

CATARINA SALES DE OLIVEIRA

catarinasalesoliveira@gmail.com

FCSH/UBI & CIES-IUL

MOBILIDADES EM PORTUGUÊS: PARADIGMA, CULTURA E POTENCIALIDADES

RESUMO

Neste artigo procura-se fazer uma discussão sobre a temática das mobilidades de uma perspetiva sociológica no contexto português. Enquadrando a proposta do paradigma das mobilidades (Sheller & Urry, 2006) e o potencial heurístico deste conceito passa-se em revista alguns dos marcos fundamentais desta abordagem conceptual. Discute-se depois mais em profundidade a relação entre cultura e mobilidade e apresentam-se algumas preocupações e reflexões sobre a evolução desta linha de pesquisa e os seus contributos para a Sociologia portuguesa.

PALAVRAS-CHAVE

Mobilidade; cultura; investigação; mudança

INTRODUÇÃO: DO FENÓMENO AO PARADIGMA

O termo “mobilidade” pode ter sentidos muito diversos, consoante o contexto. Na Sociologia tem presença já antiga associada aos processos de estratificação social, nos quais mobilidade social significa a capacidade do agente e/ou a permeabilidade das estruturas a mudanças de posicionamento. É, portanto, um conceito pertencente ao plano simbólico das relações sociais. Já a mobilidade no seu sentido físico, no espaço ou no território, não tem uma tradição de estudo na Sociologia, estando presente de forma dispersa e pontual, enquanto dimensão de análise em alguns estudos, sobretudo ao nível da Sociologia Urbana.

Assumida como uma característica integrante da história da Humanidade, a capacidade para se mover e deslocar e as suas práticas a este nível durante muito tempo não se perfilaram como um fenómeno relevante

ao nível das ciências sociais (Peixoto, 2004). Só mais recentemente, no século XX e quando a mobilidade de pessoas e bens se exponencia e massifica, é que esta emerge em algumas ciências sociais, como, por exemplo, na Geografia ou na Demografia, onde se consolida o estudo das migrações, ainda assim sem a densidade de um corpo teórico ou campo de estudos próprio (Peixoto, 2004).

Ao nível da Sociologia, o surgimento foi ainda mais recente. É na transição para o século XXI que a mobilidade das pessoas e bens é sugerida por sociólogos e sociólogas (Hannam, Urry & Sheller 2006) como um fenómeno sociológico relevante e um possível campo de estudo autónomo. A Universidade de Lancaster teve papel pioneiro, com a fundação do CeMoRe – Centre for Mobilities Research por John Urry, recentemente falecido e considerado unanimemente o “pai” do paradigma das mobilidades.

Este paradigma que, de forma muito abrangente, propõe o conceito de mobilidades “englobando simultaneamente os movimentos de larga escala de pessoas, objetos, capital e informação a nível mundial bem como os processos mais locais de transporte quotidiano, movimentação no espaço público e a deslocação no dia-a-dia de bens” (Hannam, Urry & Sheller 2006, p. 1), consubstancia uma abordagem multifacetada da mobilidade, colocando-a “no centro de constelações de poder, da criação de identidades e ainda das microgeografias da vida quotidiana” (Cresswell, 2011, p. 551).

Esta proposta foi inovadora, não só pela novidade do objeto de estudo, como também pelo facto de representar originalidade ao nível da estrutura axial das ciências sociais que ignoravam ou banalizavam o movimento (Sheller & Urry, 2006, p. 208). É nesse sentido que o estudo das mobilidades se apresenta como um novo paradigma porque pretendeu revolucionar o olhar sobre a realidade social, introduzindo a dimensão do movimento com uma profundidade e abrangência até então nunca vistas. A este respeito, Markula e Denison (2000) questionam como superar, do ponto de vista conceptual e metodológico, a contradição intrínseca entre a essência do movimento e a estaticidade do processo investigativo científico. As metodologias da mobilidade ou métodos móveis têm procurado encontrar respostas para este desafio (Büscher, Urry & Witchger, 2010).

Hoje em dia, a abrangência dos estudos das mobilidades é já muito considerável, o que dificulta qualquer tentativa de fazer uma resenha do seu processo de evolução, mas Sheller e Urry empreenderam essa difícil tarefa (2011, 2016) de forma muito mais completa do que aqui se pretende, dado que nosso objetivo é trazer esta reflexão para o contexto nacional. Contudo, com o fim de situarmos de forma mais precisa o nosso debate é importante mencionar alguns marcos relevantes, tais como a obra

inaugural de Urry, *Sociology Beyond Cities: Mobilities for the Twenty-First Century*, de 2000, a criação do CeMoRe, em 2003, e da revista *Mobilities*, em 2006. É importante, também, destacar o trabalho de Kaufmann, Bergman e Joye que, em 2004, aventaram o conceito de “motilidade”, que veio consolidar, de forma decisiva, o corpo teórico das mobilidades. A “motilidade”, enquanto potencial ou capital de mobilidade e entendida como uma relação dinâmica entre as estruturas espaciais e sociais, permitiu uma nova abrangência do estudo das mobilidades, conectando-as, de forma inquestionável, às preocupações mais “tradicionais” da Sociologia – sociabilidades e desigualdades sociais. Para além disso, possibilitou uma operacionalização *ágil dos estudos de mobilidade*, mediante as dimensões de acesso, competência e apropriação propostas pelos autores e autora (Kaufmann, Bergmann & Joye, 2004).

Devemos ainda mencionar o Centre for Mobilities Research da Universidade de Drexel e o centro LaSur em Lausanne, bem como o papel dinamizador da rede Cosmobilities ou, mais recentemente, o fórum Vies Mobiles. Destacamos, também, o trabalho de diversos autores e autoras, grande parte da Sociologia, como Ole Jensen (Universidade de Aalborg), Malene Freudendal-Perdersen (Universidade de Roskilde), Monika Buscher (Universidade de Lancaster), Tim Cresswell (Trinity College), Sven Kesselring (Universidade Nürtingen-Geislingen) ou Paola Jiron (Universidade do Chile).

O paradigma das mobilidades é uma proposta oriunda da Sociologia e, ao longo destes cerca de dez anos de desenvolvimento, mantém uma forte ligação a esta ciência. Este artigo tem, igualmente, um enfoque assumidamente sociológico, visto ser essa a nossa área de conhecimento. Contudo, queremos salientar que um dos traços marcantes da evolução do paradigma das mobilidades tem sido a ligação a áreas científicas (e até tecnológicas e artísticas) muito diversificadas. Algo que o facto de ser um tema “terra de ninguém” lhe permitiu com maior facilidade do que a outras áreas mais clássicas e com autonomia reconhecida (Peixoto, 2004). A este nível, o centro LaSur fez um percurso muito interessante de ligação entre a Sociologia Urbana, a Arquitetura e a Engenharia. Mas, de uma maneira geral, essa tem sido a postura dos projetos e publicações da área, pelo que atualmente as perspetivas e ligações são muitíssimo diversificadas e muitas vezes cruzadas: desde enfoques mais ligados às espacialidades e urbanidades como as de Kaufmann (2004) ou Hubert, Dobruszkes e Macharis (2009); perspetivas mais focadas na dimensão material ou de infraestruturas, como é o caso do trabalho de Peter Adey (2008) sobre mobilidade aérea ou os trabalhos de Leeds sobre transportes (May & Mardsen, 2010).

Dentro dos estudos sobre os diferentes modos de transporte temos o trabalho específico sobre o automóvel e a automobildade (Dennis & Urry, 2009; Sheller, 2004; Urry, 2004, 2006), já com algum trabalho em Portugal (Sales Oliveira, 2015a); sobre a bicicleta (Eyer & Ferreira 2015; Spinney 2009) e o importante contributo da área da história da tecnologia com pesquisas sobre os caminhos-de-ferro ou a rodovia.

O amplo tema da mobilidade e sustentabilidade abre todo o campo de debate acerca da mobilidade suave, por sua vez, fortemente ligada às questões de ordenamento do território e dos modos de vida (Van Acker, Goodwin & Witlox, 2016). Deste debate têm surgido as perspetivas sobre a vivência das mobilidades – as *embedded mobilities* (Freudendal-Pedersen, 2009; Glick Schiller & Salazar 2013) – habitualmente associadas a registos mais etnográficos, nos quais se trabalha a associação entre a mobilidade e determinados perfis sociais ou grupos, como é o caso da mobilidade de crianças ou mulheres (Hanson, 2010; Sales Oliveira, 2014; Uteng & Creswell, 2008).

Por fim, existem as propostas numa perspetiva mais estrutural da mobilidade e exclusão social (Carmo & Santos, 2011; Lucas, 2012); os estudos do tempo e dos ritmos (Araújo, Duque & Franch, 2012; Sales Oliveira, 2015b); a ligação à arte e à performance (Witzgall, 2013) ou à cultura (Salazar, 2010), entre muitas outras propostas adicionais ou de cruzamentos entre estas áreas.

A importância da interdisciplinaridade fica explícita neste enunciar (não exaustivo) de perspetivas. As mobilidades permanecem um objeto de estudo complexo e multifacetado em que o cruzamento de múltiplas dimensões é não só necessário, como particularmente profícuo. Pensar a mobilidade individual isolada e as subjetividades a ela associadas não basta; importa pensá-la em termos de percurso e estilo de vida e no contexto societal em que ocorre. As escolhas individuais são feitas numa conjuntura em que as possibilidades estão em parte definidas por agentes supra individuais. Neste sentido, são particularmente relevantes as mobilidades rurais em que as dinâmicas geopolíticas diferem substancialmente do estudo mais usual dos contextos urbanos (Camarero, Cruz & Oliva, 2016; Hedberg & Carmo, 2012).

Em Portugal os estudos da mobilidade são ainda relativamente escassos e dispersos. Sendo possível localizar menções à mobilidade em vários trabalhos enquanto dimensão da realidade social, até recentemente a mobilidade não surgia como uma área de investigação na Sociologia e ainda hoje é pouco reconhecida. No mesmo sentido, os transportes estão

tradicionalmente arredados da agenda sociológica e surgem, quanto muito, no âmbito de investigação em Sociologia Urbana, não sendo uma área autónoma.

O evento “Living Mobilities” procurou ser uma primeira tentativa de diálogo entre investigadores e investigadoras que trabalham a temática da mobilidade permitindo um debate entre as diversas áreas científicas sobre este mote comum. O envolvimento de catorze áreas científicas distintas, como Antropologia, Ciências da Educação, Relações Internacionais, Engenharia, entre outras, sublinhou a sua importância para a compreensão da realidade portuguesa bem como a viabilidade da consolidação deste paradigma em Portugal. Assim, a diversidade e a riqueza das comunicações permitem dizer que, apesar de não podermos ainda afirmar a existência de um campo de estudos da mobilidade em Portugal, a influência do paradigma das mobilidades faz-se sentir de forma mais ou menos enfática em diversos autores e autoras – por exemplo Sales Oliveira, Carmo, Andrade, Araújo, Francisca, Martins. O estudo das mobilidades em português alarga-se ao Brasil onde diversos autores e autoras trabalham este quadro teórico, mas onde também (ainda) não se consubstancia num centro ou grupo de pesquisa formalmente criado.

CULTURA E/DA MOBILIDADE

A relação entre cultura e mobilidade é uma dimensão que tem estado em crescendo de importância patente na recente criação de duas publicações dedicadas a esta área: *Mobile Culture Studies* (Basel University) e *Studies in Mobility, Literature and Culture* (Palgrave and Lancaster University).

Logo, a forma de enunciar o par de conceitos pode significar coisas diferentes. Quando dizemos mobilidade e cultura, reportamo-nos, de imediato, à mobilidade de pessoas e sua aceitação ou integração em função de diferenças culturais. Aí estamos no domínio da transmobilidade, mobilidade entre fronteiras, que pode ser migração quando há um estabelecimento do indivíduo ou grupo além-fronteiras ou turismo quando se trata de uma viagem, seja ela de que cariz for. Qualquer dos temas é muito abrangente. Foi precisamente no âmbito do turismo que Urry iniciou a sua abordagem à mobilidade, trabalhando o *tourist gaze* (1990), o olhar do ou da turista pleno das expectativas que o fenómeno da viagem convoca.

O fenómeno migratório também alberga em si um manancial alargado de experiências personalizadas, mas nos últimos anos tem cada vez

mais associação ao desconforto de partida, a um processo de desvinculação forçado que tem tido o seu culminar no drama dos refugiados.

Assim, os estudos sobre turismo e migrações apresentam enfoques muito diferenciados: enquanto no primeiro, tratando-se de uma atividade voluntária e lúdica com forte associação à qualidade de vida do ator social, as razões da ação são preteridas por outras variáveis consideradas mais significativas, como as experiências; já na abordagem às migrações as razões e as condições são o enfoque dominante seguido pela questão da integração e os seus obstáculos (Pereira, 2014).

Já quando se diz “cultura e mobilidade”, podemos agora estar a referir-nos a culturas de mobilidade ou à mobilidade cultural. E isso abre-nos a porta a significados e abordagens completamente diferentes. Antes do mais, à questão da mobilidade como um valor em si (Sales Oliveira, 2011) e geralmente representada como positiva (Salazar, 2013). A mobilidade em si é percecionada como algo de bom, de forma quase inquestionável. Isto porque incorpora e, ao mesmo tempo, corporiza aquilo que é o modelo dominante de estilo de vida contemporâneo no mundo ocidentalizado – urbano, individualizado e agitado, como tão bem Simmel e Wirth retrataram (Simmel, 1903/2001; Wirth, 1967) e que nas últimas décadas se apurou devido ao processo de globalização. Percebemos, assim, que a ligação entre mobilidade, globalização e capitalismo é profunda. Podemos também dizer que neste contexto a mobilidade é naturalizada, à semelhança de outras situações sociais e, logo, vivenciada sem grandes questionamentos ou reflexão. Mesmo ao nível meso ou macrossocial, a virtude ou valor em si da mobilidade é dificilmente questionado, sendo geralmente a promoção da mesma o objetivo principal da maioria das políticas de transporte e de ordenamento do território.

Contudo, os estudos sobre a hipermobilidade (Kaufmann et al., 2004) ou os indivíduos hipermóveis destacam “efeitos secundários” perversos deste estilo de vida. Neste campo, a *car culture* ocupa um lugar particularmente relevante, visto que, ao longo de todo o século XX, o carro tornou-se o símbolo da mobilidade individual. “Indispensável, só com ele [carro] vou onde quero e quando quero” é a representação do automóvel particular de grande parte dos e das habitantes/utilizadores das áreas metropolitanas portuguesas (Sales Oliveira, 2011, p. 98). O carro objeto foi objetificado hegemonicamente por muitas vias, desde a literatura e a música, ao cinema (caso dos *road movies*) como uma identidade, uma afirmação e uma expressão do *self* (Corrigan, 1991). Com um forte paralelo à imagem de sucesso social, (conduzir) o carro é apanágio do homem forte, branco, jovem, empregado e bem-sucedido.

Mas, na verdade nua dos dias, quando a mobilidade se banaliza e torna um pressuposto na sociedade ocidentalizada, quando, ao nível da gestão urbana e do mercado laboral, as expectativas de mobilidade estão amplamente enraizadas, esta torna-se uma contingência difícil de contornar para quem fica excluído da automobilidade. A este respeito, Urry destacou que a automobilidade redefiniu o movimento no mundo atual (2004).

Por outro lado, este estado das coisas tem forte ligação com a cultura da velocidade que é característica do mundo contemporâneo e a que a mobilidade virtual ou a conectividade das pessoas não são alheias. A recente legislação sobre a possibilidade de se desligar (do *e-mail* e outras plataformas virtuais) – Lei Kohmri em França, ilustra bem o fenómeno da intensificação dos ritmos de trabalho (Eurofound, 2016).

E, ao falar em trabalho, mobilidade e tempo, é incontornável o papel das rotinas. As rotinas de deslocação para o trabalho ou pendularidades, as rotinas e mobilidades quotidianas das famílias, definidas e enquadradas num contexto onde os modos de fazer e viver têm raízes mais ou menos longas numa determinada cultura. Por exemplo, em Portugal, a cultura de espaço público é muito distinta da do país vizinho, Espanha, onde a rotina casa-trabalho é menos marcada porque o estar na rua é vivido de forma intensa.

A mobilidade é de tal forma assumida como um pressuposto e modo de vida que mundialmente milhões de pessoas continuam a deslocar-se diariamente para trabalhar a distâncias que variam entre poucos quilómetros e mais de 300 quilómetros por dia (Gately, 2014). A promessa do teletrabalho não teve a concretização esperada e a presencialidade continua a ser considerada fundamental (Castells & Cardoso, 2006), mesmo porque se tornou fácil e viável a deslocação.

A forma alargada como esta cultura da (auto) mobilidade se implantou nas formas de vida e nos quotidianos das pessoas sugere uma reflexão sobre os seus impactos. Antes do mais, sendo essencialmente uma mobilidade motorizada e individualizada (Sales Oliveira, 2015), temos impactos ao nível do ambiente e da qualidade de vida, sobretudo nos locais de maior concentração populacional. Nas metrópoles, desde logo, a disparidade significativa entre aquelas onde se regulamentou e planeou a mobilidade de forma a salvaguardar pessoas e locais – políticas de ordenamento e promoção da mobilidade suave, como são os casos emblemáticos de Amsterdão e Estocolmo (Tamanini et al., 2014) – e os casos onde esse planeamento ainda está longe e o caos e a congestão são permanentes, como os casos de Bangkok ou Istambul. Lisboa é um exemplo interessante de situação de meio-termo, em que, não obstante os investimentos nos transportes

públicos, a intensidade do tráfego automóvel permanece um dos principais problemas urbanos.

Depois, coloca-se também o problema dos impactos ao nível das pessoas e das condições de vida, como o sedentarismo e a obesidade. A relação entre (i)mobilidade e obesidade é incontornável no estilo de vida contemporâneo em que mais de 80% das pessoas se deslocam, sobretudo, de carro (Eurostat, 2013), e não praticam exercício físico regularmente – estes valores diferem consideravelmente de país para país, mas em Portugal cerca de 64% da população nunca pratica exercício (EC, 2014). Um grupo habitualmente menos falado, o das crianças, é interessante. Na verdade, falamos de gerações que estão a crescer dentro do carro. Menos de metade das crianças, cujos pais e mães iam a pé para a escola fazem hoje esse trajeto dessa forma (Lopes, Cordovil & Neto, 2014). De resto, as estatísticas da rodovia dizem-nos muito sobre isto: em 1980 havia um carro para cada quatro europeus, hoje há quase um automóvel para cada dois: entre 1985 e 1997 o tráfego aumentou 390% em Portugal, enquanto o aumento médio europeu foi 140%¹. Mas se a mobilidade automóvel incorpora a cultura dominante que sustenta um discurso maioritário sobre o que é *good life* (Urry, 2012), os questionamentos existem e vão surgindo iniciativas e movimentos que, se por enquanto se configuram talvez como contraculturas, podem, eventualmente, vir a consubstanciar um futuro alternativo no que alguns autores chamam pós capitalismo (Mason, 2015).

Segundo Honoré (2004), a cultura da velocidade teve a sua origem na Revolução Industrial, tendo sido impulsionada pela urbanização crescente e aumentou exponencialmente com os avanços da tecnologia no século XX. A proposta dos movimentos *slow*, que abrangem hoje diversos setores da vida social, iniciou-se nos anos oitenta do século passado, em Itália, com um movimento de protesto contra o *fast food* (Honoré, 2004). A sua ligação à mobilidade é feita através do *slow travel* – mais ligado ao conceito e experiência de viagem e mobilidade (Dickinson & Lumson, 2010) e no quotidiano da mobilidade suave.

A mobilidade suave, *soft mobility* no original, é suave nos impactos ambientais e físicos – pegada ecológica, ruído, sinistralidade, tudo diminui – mas também nos modos, visto que a deslocação não motorizada é mais lenta. Mas esta opção esbarra com um contexto de vida que exige a pressa em todas as suas esferas, do trabalho ao consumo, pelo que, pelo menos por enquanto, este movimento assume contornos de contracultura.

¹ Informação retirada do Portal do Ambiente e do Cidadão, disponível em http://ambiente.maiadigital.pt/mpoll.2017-11-09.0260437052/mpoll_poll

NOTAS FINAIS

Procurámos ao longo deste artigo sistematizar a mobilidade como problemática com um enfoque na Sociologia e focando a emergência e consolidação do paradigma das mobilidades, discutindo o seu potencial heurístico e o lugar de destaque da interdisciplinaridade. Refletimos, depois, sobre a prevalência destes estudos em Portugal onde a investigação sobre o assunto, a nosso ver, carece de aprofundamento. Detivemo-nos com mais detalhe na análise da dimensão cultural e de constructo social da mobilidade na sua ligação aos modos de vida contemporâneos, por considerarmos um subtema emergente com particular relevância.

O surgimento do paradigma das mobilidades celebrou em 2016 uma década, se o associarmos às datas do lançamento da revista *Mobilities* e do artigo de Sheller e Urry, com a enunciação do paradigma no título (2006). Os contributos até à data são inquestionáveis, o paradigma logrou trazer uma nova (e) dinâmica perspectiva de análise social.

Nesta fase conturbada de mudanças e retrocessos que atravessamos a nível global, é interessante questionar que contributos continuará a trazer o paradigma das mobilidades e em que medida a panóplia de temas que a mobilidade convoca, desde o mundo concreto da tecnologia e das infraestruturas até ao movimento enquanto expressão artística e liberdade criativa, se conseguirá consolidar enquanto real articulação encontrando respostas para os problemas e obstáculos ainda presentes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Adey, P. (2008). Airports, mobility and the calculative architecture of affective control. *Geoforum*, 39(1), 438-451.
- Araújo, E. & Duque, E. (2012). *Os tempos sociais e o mundo contemporâneo. Um debate para as Ciências Sociais e Humanas*. Braga: CECS e CICS
- Büscher, M., Urry, J. & Witchger, K. (Eds.). (2010). *Mobile methods*. Londres e Nova Iorque: Routledge.
- Camarero, L., Cruz, F., & Oliva, J. (2016). Rural sustainability, inter-generational support and mobility. *European Urban and Regional Studies*, 23(4), 734-749.
- Carmo, R. M. & Santos, S. (2011). *Mobilidade espacial e confiança. Entre as Cidades e a Serra. Mobilidades, capital social e associativismo no interior algarvio*. Lisboa: Mundos Sociais.
- Castells, M. & Cardoso, G. (Eds.) (2006). *The network society: From knowledge to policy*. Washington, DC: Johns Hopkins Center for Transatlantic Relations.

- Corrigan, T. (1991). Genre, gender, and hysteria: the road movie in outer space. In *A Cinema Without Walls: Movies, Culture after Vietnam*. New Brunswick, N.J.: Rutgers University Press.
- Cresswell, T. (2011). Mobilities I: catching up. *Progress in Human Geography*, 35(4), 550-558.
- Dennis, K. & Urry, J. (2009). *After the car*. Cambridge: Polity.
- Dickinson, J. E. & Lumsdon, L. (2010). *Slow travel and tourism*. Londres e Nova Iorque: Routledge.
- Eurofound. (2016). *Foundation Focus*, 19 [Work–life balance: creating solutions for everyone]. Retirado de https://www.eurofound.europa.eu/sites/default/files/ef_publication/field_ef_document/ef1649en.pdf
- European Commission. (2014). Sport and physical activity. *Eurobarometer Special Serie nº 412*. European Commission.
- Eurostat. (2013). Passenger_Transport_Statistics Retirado de http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Passenger_transport_statistics
- Eyer, A. & Ferreira, A. (2015). Taking the tyke on a bike: mothers' and childless women's space-time geographies in Amsterdam compared. *Environment and Planning A*, 47(3), 691-708.
- Freudendal-Pedersen, M. (2009). *Mobility in daily life: between freedom and unfreedom*. Farnham: Ashgate Publishing.
- Gately, I. (2014). *Rush Hour: How 500 Million Commuters Survive the Daily Journey to Work*. Londres: Head of Zeus.
- Glick Schiller, N. & Salazar, N. B. (2013). Regimes of mobility across the globe. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 39(2), 183-200.
- Hannam, K., Sheller, M. & Urry, J. (2006). Mobilities, immobilities and moorings [Editorial]. *Mobilities*. 1 (1), 1-22.
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), 5-23.
- Hedberg, C. & do Carmo, R. M. (2012). Translocal ruralism: mobility and connectivity in European rural spaces. In *Translocal ruralism* (pp. 1-9). Roterdão: Springer Netherlands.
- Honoré, C. (2004). *In praise of slowness: challenging the cult of speed*. Nova Iorque: Harpercollins.

- Hubert, M., Dobruszkes F. & Macharis C. (2009). La mobilité à, de, vers et autour de Bruxelles. *Brussels Studies*, 1 [Notes de synthèse], 1-15. doi: 10.4000/brussels.873
- Kaufmann, V., Bergman, M. M. & Joye, D. (2004). Motility: mobility as capital. *International journal of urban and regional research*, 28(4), 745-756.
- Lopes, F., Cordovil, R., & Neto, C. (2014). Children's independent mobility in Portugal: effects of urbanization degree and motorized modes of travel. *Journal of Transport Geography*, 41, 210-219.
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: where are we now? *Transport policy*, 20, 105-113.
- Markula, P. & Denison, J. (2000). See spot run: movement as an object of textual analysis. *Qualitative inquiry*, 6(3), 406-431.
- Mason, P. (2015). *PostCapitalism: a guide to our future*. Reino Unido: Allen Lane.
- May, A. & Marsden, G. (2010). Urban transport and mobility. Forum Paper 5. 2010 International Transport Forum, on 26-28 May in Leipzig, Germany, on Transport and Innovation: Unleashing the Potential. Retirado de <http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/10FP05.pdf>
- Pereira, C. (2014). The music of the catholic and hindu gaudde: voicing the unheard through heritage. In S. Abreu & R. Heredia (Eds.), *Goa 2011: Reviewing and Recovering Fifty Years* (pp. 95-102). Nova Deli: Concept Publishing Company Pvt. Ltd. Retirado de <https://tinyurl.com/y9xaus2k>
- Peixoto, J. (2004). As teorias explicativas das migrações: teorias micro e macro-sociológicas. SOCIUS WP N° 11/2004. Lisboa: Instituto Superior de Economia e Gestão Universidade Técnica de Lisboa.
- Ravalet, E., Vincent-Geslin, S., Kaufmann, V. & Leveugle, J. (2015). *Slices of (mobile) life*. s/l: Loco & Forum Vies Mobiles.
- Salazar, N. B. (2010). Towards an anthropology of cultural mobilities. *Crossings: Journal of Migration & Culture*, 1(1), 53-68.
- Salazar, N. B. (2013). *Envisioning Eden: Mobilizing imaginaries in tourism and beyond* (Vol. 31). Nova Iorque: Berghahn Books.
- Sales Oliveira, C. (2011). *Mobilidade e classes médias em contexto metropolitano*. Tese de doutoramento, ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa, Lisboa, Portugal.
- Sales Oliveira, C. (2014). Still driven-mobility patterns and gender roles in Portugal. *CIES-IUL Working paper WP n° 185/2014*.

- Sales Oliveira, C. (2015a). (Auto) mobilities and social identities in Portugal. *Sociologia, Problemas e Práticas*, 77, 137-151.
- Sales Oliveira, C. (2015b). In the meantime or the (ab)use of online accessing during mobility. *Comunicação e Sociedade*, 28, 251-270.
- Sheller, M. (2004). Automotive emotions feeling the car. *Theory, culture & society*, 21(4-5), 221-242.
- Sheller, M. & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*. 38(2), 207-226.
- Simmel, G. (2001) [1903]. The metropolis and mental life. In L. Spillman (Ed.), *Cultural Sociology* (pp. 11-19). Nova Iorque: Wiley-Blackwell.
- Spinney, J. (2009). Cycling the city: movement, meaning and method. *Geography Compass*, 3(2), 817-835.
- Tamanini, J., Bassi, A., Hoffman, C. & Valeciano, J. (2014). *The global green economy index GGEI 2014. measuring national performance in the green economy 4th edition—October*. Washington e Nova Iorque: Dual Citizen LCC.
- Urry, J. (1990) *The tourist gaze: leisure and travel in contemporary societies*. Londres: Sage Publications.
- Urry, J. (2004). The 'system' of automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 25-39.
- Urry, J. (2006). Inhabiting the car. *The Sociological Review*, 54(s1), 17-31.
- Urry, J. (2012). *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*. Londres: Routledge.
- Uteng T.P. & Cresswell T. (eds) (2008). *Gendered Mobilities*. Farnham e Burlington, VT: Ashgate.
- Van Acker, V., Goodwin, P. & Witlox, F. (2016). Key research themes on travel behaviour, lifestyle and sustainable urban mobility. *International Journal of Sustainable Transportation*, 10(1), 25-32.
- Wirth, L. (1967). O urbanismo como modo de vida. In O. G. Velho (Ed.), *O Fenômeno Urbano* (pp. 97-112). Rio de Janeiro: Zahar.
- Witzgall, S. (2013). Mobility and the image-based research of art. In G. Vogl, S. Witzgall & S. Kesselring (Eds.), *New mobilities regimes in art and social sciences* (pp. 7-16). Farnham: Ashgate Publishing.

Citação:

Sales Oliveira, C. (2018). Mobilidades em português: paradigma, cultura e potencialidades. In E. Araújo, R. Ribeiro, P. Andrade & R. Costa (Eds.), *Viver em|a mobilidade: rumo a novas culturas de tempo, espaço e distância. Livro de atas* (pp. 10-21). Braga: CECS.