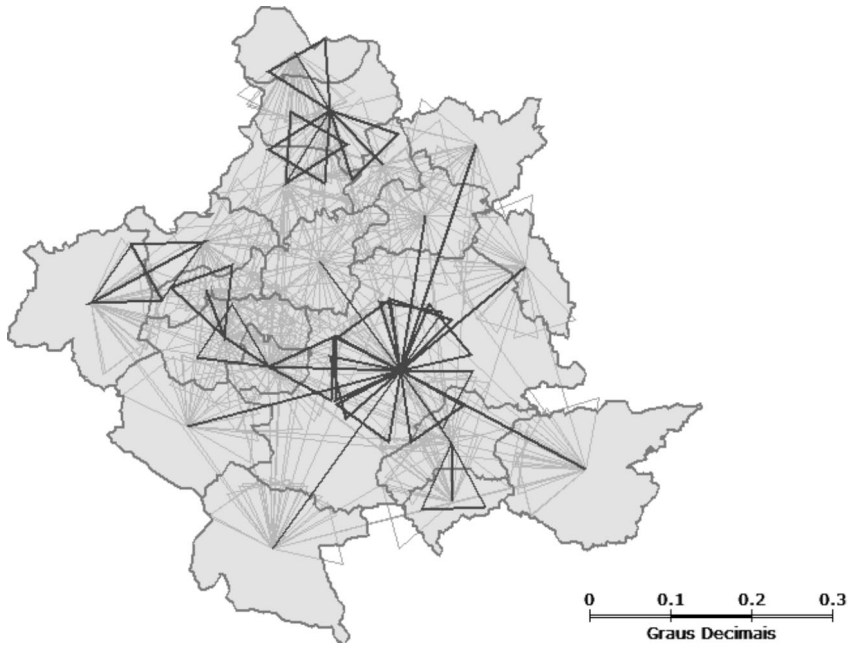


Figura 6.5 Principais fluxos populacionais da rede migratória intrametropolitana. Valores absolutos dos fluxos migratórios, região metropolitana de Campinas, 2000

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2000. Municípios de Holambra, Hortolândia e Engenheiro Coelho separados das suas respectivas ex-sedes. Divisão territorial tal qual se encontrava durante o Censo Demográfico de 2000. Elaboração própria.

oportunidades de emprego — mercado de trabalho, ou ainda, de habitações — por meio diferenças nos processos de valorização fundiária dos municípios envolvidos). Os três fluxos totalizam apenas 200 indivíduos, ainda assim, atestam para maiores interações entre os municípios no período em questão.

Mais diverso parece ser a região de Sumaré e seu entorno. A partir da figura 6.5, grande parte do pólo de Sumaré (figura 6.4) se deve a influência direta de Hortolândia, afinal é este município que recebe o principal fluxo populacional de Campinas, além de receber o principal fluxo do próprio município de Sumaré. Ou seja, é, na verdade, Hortolândia quem de fato dinamiza aquela região.

Em suma, há, portanto, distintas realidades dentro da RMC que se alteram significativamente ao longo de um curto período de tempo, atestando o caráter cambiante e mutável de uma migração cada vez mais urbana-urbana. É inegável o peso do município sede da região. Porém outras áreas apresentam dinâmicas próprias, indicando maiores interações entre seus municípios e processos (mais gerais) articulados entre os mesmos. Esta pode ser uma

interessante perspectiva principalmente tendo em vista a investigação destes mesmos processos que, como pano de fundo, estão por trás da efervescente dinâmica intrametropolitana da região.

Diferenciais intra

Mesmo que de forma geral e aproximada o mapeamento dos fluxos migratórios estabelecidos entre os municípios da RMC dão os primeiros indícios de possíveis diferenças internas entre os processos que as condicionam. O intuito aqui é melhor compreender estas distintas realidades intrametropolitanas.

Proporção de Imigrantes (I%) e Emigrantes (E%)

Uma aproximação é por meio dos “pesos” (relevância) das suas trocas populacionais.

Assim, a pergunta central aqui é: qual a importância de cada um dos fluxos tendo em vista o todo (a rede)? A partir desta primeira questão, uma outra pode ser daí derivada: quais são os municípios que mais fornecem emigrantes e recebem imigrantes na região?

Dessa forma, a proporção de imigrantes e emigrantes segundo municípios em relação ao total de migrantes da rede (ou seja, do total de migrantes intrametropolitanos da região) pode dar mostras da importância de cada um dos fluxos populacionais, bem como dos diferenciais entre os municípios (figuras 6.6 e 6.7).

As figuras 6.6 e 6.7 possibilitam dois tipos de análises sobre aspectos distintos. A primeira é sobre “quem” fornece ou recebe migrantes. A segunda análise possível é sobre quais fluxos realmente “importam”/impactam a rede. Desse modo, ambos os gráficos merecem ser analisados de forma conjunta, uma vez que os municípios de maior emigração muitas vezes fornecem contingentes para aqueles de maior imigração, definindo alguns pares onde as trocas populacionais são mais intensas.

Por exemplo, em 1991, Sumaré foi responsável por receber praticamente 40% de todos os imigrantes da RMC. Já em 2000 sua importância relativa no cenário das imigrações intrametropolitanas diminuiu, mas ainda assim continua desempenhando papel central. É bem verdade que em ambos os censos o grande responsável por este fato foram os fluxos populacionais provenientes de Campinas (figuras 6.3 e 6.4). Não é a toa, portanto, que na figura 6.7 o município de maior emigração, em 1991 e 2000, é justamente o de Campinas. Vale lembrar que os dados de 2000 encontram-se agregados. Nesse sentido, os fluxos de Campinas se destinam, na verdade, ao município de Hortolândia (figura 6.5).

Outro interessante par é aquele formado pelos municípios de Americana e Santa Bárbara D’Oeste. Em 1991, Santa Bárbara foi responsável por receber aproximadamente 17% dos imigrantes intrametropolitanos, muitos dos

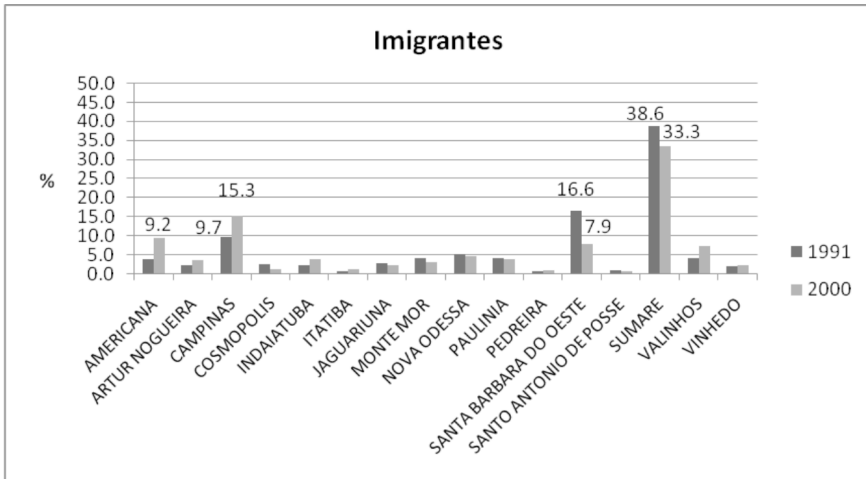


Figura 6.6 Proporção de imigrantes segundo municípios em relação ao total de migrantes da região. migrantes intrametropolitanos, região metropolitana de Campinas, 1991-2000

(*) Os municípios de Holambra, Hortolândia e Engenheiro Coelho estão reincorporados as suas respectivas ex-sedes municipais.

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2000. Elaboração própria.

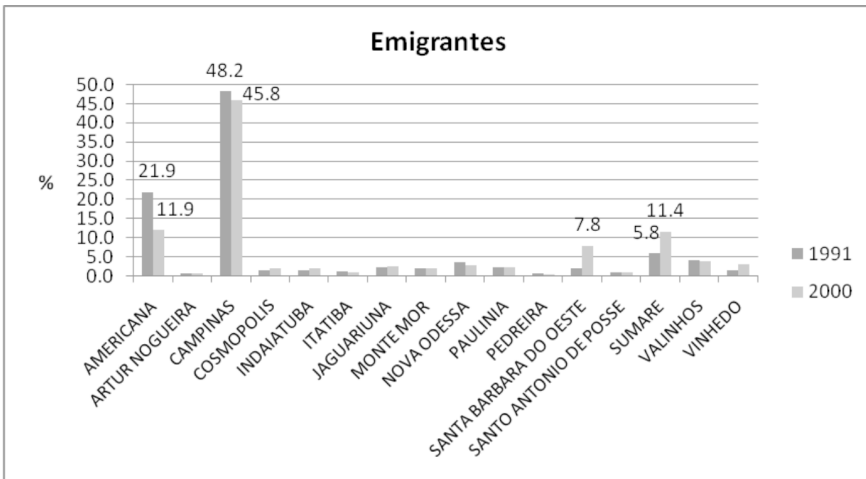


Figura 6.7 Proporção de imigrantes segundo municípios em relação ao total de migrantes da região. migrantes intrametropolitanos, região metropolitana de Campinas, 1991-2000

(*) Os municípios de Holambra, Hortolândia e Engenheiro Coelho estão reincorporados as suas respectivas ex-sedes municipais.

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2000. Elaboração própria.

quais provenientes de Americana. Já em 2000 há uma significativa queda nesta participação, todavia, seu percentual ainda se mantém relativamente alto (aproximadamente 8%). Mas no “ranking” daqueles que mais recebem população em 2000, o município que passa a ocupar a terceira posição é mesmo o de Americana que vê mais do que dobrar sua participação na rede de imigração intrametropolitana (passando de 3,9% em 1991 para 9,2% em 2000).

Ao passo que há um incremento da participação na rede imigratória por parte de Americana e um decréscimo por parte de Santa Bárbara, quando são analisados os dados sobre emigração, a situação do par é inversa, ou seja, há no período intercensitário um decréscimo da participação de Americana em contraposição a um incremento da participação de Santa Bárbara.

As posições ocupadas ao longo do período na realidade pouco se alteram,²⁰ indicando quais são de fato aqueles municípios que irradiam população e quais aqueles que convergem para si fluxos populacionais. Ademais, indicam a relevância de seus fluxos migratórios tendo em vista o todo, ou seja, a rede. Sabemos de antemão (uma prévia é dada através das figuras 6.3 e 6.4) que estas posições são condicionadas por trocas populacionais intensas entre alguns pares específicos de municípios (Campinas — Sumaré e Americana — Santa Bárbara). Ainda assim, os gráficos nos dão os primeiros indícios de que determinados municípios que anteriormente poderiam ser entendidos estritamente como receptores de população, passam, em 2000, a também fornecer emigrantes. Se em 1991 os papéis eram muito bem definidos e acenadamente marcados, em 2000, nos parece que a situação se torna um pouco mais heterogênea (afora o município de Campinas).

Há, portanto, maior efervescência de movimentos ainda mais localizados espacialmente, por certo, motivados por crescente processo de expansão urbana de áreas contíguas, recalçando os movimentos de acordo com pares específicos de municípios.

Saldo Migratório (SM)

A fim de melhor compreender a dinâmica migratória interna da região, mas sem perdera visão do todo, nesse momento, para o cálculo do saldo migratório são tomados tanto os migrantes intrametropolitanos como o conjunto de migrantes (intrametropolitanos e externos) da RMC cujo município de residência anterior difere do atual. Tal artifício pode dar mostras da importância das distintas modalidades migratórias e de onde seus fluxos populacionais são provenientes.

Os dados exprimem de forma clara a relevância tanto da migração oriunda de municípios externos à região (mesmo que indiretamente), como

20 Imigrantes 1991: Sumaré, Santa Bárbara D'Oeste e Campinas. Imigrantes 2000: Sumaré, Campinas e Americana. Emigrantes 1991: Campinas, Americana e Sumaré. Emigrantes 2000: Campinas, Americana e Sumaré.

Quadro 6.1 Saldo migratório segundo modalidades migratórias. Região metropolitana de Campinas, 1991-2000

Localidade	Saldo Migratório			
	Conjunto dos Migrantes		Intrametropolitanos	
	1991	2000	1991	2000
Americana	63	1.149	-9.362	-1.616
Artur Nogueira	795	1.123	857	1.841
Campinas	2.802	3.169	-19.986	-18.486
Cosmópolis	696	545	607	-431
Engenheiro Coelho	*	224	*	-27
Holambra	*	60	*	-268
Hortolândia	*	5.558	*	10.140
Indaiatuba	2.671	3.341	395	1.085
Itatiba	889	1.307	-368	56
Jaguariúna	546	319	226	210
Monte Mor	648	781	1.167	633
Nova Odessa	591	401	868	1.118
Paulínia	924	948	877	894
Pedreira	204	516	-90	279
Santa Bárbara d'Oeste	4.415	956	7.573	61
Santo Antônio de Posse	76	327	-37	-53
Sumaré	8.703	3.797	17.032	3.131
Valinhos	801	895	-33	1.990
Vinhedo	579	1.017	274	-557

(*) Não há dados para o período em questão, uma vez que os municípios inexistiam.

Fonte: SEADE e IBGE. Elaboração própria.

também movimentos migratórios mais circunscritos aos seus limites, no caso, movimentos migratórios intrametropolitanos.

Tomemos como exemplo o município de Hortolândia. O saldo migratório (positivo) deste é de aproximadamente 10.000 migrantes intrametropolitanos; todavia, para o mesmo censo (2000) o mesmo município teve um saldo migratório, agora considerando o total de migrantes (intra mais externos à região), de aproximadamente 5.000 migrantes. Há, portanto, em Hortolândia dois processos concomitantes. O peso da migração intrametropolitana neste caso é inequívoco, mas há também um intenso processo de emigração a partir desta municipalidade para forma da RMC (talvez composta por migrantes que retornam aos seus estados e municípios de origem).

Ainda tomando em conta o censo 2000, os fluxos intrametropolitanos são também notáveis para Valinhos. Enquanto Valinhos recebe cerca de 2.000 migrantes intrametropolitanos, ele também “perde” cerca de metade deste valor para municípios externos à RMC.

Situação diametralmente oposta a de Indaiatuba (mesmo considerando que se trata de fluxos com intensidades distintas). Enquanto, para ambos os censos (havendo, no entanto, um considerável incremento em 2000), a migração intrametropolitana pouco impacta o saldo migratório de Indaiatuba, o

saldo quando considerados o total de migrantes é muito mais relevante, haja vista que 2/3 dos imigrantes deste município provem de fora da RMC.

Algo semelhante ocorre com o município de Vinhedo. Este, em 2000, perde população para outros municípios da RMC, mas possui saldo migratório positivo quando migrantes externos da RMC são computados.

Outro exemplo com características semelhantes aos dois últimos municípios comentados é o de Americana. Os estoques de Americana são compostos por fluxos provenientes de fora da RMC.

Por fim, o exemplo máximo de município que recebe grandes contingentes de migrantes oriundos de fora da RMC e que libera/fornece grandes volumes de migrantes intrametropolitanos é o município sede da região, Campinas. Os dados não são conclusivos, mas talvez Campinas seja o primeiro ponto de chegada, outros condicionantes com o passar do tempo (aquisição de moradia em localidades onde o valor da mesma é mais acessível, por exemplo) forçaria migrantes a deixarem a sede e se dirigirem para os municípios do entorno, principalmente Hortolândia. Campinas, nesse sentido, é uma (e talvez a primeira) etapa do processo migratório.

Portanto, os dados permitem mesmo que de uma forma aproximada definir quais são as “portas de entrada” e de “saída” da RMC. Permitem ainda aquilatar a importância de movimentos internos e externos à região, bem como os mesmos mantêm estreita relação com alterações pelas quais os municípios passaram ao longo do período.

Índice de Eficácia Migratória (IEM)

O índice de eficácia migratória (Equação 1) aqui utilizado se refere apenas aos migrantes intrametropolitanos (imigrantes e emigrantes internos da região). Dessa forma, migrantes externos à região não entram no cômputo,²¹ uma vez que o objetivo é definir as dinâmicas de atração, repulsão ou rotatividade populacional internas da RMC (figuras 6.8, 6.9 e 6.10).

Equação 1 - Índice de Eficácia Migratória (IEM)

$$IEM = \frac{I - E}{I + E} \text{ }^{22}$$

21 Possivelmente com a incorporação de migrantes externos à região o índice de eficácia migratória dos municípios seria distinto daquele aqui apresentado. A diferença entre um e outro índice poderia indicar, inclusive, a relevância do município em escalas que extrapolam a da Região Metropolitana de Campinas, ou seja, municípios que essencialmente atraem ou repelem população para além desta e que são, portanto, localidades chaves dentro do contexto estadual, nacional ou, quiçá, internacional.

22 Onde: I - Total de Imigrantes (Intrametropolitanos) daquele município; E - Total de Emigrantes (Intrametropolitanos) daquele município.

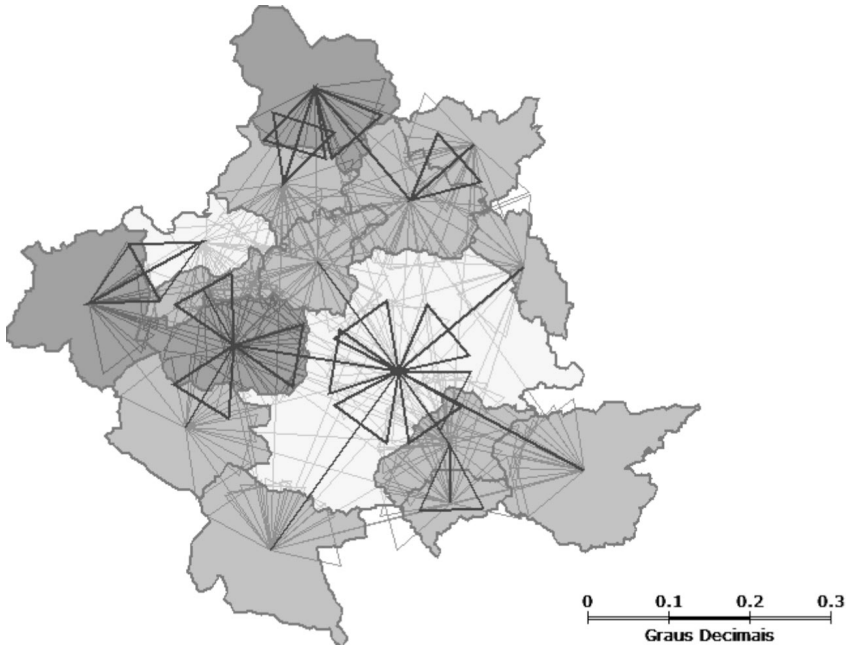


Figura 6.8 Índice de Eficácia Migratória (IEM). Migrantes intrametropolitanos, região metropolitana de Campinas, 1991

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 1991. Elaboração própria.

Há mais claramente definido em 1991 quais são os municípios de atração, repulsão e rotatividade migratória.

São considerados municípios de atração:²³ Artur Nogueira, Santa Bárbara D'Oeste e Sumaré. Juntos eles receberam cerca de 29.917 imigrantes (Artur Nogueira: 1.213 indivíduos, Santa Bárbara D'Oeste: 8.641 e Sumaré: 20.063). Mesmo os três pertencendo ao mesmo grupo é evidente que o então município de Sumaré possui uma relevância regional muito maior do que os outros dois, haja vista que seu valor absoluto de imigrantes em muito supera os de Artur Nogueira e Santa Bárbara D'Oeste (ainda que os valores de Santa Bárbara não sejam de modo algum inexpressivos).

Já os de repulsão²⁴ são apenas dois: Campinas e Americana.²⁵ Ambos foram responsáveis por 36.396 emigrantes.

23 Aqueles cujo o índice é compreendido entre +0.33 até +1,00.

24 IEM entre -1,00 e -0.33.

25 25.032 indivíduos emigraram de Campinas segundo o censo 1991, enquanto, que os emigrantes de Americana correspondiam a 11.364 indivíduos.

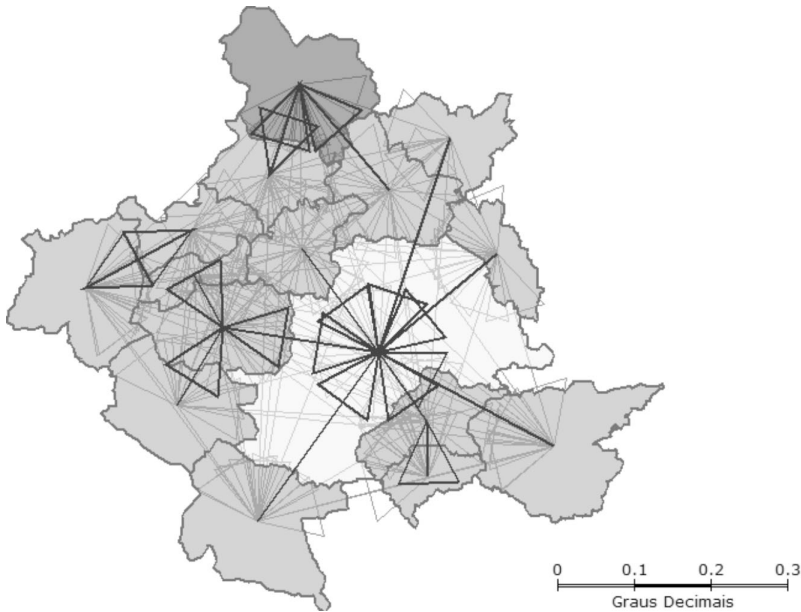


Figura 6.9 Índice de Eficácia Migratória (IEM). Migrantes Intrametropolitanos, região metropolitana de Campinas, 2000

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2000. Municípios de Holambra, Hortolândia e Engenheiro Coelho reincorporados as suas respectivas ex-sedes. Elaboração própria.

Há, em 1991, fluxos populacionais mais intensos entre alguns pares de municípios, indicando interações (e processos de expansão urbana e geração de emprego) mais locais, por exemplo, Campinas → Sumaré (16.931 emigrantes), ou ainda, Americana → Santa Bárbara D'Oeste (7.893 emigrantes). É evidente que estes fluxos pontuais impactam o índice de eficácia migratória tanto dos municípios receptores quanto “expulsores” de população, fato que repercute na representação dos diagramas. Tal fato também leva a crer que, ao menos em 1991, não há necessariamente maior interação entre os municípios (a rede migratória em si não é mais densa, ou seja, os municípios não estabelecem trocas populacionais com um número maior de outros municípios), há sim interações mais intensas entre alguns poucos municípios que impactam tanto os que repelem população (Campinas e Americana), quanto aqueles que a recebem (Sumaré, Santa Bárbara D'Oeste e Artur Nogueira).

A situação em 2000 é, contudo, muito distinta. Enquanto em 1991 os municípios rotativos²⁶ IEM+0.33. correspondiam a 11, em 2000 são 14 municípios,

26 -0.33.

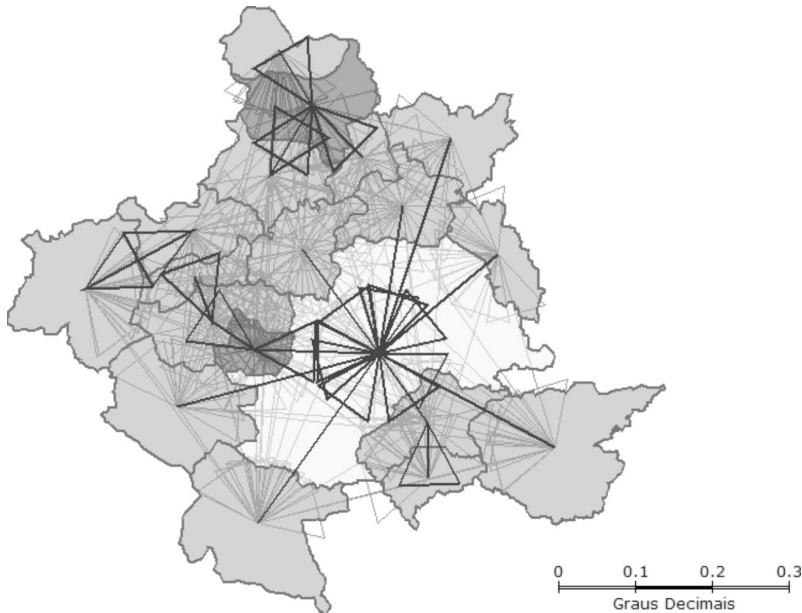


Figura 6.10 Índice de Eficácia Migratória (IEM). Migrantes intrametropolitanos, região metropolitana de Campinas, 2000

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2000. Municípios de Holambra, Hortolândia e Engenheiro Coelho separados das suas respectivas ex-sedes. Divisão territorial tal qual se encontrava durante o Censo Demográfico de 2000. Elaboração própria.

ou seja, são incorporados a este grupo os municípios de Americana e Sumaré então “expulsores” de população. Na verdade, se os 19 municípios da RMC fossem analisados (figura 6.10) dois outros municípios comporiam o grupo dos rotativos: Sumaré e Engenheiro Coelho. Por sua vez, Hortolândia, muito influenciada pelos fluxos populacionais originários de Campinas e Sumaré, mais retém do que expulsa população.

Ainda há (assim como em 1991) certo “localismo” nas trocas populacionais [ver eixos/vetores: a) Campinas – Hortolândia – Sumaré – Nova Odessa, b) Vinhedo – Valinhos – Campinas ou c) as trocas que têm como centro o município de Artur Nogueira], mas há também outras novas trocas (não tão locais assim) que inexistiam em 1991,²⁷ diversificando a rede migratória no período em questão. Nesse sentido, a rede em 2000 dá mostras de uma maior densidade, logo, maior conexão/interação entre o conjunto dos atores. O incremento da densidade nos leva a supor que a dinâmica do mercado de terras e do mercado de trabalho se alastrou pelo território, ou seja, mesmo que Campinas continue executando papel central na região, outros municípios (mesmo que em intensidades diferentes) passam também a oferecer maiores e talvez melhores oportunidades de moradia e/ou emprego.

É interessante também atentar ao fato de que em ambos os períodos Campinas continua sendo o alvo dos principais fluxos migratórios de diversos municípios, contudo, contrariamente ao que poderíamos supor de acordo com as figuras 6.3, 6.4 e 6.5 ela não consegue reter população, configurando-se como principal pólo irradiador de fluxos populacionais da região.

Conclusões

O presente artigo tem sua origem em uma preocupação até certo ponto bem singela, a de aprofundar a discussão sobre a dinâmica migratória intrametropolitana da RM de Campinas, utilizando-se para tanto de um instrumento específico, para ser mais preciso, através do ferramental presente nos Sistemas de Informação Geográfica. São ainda poucos os estudos migratórios que se apropriam do potencial deste instrumental. Sua escolha e utilização possibilitaram mapear a rede intrametropolitana de migração em distintos momentos, logo, sua comparação e avanços em pontos que antes passavam despercebidos.

O pressuposto aqui adotado é o de que as trocas populacionais internas à região apontam para áreas de maior ou menor dinamismo econômico. Mesmo que os dados aqui utilizados não permitam afirmarmos em absoluto quais são os elementos que motivam a migração intrametropolitana, nos atemos, ao menos no primeiro momento, a dois dos principais condicionantes recorrentemente mencionados pela literatura (CUNHA, 1994), sejam: a) o mercado habitacional/terras e b) de trabalho.

Tendo em vista ambos os condicionantes e suas possíveis relações com o processo migratório intrametropolitano, merece ser ressaltado que os fluxos populacionais em 1991 se restringiam ao município sede (Campinas) e aos do seu entorno imediato (Sumaré). Ainda nesse período, as trocas populacionais do par Americana – Santa Bárbara D'Oeste também “saltam aos olhos”. Porém, os dados demonstram – de modo espacial e visual – que são poucas e, portanto, mais restritas as áreas onde os movimentos populacionais ocorrem. Sua abrangência, nesse sentido, é muito mais limitada comparativamente a de 2000. Fato este que leva a crer que as oportunidades tanto de moradia, quanto de emprego encontravam-se, da mesma forma, concentradas em alguns poucos municípios.

Como já dito, em 2000 parece haver maior diversidade de movimentos. Ainda que antigas origens e destinos continuem apresentando expressiva

27 Enquanto que em 1991 a rede migratória apresentava 138 relações concretas, a rede em 2000 apresentava 145 relações existentes, ou seja, há nesse caso saldo positivo de 7 novas relações. Tal incremento total não quer dizer, contudo, que apenas 7 novas interações foram criadas, na verdade, o número total de novas interações é muito maior. O que de fato ocorre é que ao mesmo tempo que novas trocas populacionais são estabelecidas outras tantas simplesmente deixam de existir entre os municípios da RMC. Assim, há, para o período em questão, a criação de 37 novas trocas populacionais que inexistiam em 1991, bem como a ruptura de 30 outras.

participação na rede intrametropolitana de migração (Sumaré e Hortolândia, por exemplo), outros municípios, ou seja, novos municípios de origem e de destino de fluxos populacionais se fazem notar mais claramente. O que poderíamos aqui denominar de vetor norte, composto pelos municípios de Paulínia, Cosmópolis, Artur Nogueira e Engenheiro Coelho é um bom exemplo destas novas áreas de expansão de oportunidades onde as localidades mantêm estreita vinculação entre si.

Nesse sentido, a rede em 2000 dá mostras de uma maior densidade, já que há um maior número de trocas e interações populacionais entre as localidades. Trata-se ainda de suposições e que para serem de fato corroboradas necessitam de maior aprofundamento/detalhamento bem como de novos e outros dados, contudo, o incremento da densidade nos leva a supor que processos sociais e econômicos mais gerais e contextuais/estruturais associados essencialmente a dinâmicas específicas do mercado de terras e do de trabalho se dispersaram pelo território metropolitano, ou seja, novas fronteiras estão sendo criadas.

Parece que os dados apresentados esclarecem ao menos parte das inquietações presentes no estudo de Lima e Braga (2010), uma vez que de fato a rotatividade migratória parece ter se tornado “a regra”, ao menos para estes municípios metropolitanos. Contudo, a rotatividade migratória não é necessariamente “um mal sinal”, ou seja, ela não deveria ser encarada como a incapacidade de um município reter sua população. Na verdade, partimos aqui de um outro ponto de vista. O valor negativo do índice de eficácia migratória do município sede da região pode estar correlacionado com o também incremento e disseminação no território metropolitano de oportunidades (de moradia e de trabalho, essencialmente) que antes se encontravam concentradas em algumas poucas localidades. Essa pulverização de oportunidades — uma das possíveis faces do incremento da rotatividade migratória dos demais municípios da RMC — condiciona de certa forma o estabelecimento de fluxos populacionais entre os municípios, diversificando-os e, conseqüentemente, densificando a rede migratória intrametropolitana por meio do aumento das interações entre os municípios. Talvez tal processo de circulação no território realmente não encontre terreno tão fecundo quanto o metropolitano.

Referências bibliográficas

- Baeninger, R. (1994), “Homogeneização de tendências populacionais em São Paulo: o papel dos pólos regionais no processo de urbanização e de redistribuição espacial da população”, *Encontro Nacional de Estudos Populacionais*, 9, 1994, Caxambu, MG. *Anais...* ABEP.
- _____; Cunha, J. M. P. (1996), “Migração, dinâmica regional e projeções populacionais” *São Paulo em Perspectiva*, São Paulo, Fundação SEADE, v. 10, n. 2, p. 102-109.

- _____ (2000), "Migrações internas no Brasil: municípios metropolitanos e não-metropolitanos", *Encontro Nacional Sobre Migração*, 2, 2000, Belo Horizonte, MG. *Anais...* ABEP, 2000
- Caiado, M. C. S.; Pires, M. C. S (2006), "O verso e o reverso da dinâmica metropolitana: mobilidade populacional e estruturação socioespacial", *Encontro Nacional de Estudos Populacionais*, 15, Caxambu, MG. *Anais...* ABEP.
- _____ (1994), "Campinas metropolitana: transformações na estrutura urbana atual e desafios futuros" in Cunha, J. M. P. *Mobilidade populacional e expansão urbana: o caso da Região Metropolitana de São Paulo*, Tese (Doutorado em Ciências Sociais), Instituto de Filosofia e Ciências Humanas UNICAMP, Campinas.
- _____ (org.) (2006), *Novas Metrôpoles Paulistas: População, Vulnerabilidade e Segregação*, Campinas, Nepo/Unicamp, p. 275-304.
- _____ ; Baeninger, R. (2007), "Las migraciones internas en el Brasil Contemporáneo" *Notas de Población*, CEPAL/CELADE, Año XXXII, n. 82.
- _____ et al. "Expansão metropolitana, mobilidade espacial e segregação nos anos 90: o caso da RM de Campinas" in Cunha, J. M. P. (Org.). *Novas Metrôpoles Paulistas: População, Vulnerabilidade e Segregação*, Campinas, Nepo/Unicamp, p. 337-363.
- D'Antona, A. O.; Vanwey, L. K. (2004), "Estratégia de amostragem em pesquisas de uso e cobertura da terra", *Encontro Nacional de Estudos Populacionais*, 14, 2004, Caxambu, MG. *Anais...* ABEP.
- Davidovich, F.; Lima, O. M. Buarque de (1975), "Contribuição ao estudo de aglomerações urbanas no Brasil", *Revista Brasileira de Geografia*, ano 37, n. 1, jan/mar.
- Hanneman, R.; Riddle, M. (2005), *Introduction to Social Network Methods*, Riverside, CA, University of California, disponível em: <http://wizard.ucr.edu/~rhannema/index.html#news>. Acesso em: 21 junho 2010.
- IPEA; IBGE; NESUR-IE-UNICAMP; SEADE (2001a), *Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil. Configurações atuais e tendência da rede urbana*, Brasília, IPEA, v. 1.
- IPEA; IBGE; NESUR-IE-UNICAMP; SEADE (2001b), *Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil. Redes urbanas regionais*, Sudeste, Brasília, IPEA, v. 5.
- Jakob, A. A. E.; Young, A. F. (2006), "O uso de métodos de interpolação espacial de dados nas análises sociodemográficas", *Encontro Nacional de Estudos Populacionais*, 15, 2006, Caxambu, MG. *Anais...* ABEP.
- _____ (2008), Delimitando zonas de segregação socioespacial na Baixada Santista a partir de escalas geográficas diferenciadas. Encontro nacional de *Estudos Populacionais*, 16, 2008, Caxambu, MG, *Anais...* ABEP.
- Lima, E. E. C.; Braga (2010), F. Da rotatividade migratória a baixa migração: uma análise dos novos padrões da mobilidade populacional no Brasil. Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 17, 2010, *Anais...* ABEP.

- Marques, E.; Torres (2000), H. "As transformações recentes em São Paulo e o debate das cidades globais", *Novos Estudos CEBRAP*, São Paulo, n.5.
- Matos, R. (2000), "Aglomerações urbanas, rede de cidades e desconcentração demográfica no Brasil", *Encontro Nacional de Estudos Populacionais*, 12, 2000, *Anais...* Caxambu-MG, ABEP.
- _____; Braga, F. (2004), "Redes sociais, redes territoriais e migrações", *Encontro Nacional de Estudos Populacionais*, 14, 2004. *Anais...* Caxambu-MG: ABEP.
- Ojima, R. (2007), *Análise Comparativa da Dispersão Urbana nas Aglomerações Urbanas Brasileiras. Elementos Teóricos e Metodológicos Para o Planejamento Urbano e Ambiental*, Tese (Doutorado em Demografia), IFCH-UNICAMP, Campinas-SP.
- Pereira, R. H. M. (2008), *Processos Socioespaciais, Reestruturação Urbana e Deslocamentos Pendulares na Região Metropolitana de Campinas*, Dissertação (Mestrado em Demografia), IFCH-UNICAMP, Campinas-SP.
- Rigotti, J.I. e Rodrigues, R. N. (1994), "Distribuição espacial da população na Região Metropolitana de Belo Horizonte", *Encontro Nacional de Estudos Populacionais*, 9, 1994, Caxambu. *Anais...* ABEP.
- Singer, P. (1980), "Migrações internas: considerações teóricas sobre o seu estudo", in Moura, H. (org.), *Migração Interna. Textos Selecionados*, Fortaleza, Banco do Nordeste do Brasil S.A..
- Villaça, F. (2000), *Espaço intra-urbano no Brasil*, São Paulo, Studio Nobel/ Fapesp/ Lincon Institute.

Les migrations alternantes comme témoin de formes urbaines polycentriques

Patrice Tissandier

Université de Franche-Comté, Laboratoire ThéMA; Pôle universitaire des Portes du Jura, Département SHS; 4 Place Tharradin; BP 71427; 25 211 Montbéliard Cedex; France (patrice.tissandier@univ-fcomte.fr)

Résumé

La représentation des migrations alternantes au sein des aires urbaines françaises conduit à l'identification de pôles en tant que lieu de convergence des actifs. Elles témoignent ainsi de l'émergence de nouvelles structures urbaines polycentriques. Une approche diachronique, de 1975 à 1999, souligne cette transformation de l'organisation interne des villes.

Par l'application d'indicateurs à l'analyse des graphes que ces migrations alternantes dessinent, nous calculons les intensités des relations et des interactions entre ces sous-centres.

A la fois résultats de forces d'agglomération à une certaine échelle mais aussi de forces centrifuges à une autre échelle, locale, les villes actuelles se réorganisent vers une forme polycentrique (Cervero et Wu [1], Anas *et al* [2], Saint-Julien [3], Gaschet [4], Huriot [5]). Cette organisation polycentrique des villes est un fait constaté et est devenue la figure dominante de la majorité des aires urbaines à travers le monde (Shaw *et al* [6], conduisant à rendre le modèle monocentrique inapproprié à l'exploration de la structure spatiale évolutive des villes modernes (Kloosterman et Lambregts [7]).

Les forces d'agglomération peuvent être résumées aux économies d'échelle, à l'existence d'infrastructures de transport et d'équipements, réduisant les coûts de transport et accélérant la circulation de l'information, et à la présence d'une importante population ayant un rôle de consommateur mais aussi de main d'œuvre (Huriot [5]).

Ces forces d'agglomération génèrent une concentration, elle-même à la base de phénomènes de congestion et, en conséquence, de forces centrifuges: plusieurs études ont démontré que la formation de sous-centres répondait à une élévation trop importante du coût des déplacements (Sasaki et Mun [8], Ogawa et Fujita [9]). L'émergence de structures urbaines polycentriques

serait ainsi une réponse “naturelle et plus économe” (Aguilera *et al* [10][11]) à la croissance de la ville monocentrique.

Par des boucles d’interactions, ces forces d’agglomération et de déconcentration aboutissent à une fragmentation spatiale de l’activité économique au sein des entités urbaines, la combinaison de ces forces se traduisant par la transformation de l’organisation intra-urbaine des villes en remettant en cause les relations centre-périphérie et en faisant émerger des pôles périphériques “qui peuvent constituer de nouveaux centres” (Gaschet et Lacour [12]).

L’émergence de ces structures polycentriques s’accompagne d’une aptitude croissante à la mobilité des populations résidentes pour lesquelles les distances-temps prennent le pas sur les distances métriques, accroissant l’importance de l’accessibilité et dissociant les lieux d’habitat et les lieux d’emploi (Tabourin *et al* [13]). Concurrencées par les déplacements pour les loisirs, les achats et l’acheminement des enfants sur leur lieu de scolarisation, les navettes domicile-travail ont perdu leur position de monopole dans la mobilité quotidienne des populations (Davoudi [14]). Cependant, elles demeurent “un révélateur d’un affaiblissement des formes hiérarchiques traditionnelles, de l’émergence de nouvelles structures urbaines plus multipolaires” (Berroir *et al* [15][16]). Les réseaux tissés par les migrations domicile-travail entre les communes d’emploi et de résidence permettent, en conséquence, de dépasser l’éclatement morphologique entre les différents éléments constitutifs de la ville pourtant discontinus que sont les aires résidentielles et d’activités: ces migrations conduisent à l’identification des pôles en tant que lieu de convergence des actifs.

De très nombreuses études sur les migrations quotidiennes internes aux villes, réalisées pour la plupart en Europe et en Amérique du Nord, témoignent d’un intérêt croissant pour cette thématique. Nous pouvons par exemple signaler les travaux de Schwanen *et al.* aux Pays-Bas [17], de Patuelli *et al.* en Allemagne [18], de Berroir *et al* [15][16] ou d’Aguilera et Mignot pour la France [10][11], de l’étude comparative de Stuttgart et Turin réalisée par Binder *et al* [19], mais aussi les travaux de Giuliano et Small [20], de Gordon et Richardson [21], de Cervero [1] ou de Sultana [22] pour les États-Unis; enfin de Bourne pour le Canada [23].

C’est dans cette voie que nous proposons dans un premier temps, à travers la représentation des migrations domicile-travail entre les communes par des graphes valués et orientés (les communes sont représentées par des nœuds, les navettes par des arêtes reliant ces nœuds, le nombre de navetteurs fournissant le poids de l’arête), d’illustrer l’organisation polycentrique des aires urbaines françaises.¹ Cette étude s’insère dans le programme de recherche SPANGEO² visant à mettre au point des outils d’analyse et de visualisation des

1 Le terme “aire urbaine” fait ici référence au zonage mis en place par l’INSEE.

2 <http://s4.csregistry.org/tiki-index.php?page=SpanGeo&bl=y>

réseaux géographiques. Dans un deuxième temps, une approche diachronique des réseaux internes aux aires urbaines tissés par ces déplacements à partir des recensements de la population de 1975 à 1999, permettra de souligner le passage d'une organisation historique "hub-and-spoke" vers une structuration polycentrique progressive des espaces urbains étudiés. Dans un dernier point, nous introduirons différents indices d'analyse des graphes permettant d'analyser les notions de relation et de polarisation entre les communes composant ces espaces (Boudeville [24]), et ce par l'application d'indicateurs spécifiques à l'analyse des graphes (Guimerà *et al* [25]) comme, par exemple, le coefficient de participation (Chiricota *et al* [26]).

L'organisation polycentrique des aires urbaines

Décrivant par essence l'organisation d'un territoire régit par des interconnexions et des interdépendances entre différents lieux le composant (Kloosterman et Lambregts [7]), le polycentrisme est un terme évasif. Applicable à de multiples échelles spatiales et dans différents contextes géographiques, il en revêt plusieurs acceptions et doit, en conséquence, être clairement défini dans le cadre de cette présentation (Hall [27]).

Les fondements du polycentrisme

Employé dans de récentes études à l'échelle "macro", à savoir inter-urbaine, afin de souligner la présence de centres multiples dans une région (Davoudi [14]), le concept de polycentrisme sera, dans le cadre de cette présentation, appliqué à l'échelle "meso" des aires urbaines afin d'illustrer l'organisation polycentrique interne des principales villes françaises.

Ainsi, le polycentrisme fait référence à la présence de sous-centres interconnectés, conséquence d'une réorganisation interne à la ville.

La formation d'aires urbaines polycentriques est la résultante d'un redéploiement des emplois et des personnes. Ce redéploiement, sur des territoires périphériques à la commune centrale, spontané ou à l'initiative des aménageurs et des pouvoirs publics, notamment dans le cas des villes nouvelles, s'appuie d'une part sur l'installation en périphérie de structures commerciales ou de loisir, mais aussi sur la délocalisation d'entreprises engagées dans un processus d'économie d'agglomération qui se matérialise par leur regroupement (clustering) dans plusieurs centres d'activités dont les appellations furent, entre autre, celles d'"edge cities" (Garreau [28]), de "nouveaux districts industriels" (Scott [29], Saxenian [30]) ou encore de "milieux innovateurs" (Aydalot, [31], Camagni [32]).

Parallèlement, cet étalement urbain a pour conséquence une "prise en masse" (Wiel [33]), soit l'incorporation de petits centres urbains ou d'anciens villages, localement attractifs, tant pour certaines entreprises que pour des

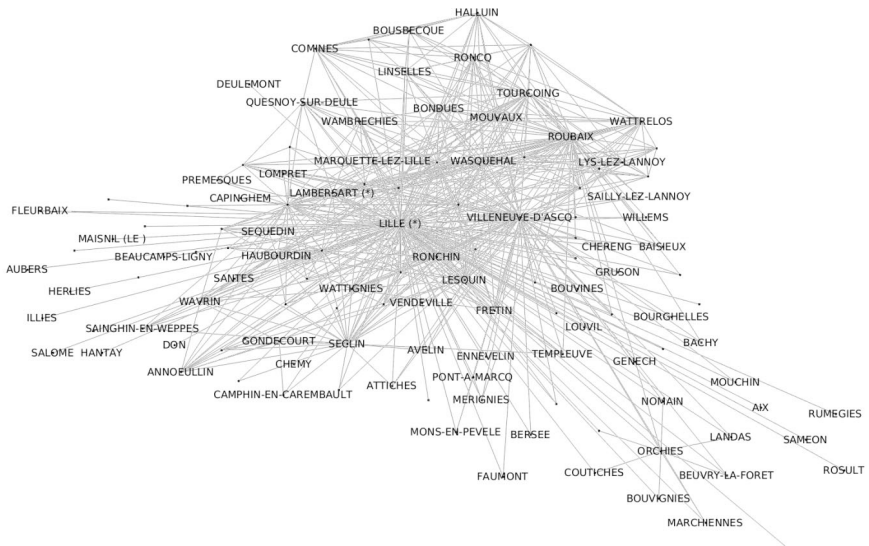


Figure 7.1 Navettes domicile-travail dans l'aire urbaine lilloise en 1999

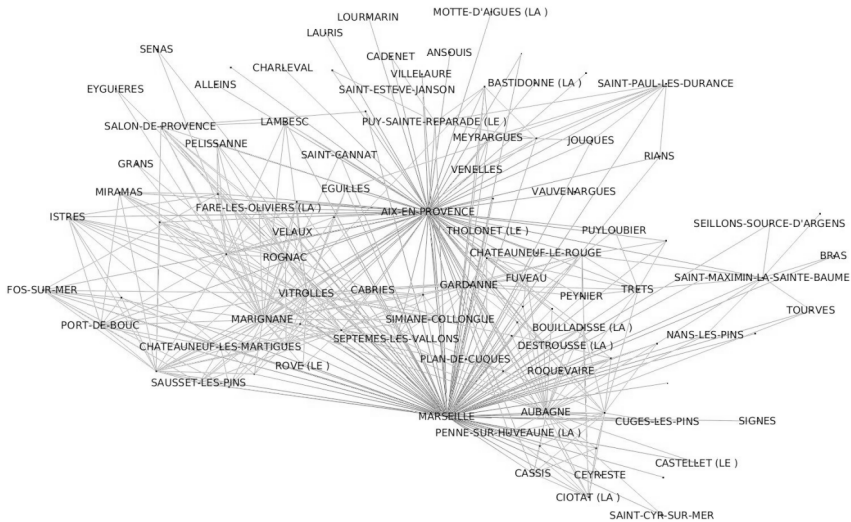


Figure 7.2 Navettes domicile-travail dans l'aire urbaine marseillaise en 1999

ménages dont les choix résidentiels résultent parfois d'un compromis entre deux lieux distincts d'implantation des emplois.

Nous aboutissons en conclusion à la mise en évidence de deux types de sous-centres: le premier groupe fait référence à la multiplication de nouveaux pôles, lieu de concentration de l'activité économique; le second concerne d'anciennes villes progressivement incorporées à une aire urbaine (Anas *et al* [34]).

Ce processus conduit, de la sorte, à une désintégration spatiale du travail, une fragmentation de l'activité économique au sein des entités urbaines. Les migrations quotidiennes permettent de dépasser ce paradoxe d'un éclatement morphologique entre les unités résidentielles et les zones d'emplois en tissant un continuum de relations.

Notre approche, empirique, utilise en conséquence les navettes domicile-travail afin de cerner ces nouveaux schémas d'organisation polycentrique des aires urbaines.

Des structures urbaines polycentriques: les exemples de Lille et Marseille-Aix en Provence

Afin d'illustrer la structure polycentrique des aires urbaines françaises, nous avons volontairement choisi de ne traiter, dans cette présentation, que quelques exemples significatifs (il est évident que nous ne pouvons présenter de manière exhaustive les 354 aires urbaines françaises identifiées lors du recensement de la population de 1999).

Au sein des aires urbaines, la représentation des migrations quotidiennes entre communes par des graphes permet d'isoler des espaces urbains de migrations alternantes intenses, qui partagent une interdépendance dense à plusieurs communes, contribuant à individualiser ces sous-centres ou clusters.

Ainsi, il apparaît de manière extrêmement significative plusieurs polarités secondaires sur les exemples précédents. Dans le cas de Marseille, dont l'aire urbaine est déjà fortement bi-polaire par essence, des centralités secondaires apparaissent à la vision du graphe: à l'Ouest nous repérons Martigues, Marignane, Vitrolles; Aubagne à l'Est.

Du modèle centre-périphérie vers le polycentrisme

Il s'agit, dans cette partie, de souligner la montée en puissance de centralités secondaires au sein des aires urbaines françaises. Nous utilisons, pour cela, une approche diachronique permettant de comparer les graphes représentant les navettes domicile-travail induits par les résultats des recensements de la population de 1975, 1982, 1990 et 1999. Nous souhaitons, dans un même temps, vérifier l'hypothèse selon laquelle la constitution d'une structure polycentrique

conduirait à l'affaiblissement des relations vers le centre "historique" au profit des pôles secondaires.

Le cas de Lyon servira d'exemple à cette démonstration.

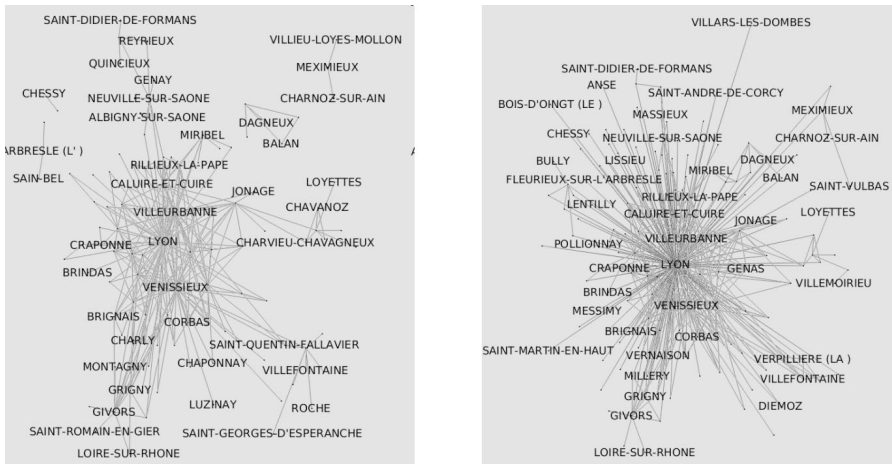


Figure 7.3 Les navettes domicile-travail dans l'aire urbaine lyonnaise en 1975 et 1982

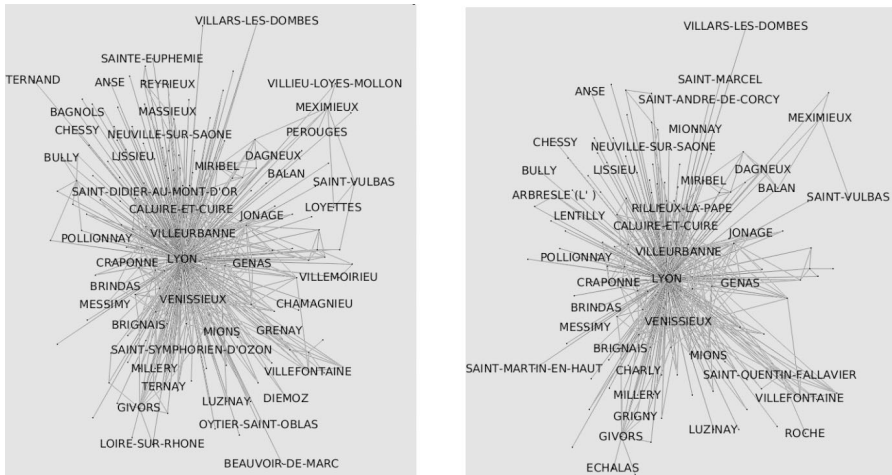


Figure 7.4 Les navettes domicile-travail dans l'aire urbaine lyonnaise en 1990 et 1999

Tableau 7.1 Nombre de nœuds, liens, longueur et poids du graphe de l'aire urbaine lyonnaise pour 1975, 1982, 1990 et 1999

	Nombre de nœuds	Nombre de liens	Longueur du graphe en km	Poids du graphe en nombre d'individus
1975	296	6054	81061	138150
1982	296	6824	94386	120760
1990	295	8531	122811	125400
1999	296	11337	176299	392436

Ce premier exemple témoigne, dans un premier temps, d'une augmentation des déplacements domicile-travail, corroboré par plusieurs études sur ce thème (Andan [35], Pochet [36], Aguilera [10]). Cette croissance des déplacements concerne aussi bien leur nombre que la distance quotidiennement parcourue.

Afin de confirmer et d'approfondir ces résultats, certains indicateurs, relativement simples, issus de la théorie des graphes, permettent de caractériser les graphes induits par la modélisation des migrations alternantes: nombre de nœuds (ou sommets), nombre de liens (ou arêtes), longueur du graphe (en kilomètres), correspondant à la distance parcourue quotidiennement par tous les navetteurs de l'aire urbaine, et poids (en nombre de migrants). Le tableau suivant fournit ces résultats pour l'aire urbaine lyonnaise, et ce pour les quatre recensements de la population couvrant la période 1975-1999.

La longueur des liens a pu être calculée par le fait que les nœuds sont localisés en fonction des centroïdes des communes concernées. Un simple calcul de distance entre deux points dans un repère orthonormé a donc été utilisé, nous donnant une distance "à vol d'oiseau" entre la commune de résidence et la commune d'emploi. Il ne s'agit donc pas de la longueur réelle parcourue quotidiennement par les navetteurs concernés mais d'une approximation, inférieure à celle distance réelle.

Un calcul de différents rapports entre ces indicateurs fournit le nombre moyen de migrants par commune, le nombre moyen de pendulaires par lien et la longueur moyenne d'un déplacement domicile/travail. L'ajout de la superficie de l'aire urbaine considérée permet de calculer la densité moyenne du graphe en rapportant sa longueur totale à cette variable. Le tableau suivant illustre ces résultats.

Le processus commun à la très grande majorité des aires urbaines d'allongement des distances parcourues et d'augmentation du nombre de migrants et, en conséquence, de la densité moyenne du graphe, s'accompagne d'une évolution vers le polycentrisme de la structure urbaine de départ. Ces sous-centres sont aisément identifiables par l'application d'une coloration rouge sur les groupes de communes concernés comme le montrent les illustrations suivantes.

Tableau 7.2 Nombre de migrants par commune et par lien, longueur moyenne d'une migration et densité moyenne du graphe pour l'aire urbaine lyonnaise

	Nombre de migrants par commune	Nombre de migrants par lien	Longueur moyenne d'un déplacement en km	Densité moyenne du graphe en km/km ²
1975	466	22,8	13,4	24
1982	407	17,7	13,8	28
1990	425	14,7	14,4	37
1999	1326	34,6	15,6	53

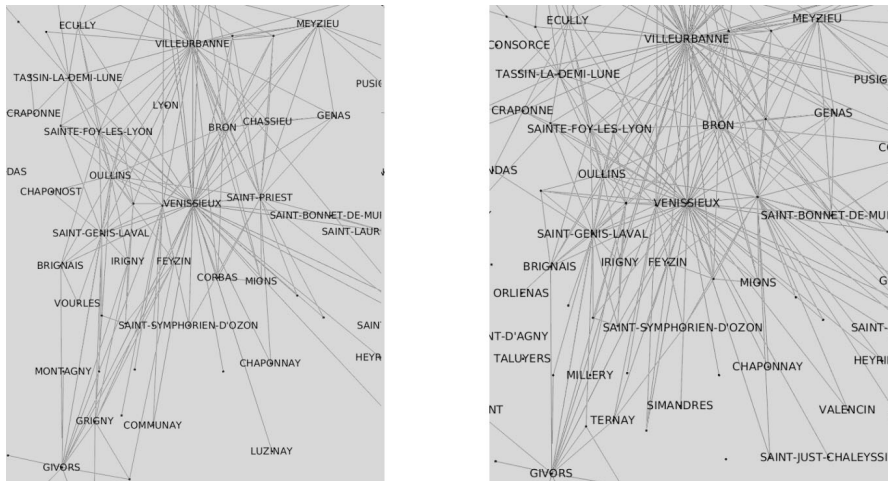


Figure 7.5 Les navettes domicile-travail dans l'aire urbaine lyonnaise en 1982 et 1999, commune de LYON exclue

Le figure 7.6 ci-dessus indique le degré entrant des principales polarités secondaires dans l'aire urbaine lyonnaise en 1982 et 1999. Ce degré entrant correspond au nombre de communes envoyant des actifs dans ces polarités, soulignant de la sorte leur attractivité de plus en plus importante sur les communes environnantes.

Le coefficient de cohésion est un indicateur (Auber *et al* [37]) qui permet de mesurer la connectivité des arêtes d'un graphe. Dans l'étude des navettes domicile-travail, le calcul de ce coefficient pour les nœuds et les arêtes témoigne de l'existence de zones à fort indice de cohésion, qui sont assimilables aux polarités secondaires des aires urbaines représentées.

Cette représentation témoigne parfaitement de la présence de plusieurs clusters de communes, en périphérie de Lyon. Ils se caractérisent par des

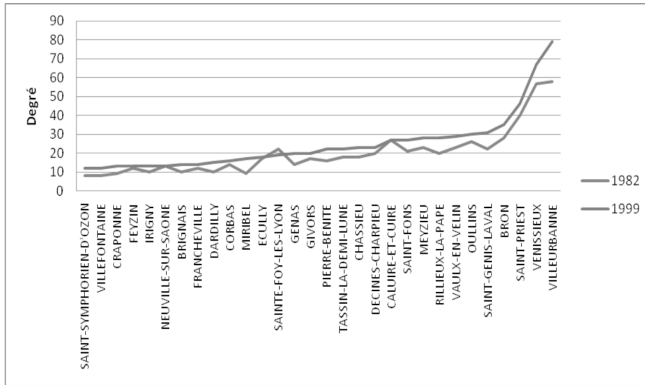


Figure 7.6 Evolution du degré entrant des polarités secondaires lyonnaises entre 1982 et 1999

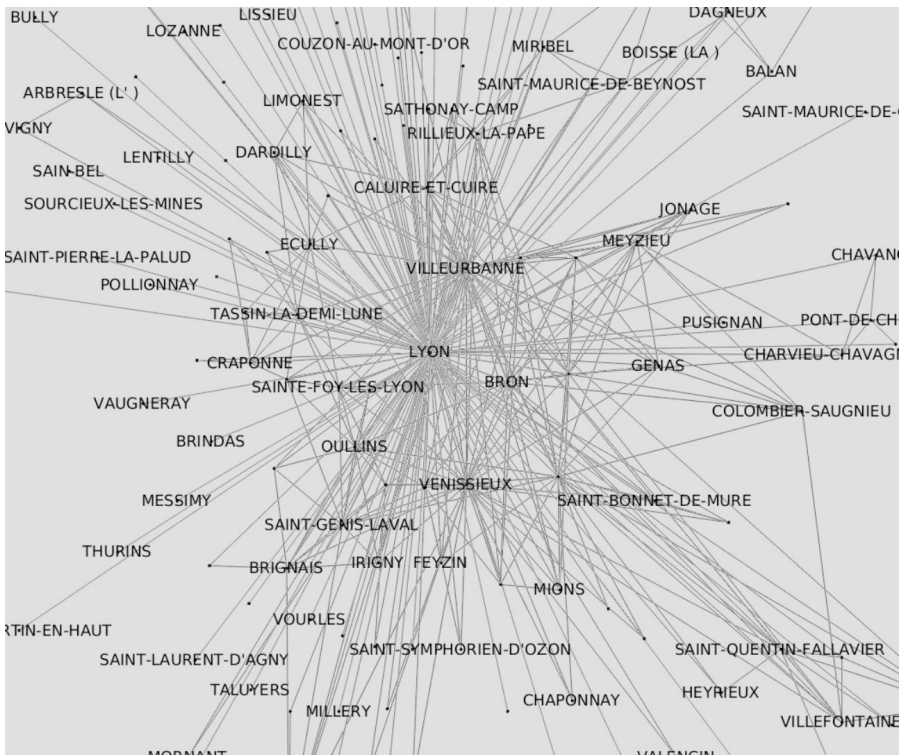


Figure 7.7 Application de l'indice de cohésion à l'aire urbaine lyonnaise en 1999

échanges importants de migrants, que nous remarquons particulièrement par une coloration rouge pour les nœuds et les arêtes ayant un indice de cohésion élevé. Les échanges entre ces groupes de communes prennent majoritairement la forme de migrations transversales et non radiales comme cela est le cas pour la commune centre.

Une généralisation à partir de ce seul exemple ici serait hasardeuse. Il semble cependant que le poids de la commune centrale "traditionnelle" dans la structuration de l'ensemble de l'aire urbaine ne soit que peu voire pas affaibli, et ce malgré la mise en place progressive d'une structure urbaine polycentrique, aisément perceptible aux travers des représentations précédentes. Les analyses de la structure des graphes menées ultérieurement permettront de confirmer ce propos.

Analyses de la structure des graphes

Notre représentation des migrations quotidiennes entre les communes de résidence et d'emploi et l'approche par les flux permettent d'identifier des pôles d'emploi en tant que lieu de convergence des actifs.

Il est en conséquence possible, à travers cette approche et en considérant les réseaux tissés par les migrations quotidiennes comme des graphes, de calculer des indices de centralité des sous-centres en fonction de leur position dans ces réseaux.

Il s'agit ainsi, dans cette partie, de mesurer l'intensité des interactions internes aux aires urbaines représentées, les notions de relation étant analysables par la connectivité de nœuds, celle de polarisation par l'intensité des flux et leur orientation.

L'indice de centralité

Les travaux de Brandes [38] ont conduit à améliorer les calculs de l'indice de centralité (betweenness centrality index), qui peut être pris comme une métrique permettant de quantifier la centralité d'un nœud ou d'une arête dans un graphe. Cette métrique est calculée en fonction du nombre de plus courts chemins dans un graphe. Dans notre cas, un nœud ayant un fort indice de centralité caractérise une commune accueillant directement des actifs d'un grand nombre de communes. Un tel nœud est représenté par un rouge soutenu, tout comme les arêtes qui y sont reliées, ceci dans un souci de plus grande visibilité. Les communes ayant un faible indice de centralité se voient attribuer une couleur bleue, un dégradé indiquant des situations intermédiaires.

La commune de Lyon obtient logiquement l'indice de centralité le plus élevé devant les communes de Vénissieux (Sud-est) et de Villeurbanne (Nord-est).

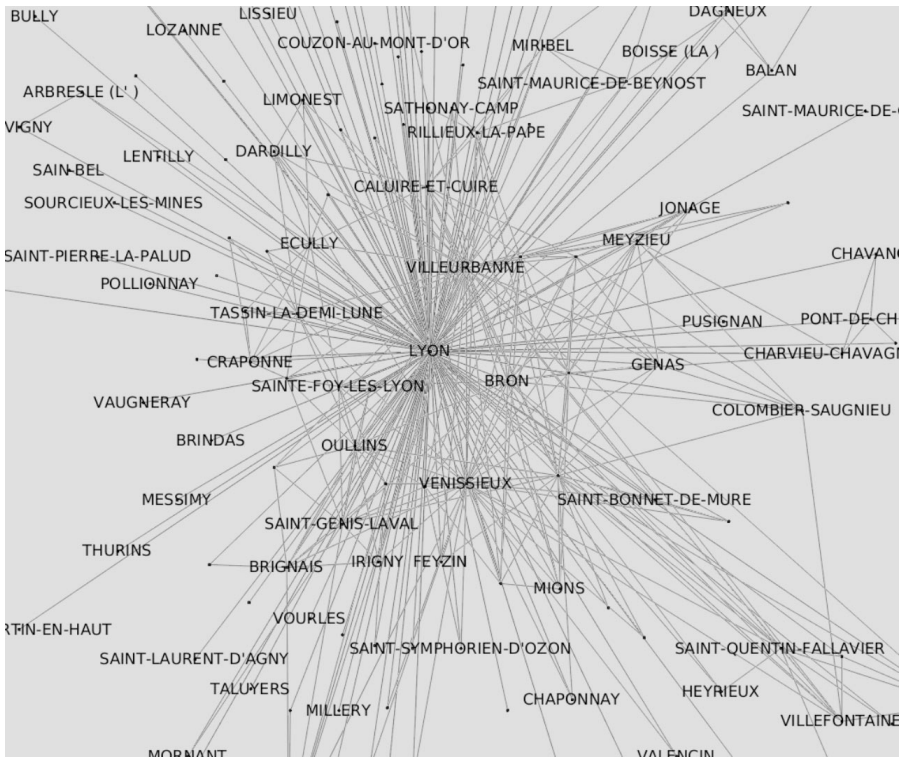


Figure 7.8 Application de l'indice de centralité à l'aire urbaine lyonnaise en 1999

Mesures de la structure des graphes

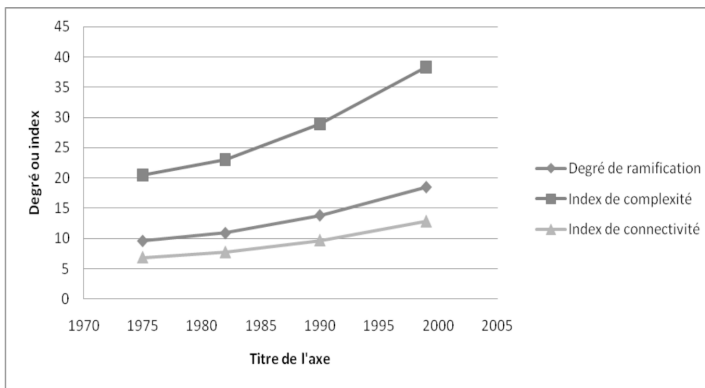
Issues de la théorie des graphes (Kansky [39] et Parlebas [40]), plusieurs mesures permettent d'approfondir l'analyse des graphes des migrations alternantes.

Ces mesures, détaillées dans le tableau suivant sont le degré de ramification (lattice degree), l'index de complexité (complexity index) et l'index de connectivité (connectivity index). L'exemple de Lyon est conservé.

A travers l'évolution de ces indices pour le graphe de l'aire urbaine lyonnaise, il est possible de constater une relative stabilité dans la structure, et ce bien que la taille du réseau ait augmenté, accroissant fort logiquement le degré de ramification et les index de complexité et de connectivité.

Tableau 7.3 Degré de ramification, index de complexité et de connectivité du graphe de l'aire urbaine lyonnaise

			1975	1982	1990	1999
Degré de ramification	Lattice degree	Nombre de cycles sur nombre maximum de cycles possibles	9,64	10,93	13,84	18,49
Index de complexité	Complexity	Nombre de liens sur nombre de sommets	20,45	23,05	28,91	38,30
Index de connectivité	Connectivity	Nombre de liens sur nombre maximum de liens possibles	6,86	7,73	9,70	12,85

**Figure 7.9** Evolution de la structure du graphe des migrations de l'aire urbaine lyonnaise

Le coefficient de participation

Basé sur les travaux de Guimera [25] sur le trafic aérien, le coefficient de participation a été plus récemment formalisé et adapté à l'analyse des navettes domicile-travail (Chiricota *et al* [26]). Nous proposons ici l'exemple de l'aire urbaine de Toulouse pour présenter ses résultats.

En distinguant les coefficients de participation entrant et sortant, nous pouvons différencier les communes ou ensembles de communes émettant des actifs de celles en recevant (une coloration des nœuds et des arêtes en bleu soutenu témoigne d'un fort coefficient). Nous identifions de la sorte les espaces à dominante résidentielle et les pôles de convergence, tout comme la contribution de chacun à la structuration de l'espace urbain considéré.

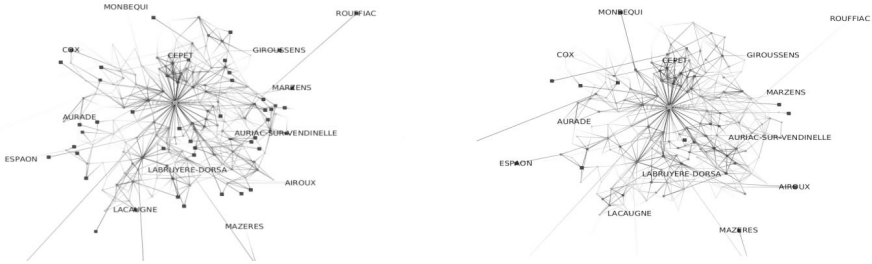


Figure 7.10 Application des coefficients de participation entrant, à gauche, et sortant, à droite, à l'aire urbaine toulousaine en 1999

Conclusion

La représentation des migrations alternantes internes aux aires urbaines françaises par des graphes valués et orientés et l'application d'indicateur spécifiques à ceux-ci ouvrent de nouvelles pistes de recherche.

Bien que ces villes présentent des structures polycentriques de plus en plus évidentes, comme l'illustre l'indice de cohésion, la commune centrale "historique" conserve un rôle essentiel dans la structuration de l'espace, mis en évidence par l'indice de centralité.

Avec l'apport du coefficient de participation, il est possible d'aller plus loin en identifiant les espaces à dominante résidentielle et les communes où l'emploi domine. Il serait dorénavant intéressant de compléter cette approche en prenant en compte des variables "sociales" telles que le l'âge, le sexe, les catégories socioprofessionnelles des migrants ou encore les moyens de transport utilisés. Une telle approche chercherait à caractériser plus encore les processus de ségrégation socio-spatiale à l'œuvre au sein des aires urbaines, aussi bien en France que partout ailleurs dans le monde.

Références

- R. Cervero et K.L Wu, (1998), "Polycentrism, commuting and residential location in the San Francisco Bay area", *Environnement and Planning A*, Vol. 29, pp.865-886.
- A. Anas, R. Arnott et K.A. Small (1998), "Urban spatial structure", *Journal of Economic Literature*, Vol. 36, N°3, pp.1426-1464.
- Th. Saint-Julien (2001), "Villes et enjeux du modèle multipolaire" in *Villes du XXIème siècle*, vol. 2, pp.21-32.

- F. Gaschet, (2001), "La polycentralité urbaine", *Thèse de doctorat*, Université de Bordeaux 4.
- J.M. Huriot (2003), "Services aux entreprises et nouvelles centralité urbaines", Rapport final DARES-PUCA, 123p.
- D. Shaw et O. Sykes (2004), "The concept of polycentricity in european spatial" Planning, *International Planning Studies*, Vol. 9, N°4, pp.283-306.
- R.C. Kloosterman et B. Lambregts (2001), "Clustering of economic activities in polycentric urban regions: the case of the randstad", *Urban Studies*, Vol. 38, N°4, pp.717-732.
- K. Sasaki et S. Mun (1996), "A dynamic analysis of multiple-center formation in a city", *Journal of Urban Economics*, Vol.40, pp.257-278.
- H. Ogawa et M. Fujita (1980), "Equilibrium land use patterns in a non-monocentric city", *Journal of Regional Science*, Vol. 20, pp.455-475.
- A. Aguilera et D. Mignot (2003), "Polycentrisme et mobilité domicile-travail", XXXIX^{ème} colloque de l'ASRDLF, Lyon.
- A. Aguilera et D. Mignot (2004), "Urban sprawl, polycentrism and commuting: a comparison of seven french urban areas", *Urban Public Economic Review*, N°1, pp.93-113.
- F. Gaschet et C. Lacour (2002), "Métropolisation, centre et centralité", *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, Vol. 1, pp.49-72.
- E. Tabourin (1995), "Les formes de l'étalement urbain: la logique du modèle de Bussière appliquée à l'agglomération lyonnaise", *Annales de la recherche urbaine*, N°67, pp.32-42.
- S. Davoudi (2003), "Polycentricity in European Spatial Planning: From an Analytical Tool to a Normative Agenda", *European Planning Studies*, Vol. 11, N°8.
- S. Berroir, H. Mathian et Th. Saint-Julien (2002), "Déplacements domicile-travail: vers le polycentrisme", *INSEE Ile-de-France Regards*, N°54, pp.5-8.
- S. Berroir, H. Mathian, Th. Saint-Julien et L. Sanders (2004), "Mobilités et polarisation: vers des métropoles polycentriques", *Programme de Recherche Mobilités et territoires urbains*, 148p.
- Schwanen *et al.* (2001), "Travel behavior in Dutch monocentric and polycentric urban systems", *Journal of Transport Geography*, N°9, pp.173-186.
- R. Patuelli, A. Reggiani, S.P. Gorman, P. Nijkamp et F.R. Bade (2007), "Network analysis of commuting flows: a comparative static approach to German Data", *Network and Spatial Economics*, Vol. 7, N°4, pp. 315-331.
- J. Binder *et al.* (2003), "Analysis and modelling of commuters flows: application to the regions of Stuttgart and Turin", *Jahrbuch der Regionalwissenschaften*, vol. 23, pp.117-139.
- G. Giuliano et A.K. Small (1991), "Subcenters in the Los Angeles Region", *Regional Science and Urban Economics*, N°21, vol.2, pp.163-182.
- P. Gordon et H.W. Richardson (1996), "Beyond Polycentricity. The dispersed Metropolis, Los Angeles", 1970-1990, *Journal of the American Planning Association*, Vol. 62, N°3, pp.289-295.

- S. Sultana (2000), "Some effects of employment centers on commuting times in the Atlanta Metropolitan Area, 1990, *Southeastern Geographer*", Vol. XXXXXI, N°2, November, pp. 225-233.
- L.S. Bourne (1989), "Are new urban forms emerging? Empirical tests for canadian urban areas", *The Canadian Geographer*, vol. 33, N°4, pp.312-328.
- J.R. Boudeville (1972), "Aménagement du territoire et polarisation", Génin, 280p.
- Guimera *et al.* (2005), "The worldwide air transportation network: anomalous centrality, community structure, and cities' global roles", *Proc. Nat. Acad. Sc.USA*, vol. 102, n° 22, p. 7794-7799.
- Y. Chiricota, G. Mélançon, T.T. Phan Quang, P. Tissandier (2008), *Visual exploration of (French) commuter networks*, Geovis, Girona, Spain.
- P. Hall (2003), "In a lather about polycentricity", *Town and Country Planning*, Vol. 72, N°7.
- J. Garreau (1991), *Edge City. Life on the New Frontier*, New York, Doubleday.
- A.J Scott et M. Storper (1992), "The collective order of flexible production agglomeration: lessons for local economic development policy and strategic choice", *Economic Geography*, Vol. 68, pp.219-233.
- Saxenian (1994), "Social networks and open exchange: regional advantage in silicon valley", *Firm Connections*, Vol. 2, N°5.
- Ph. Aydalot (1985), "Economie régionale et urbaine", *Economica*, Paris.
- R. Camagni et C. Salone (1993), "Network urban structures in northern Italy: elements for a theoretical framework", *Urban Studies*, Vol. 30, N°6, pp.1053-1064.
- M. Wiel (1999), "La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée", *Coll. Architecture + Recherche*, Mardaga.
- A. Anas et I. Kim (1996), "General equilibrium models of polycentric urban land use with endogenous congestion and job agglomeration", *Journal of Urban Economics*, Vol. 40, pp.232-256.
- O. Andan, P. Pochet, J.L. Routhier et B. Schéou (1999), "Stratégies de localisation résidentielle des ménages et mobilité domicile-travail", *Programme de recherche transports terrestres 1996-2000*, 213p.
- P. Pochet et J.L. Routhier (2002), "Mobilité résidentielle et allongement des distances domicile-travail dans la région urbaine de Lyon", in *L'accès à la ville, les mobilités spatiales en question*, Paris, L'Harmattan, pp.167-184.
- D. Auber *et al.* (2003), "Multiscale Navigation of Small World Networks" in *IEEE Symposium on Information Visualisation*, Seattle, GA, USA. IEEE Computer Science Press.
- U. Brandes (2001), "A faster algorithm for betweenness centrality", *Journal of Mathematical Sociology*, Vol. 25, N°2, pp.163-177.
- K.J. Kinsky (1989), "Measures of network structure", *Flux*, vol.5, pp.89-121.
- P. Parlebas (1972), "Centralité et compacité d'un graphe", *Mathématiques et sciences humaines*, n°35, pp.5-26.

Caminhar como rotina e método

Vantagens e desvantagens dos métodos qualitativos móveis na exploração dos obstáculos à deslocação pedonal

Ana Isabel Mantas

Aluna de doutoramento “Cidades e Culturas Urbanas”, Faculdade de Economia, Universidade de Coimbra/CES/Bolseira de doutoramento da FCT
(anaisabel.mantas@gmail.com)

Resumo

A cidade é composta por diferentes espaços e diferentes tempos que contribuem para a sua diversidade assente na variedade de mobilidades e imobilidades impostas ou voluntárias.

Como tal, a cidade é atravessada por relações de poder, sendo que, no que concerne à deslocação, a mobilidade de uns poderá contribuir para a imobilidade de outros enquanto dificuldade de circulação real ou metafórica. No entanto, nesta relação de poder que se estabelece entre o móvel e o imóvel nem sempre o segundo é o que está destituído de poder, para tal basta pensar na mobilidade forçada e dolorosa que se impõe, por exemplo, aos habitantes das periferias nas suas deslocações diárias.

A capacidade de deslocação quotidiana assume-se como essencial no processo de mediação entre o actor social (i)móvel e o mundo material e social.

São de natureza diversa os obstáculos que se impõem aos actores sociais móveis no seu quotidiano, condicionando o seu dia a dia, nomeadamente a sua escolha dos meios de deslocação e a sua capacidade para se deslocar livremente na cidade.

A questão que se coloca e sobre a qual me irei deter no presente artigo é qual o melhor método para captar estes obstáculos que se impõe entre o indivíduo e a experiência da cidade. Deveremos optar por métodos mais estáticos ou, pelo contrário, por métodos também eles móveis, de que destaco as entrevistas go-along (ou “walk along”) como forma de captar a experiência dos corpos em movimento na cidade a diferentes (i)mobilidades.

Para tal, começarei por discutir o lugar das mobilidades não motorizadas, em especial da deslocação pedonal, no sistema geral da mobilidade, detendo-me no diálogo entre os processos de mobilidade e imobilidade.

Em seguida, irei reflectir sobre as pressões a que os indivíduos estão sujeitos, as

quais condicionam as escolhas que são feitas em termos de deslocações e, conseqüentemente, o modo como a cidade é experienciada através da deslocação corpórea.

Finalmente, e tendo em conta os dois pontos anteriores, irei reflectir sobre a escolha da metodologia mais adequada para captar os obstáculos à deslocação pedonal que se impõem entre o indivíduo e o espaço urbano, partindo do texto M Kusenbach publicado em 2003 com o título “Street Phenomenology: The Go-Along as Ethnographic Research Tool”, no qual a autora defende as metodologias móveis, em particular as entrevistas “walk along”, como a melhor forma de apreender a relação do indivíduo com o ambiente físico quotidiano.

Baseando-me no trabalho de campo que estou a desenvolver no âmbito da minha investigação para doutoramento irei discutir, em particular, as vantagens e desvantagens da utilização de métodos qualitativos móveis, em especial da técnica “walk-along”, como meio de captar a relação dos indivíduos enquanto caminhantes com o espaço, isto é a sua imersão na experiência sensorial da jornada. Deste modo, pretendo reflectir sobre o acto de caminhar enquanto prática quotidiana rotinizada e enquanto método.

(I)mobilidades

A discussão em torno da mobilidade, em grande escala ou quotidiana, tem vindo a ganhar terreno. A mobilidade não é algo de novo. O que é novo e característico do mundo contemporâneo, é a escala a que os movimentos se processam, a complexidade e diversidade dos sistemas que os sustentam, a pluralidade de espaços e tempos em que ocorrem, os múltiplos significados que encerram.

A mobilidade é mais do que o acto abstracto de deslocação entre A e B (Cresswell, 2006), estando impregnada de significados, razões, opções, conflitos.

Segundo Urry (2000) as mobilidades¹ estão no centro da vida social, constituindo, segundo Breton (2006) uma dimensão transversal a todas as práticas sociais. Sheller e Urry (2006) referem-se mesmo a um “novo paradigma da mobilidade” nas ciências sociais.

Deste modo, “Issues of movement, of too little movement or too much or of wrong sort or at the wrong time, are central to many lives, organisations and governments” (Hannam, Sheller e Urry, 2006:1).

Ser móvel mais do que uma escolha torna-se um imperativo. Mesmo os que estão impedidos de se deslocar estão dependentes da deslocação de pessoas, bens, ideias, informações. Estamos num mundo móvel, parafraseando

1 Urry considera cinco tipos de mobilidade: deslocação corpórea, o movimento físico dos objectos, a deslocação imaginada, a deslocação virtual e a deslocação comunicacional.

Urry. Tudo à nossa volta parece estar em movimento. A questão que se coloca é qual a consequência que a aparente pressão para a mobilidade tem no nosso quotidiano.

Segundo Kaufmann (2002), devemos ser cautelosos no que concerne à análise das mobilidades, uma vez que o aumento do potencial para a mobilidade, associado ao desenvolvimento do sistema de transportes e tecnologias da comunicação e informação não significa, necessariamente, um aumento da mobilidade. É preciso distinguir mobilidade de potencial para a mobilidade.

O potencial para a mobilidade, isto é, a *motilidade*, (Kaufmann, 2002; Flamm e Kaufmann 2006:167-190) constitui-se como um factor de poder e de estratificação importante, estando associado a disparidades urbanas e sociais diversas que se traduzem no acesso desigual à sociedade da mobilidade. A ideia central presente no conceito de motilidade é que cada actor possui um potencial de mobilidade que pode ou não transformar em movimento.

Breton (2006), considera importante para a compreensão da relação dos indivíduos com o território a análise das “mobilidades efectivas” e das “mobilidades negativas”, isto é, os deslocamentos que não se fazem. O que está por trás da deslocação ou da fixação?

Kaufmann, inspirando-se em Levy (2001), distingue três componentes na motilidade que estão em interacção uns com os outros: contexto, acesso e apropriação. O *contexto* inclui o conjunto de meios de transporte e de comunicação disponíveis bem como os serviços e equipamentos acessíveis. O *acesso* implica o conjunto das condições que tornam a oferta acessível (aptidões físicas e sociais dos actores, competências adquiridas, escolhas e limitações de equipamentos em matéria de transportes e telecomunicações). A *apropriação* remete para as competências e para a interiorização pelo actor das possibilidades de movimento (Flamm e Kaufmann, 2006; Kaufmann, 2002). O conceito de “motilidade” centra-se no modo como os actores sociais constroem a sua relação com o espaço, distinguindo-se do conceito de “acessibilidade” que se detém nas possibilidades de mobilidade fornecidas por um determinado território. Segundo esta concepção a existência de espaços públicos acessíveis, por si só não gera mobilidade (ibidem).

Uma conclusão interessante que Kaufmann (2002) retira das análises desenvolvidas em torno do conceito de motilidade é o facto que os actores sociais viajarem mais rapidamente não significar que sejam mais livres, conceito que normalmente lhe anda associado. Ao mesmo tempo que os avanços tecnológicos libertaram as pessoas de certos constrangimentos, criaram outros.

Esta associação faz parte de um sistema de valores que só pode ser compreendido a partir da análise das intenções e razões que levam os indivíduos a mover-se (Kaufmann, 2002). É preciso diferenciar os que se movem como escolha dos que se movem porque o têm de o fazer. Para uns, a mobilidade significa realmente liberdade, para outros é uma restrição, um

constrangimento. Devemos diferenciar os turistas dos vagabundos (Bauman, 1998; 2000).

Urry (2007), chama a atenção para a existência de uma ideologia do movimento, normalmente associada à idealização do mesmo. Cresswell (2006) defende de igual modo que o significado e as práticas de mobilidade são ideológicas, sendo que a mobilidade nem sempre teve a conotação positiva que tem actualmente. Por exemplo, na idade média a deslocação estava associada a modos de vida marginais. Kellerman (2006:21), citando Bonss e Kesselring, diz que nas sociedades tradicionais os movimentos não eram interpretados como mobilidade, criando-se “um movimento sem mobilidade”, já que esta mobilidade não constituía um valor em si. Esta noção de “movimento sem mobilidade” remete-nos para a distinção entre movimento e mobilidade expressa por Cresswell (2006:3), segundo o qual o conceito de movimento é uma abstracção que descreve o acto de deslocação. O conceito de mobilidade é o equivalente dinâmico do lugar, transportando em si significados, poder e compreensões conflituais.

Para Cresswell a “mobilidade é um emaranhado de movimento físico, de significado e de prática” (2009:25), sendo que cada um destes elementos que se encontram ligados entre si é político, isto é, integra em si relações de poder. Compreender os processos complexos de mobilidade passa necessariamente pela análise do movimento em si, das representações sociais subjacentes aos diversos sistemas de mobilidade, das condições em que a deslocação ocorreu e do potencial para a mobilidade (motilidade) (Cresswell 2006; 2009). O movimento entre A e B está associado a diversos significados, sendo experimentado e incorporado pelo actor social móvel de acordo com os mesmos. Por outro lado, estas representações baseiam-se na prática da mobilidade (Cresswell, 2006). Duas pessoas, que se deslocam entre A e B utilizando o mesmo meio de transporte, uma com o objectivo de imigrar e outra como lazer, terão uma experiência diferente da viagem, conferindo-lhe diferentes significados.

O discurso em torno da mobilidade integra diversos conceitos contraditórios, encerrando em si múltiplos significados. Por um lado, a mobilidade surge como corolário do fim das distâncias, da eliminação de barreiras, de velocidade, de liberdade, de eficiência e, por outro lado, como associada aos riscos ecológicos, aos riscos patrimoniais, à destruição do sentido comunitário, aos processos de exclusão social, para elencar apenas alguns exemplos. Este, tal como outros, é um conceito que não é neutro.

Perante a diversidade de conotações e ambivalências em relação às mobilidades, as escolhas, por vezes conflituais, tornam-se difíceis, principalmente no quotidiano, estando fortemente ligadas ao modo como este é percebido e organizado.

Freudendal-Pedersen (2009) desenvolve o conceito de “structural stories” como ponto de partida para a compreensão das razões e dos dilemas

que estão por trás das escolhas feitas no quotidiano em termos de mobilidades.

As “structural stories” podem ser definidas como “a specific way of arguing the reasons for everyday life choices and actions. A structural story is used to make an apparent rationale behind actions we take and the choices we make in everyday life, and function as a guide for specific actions” (Freudendal-Pedersen 2009: 34).

As “structural stories” são a expressão das ideias mais comuns utilizadas nas conversas diárias acerca da mobilidade, sendo produzidas e reproduzidas no quotidiano. Expressam “verdades comuns” acerca das diferentes mobilidades que são interpretadas pelos indivíduos, ajudando-os a tomar opções diárias num mundo povoado de inúmeras escolhas. Segundo a autora este conceito deverá ser compreendido como uma continuação do conceito de Giddens da estruturação.

Giddens (1989) parte da teoria da estruturação para estabelecer a relação entre os indivíduos e a sociedade. Para ele, os actores “mantêm um contínuo entendimento teórico’ das bases da sua actividade” (*Ibidem*:2), ou seja, em condições normais, os agentes são capazes de explicar a maior parte do que fazem. A estrutura não é determinista mas criadora de possibilidades e limitadora da acção não existindo fora do agente (Freudendal-Pedersen 2009).

A capacidade de ser móvel e rápido é essencial na sociedade contemporânea, sendo que a capacidade de aproveitar o tempo, um bem escasso, é essencial. Mobilidade e velocidade tornam-se imperativos na vida moderna. O termo “rápido” colonizou diversos campos da nossa vida. Já em 1983 Virilio dizia que estamos na era do acelerador (Virilio *apud* Kellerman, 2006:11).

As narrativas acerca da mobilidade e imobilidade estão associadas às representações sociais que circulam na sociedade sendo que móvel normalmente é o que progride, o que evolui, o imóvel é o que está localizado, o que nos remete para as relações de poder que lhe são inerentes. A mobilidade de uns implica necessariamente a imobilidade de outros o que vem de encontro ao conceito de geometria de poder desenvolvido por Doreen Massey (1993), segundo o qual o poder sobre a mobilidade está distribuído de modo desigual. Nem todo o que se move é detentor de poder sobre a mobilidade. Por outro lado, nem todo o que permanece fixo está destituído de poder, o que nos remete para o conceito de motilidade.

É no século XIX que a mobilidade se torna sinónimo de liberdade. A Revolução Francesa e a Nova Constituição dos EUA estão associadas ao nascimento da ideia de que a mobilidade é um direito, tal como a liberdade. A liberdade para se mover, consagrada como direito universal na constituição dos Direitos Humanos é, segundo Bauman (1998) uma mercadoria perpetuamente escassa e distribuída de forma desigual, o principal factor de estratificação na modernidade líquida que diferencia os turistas dos vagabundos (Bauman, 2000). O turista é o que viaja de acordo com os seus desejos.

O vagabundo viaja porque não tem outra escolha. O arquiteto Rem Koolhaas (Apud Cresswell, 2004:150) identifica uma “elite cinética” constituída pelos novos cosmopolitas e o proletariado cinético que está bloqueado no seu local de residência e assim, imobilizado. Cresswell, por seu lado, lembra o cosmopolitanismo do proletariado cinético. Estes estão onde está a elite cinética, no entanto, não são livres nem possuem direitos de cidadania. Esta oposição remete-nos mais uma vez para a dualidade entre mobilidade e imobilidade em que o primeiro está conectado com sucesso, evolução, bem estar e o segundo com sofrimento, pobreza, territorialização.

Milton Santos (2001) afirma: “Agora, estamos descobrindo que, nas cidades, o tempo que comanda, ou vai comandar, é o tempo dos homens lentos”. Os homens lentos são para o autor os pobres, os que não detêm a velocidade. Para ele os detentores da “mobilidade” refugiam-se nas imagens pré-fabricadas, confortáveis acabando por ver pouco da cidade e do seu mundo. Os outros, os que a cidade procura afastar, esconder, relegar para a periferia, escapam às totalidades racionalizantes. Têm uma experiência da cidade feita de carências que lhes permite ir além e sonhar com um futuro melhor.

Este direito de mobilidade é algo adquirido, pelo menos nos países democráticos. No entanto, no que concerne ao direito à livre deslocação na cidade o mesmo já não se passa. São diversos os obstáculos que se interpõem entre o indivíduo e o caminho a percorrer que condicionam o direito à cidade, principalmente o direito à deslocação não motorizada.

Podemos no entanto questionarmo-nos o que significa o direito à cidade e que cidade é esta de que estamos a falar?

Espaços-tempos urbanos móveis

Neste ponto e tendo como referência a reflexão introdutória irei abordar a relação entre a mobilidade e os espaços tempos urbanos.

A cidade tem acompanhado a história das técnicas, do transporte e armazenamento de bens, de informações e pessoas o que tem implicações no planeamento urbanístico e dos transportes. Cada técnica, refere Milton Santos (2006), conduz não apenas a uma nova percepção do tempo mas a um novo uso do tempo, um uso que se torna com o tempo rotineiramente mecanizado, assente na naturalidade da técnica.

A compreensão das dinâmicas urbanas passa pela exploração das questões da mobilidade. As mudanças ocorridas nas cidades ao longo dos tempos estão relacionadas com diferentes culturas de mobilidade que podemos associar a distintos sistemas de mobilidade que se têm vindo a tornar cada vez mais complexos. Segundo Urry, historicamente a maioria das sociedades assenta num sistema de mobilidade principal relacionado com a economia dessa sociedade (Urry, 2007). O sistema dominante nas últimas décadas é o do automóvel. Este, mais do que nunca está ligado a novos usos do tempo.

Tempo que tal como o espaço se têm vindo a comprimir, segundo David Harvey (1989).

A passagem de uma sociedade rural para uma sociedade industrial e, posteriormente, para uma sociedade pós — industrial, associada ao aumento da reflexividade, à criação de uma economia de signos e símbolos, à importância crescente do consumo sobre a produção na construção da identidade, e à estetização da cultura e da sua deslocação para formas de consumo mais visuais (Edwards, 2000), alteraram o modo como a mesma é perspectivada.

Este processo implica a construção de um novo sistema de signos e imagens, efémeros, que conta com a ajuda da publicidade e dos meios de comunicação, e com a melhoria dos sistemas de comunicação e fluxos de informação que se processam a um ritmo cada vez maior. Esta ideia de inovação, rapidez, efemeridade está directamente ligada à noção de mobilidade como progressão, mudança, evolução, valores que parecem conduzir o rumo das nossas vidas tal como nos mostra Freudendal-Pedersen (2009) através das “structural stories”.

Fortuna (2002, 127) sintetiza as transformações que distinguem a metrópole industrial e moderna da metrópole tardia e pós-moderna da seguinte forma: a urbanização do mundo e o aumento crescente das cidades do centro para as margens, o monopólio dos “produtores da cidade” (urbanistas e arquitectos) sobre o espaço urbano enquanto signo, relevando para um lugar secundário a participação dos não especialistas, isto é, dos seus utilizadores; a criação de espaços vazios no interior das cidades fruto da flexibilização pós-fordista, o desenvolvimento das tecnologias associadas à compressão tempo espaço; a cultura de velocidade e movimento; a globalização económica, financeira e dos modos de governação política; a globalização da cultura concomitante com a produção de formas de afirmação contra-hegemónicas e finalmente mas não menos importante, a “urbanização da injustiça”, isto é, a debilidade da cidadania.

Para Yves Chalas (1997), as transformações ocorridas na cidade, fruto da pós-modernidade, resultam numa cidade emergente que caracteriza como *cidade móvel*, ou seja, uma cidade na qual a mobilidade é a base das suas relações sociais, *cidade território*, uma cidade que se dispersa por territórios cada vez mais vastos; *cidade natureza* que abrange o campo; *cidade policêntrica* na qual emergem novas centralidades associadas ao consumo, como por exemplo, os centros comerciais; *cidade das escolhas pessoais* na qual as identidades são construídas a partir das várias possibilidades do território e *cidade vazia* na qual o construído se mistura com os espaços agrícolas e com os espaços vazios.

A mobilidade está no centro das cidades. Faz parte da sua essência. A oferta diversificada de mobilidade dá-nos liberdade de moldar a cidade às nossas necessidades (Lévy, 2001) o que nos remete para a noção de cidade móvel e de cidade das escolhas. A apropriação da cidade plural é “feita a partir de uma multiplicidade de lugares ligados entre si por eixos de ligação”

(Rémy e Vóye, 1992:93). Não há uma cidade mas antes quase tantas cidades como os indivíduos que nela habitam, trabalham, visitam. O modo de deslocação que escolhemos tem um papel importante na forma como criamos e experimentamos a “nossa cidade”.

A cidade tem vindo a transformar-se, adaptando as suas estruturas imóveis à mobilidade.

Podemos afirmar que o século XIX é o século da explosão do movimento marcado pelo surgimento do telégrafo, do telefone, do jornal, do comboio, da bicicleta, da luz artificial. A velocidade começa a impor-se na cidade, conduzindo a uma mudança na consciência do tempo e do espaço que, no entanto, não deve ser pensado como universal já que a cidade é composta por uma infinidade de tempos e de espaços. (May e Nigel, 2001:1-46).

Entre 1930 e 1990 na Europa ocidental a média anual de quilómetros per capita realizados na cidade a pé, de bicicleta e de transportes públicos diminui, enquanto que as deslocações em transportes privados aumentaram (Hart, 2001).

A deslocação pedonal como modo de transporte tem vindo a ser substituída, primeiro pelos transportes públicos e depois pelo automóvel, havendo um automóvel por cada 8,6 pessoas no Mundo (Urry, 2000).

O automóvel é mais do que um mero meio de deslocação. É um objecto emblemático produzido por empresas icónicas. É também o segundo maior item de consumo das famílias a seguir à habitação. Está ligado a diversas outras indústrias, algumas delas associadas a acontecimentos importantes a nível mundial, como as petrolíferas ou a mudanças na própria estrutura da cidade, tal como a expansão das periferias, a construção de estradas e auto-estradas, entre muitas outras. Para além disso está também conotado com qualidade de vida, estando associado a uma mobilidade responsável, impondo-se sobre todas as outras mobilidades que são relegadas para segundo plano (Sheller e Urry 2000). Sheller e Urry (2000:739), utilizam o conceito de automobilidade para expressar esta realidade. A Automobility “is a complex amalgam of interlocking machines, social practices and ways of dwelling, not in a stationary home, but in a mobile, semi-privatized and hugely dangerous capsule”

O filme *Crash* de 2004, um filme de Paul Haggis que retrata as relações raciais e de classe estereotipadas dos residentes de Los Angeles, uma cidade organizada em torno do automóvel, tem início com uma frase proferida por uma das personagens envolvida numa colisão entre automóveis. Ele diz *Em Los Angeles ninguém te toca. Estamos sempre atrás do metal e do vidro. Acho que sentimos tanta falta desse toque, que batemos uns nos outros só para sentir alguma coisa.*

Dentro do automóvel a experiência da cidade não é total. Podemos dizer que é uma quase experiência. Os sentidos estão protegidos, isolados do ambiente circundante.

A experiência corporal do quotidiana está limitada, não havendo uma relação directa do corpo com a cidade, esta é uma experiência encapsulada em que a fusão do corpo humano com o corpo urbano não é possível. Esta fusão só é possível através do caminhar e do pedalar, principalmente através do primeiro. Se tal como foi referido anteriormente a experiência da cidade está intimamente associada ao meio de deslocação escolhido e, este, por sua vez, está associado a diferentes valores, tendo implicações na vida social do actor social móvel que cidade é a cidade do peão, quais as relações de poder que estabelece com os outros meios de locomoção? E acima de tudo o que significa ser peão na cidade “espectáculo”, “móvel”, das “escolhas”, marcada pela “urbanização da injustiça”? Mais ainda, quais as representações sociais que lhe estão associadas? Que histórias estruturais são desenvolvidas e difundidas em torno do acto de caminhar? Não pretendo responder a estas questões no presente artigo. Irei, no entanto deter-me no próximo ponto sobre o acto de caminhar quotidianamente, reflectindo sobre o melhor método para captar a experiência do caminhante na cidade e o modo como constroi a relação com a mesma e com o próprio acto de caminhar.

Caminhar como rotina e método

Caminhar é o modo de deslocação mais antigo, algo que está incorporado na nossa rotina. Marcel Mauss no ensaio *Técnicas do Corpo* que apresentou em 1934 na Société de Psychologie, defende que o caminhar não é algo natural mas algo adquirido através da educação, pelo que o modo de caminhar varia de sociedade para sociedade. Há factos técnicos que intervêm e que diferenciam os modos de caminhar. O antropólogo japonês Junzo Kawada desenvolveu um estudo comparativo entre o modo de andar e carregar pesos dos Franceses e japoneses, chegando à conclusão que eram diferentes. Os primeiros mantêm as pernas direitas enquanto os segundos andam, apoiando-se nos joelhos (*Apud* Ingold, 2004: 325).

Balzac na *Théorie de la démarche* (1830-1833[1978]:17) reflecte sobre o movimento do caminhante, chamando a atenção para o facto deste ser um assunto pouco explorado.

N'est-il pas réellement bien extraordinaire de voir que, depuis le temps où l'homme marche, personne ne se soit demandé pourquoi il marche, comment il marche, s'il marche, s'il peut mieux marcher, ce qu'il fait en marchant, s'il n'y aurait pas moyen d'imposer, de changer, d'analyser sa marche: questions qui tiennent à tous les systèmes philosophiques, psychologiques et politiques dont s'est occupé le monde ?

De Certeau no ensaio “*Marches dans la Ville*” vai reflectir sobre o acto de caminhar como forma elementar da experiência da cidade transumante ou

metafórica que se insinua no texto da cidade planificada (De Certeau, 1990:142). O caminhar permite rescrever a cidade através dos passos do peão que se apropria da mesma com todos os sentidos. São os passos que moldam o espaço que de outro modo não existiria.

Se queremos compreender a cidade e a experiência quotidiana da deslocação pedonal em interacção com os outros meios de deslocação temos que nos misturar na multidão. Os mapas ou os GPS permitem-nos conhecer os hábitos de deslocação dos indivíduos, não nos indicam, no entanto, o que se passou entre estes dois pontos. Não nos dão nenhuma pista acerca do significado da viagem para o actor social móvel: o que o motivou, os obstáculos (reais ou pressentidos) que encontrou, o meio de transporte que utilizou e o porquê da sua escolha, a altura do dia e do ano em que percorreu a distância entre A e B, se o fez sozinho ou acompanhado, as memórias que o trajecto lhe suscitou. Em resumo, nada nos diz da experiência da (i)mobilidade.

Esta é uma experiência multi-sensorial que invoca a “tríade conceptual” desenvolvida por Lefebvre em relação ao espaço. Lefebvre considera as *representações do espaço*, isto é, o espaço construído pelos profissionais e tecnocratas; as *práticas espaciais*, ou seja, as práticas que estruturam a realidade quotidiana, englobando a produção e a reprodução, a concepção e a execução, assegurando a coesão social, a continuidade e a competência espacial, o que nos remete para o espaço percebido e, por último, o *espaço representacional*, isto é, o espaço vivido no quotidiano, experimentado através dos símbolos e imagens e que surge da relação dialéctica entre os dois primeiros (Lefebvre, 1991; Merrifield, 2000:167-182).

Massey (2002:458-475), explora o modo como o espaço é apreendido de diversos modos em diferentes épocas do ciclo de vida do indivíduo e da localidade num artigo que desenvolve acerca de Wythenshawe, o local de residência dos seus pais. Estabelece uma relação entre as alterações ocorridas no local e a vida dos seus pais, nomeadamente o seu envelhecimento associado a limitações físicas impeditivas da deslocação pedonal, reflectindo entre outras coisas sobre as negociações acerca do significado do lugar, sobre a percepção do espaço e sobre o modo como este pode ser apreendido de diferentes modos.

Segundo a autora, as nossas vidas são vividas em espaços (tempo-espacos) muito mais complexos do que o que podemos adivinhar a partir dos mapas da mobilidade física. Tal como referi anteriormente, apoiando-me em De Certeau, os mapas apenas nos dão uma visão abstracta do trajecto entre A e B, um trajecto que se altera ao longo do tempo, dando origem a novas interpretações, percepções e apropriações do espaço.

Dirigindo-se ao pai, a autora diz que a degradação a que chegaram os passeios faz com que estes sejam a “mini version of the Alps if you’re not steady on your feets” (2002, 465). A experiência da deslocação entre A e B é diferente, não só porque o pai já não se desloca do mesmo modo que antigamente mas porque o próprio percurso está alterado. Há uma modificação da

representação do espaço, do espaço percebido e conseqüentemente do espaço vivido.

Como diz a autora há muitos modos de conhecer o espaço. A forma como este é vivido e apreendido pelos ciclistas e skaters, por exemplo, é diferente, uma vez que para estes os desafios e as limitações de deslocação são outras. A negociação do espaço, difícil para quem tem problemas de mobilidade, como o pai da autora, está aqui bem visível. O pai terá de desenvolver técnicas corporais (para utilizar a expressão de Marcel Mauss) que lhe permitam deslocar-se no passeio sem problemas.

Esta negociação e renegociação dos contactos que se estabelecem na rua, é o que lhes dá vida, embora neste caso possamos dizer que há uma apropriação ilegítima do passeio pelos ciclistas e skaters que os torna perigosos principalmente para os mais idosos.

William Whyte (2009; 2001) salienta que o peão é um ser social e uma unidade de transporte maravilhosa, complexa e eficiente que se adapta facilmente aos movimentos dos outros, caso não tenha limitações de mobilidade, acrescento. Goffman mostrou igualmente que o acto de caminhar numa rua da cidade é uma actividade social no sentido que há uma resposta imediata ao movimento dos outros (Ingold, 204). Os corpos sentem e dão sentido ao mundo à medida que se deslocam (Büscher e Urry, 2009).

David Seamon (.1980:148-166) desenvolve o conceito de “place ballet” para explorar fenomenologicamente o comportamento dos indivíduos no espaço. Para ele, as pessoas envolvidas nas suas rotinas espaço-tempo (uma série de comportamentos corporais habituais que se estendem no tempo) e no seu “body ballet” (série de gestos e movimentos integrados que sustentam uma tarefa) reúnem-se no espaço e no tempo, transformando o espaço em lugar e moldando ambientes que criam um sentimento de vitalidade e bem estar. Embora este conceito não se dirija exclusivamente aos espaços exteriores, parece-me que podemos dizer que para que uma rua pareça interessante é necessário este encontro de rotinas. Jane Jacobs (2000:61 [1961]) também se referiu ao ballet do seu passeio como uma reunião de hábitos, rituais e movimentos que dão vida à rua. A autora (2000 [1961]) no reconhecido livro *The Death and Life of Great American Cities*, afirma que se as ruas de uma cidade parecem interessantes, a cidade parece interessante; se parecem aborrecidas, a cidade parece aborrecida.

Mas porque é que há vida em certas ruas e noutras não. Que obstáculos se interpõem entre elas e os caminhantes para que se esvaziem? Parece, segundo Whyte (2001) [1980], que o que atrai pessoas são as outras pessoas é a mistura, a confusão. O autor dá o exemplo de Lexington, uma rua em Nova Iorque barulhenta, com passeios degradados, com mobiliário urbano mal colocado, com muitos vendedores, ladrões mas uma das mais concorridas. Qual a causa, pergunta — a desordem, diz. O que torna o acto de caminhar interessante é o encontro com o outro na cidade em movimento.

Como foi dito anteriormente a sociedade actual combina a velocidade com lentidão. Caminhar é o meio de locomoção mais lento mas também o mais flexível. O peão contorna caminhos, atravessa atalhos, constrói alternativas criativas na selva urbana que é preciso analisar.

No entanto, o peão está também sujeito a diversos obstáculos, físicos e socio-culturais, que limitam ou mesmo constroem a sua tarefa.

A questão que me propus explorar é qual o melhor método para captar estes obstáculos que se impõe entre o indivíduo e a experiência da cidade. Esta é uma dúvida que surgiu no decorrer da minha investigação para doutoramento² Não pretendo aqui analisar as escolhas metodológicas que fiz no decorrer da investigação que se encontra em curso mas, antes, reflectir sobre os métodos em si.

Devemos optar por métodos mais estáticos ou, pelo contrário, por métodos móveis de que destaco as entrevistas go-along (ou “walk along”) como forma de captar a experiência dos corpos em movimento na cidade a diferentes (i) mobilidades?

Caminhar implica movimento, deslocação corporal. Os corpos sentem e dão sentido ao mundo à medida que se deslocam (Büscher e Urry, 2009). Deste modo, o estudo do movimento implica compreender como é que os indivíduos enquanto actores sociais móveis constroem e reconstróem narrativas acerca do mundo.

Lopes (2008) afirma “andar não é mera repetição ou desinteressante trivialidade”. No entanto, é assim que por vezes se afigura, tornando a sua investigação difícil. Habitamo-nos a contornar obstáculos, a negociar o espaço com os outros mas também com toda a panóplia de objectos que bloqueiam os passeios. Construimos “histórias estruturais” e interiorizamo-las de tal modo que falar do quotidiano nos parece trivial, supérfluo; demasiadamente banal.

Qual será a melhor forma então de apreender a experiência sensorial associada ao acto de caminhar, de identificar obstáculos tal como são compreendidos e negociados pelas pessoas, de apreender o lugar tal como é construído pelos indivíduos no seu quotidiano móvel?

Lopes responde a isto: Ora, caminhando, eis a proposta, prática e analítica, as identificações vão sendo forjadas de forma dinâmica, dialógica e multifacetada, em permanente relação e aprendizagem pela experiência — neste caso, a experiência de andar na e pela cidade, de conceber o sujeito andante como sujeito falante, que inscreve os seus passos na ordem do discurso, uma outra forma, afinal, de fazer lugar, ocupando os espaços vazios da cidadania. (Teixeira Lopes, 2008)

As entrevistas tradicionais qualitativas semi-estruturadas permitem compreender como é que os indivíduos experimentam e dão sentido às

2 No decorrer da minha investigação para doutoramento em curso estou a investigar a experiência pedonal quotidiana e os obstáculos físicos e simbólicos à mesma tal como são percebidos pelos actores sociais.

suas vidas, possibilitando captar o significado das acções para os actores sociais.

O método “go-along”, uma forma de entrevista qualitativa em profundidade que é realizada em movimento permite, de igual forma, compreender como é que os indivíduos experimentam e dão sentido às suas vidas, no entanto, tem a vantagem de trazer a mobilidade para o centro da investigação empírica.

Kusenbach (2003) introduz o “go-along” como um instrumento de investigação que tem a vantagem de não retirar os entrevistados do ambiente onde desenvolvem as rotinas diárias, o que tem diversas vantagens quando o objectivo é o estudo do sujeito móvel em relação com o lugar.

O caminhar com os entrevistados permite captar *in situ* a experiência móvel sensorial da jornada, questionando ao mesmo tempo os entrevistados acerca da mesma. Deste modo, aspectos que sendo banais poderiam ficar esquecidos ou mesmo passar despercebidos pelo entrevistado numa entrevista normal, terão maior probabilidade de serem abordados (Kusenbach 2003). Esta é a principal vantagem do método.

Ao mesmo tempo permite também a imersão do investigador no percurso, permitindo-lhe compreender melhor a experiência do entrevistado e a influência do local na construção acerca do conhecimento da experiência pedonal (Anderson, 2004). Como Casey (2001) defende o corpo, e neste caso o corpo em deslocação, encontra o lugar através de um processo que denomina *outgoing*, sendo que o lugar é transformado pelos corpos que por seu turno são influenciados pelas estruturas inerentes ao mundo. Indo ao encontro dos lugares, o corpo toma os traços dos lugares que conheceu. Os lugares por seu lado, também são alterados pelo facto do corpo ter estado neles num processo que chama *incoming*. Deste modo, a investigação em andamento permite-nos ligar o indivíduo ao lugar e vice-versa, remetendo-nos por exemplo para as memórias do mesmo.

Para além do registo oral, disponível numa entrevista tradicional, o walk-along permite ainda um registo sensorial, nomeadamente dos sons que acompanham o percurso, o que podendo ser uma desvantagem em caso de gravação da entrevista e posterior transcrição, tem a vantagem de permitir captar o ambiente sonoro, essencial para a análise do ambiente urbano (ver Fortuna, 2001 sobre a importância dos sons na cidade) possibilitando a imersão na confusão que nos fala William White.

Como principais desvantagens podemos identificar, no entanto, em especial as condições atmosféricas que podem dificultar ou mesmo impossibilitar a entrevista. As condições físicas do entrevistado poderão constituir outra dificuldade.

Finalmente, o maior obstáculo parece-me ser a disponibilidade temporal do entrevistado. Isto é, a pressão do tempo em geral limita a sua disponibilidade para ser entrevistado mas ser entrevistado em andamento mesmo que num

percurso que faça normalmente, poderá ser ainda uma limitação maior. No caso dos indivíduos que utilizam normalmente o automóvel, deslocando-se pouco a pé, esta limitação poderá ser acrescida, constituindo o facto do indivíduo não caminhar um obstáculo logo à partida.

Pesando as vantagens e desvantagens do método “go-along” penso que o estudo da mobilidade e de um tipo de mobilidade específica, a deslocação pedonal, deverá ser utilizado conjuntamente com outros métodos mais imóveis tal como as entrevistas semi-estruturadas tradicionais. A combinação do móvel com o imóvel permite-nos compreender melhor a própria experiência da mobilidade, também ela feita de imobilidades, sendo que aqui a imobilidade não deverá ser percebida como algo negativo, mas como um ingrediente da própria mobilidade já que mobilidade e imobilidade constituem-se mutuamente.

Referências bibliográficas

- Anderson, J. (2004), “Talking whilst walking: a geographical archaeology of knowledge” in *Area* 36.3, pp. 254-261.
- Balzac, H. (1978 [1830-1833]), *Théorie de la Démarche et Autres Textes*, Paris, Albin Michel, p. 17.
- Bauman, Z. (1998), *Globalization-The Human Consequences*, Cambridge, Polity Press.
- Bauman, Z. (2000), *Liquid Modernity*, Cambridge, Polity Press.
- Breton, É., (2006), “Homo Mobilis” in Michel Bonnet e Patrice Aubertel (Dir.), *La Ville aux Limites de la Mobilité*, Paris, Presses Universitaires de France, pp. 23-29.
- Büscher, M. e Urry, J. (2009), “Mobile Methods and the Empirical” in *European Journal of Social Theory* 12(1), pp. 99-116.
- Casey, E. (2001), “Between Geography and Philosophy: What does it mean to be in the place-world?” in *Annals of the Association of American Geographers*, 91(4), pp. 683-693.
- Certeau, M. de (1990), *L'invention du quotidien. 1. arts de faire*, Paris, Gallimard, pp. 139-164.
- Chalas et Dubois (1997), *La Ville Émergente*, La Tour d'Aigues, éd. de l'Aube.
- Cresswell, T. (2006), *On Move- Mobility in the Modern Western World*, Nova Iorque, Routledge.
- Cresswell, T. (2004), “Justice Sociale et Droit à La Mobilité” in Allemand, S; Ascher, F.; Lévy, J (Eds), 2004 *Les Sens du Movement: Modernité et Mobilités dans les Sociétés Urbaines Contemporaines*, Paris, Belin, pp. 145-153.
- Cresswell, T. (2009), “Seis Temas na Produção das Mobilidades” in Carmo, R e Simões, J. (Org) *A Produção das Mobilidades Redes, Espacialidades e Trajectos*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, pp. 25-37.
- Edwards, T. (2000), *Contradictions of Consumption. Concepts, Practices and Politics in Consumer Society*, Londres, Open University Press.
- Flamm, M. e Kaufmann, V. (2006), “?Operationalising the concept of motility: a qualitative Study” in *Mobilities* 1 (2), pp. 167-190.

- Fortuna, C. (2001), "Soundscapes: the sounding city and urban social life" in *Oficina do CES*, p. 161.
- Fortuna, C. (2002), "Culturas Urbanas e espaços públicos: sobre as cidades e a emergência de um novo paradigma sociológico" in *Revista Crítica de Ciências Sociais* 63, pp. 123-148.
- Freudendal-Pedersen, M. (2009), *Mobility in Daily Life. Between Freedom and Unfreedom*, Oxon, Ashgate.
- Hannam, K; Sheller, M. e Urry, J. (2006), "Mobilities, Immobilities and Moorings in Mobilities vol.1 (1), pp. 1-22.
- Hart, T. (2001), "Transport and the city" in Ronan Paddison (Ed.) *Handbook of Urban Studies*, Londres, Sage Publication, pp. 102-121.
- Harvey, D. (1989), *The Condition of Postmodernity: an Enquiry Into the Origins of Cultural Change*, Cambridge, Basil Blackwell.
- Ingold, T. (2004), "Culture on the Ground. The World Perceived Through the Feet" in *Journal of Material Culture* 9(3).
- Jacobs, J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Nova Iorque, Vintage Books.
- Kaufmann, V. (2002), *Re-thinking Mobility. Contemporary Sociology*, Aldershot, Ashgate.
- Kellerman, A. (2006), *Personal Mobilities*, Londres, Routledge.
- Kusenbach, M. (2003), "Street Phenomenology: The Go-along as Ethnographic Research Tool" in *Ethnography* 4(3), pp. 455-85.
- Lefebvre, H. (1991), *The Production of Space*, Oxford, Blackwell.
- Levy, J. (2001), "Os Novos Espaços da Mobilidade" in *Geographia*, vol 3, n.º 6.
- Lopes, J. (2008), "Andante, andante: tempo para andar e descobrir o espaço público" in Rogério Proença Leite (Org.), *Cultura e Vida Urbana. Ensaios sobre a Cidade*, São Cristóvão, Editora UFS, pp. 129-144.
- Massey, D. (1993), "A Global Sense of Place" in Ann Gray e Jim McGuigan (Ed.), *Studying Culture: an Introductory Reader*, Londres, Edward Arnold, pp. 232-242.
- Massey, D. (2002), "Living in Wythenshawe" in Borden, Kerr e Rendell (ed) *The Unknown city- Contesting Architecture and Social Space*, Londres, MIT Press, pp.: 458-475.
- May, J e Nigel, T. (2001), *Timespace. Geographies of Temporality*, Londres, Routledge, pp. 1-47.
- Mauss, M. (1973), "Techniques of the body" in *Economy and Society* 2 (1), pp.70-88.
- Merrifield (2000), "Henri Lefebvre. A socialist in space" in Crang e Thrift(ed) *Thinking Space*, Londres, Routledge, pp. 167-182.
- Remy, J. e Voyé, L. (1994), *A Cidade: Rumo a uma Nova Definição?*, Porto, Edições Afrontamento.
- Seamon, D (.1980), Buttimer e Seamon (ed) *The human experience of space and place*, Londres, Croom Helm, pp. 148-166.
- Sheller, M e Urry, J. (2000), "The city and the car" in *International Journal of Urban and Regional Research*, 24, pp. 737-57.

- Sheller, M e Urry, J. (ed.) (2006), "The new mobilities paradigma" in *Environmentand Planning, A*, 38, pp. 207-26.
- Santos, M. (2006), [4ª Edição] *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*, São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- Urry, J. (2000), *Sociology Beyond Societies*, Londres, Routledge.
- Urry, J. (2007), *Mobilities*, Cambridge, Polity Press.
- Whyte, W. (2001 [1980]), *The Social Life of Small Urban Spaces*, Project for public spaces, Nova Iorque.
- Whyte, W. (2009 [1988]), *City: Rediscovering the Center*, Filadelfia, University of Pennsylvania Press.

Entre a cidade e as aldeias

Itinerário local de uma observação sociológica. Das questões do urbano aos desafios do quotidiano: contributo para o estudo das realidades urbanas.

João Carlos Sousa

Bolseiro de Investigação Labcom-UBI (jcsousa@ubi.pt)

José Peixoto Silva

Investigador/Colaborador NID_RH ESEIG-IPP (silva.josepeixoto@gmail.com)

Nuno André Jerónimo

Departamento de Sociologia UBI (nuno.amaral.jeronimo@hotmail.com.)

Resumo

O empreendimento levado a cabo pelas ciências sociais, mormente pela sociologia, considerou desde cedo, como privilegiada a unidade de análise “cidade”. Historicamente não será dissociável o facto do advento da modernidade ficar indubitavelmente associado a um crescimento sem precedentes da vida social em espaço urbano. O espaço citadino assume-se desta forma, como o ponto gravitacional, da atenção prestada logo pela geração fundadora, desde Karl Marx, passando por George Simmel, todos eles lhe dedicaram considerável atenção nos seus respectivos esforços teóricos.

Tomamos a cidade como ponto de referência, enquanto vértice onde convergem diversas e diamétricas dinâmicas, em que a permanente reconfiguração espaço-temporal pauta a vida quotidiana. Neste sentido, os autores partindo do eixo teórico cidade-campo em permanente simbiose com a dupla unidade espaço-temporal, procuram reconstruir o ambiente cénico, recorrendo a paradigmas da sociologia interpretativa-subjectivista como o interaccionismo simbólico de Erving Goffman (1993) e a fenomenologia por intermédio de George Ritzer (1992).

No plano metodológico, tal como já anteriormente fizemos referência, a pesquisa seguiu uma via qualitativa. Os investigadores sociais que optam pelo método qualitativo “comungam os pontos de vista subjectivista e fenomenológico segundo os quais as ciências sociais se devem interessar mais por dimensões vividas pelos seres humanos do que por impactos de quaisquer fenómenos físicos” (Foddy, 1993p.15). Assim importa referir que pretendemos a compreensão da acção observando a vida quotidiana, (Viagem de autocarro), e não uma confirmação ou sistematização da realidade em estudo, introduzindo ainda na equação teórica o elemento de estarmos a tratar de um acto diário, ou por outras palavras, de um movimento pendular que compreende unidades territoriais, cidade *vs* campo, numa área de gradativa de baixa densidade populacional.

Na linha dos procedimentos metodológicos e técnicos, sublinhamos o recurso à observação participante. Segundo Firmino da Costa, e no sentido de minimizar o impacto na relação investigador — objecto de estudo, o investigador deve optar por “situações públicas altamente impessoais, tais como passear anonimamente numa avenida, estar sentado num café ou circular nos transportes colectivos (...), é necessário que o investigador faça parte (...) [do] contexto social ou esteja com ele fortemente familiarizado por socialização ou aproximação prévias” (2003, p. 135). Assim respeitando as bases da técnica, procedemos à recolha de dados, de informações e constatações para posteriormente as enquadrarmos nos paradigmas já identificados.

No estrito domínio empírico, o desenvolvimento da nossa pesquisa¹, baseou-se em cinco incursões pelo terreno, no período compreendido entre 15 de Abril e 13 de Maio, todas as 3^a feiras. Estas consistem na realização da 5 viagens de autocarro, que faz a ligação entre a cidade da Covilhã e a vila dos Vales do Rio, no mesmo concelho, com uma duração aproximada de 35 minutos (18h30 — 19h05).

Aludindo, a algumas das considerações a reter, dir-se-ia que esta viagem, assume-se como um privilegiado momento, em que os actores sociais, reconstroem o dia e projectam o manhã.

Considera-se de extrema utilidade iniciar o este *debate teórico* sobre a cidade e as suas realidades com a problematização sugerida por Max Weber da acção do indivíduo em qualquer contexto. A importância da simbologia e o significado dessa mesma acção social, não deixou de ter como pressuposto epistemológico e meta-teórico, ideias relacionadas com o desenvolvimento da própria análise do social, e consequentemente da análise do quotidiano.

Nesta linha de pensamento, recordemos a concepção da ética protestante, enquanto macro sistema valorativo e consequentemente normativo, que condicionou(a) a prática social, estando deste modo indubitavelmente associado ao modelo de organização social capitalista. Ainda assim, Max Weber, sintetiza o seu pensamento, relativamente às grandes estruturas sociais, alegando que:

Em qualquer caso não existe para ela [a sociologia] personalidade colectiva “actuante”. Ao falar de “Estado” ou “nação”, ou “sociedade anónima”, ou “família”, ou “corpo militar”, ou “estruturas” semelhantes refere-se, sim, *meramente* a um desenrolar, de natureza determinada, da actuação social singular (*cit in* Parkin, 2000, p.1 *aspas itálico e maiúsculas do original*).

1 A presente proposta de comunicação surge no âmbito do aprofundamento de um trabalho desenvolvido na unidade curricular de Sociologia da Vida Quotidiana do ano lectivo de 2008/2009, da licenciatura em Sociologia da Universidade da Beira Interior.

Para o autor em apreço, as estruturas e organizações sociais são privilegiadamente, espaços de exercício do poder e de interacção. Até porque mais adiante, no seu desenvolvimento teórico e metodológico, o referido autor concebe o método da *Verstehen*, com o qual pretende levar a cabo a compreensão da acção social, através do estabelecimento de uma ligação estrita entre, o sociólogo e o(s) actores sociais. A premissa a montante desta postura metodológica manifesta-se a partir da ideia em que os actores sociais são percebidos, como tendo constantemente a necessidade de optar. No fundo, com esta postura analítica pretendemos conceber o actor social como possuidor de capacidade de escolha, entre os condicionalismos estruturais, com que se depara o actor na sua *durée quotidiana* (agência).

Estamos deste modo, perante paradigmas, que partindo de antagónicos pressupostos, quer epistemológicos, bem como meta-teóricos fazem distinto uso de diferentes ferramentas, quer conceptuais, quer analíticas? Mais, permitem-nos colocar, a tónica na componente simbólica e construtora, que cada actor tem de negociar com as estruturas sociais vigentes. A mudança de paradigma, constitui-se como um desígnio de um trabalho sociológico e analítico, que coloca a acção social, subjectivamente concebida, no centro da interpretação da realidade social.

Deste modo, partindo da clássica dicotomia subjectivista *vs* objectivista e que Jürgen Habermas retoma para:

(...) designar por subjectivista um programa teórico que concebe a sociedade como um contexto de vida estruturado de uma forma dotada de sentido; e, mais concretamente, como um contexto de expressões e estruturas simbólicas que está a ser produzido de forma contínua com base em regras abstractas e subjacentes àquele (2010,p.37).

No estrito plano teórico, a conjugação de uma postura epistemológica, derivada do postulado subjectivista, incorre na necessária e desejada simbiose entre o sentido e a linguagem, que de certa forma, atribui o carácter de acto de consumo. Daqui resulta um diversificado conjunto de implicações sobretudo ao nível epistemológico, que balizará a presente análise. Para tal, dir-se-á que o sentido enquanto conteúdo significativo e substancial de um termo ou frase, insere-se invariavelmente num padrão linguístico. Retomando a crítica que Anthony Giddens elabora, ao paradigma empirista, por meio do precursor da fenomenologia — Husserl, acerca da convencional pretensão desta corrente, de obter um estado do conhecimento em que abarque a totalidade da realidade social, por via do estudo das grandes estruturas sociais, os paradigmas subjectivistas, mormente a fenomenologia, mas também o interaccionismo. Numa tentativa de delinear alguns eixos teóricos, que ambos os paradigmas partilham, temos necessariamente de sublinhar a proeminência da acção social, enquanto meio pelo qual o actor social, constrói quotidianamente, ainda que de

modo subjectivo, o conjunto das práticas sociais. Os quadros teóricos em apreço, permitem a construção o reconhecimento e análise das estruturas sociais, a partir das práticas quotidianas, isto é, a partir da mais micro interacção social, entre diferentes actores.

A selecção de um paradigma analítico, em detrimento de um outro encerra, em si uma problemática multifacetada, em que o próprio objecto de análise corporiza o maior valor referencial, em matéria da opção que se exige, que seja tomada. Sabendo que a vida quotidiana em espaço urbano é feita através de pequenos movimentos no interior e também para fora da própria morfologia urbana em causa. Tal como iniciámos a presente análise, vai longo o role de cientistas sociais, que colocaram no centro das suas preocupações teorias, a conceptualização e problematização de “cidade”. Assim, para além dos contributos já mencionados, um que nos parece decisivo, no contexto contemporâneo, passa pela concepção levada a cabo por Manuel Castells (1993) ao “considerar a cidade como a projecção da sociedade no espaço é, ao mesmo tempo, um ponto de partida indispensável e uma afirmação demasiado elementar” (*cit in Garnier, 1997, p.10*). O autor espanhol, na sua definição ao conceber a cidade, como o espaço em que a própria sociedade se projecta, revela o carácter dinâmico, da actividade humana, na edificação de um privilegiado espaço de socialização e interacção. É precisamente nesta linha de raciocínio que Jacqueline Beaujeu-Garnieralega que:

Enquanto objecto, a cidade existe materialmente; atrai e acolhe habitantes aos quais fornece, através da sua produção própria, do seu comércio e dos seus diversos equipamentos, a maior parte de tudo o que eles necessitam; é o lugar onde os contactos de toda a natureza são favorecidos e maximizados os resultados; a cidade contribui essencialmente para a dupla ligação entre espaço periférico que mais ou menos domina e o espaço longínquo com o qual mantém ligações complexas. Mas o corolário desta *função objecto* é um verdadeiro papel de intervenção, de *função sujeito* (1997, p.11 *italico do original*).

Com efeito, estamos no patamar teórico, em que se torna imperativo trazer para a discussão, o facto a partir do qual entendemos a cidade, enquanto espaço em permanente dialéctica com a capacidade criativa da actividade humana. É por conseguinte, um local promotor de sociabilidades e com isso a troca e partilha simbólica, que em última análise consumir-se-á nas estruturas sociais, que sustentam e organizam a vida social. Ora, se por um lado concebemos a cidade, como privilegiado palco de interacção e construção simbólica da actividade humana, constituindo-se deste modo um dos eixos nevrálgicos da presente análise. Por outro lado, um outro eixo analítico, passa por considerar os interstícios da vida quotidiana, como um campo analítico de imenso relevo, para uma profícua compreensão das mais simples e elementares práticas quotidianas.

Neste sentido, é de todo conveniente abordar a singular contribuição de George Simmel, que tal como observa Merleau-Ponty (2000,p.15):

(...) [é] por entre muitas das coisas que se desenredam e descortinam para além do que usualmente se consegue ou pretende alcançar ao abrigo de racionalismos cartesianos em que aparentemente tudo se limita ao enquadrável e mensurável do que objectivamente se pode conceptualizar onde se procura esquecer a possibilidade de que *o pensamento da ciência — pensamento de sobrevoos, pensamento do objecto em geral — se coloque num aí prévio, “in locus”, sobre o solo do mundo sensível* (cit in Pólvara, 2004,p.2 itálico do original).

A discussão sobre a cidade, sobre os seus condicionalismos, assuas influências, congruências e saliências é, como temos vindo a *discorrer*, vasta e com um grau de diversidade elevado. Louis Wirth (1997, p.50) — e numa tentativa de *objectivar a cidade — considera que na conjugação de três vectores distintos — como o são o número de habitantes de um dado espaço, a sua heterogeneidade, bem como a diversidade dos seus estilos de vida — poderemos, efectivamente estar perante uma cidade, bem como proceder á sua análise e compreensão.*

Luís Baptista (2003, p.36) reflecte quanto à importância da *lente mais acertada* na análise da cidade. Por um lado poderemos considerar a cidade como um espaço *produzido*, um espaço que é o *reflexo* dos que nele vivem. Por outro lado poderemos colocar o *enfoque* no espaço como produtor de identidades daqueles que nele habitam. Esta segunda visão considera que a cidade, o seu espaço, as sociabilidades, as interações e até a sua *construção*, é de sobremaneira sustentada não só pela memória colectiva (Fernandes 2002) mas também pela partilha — continuada — quotidiana de símbolos, referências, linguagens e imagens distintas. Considera-se pertinente reflectir na ideia avançada por Carmo, a propósito do processo de urbanização²e a sua contribuição para as alterações estruturais do *espaço rural*. Contudo esse processo não é homogéneo nem homogeneizador. Será pois no confronto entre a tradição e modernização que poderemos compreender de que forma os conceitos associados à *urbanidade* podem ou não influenciar o *rural*. No fundo retomando um pouco a questão de Paul Hellas (1996) sobre o próprio processo de des-tradiconalização (Carmo, 2009, p.263).

Deve ainda ser tido em *linha de conta* a asserção de Carlos Fortuna (1997, p.4), que nos *lembra* a importância de a cidade não poder ser considerada *uma coisa* devendo sim ser encarada, pensada e estudada como *algo* real, mas ao

2 É seguida nesta comunicação a definição proposta por Kayser (1990) apresentada por Carmo, 2009,p. 264). “A urbanização deve ser encarada como um fenómeno complexo e pluridimensional, que assume diferentes formas sociais e configurações espaciais. As relações que se desenvolvem entre o urbano e o rural constituem um sem-número de valências difíceis de classificar” (Carmo, 2009,p. 264).

mesmo tempo representativa desse mesmo real (das suas identidades, dos seus símbolos, da sua memória, do seu património, das suas práticas quotidianas), tendo preocupações éticas mas também estéticas. A cidade — assim como a sua percepção — *faz-se* na (re)construção contínua do espaço e do tempo por parte dos seus *actores*.

As sociabilidades e as suas manifestações no quotidiano

Por sociabilidade entendemos as relações sociais que se formam, independentemente de qualquer necessidade ou exigência de carácter utilitário ou de criação de grupos para a actividade humana. O conceito reporta-se a uma dimensão *relacional* ao estabelecer efectivamente as denominadas relações sociais “*puras*”. O conceito de sociabilidade remete para um conjunto de outros conceitos, tais como interacção social, comunicação simbólica ou até mesmo para as formas e estilos dessa mesma sociabilidade. A interligação deste *aglomerado* de conceitos, para a compreensão das sociabilidades e posteriormente do urbano, é fundamental. O conceito tem assim como função designar as relações sociais que os indivíduos estabelecem entre si, não tendo como motivação qualquer objectivo comum (Costa, 2003). O conceito refere-se à relação que os indivíduos estabelecem entre si num dado contexto quotidiano onde as sociabilidades não são *impostas*, nem *socialmente convenientes*.

Sendo a cidade, e observando *a nossa viagem* como um prolongamento das vivências e ambiências urbanas, das ambiências cidadinas questionamo-nos sobre a possibilidade de o *autocarro* ser um meio privilegiado para estabelecer interacções. Será a viagem, um local propício ao estabelecer de sociabilidades *puras*? Será a viagem um prolongamento das *sociabilidades rotineiras*? Poderá haver um prolongamento das sociabilidades próprias de outros contextos diários no *autocarro*?

A sociabilidade adquire por isso centralidade na nossa investigação. Segundo Maffesoli (1987, p. 142-150) é precisamente na desconstrução da realidade e da linguagem que conseguimos perceber a *vida de todos os dias tal qual ela é*. O diálogo entre a linguagem e a acção do indivíduo — *nem sempre coincidentes nem sempre cooperantes* — será a chave para uma compreensão mais abrangente do fenómeno urbano. É no âmbito da descontinuidade/desconstrução do discurso que o *itinerário* pode ser compreendido. Os discursos nem sempre se coadunaram com as acções, os comportamentos nem sempre se limitaram ao *papel pré-estabelecido dos actores* e foram vários os fenómenos que não foram *antecipados*. Desde o *impacte* dos investigadores aos sinais de *desconfiança* do motorista para com os mesmos, foram vários os exemplos que não permitiram uma ligação fácil das *linguagens às acções*. Em jeito de questão de trabalho deixamos a seguinte interrogação, Que especificidades pode assumir esta *viagem* num contexto de *descontinuidade urbana*? Haverá realmente uma descontinuidade? Ou um prolongamento da dinâmica da *vida corrente* dos actores?

Quotidiano e a fenomenologia da vida urbana

A existência quotidiana, nas palavras de Maffesoli (1987) é algo *cintilante*, um *continuum* fragmentado, onde as sensações têm de ser encaradas com uma multiplicidade alargada. A fenomenologia do quotidiano é algo que deve ser estudado, pensado e analisado segundo prismas em constante mutação, sem a rigidez *cega* dos ditames académicos. É necessário acompanhar o *flow* da vida urbana, isto é, “na sua complexidade específica a sociedade não pode dar primazia a uma determinação única” (1987, p.103).

Maffesoli (1987) defensor da fenomenologia enquanto abordagem do estudo quotidiano, considera que a avaliação do mesmo, segundo modelos conceptuais rígidos, grelhas de leitura estanques e teorias intransigentes podem levar o investigador a perder a *acção*, perder aquilo que o motivou a partir para o estudo, aquilo a que chama de *a verdade na vida de todos os dias*. A abordagem da equipa de investigadores foi exactamente essa. Tentar perceber a dinâmica do *autocarro* sem a alterar. Tentar captar as interacções sem as provocar, isto é, tentar compreender os fenómenos sem os *conceptualizar* — pelo menos numa primeira abordagem. Deixamos *caminho* a uma exploração mais abrangente, mais vasta e mais com uma abordagem que privilegia uma *união de esforços* entre os dois métodos sociológicos.

Assim, é relevante entender a visão de Berger e Luckmann (1999, p.40-57) a propósito da vida quotidiano e o papel do investigador. A sua teorização leva-os a concluir que em nenhum outro espaço, a comunicação e a interacção é tão potenciada como no quotidiano. A subjectividade própria das interpretações dessa interacção/comunicação não invalidam de modo algum que se vá construindo um discurso sobre a realidade. As acções e a linguagem que tornam possível esse discurso estão peçadas de contributos para o estudo sociológico. A acessibilidade, a espontaneidade e aparente ausência de quadros orientadores de comportamentos permite perceber *como é que são as coisas* ao invés de tentar provar *porque são assim as coisas*. No *autocarro* essa *descontinuidade* de comportamentos é uma constante, contrastando com o *continuum*, ou seja, a continuidade própria do centro-periferia. Num *trajecto continuum*, sistematizado, inalterado, a proliferação de comportamentos é uma certeza, sejam eles desconexos, sistematizados, enraizados, espontâneos, liderados ou compartilhados. Sejam interacções formais ou informais, seja uma sociabilidade sólida, formalmente instituído ou uma sociabilidade artificial — Como são exemplo os dois investigadores. O *autocarro* é, por certo, um centro de sociabilidades descontínuo num *trajecto continuum*. Ai reside a maior *riqueza* destas *indagações sociológica*.

Da viagem sociológica à sociologia da viagem

O *nosso exercício* sociológico, obtêm *eco* nas palavras de Andrade (1993, p. 51-53) que considera que as translações sócio espaciais encerram em si um vasto campo de análise sociológica. Este autor atenta para que se entenda a sociologia da viagem como um campo muito mais vasto do que a simples deslocação turística. Apresenta três vectores que diferenciam as deslocações. O primeiro vector — Económico — tem que ver com aspectos comerciais e transaccionais. O segundo vector — Comunicativo — diz respeito a questões relacionadas com o lazer, projectado ou referenciado, vivido ou revivido, construído ou reconstruído. Por último o simbolismo (a Viagem como (re)construtora de identidades, local propício à *abstracção*). Foi nos possível observar vários comportamentos que se coadunam com os três vectores acima anunciados. Indivíduos com artefactos laborais, uniformes de *serviço*, ou até discursos relacionados com o *trabalho*, que nos *impelem* a reflectir nas representações diárias de um *rotina laboral*, nos aspectos económicos da viagem. A comunicação será talvez o *busílis* de toda a viagem. Através da construção de um *discurso* ao longo das *incursões sociológicas* foi nos possível construir uma narrativa sobre as formas, as interacções, as projecções diárias, as construções futuras e as reconstruções passadas. O discurso *no autocarro* encerram em si a *ligação* entre aquilo que os *actores são, em que contextos o são e de que forma o quotidiano se recria no autocarro a partir dos seus recursos*.

Por ultimo o simbólico e o simbolismo que estas *jornadas* encerram em si. Deixamos a seguinte interrogação. Será o *autocarro* um palco de afirmação de identidades ou de (re)construção de identidades? *Estes* vectores são importantes auxiliares na análise das viagens quotidianas já que nos permite identificar e compreender os contextos em que os indivíduos se movem, as motivações, a linguagem e as suas acções e consequentemente o *discurso* que constroem, permitindo que a *ciência quotidiana* evolua.

Andrade (1993) alerta ainda para a dimensão do poder *recreativo e libertador* das viagens pendulares. Uma *abstracção* da rotina diária ainda que para isso o *palco* seja em si mesmo uma rotina. O *palco* que sustenta o *nosso estudo* — o autocarro — é preenchido maioritariamente na parte dianteira por indivíduos que pela sua idade, trajes e repetição da sua presença nas *incursões empíricas*, nos sugerem que a sua viagem é de *trabalho*. Aquilo que Anthony Giddens (1984, p.119) *in* Andrade, 1993, p.53) convencionou de *caminhos espaço-temporais rotinizados* que se caracterizam pelo *pendor obrigatório* e pelo *controlo cronometrado*. O indivíduo é obrigado a deslocar-se aquela hora, naquele trajecto, com a finalidade de se mover para o trabalho. Neste caso o acto quotidiano apresenta uma interessante curiosidade científica. Aduz por um lado a rigidez estrutural (controlo e obrigatoriedade), por outro lado mantêm-se como um espaço onde o indivíduo pode sempre definir linguagem, interacção e acção o que deixa transparecer uma vertente mais subjectiva e livre.

(...) o dia-a-dia do viajante, representa um dos aspectos mais consistentes da viagem em geral, na medida em que o quotidiano aparece como uma das mais notáveis esferas de mediação do social e em especial, trabalha enquanto articulação e síntese de muitos processos macrosociológicos produtores e reprodutores de viagens (Andrade, 1993,p.64-65).

Matos (2007), recorrendo à sua pesquisa nas ruas de *Fortaleza* num autocarro conclui que as próprias condições físicas, estéticas e ornamentais dos autocarros não são elas mesmas condições potenciadoras para o estabelecimento de interacções. Contudo, por razões culturais, económicas, políticas e sociais os autocarros de *Fortaleza* são *uma festa contínua num continuum trajecto urbano*. Não há uma miscigenação classista mas há uma interacção constante entre os passageiros, não tendo obrigatoriamente de existir laços de proximidade social entre eles. Uma interacção potenciada pelos indivíduos não tendo por *motivo* o autocarro em si.

Na senda dos espaços públicos e das interacções que daí podem advir, Monk *et al.* (2004) apresentam um estudo a propósito das implicações do uso do telefone móvel em locais públicos (incluindo transportes públicos). Chegam a conclusão que o mesmo tem implicações directas nas sociabilidades estabelecidas. O simples *toque do telemóvel* altera as interacções, reajusta o centro da *reunião*, modifica os actores em acção e coloca o autocarro em comunicação com outro ponto externo. Como foi visível nas nossas incursões empíricas o telemóvel (bem como outros *gadgets*) marca indubitavelmente a dinâmica do nosso *autocarro* seja através dos ruídos, das conversas, das mensagens, dos vídeos e até do grau de privacidade tal como nos refere Monk *et al.*(2004).

Existe assim, uma necessidade de analisar a vida quotidiana em meio urbano, por meio daquilo a que recorrentemente se designa por *observação participante*, no sentido de tentar captar a mais intrincada simbologia e significado da interacção social. No caso em apreço estamos com efeito, a referir-nos à observação participante num contexto de transporte colectivo, de um movimento pendular, que coloca em ligação, a cidade e o campo, após um dia de trabalho ou de estudo. Onde poderemos considerar a possibilidade de ser um “novo” meio de sociabilidade onde, à priori não existem papéis pré-definidos e a *construção da realidade social* é espontânea. Deste modo, fica implícito que a nossa postura, na presente análise, será presidida pela adopção do método qualitativo. O método nestes termos e recorrendo a Ferreira de Almeida e Madureira Pinto (1976) é concebido como “(...) uma estratégia integrada de pesquisa que “organiza criticamente as práticas de investigação”, incidindo nomeadamente sobre a selecção e articulação das técnicas de recolha e análise da informação” (*cit in* Costa,2003,p.129 *aspas do original*). Neste, os investigadores sociais, que adoptam esta opção “comungam os pontos de vista subjectivista e fenomenológico segundo os quais as ciências sociais se devem interessar mais por dimensões vividas pelos seres

humanos do que por impactos de quais quer fenómenos físicos (Foddy, 1993,p.15). Com efeito, a observação participante“(...) ocorre em situações públicas altamente impessoais, tais como passear anonimamente numa avenida, estar sentado num café, ou circular nos transportes colectivos (Costa, 2003,p.135). Não será de todo aleatória, a opção pela realização de quatro etapas³de *observação participante*, tendo sido estas antecipadas, por uma incursão de carácter exploratório,⁴ dado que, o nosso objecto de estudo e até a própria opção metodológica e técnica requerem o estreito e íntimo diálogo entre investigador e objecto. Nesta linha de raciocínio, Raul Iturra define observação participante como “(...) o envolvimento directo que o investigador de campo tem com um grupo social que estuda dentro dos parâmetros das próprias normas do grupo (...)” (2003,149). Ainda assim, não podemos deixar de frisar, os específicos problemas, relacionados com a neutralidade, no fundo um certo carácter etnocêntrico, que este tipo de abordagens levanta. (Silva, 2003). Contudo o rigor, a objectivação do subjectivo e a constante preocupação em não resvalar para a descrição de *uma odisseia*, foram *pontos de honra* deste projecto.

Tal como já tivemos oportunidade de mencionar, foram cinco as incursões pelos meandros do quotidiano, de um conjunto de actores, onde se incluem estudantes, mas também trabalhadores, que realizam diariamente o seu movimento entre casa-trabalho e trabalho-casa. Numa região, em que predomina um padrão de baixa densidade populacional, como é o caso do concelho da Covilhã e muito particularmente as suas áreas limítrofes de índole claramente rural, podemos constatar que o percurso do autocarro põe em interligação, um espaço consideravelmente urbano, como é o caso da Covilhã, passa pela vila do Tortosendo, que se constitui como uma localidade mista, de transição, entre o urbano e o rural, onde se combinam práticas e actividades mistas, para chegarmos ao meio eminentemente rural, primeiro na aldeia do Dominguiso e finalmente na aldeia de Vales do Rio (vilas do concelho da Covilhã, Distrito de Castelo Branco, Portugal).

3 s quatro etapas, a que nos referimos, dizem respeito aos quatro momentos, em que os dois primeiros autores da presente análise, realizaram a viagem de autocarro, que faz a ligação entre Covilhã e Vales do Rio, num período compreendido de 35 minutos, isto é, entre as 18h30 e as 19h05, para um percurso de 12 km. Estas realizaram-se semanalmente à 3ª feira de 22 de Abril a 13 de Maio num percurso, que começava na Covilhã, passava pelo Tortosendo e Dominguiso, para acabar em Vales do Rio.

4 sta incursão prévia no terreno, teve múltiplos objectivos. Realizando-se no dia 15 de Abril, uma semana antes de efectivamente o trabalho de campo ter tido início, quisemos verificar até que ponto era exequível a adopção desta estratégia, bem como uma certa planificação, com o objecto de estudo. Por fim, teve também como missão a elaboração de uma grelha de observação. Definiu-se, que ambos os investigadores, iriam em lugares separados, um na primeira metade do autocarro e outro na segunda, para assim poderem, entre outros aspectos, apreender com maior rigor e diversidade a interacção social, aí realizada.

Gadjets	Telemóveis, Ipod's, MP3
Linguagem	Gestos Discurso Expressões Faciais
Representações Sociais	Género
Impacto de Sociólogo	Constrangimento Reacções Percepções
Espacialização/ Disposição	Idosos/Jovens Impacto Apropriação do Espaço

Figura 9.1 Grelha de observação

Nestes termos, o autocarro assume-se como a estrutura física, na qual a interacção social e mais precisamente a *sociabilidade*, que de acordo com Óscar Soares Barata (1998) referindo-se ao contributo de George Simmel (1964) pode ser concebida como sendo “tudo o que está presente nos indivíduos sob a forma de um impulso interesse, propósito, indicação, estado psíquico, movimento — tudo o que está presente neles de maneira a engendrar ou provocar efeitos em outros ou receber tal efeito. Essas formas existem por si próprias e pela fascinação que na sua própria libertação destes laços difundam” (*cit in* Maia, 2002). Para além disto, o autocarro, assume uma função de modelador da interacção social. Mais, podemos considerar o autocarro como o “quadro” no âmbito do paradigma interaccionista, dado que Erving Goffman concebe-o como “(...) incluindo o mobiliário, a decoração, a disposição física e outros aspectos do pano de fundo, que constituíram o cenário e os alicerces do palco para o desenrolar da acção humana que será representada diante, dentro ou acima dele” (1993, p.34).

Por conseguinte, temos o autocarro como espaço promotor e potenciador da interacção social, com forte componente de rotina, que aliás leva José Machado Pais (2007, p.31 *aspas do original*) a defini-la como “(...) [a] prevalência de determinadas formas de conduta sustentadas por uma “segurança ontológica”, isto é, por uma confiança ou certeza de que a realidade é o que ela aparenta ser”. Este carácter rotineiro, assume especial relevância, quando estamos perante um espaço de transitoriedade e frequentado semanalmente pelos mesmos actores.

Neste sentido, pode-se desde logo constatar a segregação espacial, no interior do autocarro. Sendo os utilizadores daquela viagem em particular jovens estudantes do básico e secundário e por outro lado, adultos que têm a sua actividade profissional diária também na cidade da Covilhã, levando à constatação da existência de uma regularidade, onde os utilizadores mais jovens se apropriam da metade traseira do autocarro e onde os restantes,

nomeadamente adultos, ocupam os lugares dianteiros. Podemos-nos perguntar porquê. Será uma reprodução de valores ou uma construção nova? Será uma questão de *papéis predefinidos ou construção de novos?*

Uma clara manifestação do carácter rotineiro da interacção social ali desenvolvida, foi a reacção que alguns dos actores que utilizam aquele meio de transporte, tiveram especialmente aquando da primeira incursão, ao comentarem entre eles "(...) epah ele deve ser fiscal da Câmara!", olhando de forma bastante intensa para os dois elementos *estranhos ao palco* de interacção. Nesta linha, também a última viagem pode dar-nos novos elementos, dado que, foi adoptada a estratégia inversa, isto é, os dois investigadores sentaram-se em lugares contíguos, bem ao fundo do autocarro, entre os demais e habituais utilizadores. A estratégia passava pela adopção de um diálogo dinâmico e ininterrupto entre estes, sobre os mais diversos aspectos, ao longo de toda a viagem. O que se pode observar, foi uma permanente escuta por parte dos restantes e por vezes comentando em voz baixa entre eles, numa clara manifestação da presença de dois elementos estranhos ao desempenho da *equipa*, no *palco* da interacção.

Ao longo das cinco viagens foi possível constatar fortes marcos do vasto domínio simbólico, mormente no plano das *representações sociais* de género. No sentido em que as diversas representações sociais de género, reafirmam papéis sociais bem vinculados, onde a reafirmação, muito particularmente da masculinidade de certos actores era quase constante, adquirindo especiais contornos quando estamos perante uma população originária do meio rural, onde as estruturas patriarcais são mais vinculadas. Um caso bem *emblemático* desta forte divisão de género, ficou manifesta aquando da segunda incursão, ao observarmos que um dos passageiros que era tratado por "Xico", que se encontrava na parte traseira do *palco*, o autocarro, em plena viagem afirmou para um outro actor, do sexo feminino, que se encontrava na parte dianteira do mesmo: "Oh Ritona! Oh Ritona! Ouvi dizer que andas com falta!"

Num claro pronuncio de afirmação e reivindicação pública de um papel pretensamente masculinizado, onde a *fachada* incorporada por este actor em particular revela por demais numa declaração pública entre pares da sua condição social, para uma vasta *audiência*. Ora, a disposição com que este actor assumiu este papel, indicia aquilo a que Erving Goffman (1993,p.119) advogou como *líder de uma equipa* "quando observamos um desempenho de equipa, verificamos com frequência que o direito de dirigir e controlar o avanço da acção dramática é concedido a certa personagem". Sendo que a equipa para o mesmo autor serve "(...) para designar qualquer conjunto de indivíduos que cooperem na encenação de uma prática de rotina determinada", no fundo estamos perante uma estrutura ou organização, em que existe uma certa distribuição de *papeis* para o desenrolar da acção cénica da *equipa* no *palco*. Estamos com efeito, no domínio do simbólico, isto é, das acções construídas e

negociadas pelos e entre os actores sociais, num *palco*, em que a actividade cénica tem também a sua componente física.

Tal como já anteriormente fizemos referência, existe uma clara segregação espacial no interior do autocarro, porém e considerando este facto, existem diferenças também na própria apropriação do espaço físico em causa, dado que, se observarmos a linguagem corporal predominante em cada sector do autocarro, verificamos uma forte apropriação deste, por parte dos actores mais jovens dispostos na parte traseira do autocarro. Neste sector, observamos os mais diversos actores nas mais diversas posições, como lateral, de pé, ou ainda sentados no chão, de forma a poderem interagir com outros, ou mesmo partilhar e ouvir música em *gadgets*. Uma situação que se adequa ao que José Machado Pais defende como uma mudança de paradigma comunicacional *da importância de dar nas vistas à importância de não dar ouvidos* (2010). A comunicação e a própria linguagem são um processo *descontínuo e desfragmentado*, sendo o *nosso autocarro* exemplo dessa multiplicidade de plataformas comunicacionais e de uma não menos importante diáspora de linguagens e interacções. Já por seu lado, a parte dianteira do autocarro faz um uso convencional do espaço em causa, onde também não abundam os diálogos entre actores.

Assim, constata-se que na parte mais recuada do *autocarro* as sociabilidades fazem-se tendencialmente entre todos os actores, que por aí deambulam, numa clara manifestação de laços de amizade, que resultam tanto da origem social em termos de naturalidade, como das sociabilidades estabelecidas em espaço escolar. Nesta medida, questionamos em jeito de hipótese de trabalho, se o *autocarro* não será um prolongamento das vivências quotidianas? Caindo por terra uma linha de pensamento. *O autocarro como produtor de sociabilidades*. Em claro antagonismo com a parte dianteira do autocarro, a *equipa* que se localiza na retaguarda parece indiciar uma tentativa de prolongamento das vivências quotidianas, mormente no autocarro. Já por sua vez, a *equipa* da parte dianteira, indicia conceber a viagem como um momento de transição, no fundo uma descontinuidade na narrativa quotidiana, impregnada de rotinas. No cômputo, o autocarro e a viagem que nele se realiza, apresenta um conjunto diversificado de abordagens, resultado da interacção e negociação quotidiana e permanente, entre os diferentes actores sociais, onde os mais jovens recapitulam o dia e projectam o amanhã.

Referências bibliográficas

- Andrade, Pedro (1993), *Sociologia da Viagem: O Quotidiano e os Seus Inter-Trajectos*, Revista Crítica de Ciências Sociais, n. 37, pp. 51-77.
- Batista, Luís (2003), "Territórios, imagens e poderes" in Cordeiro, Graça et al. (Orgs.) *Etnografias Urbanas*, Oeiras, Celta Editora, pp. 35-42.
- Berger, Peter & Luckmann, Thomas (1999), *A Construção Social da Realidade*, Lisboa, Dinalivros.

- Carmo, Renato (2009), A construção sociológica do espaço rural: da oposição à apropriação, *Sociologias*, ano 11, n.º 21, Jan./Jun. pp. 252-280, Porto Alegre.
- Costa, António (2003), "A Pesquisa de Terreno em Sociologia", in: Silva, Augusto & Pinto, José (Orgs.). *Metodologia das Ciências Sociais*, Porto, Edições Afrontamento, pp. 129-148.
- Fernandes, António (2002), *Memória e Identidade em Comunidade Autárquica*, Câmara Municipal de Arouca, Arouca.
- Foddy, William (1993), *Como Perguntar. Teoria e Prática da Construção de Perguntas de Entrevista e Questionários*, Oeiras, Celta Editora.
- Fortuna, Carlos (1997), "Introdução: sociologia, cultura urbana e globalização" in Fortuna, Carlos (1997) (org.), *Cidade, Cultura e Globalização: Ensaios de Sociologia*, Oeiras, Celta Editora.
- Garnier, Jacqueline (1997), *Geografia Urbana*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- Giddens, Anthony (1996), *Novas Regras do Método Sociológico*, Lisboa, Gradiva.
- Goffman, Erving (1993), *A Apresentação do Eu na Vida de Todos os Dias*, Lisboa, Relógio D'água.
- Habermas, Jürgen (2010), *Fundamentos da Linguística da Sociologia*, Lisboa, Edições 70.
- Hellas, Paul (1996), *Destradicionalization. Critical Reflections On Authority and Identity*, Oxford, Blackweel.
- Iturra, Raúl (2003), "Trabalho de Campo e Observação participante em Antropologia" in Silva, Augusto & Pinto, José (orgs.). *Metodologia das Ciências Sociais*. Porto, Edições Afrontamento, pp. 149-164.
- Maffesoli, Michel (1987), *O Conhecimento do Quotidiano*, Veja Universidade, Lisboa.
- Maia, Rui L. (2002), *Dicionário de Sociologia*, Porto, Porto Editora.
- Marx, Karl & Engels, Friedrich (1975), *A Ideologia Alemã, Crítica da Filosofia Alemã mais recente*, Tomo I. Lisboa, Editorial Presença.
- Monk, Andrew, Carrol, Jenni, Parker, Sarah, Blythe, Mark (2004), *Why are Mobile Phones Annoying?*, Behaviour & information Technology, January-February vol. 23, no. 1, pp. 33-41.
- País, José M. (2007), *Sociologia da Vida Quotidiana*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, ICS.
- País, José M. (2010), *Lufa-Lufa Quotidiana: Ensaios Sobre Cidade, Cultura e Vida Urbana*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, ICS.
- Parkin, Frank (2000), *Max Weber*, Oeiras, Celta Editora.
- Pólvora, Alexandre (2004), *Da Cidade de Simmel a uma Sociologia Vinda dos Dias da Cidade*, Braga, Actas do V Congresso Português de Sociologia.
- Silva, Augusto S. (2003), "A ruptura com o senso comum nas ciências sociais", in: Silva, Augusto S. & Pinto, José M. (Orgs.), *Metodologia das Ciências Sociais*, Porto, Edições Afrontamento, pp. 29-53.
- Vaz, Domingos (Org.), (2008), *Cidade e Território. Identidades, Urbanismos e Dinâmicas Transfronteiriças*, Celta Editora.

- Wirth, Louis (1997), "O urbanismo como modo de vida" in Fortuna, Carlos (1999) *Cidade, Cultura e Globalização*, Celta Editora, pp. 45-65.
- Yago, Glenn (1983), *The Sociology Of Transportation*, Ann. Rev. Social, n.º 9, pp. 171-190.

O fetiche da infraestrutura e a alegoria da mobilidade **Um estudo da Estação Cidade Nova e da infraestrutura de** **transportes no Rio de Janeiro**

Filipe Ungaro Marino

IPPUR-UFRJ, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro (filipemarino@yahoo.com)

Resumo

O objetivo deste trabalho é entender o lugar real em que se encontram os investimentos em infraestrutura na cidade do Rio de Janeiro em vista dos vultosos gastos com propagandas e marketing no setor, e até que ponto esses investimentos agregam mobilidade ao sistema de transporte público urbano da cidade ou são usados como alegorias.

Para ampliar a discussão acerca da propaganda em infraestrutura no Brasil, utilizo como objeto de estudo a estação Cidade Nova do metro, inaugurada em 2010, para analisar o papel do marketing e da propaganda na manipulação da compreensão do que é infraestrutura e como isso tem ocorrido no Rio de Janeiro, fazendo uma contraposição entre a grande carência em infraestrutura de transporte da qual a cidade padece frente aos grandes investimentos realizados no setor recentemente, nem sempre aplicados na melhoria da mobilidade urbana.

Uma análise dos investimentos em infraestrutura na cidade do Rio de Janeiro, mais especificamente no sistema de transporte do metro, com a construção e inauguração da estação Cidade Nova em novembro de 2010, nos mostra que as prioridades nem sempre são de fato a mobilidade urbana. A polêmica estação foi feita com projeto “super arrojado e futurístico” em busca de uma arquitetura “fora do padrão” das demais da malha metroviária, ao custo de aproximadamente R\$ 50 milhões.

A nova estação se localiza a aproximadamente 150 metros de uma estação existente, Estácio, numa região da cidade ricamente equipada com diversas infraestruturas de transporte frente à carência apresentada pelas demais regiões da cidade, embora o discurso oficial da prefeitura a trate como uma “revitalização da área, que está abandonada.”

A região tem, ao longo do tempo, se tornado uma “vitrine” do poder público e privado, por se tratar de um ponto nodal da cidade do Rio de Janeiro, com grandes investimentos realizados recentemente na área do Teleporto. O potencial que

a região tem em criar marcos e propaganda acaba por justificá-los. A estação, que apresenta uma grande passarela de acesso que mais se parece um novo monumento, acaba por simbolizar, mais do que a mobilidade em si, a alegoria de que a infraestrutura de transportes esta sendo ampliada, melhorada e valorizada, a despeito do que realmente acontece não só no Rio de Janeiro, mas também em todo Brasil.

São criadas novas referências urbanas a partir desses marcos, onde a cidade é tratada como mercadoria. Esse movimento passa a fazer parte da criação e da viabilização de diversos empreendimentos que acabam por modificar radicalmente as nossas cidades. A função real dos equipamentos fica secundarizado frente ao excesso de imagens e ilusões associadas a eles.

Logo, cabe a discussão sobre o verdadeiro uso dos equipamentos urbanos, que acabam por simbolizar mais do que exercer sua função. Entender a cidade a partir dessa lógica é fundamental para que a discussão das reais necessidades urbanas seja colocada em pauta, onde a realidade possa sobrepor-se a ilusão.

Considerada hoje uma vitrine do Brasil e da América Latina para o mundo, em vista dos mega eventos vindouros e da projeção internacional que obteve através dos tempos, o Rio de Janeiro está passando por um grande processo de transformação, muitos deles causados por investimento em infraestrutura, liberados e aplicados de forma emergencial em muitos casos, para atender aos eventos citados.

Faz-se necessário entender e definir o lugar real em que se encontram esses investimentos em vista dos vultuosos gastos com propagandas e informes no setor. Até que ponto os investimentos em infraestrutura de transporte agregam mobilidade ao sistema de transporte público urbano da cidade? Até que ponto esses investimentos são usados como alegorias de um investimento que na verdade não é feito?

Para tal compreensão, é muito importante analisar o papel do marketing e da propaganda na manipulação da compreensão do que é infraestrutura, e como isso tem ocorrido no Rio de Janeiro. Podemos fazer uma contraposição entre a grande carência em infraestrutura de transporte da qual a cidade padece frente aos vultuosos investimentos realizados no setor recentemente, nem sempre aplicados na melhoria da mobilidade urbana.

Desde o início do século XX, a região central da cidade do Rio de Janeiro é alvo de constantes propostas do poder público visando a readequação de seu espaço para novas atividades e funções em consonância com as necessidades econômicas e ideológicas de cada momento histórico. Estas reflexões sobre a constituição de um modelo ideal para a cidade foram expressas principalmente a partir da confecção de planos urbanos e pela criação de legislações voltadas para o uso e ocupação do solo.

Na primeira década do século passado, a reforma urbana levada a cabo pelo prefeito Pereira Passos tornou-se emblemática para as futuras

propostas de intervenção no espaço da cidade. No século XX podemos identificar outros projetos encomendados pelo poder público que buscavam constituir novas formas e conteúdos para o Rio de Janeiro. Entre eles destacam-se o Plano Agache, produzido pelo urbanista francês Alfred Agache entre os anos 1926 e 1930, o Plano Doxiadis, produzido pelo escritório do urbanista grego Constantino Doxiadis em 1965, e o PUB-Rio, desenvolvido a partir de 1977 pelos técnicos da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano do Rio de Janeiro.

É interessante observarmos que a área central da cidade destaca-se como espaço de excelência para a maioria das propostas de intervenção elaboradas. Esta congruência de esforços está relacionada com o fato de que este núcleo central ter sido o espaço da cidade mais densamente ocupado, e por concentrar boa parte das atividades econômicas, políticas e culturais do Brasil em diferentes momentos de sua história.

Desta forma, agrega-se neste território um conjunto de materialidades e simbolismos que o diferencia dos demais bairros da cidade, transformando-o em um espaço de intervenção privilegiado para as ações do poder público. No século XX, as transformações urbanas implementadas pelo prefeito Pereira Passos e, posteriormente, as obras de abertura da Avenida Presidente Vargas (onde se localiza a estação Cidade Nova) sob o comando do Estado Novo, causaram grande impacto na dinâmica social da área central.

Neste cenário, que inclui a perda relativa de algumas de suas funções tradicionais, o centro do Rio de Janeiro deixa de ser um espaço privilegiado para intervenções do poder público e do capital, que passam a priorizar seus investimentos em outros bairros da cidade, exceto quanto à construção de edifícios comerciais de escritórios e quanto à criação de uma malha viária articuladora das zonas sul e norte da cidade.

O final do século XX trouxe novidades quanto aos métodos e práticas de intervenção do poder público no espaço urbano. Assiste-se a um abandono da elaboração dos grandes planos que pretendiam abarcar todo o espaço da cidade através de propostas de zoneamento e legislação urbanística. Restringe-se também o ideário de grandes obras, que buscavam dar novas formas e conteúdos à cidade. São privilegiadas agora intervenções pontuais, muitas vezes temáticas, que proclamam-se estratégicas e dinâmicas.

Desde os anos 1990 a cidade do Rio de Janeiro passa a buscar a adequação de seu espaço urbano às novas necessidades do capital internacional globalizado, mediante a construção de uma infra-estrutura capaz de atender aos pré-requisitos básicos para instalação de empresas de alta tecnologia e do setor financeiro. Neste contexto, surge a proposta de criação do Teleporto carioca, um instrumento tido como inexorável na busca pela reconquista econômica da cidade possibilitando sua inserção no contexto das cidades globalizadas. O objetivo do Teleporto era equipar a cidade com

escritórios de padrão elevado, compatíveis com as necessidades dos setores avançados da economia.

Sua implementação no bairro Cidade Nova, tradicionalmente considerado uma extensão do *Central Business District* carioca, gerou a extinção de um espaço estigmatizado pela existência de casas de prostituição que ocupavam a área desde o final do século XIX. Em meados do século XX a região foi muito afetada pelo programa rodoviário e sofreu profundas transformações nos anos 1970 com a implantação do metropolitano carioca, gerando grandes espaços “degradados” e “vazios urbanos”.

Criou-se assim, com recursos próprios da Prefeitura, uma área equipada com infra-estrutura e serviços urbanos destinados a suprir as demandas futuras do Teleporto. Elaborado alguns anos após o início das obras do Teleporto, o Plano Estratégico do Rio de Janeiro incorporou o empreendimento, considerando a obra fundamental para tornar a cidade uma porta de entrada de negócios para o Brasil e para a América do Sul.

Embora os objetivos não tenham sido atingidos desde a sua inauguração em 1994, o Teleporto carioca expressa até hoje a imagem da cidade conectada ao capitalismo mundial e à expansão moderna do centro da cidade. Nesta região específica do Rio de Janeiro e da sua importância simbólica para a cidade, se concentram ainda hoje diversos investimentos em infraestrutura na cidade.

Entre esses novos investimentos, se destaca a estação de metrô Cidade Nova. Ela foi inaugurada no dia 1º de novembro de 2010 e está localizada em frente ao prédio da prefeitura do Rio de Janeiro e ao lado da área batizada como teleporto.^{1 2} Em troca do investimento, o governo estadual antecipou em 10 anos a renovação da concessão da empresa Metrô Rio. O serviço será explorado pela companhia por mais três décadas. A concessionária também assumirá uma dívida de R\$ 173 milhões acumulada pelo Estado desde a privatização do transporte metroviário, em 1998.

Desde a sua construção é alvo de polêmicas, pois a nova estação se localiza a aproximadamente 250 metros da estação existente Estácio, numa cidade bastante carente de transporte público. Existe ainda a discussão que a construção dessa estação tende a retardar a finalização do projeto original da linha 2.

O projeto original da Linha 2 do Metrô previa sua extensão até a Estação Carioca, fazendo integração com as Barcas e com a futura Linha 3 (em direção

1 A área do Teleporto no Rio de Janeiro está localizada no plano diretor da cidade como a “área de expansão do centro”. Essa área se trata de um “porto de telecomunicações”, ou seja, uma área onde existe uma ampla infra-estrutura, especialmente na área de telecomunicações, e espaços imobiliários disponíveis para prédios “inteligentes” e grandes empreendimentos comerciais.

2 Ver figura 10.1.

a São Gonçalo). Esta extensão teria ainda estações no Sambódromo e na praça da Cruz Vermelha. A solução original traria três novas estações para o centro da cidade e criaria dois pontos de transbordo da linha 1 pra linha 2 (Estácio e Carioca), as duas maiores estações atualmente do sistema. Vale a pena lembrar também que a Estação Carioca já tem a estação da linha 2 construída de baixo da atual pois isto estava no projeto inicial.³

A recém inaugurada Estação Cidade Nova do metro já nasceu dentro de uma polêmica. O ritmo da obra durante a execução foi diminuído, pois a concessionária Metrô Rio optou por fazer um desenho “super arrojado e futurístico” para a nova estação contratando um escritório de arquitetura paulistano, em busca de uma arquitetura “fora do padrão” das demais da malha metroviária.⁴ O custo da construção da Estação Cidade Nova gira em torno de R\$ 50 milhões.⁵

Além do novo design, a Estação Cidade Nova terá um viaduto que ligará a estação ao prédio da Prefeitura do Rio de Janeiro e à área do Teleporto, que cumprirá a função da passarela demolida para a obra mas que terá um horário de acesso limitado ao horário de funcionamento do metro.⁶ A previsão da concessionária é que circulem cerca de 10 mil passageiros por dia na nova estação.

A nova passarela também terá, pelo projeto original, diversos quiosques e lojas, no intuito de maximizar o uso e “de revitalização da área, que está abandonada”. Segundo o prefeito Eduardo Paes, “A Avenida Presidente Vargas está renascendo, após muitos anos de abandono. A região vem recebendo novos empreendimentos e avança na mobilidade com a nova estação do metrô.”

Podemos ver no discurso que fundamenta os investimentos que a impressão passada da região é que se trata de uma região abandonada, isolada e com pouca infraestrutura. Essa construção do discurso vem justamente de encontro com o que pode ser encontrado na realidade; uma região com investimentos em crescimento, servida por linhas de trem, metro e ônibus, e ainda no meio de uma região bastante rica em infraestrutura de transportes e comunicações e equidistante dos principais pontos da cidade.

Um dos pontos que devem ser focados é justamente o fato da região ser uma “vitrine” do poder público e privado por se tratar de um ponto nodal da cidade do Rio de Janeiro. O potencial que a região tem em criar marcos e propaganda acaba por justificar tamanho investimento nesta região.

3 Dados obtidos a partir de palestra realizada pelo engenheiro de trânsito Fernando Macdowell, realizada na SEAERJ, em janeiro de 2010.

4 Ver figuras 10.2, 10.3, 10.4 e 10.5.

5 Informação obtida no blog do metro rio <http://metroitorio.blogspot.com>.

6 A passarela vai estar aberta nos horários de funcionamento oficiais do metrô: de segunda a sábado, das 5h à meia-noite, e nos domingos e feriados, das 7h às 23h.

E as obras, realizadas com bastante rapidez, acabam por simbolizar, mais do que a infraestrutura em si, a alegoria de que a infraestrutura esta sendo ampliada, melhorada e valorizada, a despeito do que realmente acontece não só no Rio de Janeiro, mas também no resto do Brasil.

Criam-se novas referências urbanas, que passam a cumprir diferentes funções na cidade, além daquelas para as quais foram concebidas, e passam também a ser lidas como símbolos de seus propósitos ou se suas significações.

Essa análise só é possível a partir de uma outra análise, a da cidade mercadoria, onde os espaços urbanos (e nisto se inclui a nova estação) se assemelham muito mais a corredores e mercados de consumo do que a praças e espaços de convívio, fazendo com que as pessoas percam suas referências urbanas e adquira essas novas referências baseadas nos modelos oferecidos por esses espaços.

Dentro desta análise, podemos inserir os centros revitalizados, os terminais de transporte (aeroportos, rodoviárias, estações de trem), as praças e as ruas. Tudo se insere na lógica do consumo, e outra coisa não poderia ocorrer com a forma arquitetônica e com a imagem.

Logo, cabe a discussão de qual a verdadeira função dos espaços, que acabam por representar mais a sua simbologia do que sua função. Entender a cidade a partir dessa lógica se faz necessário para que a discussão das reais necessidades urbanas sejam colocadas em prumo, para que a realidade se sobreponha a ilusão.

A criação de associações, ilusões e imagens que passam a fazer parte da criação e da viabilização de diversos empreendimentos acabam por modificar radicalmente as nossas cidades e servem muito mais à política e à economia que a própria mobilidade em si. A função real dos equipamentos fica desestabilizada pelo excesso de imagens e ilusões culturais criadas.

Faz-se pertinente entender uma característica do comportamento social contemporâneo, que é o culto à novidade, ou o "imperativo industrial do novo"⁷. Nossa sociedade, diferentemente do que se conhecia anteriormente, tem no futuro o seu padrão de qualidade, sendo que o novo representa uma melhoria do antigo. Toda forma de inserção de novos elementos na estrutura da cidade acabam por se tornar bem vindas, mesmo que não agregando qualquer valor concreto.

Este artigo busca esclarecer as questões e conceitos abordados acima, e entender de que forma a infraestrutura tem se tornado uma questão secundária frente à propaganda dos grandes equipamentos urbanos, que toma o primeiro plano na sociedade de consumo.

7 In Lipovetsky, Gilles. *O império do efêmero*. Pg. 162. São Paulo. Companhia das Letras, 1989.

Ampliando este estudo, é interessante para a discussão entender melhor a função do fetiche, da fantasia e da alegoria como base para entender os grandes empreendimentos urbanos e de que forma o marketing e a propaganda são utilizados na manipulação da compreensão do que é infraestrutura e como isso tem sido feito neste caso específico da Estação Cidade Nova no Rio de Janeiro.

Temos, daqui pra frente, que se perguntar e entender como a sociedade assimila esses empreendimentos e como eles acabam sendo utilizados. No caso de uma estação de metro, além da sua função de acesso à toda a cidade, se faz fundamental entender as escolhas políticas de sua localização e implantação, que no caso da Estação Cidade Nova torna a passarela e sua estrutura física mais importante que a sua própria função de transporte e mobilidade.



Figure 10.1 Esta foto aérea mostra a pequena distância da Estação Cidade Nova das estações existentes Estácio (aproximadamente 250 metros) e Praça Onze (aproximadamente 500 metros)



Figure 10.2 Mostra a passarela que interliga a praça em frente a prefeitura à estação de metro Cidade Nova. A passarela está sobre a avenida Presidente Vargas



Figure 10.3 Detalhe da estrutura metálica de apoio da passarela



Figure 10.4 Destaque para a ponte da linha do metro, seguindo o novo padrão adotado na passarela e na estação



Figure 10.5 Vista do interior da passarela

