

NO ENTRETANTO OU O (AB)USO DO ACESSO ONLINE EM MOBILIDADE

Catarina Sales Oliveira

Resumo

O recente desenvolvimento das tecnologias de informação e comunicação (TICs) criou condições para que as pessoas estejam constantemente *online*. Hoje em dia, é comum receber um *e-mail* que termina com uma frase como “enviado pelo meu *iPhone*”, o que significa que o remetente usou o seu telemóvel para o enviar e, conseqüentemente, a sua localização é incerta - pode ser um restaurante, no trabalho, em casa ou até em movimento. Até há poucos anos a interação social em mobilidade só era possível quando as pessoas não viajavam sozinhas. As telecomunicações mudaram este cenário, trazendo as comunicações móveis para o espaço-tempo da deslocação. Nos últimos anos, o crescimento das vendas de *smartphones* e *iPhones* alteraram os cenários da mobilidade. Em que medida está esta tendência ligada a uma prática de lazer ou a um prolongamento do tempo de trabalho? Este texto debate a recente evolução do espaço-tempo da mobilidade a partir dum suporte empírico constituído por um conjunto de dados que combina os resultados de dois inquéritos sobre a mobilidade nas áreas metropolitanas Portuguesas, entrevistas em mobilidade e métodos de *visual research*.

Palavras-chave

Uso das TICs; mobilidade; padrões de comportamento em deslocação;
métodos de *visual research*; entrevistas em mobilidade

A PRESENÇA CRESCENTE DAS TECNOLOGIAS DE INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO (TIC) NA VIDA QUOTIDIANA

De acordo com alguns autores (van Welsum, Overmeer & van Ark, 2013) a crise económica reduziu a importância das TIC como condutoras do crescimento desde meados de 2000. Mas, embora a um ritmo mais lento, a penetração das TIC no mercado individual não parou de crescer, permitindo ao utilizador médio estar quase constantemente ligado à internet. Na sociedade ocidental, a penetração da banda larga móvel atingiu os 84% de quota de mercado em 2014 e, em 2013, as vendas de *smartphones* ultrapassaram as de telemóveis na Europa. Em Portugal, nesse mesmo ano, as vendas de *smartphones* atingiram 55% do mercado de telemóveis (ITU, 2014).

Mas ainda mais importante do que avaliar o crescimento no acesso e uso das TIC, é medir o seu impacto efetivo na vida dos utilizadores e utilizadoras, o que é particularmente complexo devido à constante mudança tecnológica (UN, 2011). Há necessidade de mais estudos sobre o impacto mas, até agora, pode-se dizer que as TIC parecem trazer mais impactos positivos do que negativos. No que se refere aos indivíduos e às comunidades, as TIC parecem desempenhar um papel importante no crescimento da disseminação de informação e comunicação através redes sociais, email e comunicações

móveis; as TIC também facilitam o acesso aos serviços e mudaram diretamente atividades como fazer as compras, aceder à conta bancária ou interagir com o Estado; alteraram a forma como as pessoas gastam o seu rendimento, como despendem o seu tempo; como comunicam com a família, amigos e a comunidade mais ampla (UN, 2011, p. 15). Evidencia-se uma importante ligação entre as TIC e as rotinas diárias, as primeiras estão a mudar as segundas a ritmos que ainda estão por determinar.

Realizar atividades em mobilidade depende não só do facto de se possuir um aparelho que permita acesso à internet, como também da existência de rede disponível para se conectar. O acesso grátis ao *wi-fi* teve um desenvolvimento assinalável nos últimos anos e, cada vez mais, esta ferramenta incorpora espaços públicos (McQuire, 2008). Na Europa, o *wi-fi* municipal teve considerável sucesso surgindo como alternativa pública face ao custo das taxas fixadas pelos operadores de telecomunicações (Lambert, McQuire & Papastergiadoris, 2013).

Os *hotspots* grátis de *wi-fi* existem em locais de “interseção de fluxos” de comércio e pessoas (MacKenzie, 2005). É por isto que os cafés, restaurantes e hotéis oferecerem esta facilidade. Os transportes públicos e as estações também são locais repletos de pessoas e transações pelo que apresentam um potencial interessante para a oferta deste serviço. Estão a surgir algumas iniciativas locais de acesso grátis à internet em transportes públicos (Lambert, McQuire & Papastergiadoris, 2013), desde os táxis na África do Sul até ao metro em Tóquio. Isso demonstra a relevância conferida pelos passageiros e passageiras ao acesso à internet enquanto estão em deslocação. Em Portugal, a oferta de acesso *wi-fi* grátis em transportes públicos está a crescer: a denominada “internet das coisas” está disponível desde 2011 na Rede Expresso - empresa público-privada de viagens de longa distância- que foi pioneira no país na oferta deste serviço. Em Dezembro de 2014, a empresa que gere os autocarros e táxis do Porto lançou o serviço e serve à volta de 700 000 passageiros por mês que, de outro modo, teriam que utilizar a rede do seu telemóvel.¹ Em Junho deste ano todos os aeroportos portugueses passaram a oferecer acesso *wi-fi* grátis.

(CARACTERÍSTICAS DO) “ESPAÇO-TEMPO” DA MOBILIDADE

Gately (2014) tem um trabalho recente e bastante completo sobre a deslocação das pessoas, com especial enfoque sobre as viagens quotidianas (pendularidade). O nomadismo caracterizou por muito tempo a espécie humana e alguns grupos e comunidades ainda o são. Mas o viajar foi adquirindo uma condição de exceção ao longo da história – ligado a certas situações como a guerra ou a determinados grupos de pessoas como, por exemplo, os comerciantes – e, até recentemente, o indivíduo médio era extremamente imóvel. Apenas no século XIX esta realidade mudou, em grande parte devido ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro. Não existe registo científico das atividades dos primeiros e das primeiras viajantes. Apenas existem os retratos que a literatura e o

¹ Para mais informação, ver <http://www.technologyreview.com/news/533176/hundreds-of-portuguese-buses-and-taxis-are-also-wi-fi-routers/>

cinema nos oferecem das viagens de carruagem ou de barco. Na realidade, o comportamento em viagem só se tornou uma área de estudo muito recentemente. Mas, a vontade de viajar tornou-se visível nos primórdios do século XIX, quando os construtores dos caminhos-de-ferro se surpreenderam com a grande quantidade de utilizadores e utilizadoras dos comboios, inicialmente desenvolvidos para transportar cargas (Gately, 2014). É importante lembrar que o conceito de viajar surge comumente associado ao lazer por causa do turismo. Mas as motivações da deslocação ou viagem são múltiplas e podem ser distinguidas de várias formas. Por exemplo, quanto ao grau de compulsividade podem ser desde obrigatórias em diversos graus (trabalho, educação, um compromisso, uma reunião de família) até voluntárias (viagens de turismo ou lazer). Estes diferentes tipos de viagem envolvem diferentes padrões de comportamento de viagem. Neste artigo abordaremos diversos tipos de deslocação, mas no estudo empírico iremos focar, essencialmente, as deslocações pendulares.

Retomando o que a literatura nos diz sobre deslocações pendulares, sabemos que os e as pendulares (*commuters*) do início dos caminhos-de-ferro eram pessoas com características diferentes das e dos pendulares de hoje em dia: eram pessoas com capital financeiro porque viajar era ainda bastante caro e tinham um perfil aventureiro, uma vez que viajar era verdadeiramente arriscado, pois os problemas e os acidentes eram fenómenos bastante frequentes na altura. As viagens quotidianas alteraram a vida de muitos britânicos (e em muito menor grau de britânicas) em vários sentidos, mas há um que se destaca: o facto de “os caminhos-de-ferro terem incrementado a leitura na Grã-Bretanha” (Gately, 2014, p. 32). Inicialmente, ler e comer eram as atividades de viagem mais usuais e que ainda agora têm importância (Lyons, Jain & Atkins, 2013).

Outras características importantes eram a convivialidade e a interação social. Os primeiros passageiros tinham um “código de silêncio” baseado essencialmente no estatuto social. Contudo, a progressiva intensificação do uso do comboio democratizou o espaço de deslocação, juntando na mesma carruagem pessoas de diferentes posições sociais. Devido a esta circunstância sedimentou-se a convenção social de não falar com pessoas estranhas, para evitar os mencionados excessos e a convivialidade entre classes favorecidos pelo espaço do comboio. Hoje em dia, esta convenção ainda é muito importante, mas a sua expressão varia conforme a cultura. No Japão, conversas móveis mantidas no transporte público são vistas como inadequadas, traduzindo falta de educação (Ito, Otake e Matsuda, 2005). Em Portugal é comum ouvir conversas privadas entre duas pessoas que viajam juntas ou de uma pessoa ao telemóvel.

Na realidade, uma das novidades que as telecomunicações trouxeram ao comportamento na viagem foi a grande proximidade à vida pessoal (Sales Oliveira, 2011). Nos finais do século XX o crescimento da mobilidade fez sobressair a importância de estudar este fenómeno, antes não concebido como uma preocupação social ou sociológica mas como uma variável de gestão e de estratégia. Autores como Sheller e Urry (2006) trouxeram para a Sociologia a reflexão sobre a mobilidade espacial como um fenómeno que molda e é moldado pela estrutura social. Alguns investigadores e investigadoras denominam este fenómeno de um novo “paradigma da mobilidade”. As pessoas movem-se

por razões socialmente determinadas, tais como obter um melhor emprego ou procurar uma melhor qualidade de vida e também se deslocam de formas socialmente determinadas: mover-se em transporte público é desvalorizado não só porque o carro é o ícone da mobilidade e da flexibilidade mas também um símbolo de *status* (Sales Oliveira, 2015). Nesta área de investigação o estudo do comportamento em viagem e/ou o uso do tempo de viagem é um aspeto importante e pouco explorado como fonte de informação sobre a mudança social. Diversos autores e autoras de pesquisas sobre o comportamento em viagem destacam o comportamento em viagem como parte importante das rotinas quotidianas (De Vos et al., 2013). É particularmente expressivo nos casos cada vez mais frequentes de pendularidades alongadas que atingem mais de 300 quilómetros por dia.

Atualmente cerca de 500 milhões de pessoas viajam diariamente (Gately, 2014) e muitas outras viajam semanalmente. No decorrer das suas viagens desenvolvem atividades e vão construindo perceções e representações do espaço-tempo das suas deslocações. Contudo, os decisores e decisoras políticos estão muito mais focados e focadas na diminuição do tempo de viagem e da distância do que em oferecer experiências de viagem mais agradáveis (Gately, 2014). De qualquer modo, a sociedade muda e as novas ferramentas e práticas sociais vão estando cada mais presentes neste espaço-tempo. Um estudo sobre o uso do tempo em viagem de passageiros e passageiras de comboio na Grã-Bretanha entre 2004 e 2010 revela uma permanência de atividades como a leitura, ver a paisagem/ver as pessoas e trabalhar/estudar como as atividades favoritas em tempo de viagem” (Lyons, Jain, Susilo & Atkins, 2013, p. 1). Mas a disponibilidade e o uso das tecnologias móveis aumentaram bastante nos últimos anos e isso reflete-se no comportamento em viagem, por exemplo, no crescimento muito acentuado do número de outras atividades, tais como ouvir música. Este crescimento parece contribuir fortemente para “o aumento substancial na proporção de viajantes que consideram ter uma utilização útil do tempo de deslocação” (Lyons, Jain, Susilo & Atkins, 2013, p. 20). Assim, a extensão do papel das TIC no espaço-tempo das deslocações parece estar a alargar-se.

TIC EM MOBILIDADE

A existência de serviços de internet móvel acessíveis ao cidadão e à cidadã comum permitiu avançar outro passo no crescimento do já significativo mundo virtual; as pessoas estão agora ligadas entre si em espaços e tempos em que anteriormente não estavam, criando, assim, um espaço comunicativo “enquanto” se movem: andar, correr, passear de bicicleta, conduzir ou como passageiro ou passageira do transporte público. A relevância deste “espaço-tempo” para o uso da comunicação virtual é significativa porque até há pouco tempo era um tempo inativo (Lyons & Kenyon, 2003), de espera, durante o qual as pessoas podiam fazer somente algumas atividades individuais como ler, dormir ou estudar. A interação social no “entretanto” da deslocação quotidiana era possível apenas quando não se viajava sozinho/a, uma vez que a comunicação com outros passageiros ou passageiras sempre foi socialmente condicionada (Gately, 2014). As telecomunicações mudaram este cenário há alguns anos, trazendo a comunicação

móvel via chamada telefónica ou mensagem para o espaço-tempo da deslocação. Presentemente, com o acesso fácil à *internet* móvel, as possibilidades de interação são consideravelmente superiores.

Ainda não existe informação sobre “como” concretamente esta mudança tecnológica tem impacto na vida diária das pessoas e, especialmente, nas experiências de *commuting* ou de viagem. O acesso aos media *online* pode contribuir para melhorar a experiência de mobilidade (Lyons & Chatterlee, 2008), diversificando as atividades que as pessoas podem realizar enquanto viajam mas também pode criar condições para a sedimentação de tendências não tão desejáveis como o alongamento das pendularidades ou dos períodos de trabalho e o empobrecimento do equilíbrio entre o trabalho e a vida privada. Trabalhar e estudar são atividades que integram as deslocações pendulares (Sales Oliveira, 2011) mas a posse de aparelhos como o *iPad*, *iPods*, *tablets* e *smartphones* aumenta a capacidade de execução do trabalho enquanto se viaja. Simultaneamente, tem vindo a aumentar as exigências de proatividade e de resolução de problemas, sobretudo em atividades profissionais mais qualificadas que beneficiam largamente de uma presença mais permanente online dos seus e das suas executantes. É nesse sentido que diversas empresas oferecem às suas empregadas e aos seus empregados, pacotes de internet e equipamentos de comunicação móveis como ferramentas de negócio, de forma a melhorar a produtividade e propiciar formas mais eficientes de trabalho (Deloitte, 2014). Qual é o impacto destas medidas nos estilos de vida? Devido à pervasividade da internet, que tende a interpenetrar domínios públicos e privados, é difícil determinar até que ponto estas novas práticas sociais que marcam o modo de “estar *online*” enquanto se viaja representam mais trabalho e pressão adicional ou são, sobretudo, um espaço-tempo destinado ao prazer e à sociabilidade.

METODOLOGIA

O objetivo principal desta investigação foi explorar o papel das TIC na mediação de espaços âncora e o acesso diversificado à internet durante a mobilidade. Utilizando uma abordagem metodológica qualitativa e exploratória combinámos diferentes técnicas nesta investigação e incluímos dois conjuntos de dados empíricos: 1) dados recolhidos anteriormente (2004, 2007 e 2008), no contexto de uma investigação mais ampla, relacionada com a realização das provas de doutoramento da autora (Sales Oliveira, 2006; Sales Oliveira, 2011) dados mais recentes, seguindo para ambos os pressupostos apresentados acima.

Os dados mais antigos derivam de dois inquéritos à mobilidade aplicados em 2004 e 2007. Estes inquéritos foram aplicados *online* em amostras não representativas da área metropolitana de Lisboa (2004) e da área metropolitana do Porto (2007). Também usámos 31 entrevistas móveis (recolhidas em 2008 nas mesmas áreas) através das quais se aprofundou o conhecimento sobre as atividades desenvolvidas pelos e pelas viajantes, as perceções sobre a viagem e a relação com a tecnologia.

Os dados recolhidos dos inquéritos foram tratados com o IBM SPSS Statistics 19. Os dados das entrevistas móveis foram tratados com análise de conteúdo.

No que concerne a técnica de *visual research*, “procedemos metodologicamente realizando representações visuais (estudar a sociedade usando imagens), examinando representações visuais pré-existentes e estudando imagens para obter informação sobre a sociedade” (Banks, 1995, p. 1). Utilizámos material visual já existente sobre a mobilidade e explorámos dados recolhidos para esta investigação. O material já existente é a série *Stainless* do artista Adam Magyar, fotógrafo que trabalha fluxos urbanos e imagens de mobilidade².

O material visual recolhido para esta investigação consiste em fotografias tiradas na área metropolitana de Lisboa, na Primavera e Verão de 2015. Foi registado o ambiente de alguns transportes públicos, especialmente o comboio e o autocarro.

Para tratar os dados visuais escolhemos uma abordagem dialética (Weber, 2008), analisando os dados parcelarmente e como um todo.

RESULTADOS

Começando pelos dados estatísticos do primeiro inquérito sobre a mobilidade questionaram-se as pessoas sobre as três principais atividades que realizavam em deslocação. Na Tabela 1 podemos observar que “ouvir música” foi a atividade mais vezes assinalada, com 21% das escolhas. “Ler” foi a segunda atividade mais assinalada. Todavia, quando analisados as respostas de terceira à sexta opção, o perfil de resposta foi algo diferente – todas as atividades estavam ligadas à imobilidade: pensar, observar, fazer nada e dormir. As restantes atividades são mais ativas e duas de entre elas significam a interação com outro/as. O uso do telemóvel é pouco frequente, embora este esteja mais presente do que “trabalhar” e/ou “estudar”.

ATIVIDADES	PRIMEIRA ATIVIDADE	SEGUNDA ATIVIDADE	TERCEIRA ATIVIDADE	TOTAL	PESO DE CADA ATIVIDADE (%)
Ouvir música (em dispositivo próprio)	108	49	13	170	21
Ler (livros, revistas e jornais)	105	40	10	155	19
Pensar	41	49	33	123	15
Observar em redor	30	43	37	110	14
Fazer nada	38	13	27	78	10
Dormir	14	8	17	39	5
Falar ao telemóvel	7	15	20	42	5
Conversar com passageiro/as do lado	23	11	6	40	5
Trabalhar ou estudar	9	11	4	24	3
Outros (conduzir)	18	1		19	2
Fazer puzzles ou outros jogos		1	4	5	1

² Para mais informação sobre o trabalho de Adam Magyar, ver <http://www.magyaradam.com/>

Total	393	240	171	804
Não respostas	7%	43%	60%	

Tabela 1: Atividades de passageiros/as que viajam na Área Metropolitana de Lisboa (2004)
Fonte: Inquérito *online* (Lisboa)

A análise bivariada desta variável com a variável “modo de transporte” mostrou que as atividades são segmentadas de acordo com o transporte usado. “Ouvir música”, “conversar”, “fazer nada”, e “pensar” são atividades exercidas quando a deslocação é de carro. “Falar ao telemóvel” também é uma atividade de carro. “Ler”, “dormir”, “observar” e “trabalhar/estudar” são atividades de transporte público.

A relação com o sexo também é significativa (baixa associação mas alta significância estatística). Assim determinadas atividades são mais desenvolvidas por mulheres (ler, dormir) e outras por homens (ouvir música, conduzir) correspondendo a repartição por sexo do modo de transporte pois as mulheres usam mais o transporte público e os homens usam mais o transporte pessoal.

ATIVIDADES	VALOR	PESO DA ATIVIDADE (%)
Ouvir música (em dispositivo próprio)	939	49
Ler (jornais, livros, revistas)	332	18
Não fazer nada/descansar	304	16
Conversar com passageiro/as do lado	112	6
Conduzir	80	4
Falar ao telemóvel	48	3
Trabalhar ou estudar	58	3
Jogar (telefone ou computador)	12	0,6
Pensar/observar em redor	7	0,4
Aceder à net	7	0,4
	1899	100
Não respostas		4

Tabela 2: Atividades de passageiros/as enquanto viajam nas Áreas Metropolitanas do Porto e Lisboa (2007)
Fonte: Inquérito *online* (Lisboa e Porto)

Neste inquérito observamos que a atividade principal é “ouvir música”, com uma distância considerável face a outras atividades. “Ler” está em segundo lugar e a imobilidade também está presente na terceira opção “nada”. “Falar ao telemóvel”, mantém-se baixo e atividades como “jogar” e “aceder à Internet” são ainda mais residuais, com apenas 1% das respostas, mas já incluídas no conjunto de respostas devido à tecnologia disponível na altura.

Os testes de associação com o modo de transporte e género demonstram exatamente as mesmas tendências do inquérito de 2004: “Ouvir música”, “conversar” e

“falar ao telemóvel”, são atividades de carro. “Fazer nada/descansar”, “ler” e “jogar” e “aceder à internet” são mais atividades do transporte público e atividades de mulheres, o que é de alguma maneira inesperado para o jogar. Mas os valores baixos não permitem grandes considerações.

Foram realizadas 31 entrevistas em profundidade a passageiras ou passageiros, de forma a entender a sua perceção geral sobre a deslocação e a sua experiência de viajar. As entrevistas foram móveis, ou seja, foram feitas enquanto a pessoa viajava. A entrevistadora seguiu a pessoa na sua viagem habitual usando uma abordagem fenomenológica, tornando-se na sua “sombra” (Jirón, 2012). Neste contexto, não foi possível observar as atividades usuais que as pessoas desenvolvem enquanto viajam porque a presença do entrevistador condiciona radicalmente a disponibilidade do entrevistado.

O viajar diariamente (*commuting*) é referido como um “tempo obrigatório” mas também pode ser “uma oportunidade para relaxar, ler e recarregar antes de chegar a casa e ver a criança” (Mulher 32). Uma mulher disse-nos já estar cansada de movimentar-se todo o dia e viajar é um “tempo perdido” que ela tenta atenuar ouvindo música ou lendo; para ela viajar corresponde a trocar tempo por espaço: escolhe viajar para poder ter uma casa melhor, embora esta fique mais longe do local onde trabalha (Mulher, 34). Outra jovem mulher disse-nos que antes viajava de autocarro e que, apesar de ser mais desconfortável, devido “aquele barulho e horrível cheiro”, era capaz de dormir. Considera que ir de carro (que usou durante um certo período da sua vida) era bom para passar tempo com os seus entes queridos (costumava ir com o pai). Mas, o comboio permitiu-lhe voltar ao hábito de ler (Mulher, 31). Uma mulher mais velha (Mulher, 54) gosta de ver as pessoas no comboio. Pensa que os jornais grátis têm um papel importante e que, por causa disso, “agora toda a gente lê”.

Uma mulher de meia idade explica por que prefere vir de comboio, “calada e a ler”. Houve um tempo em que ela vinha com o marido de carro e estava arrependida porque já não lia na viagem: “O tempo no comboio é bom, é um tempo de descanso. É importante ter esse tempo, até para dormir, é restaurador” (Mulher, 45); “Eu gosto do conceito de jornais grátis. Eu leio-os e deixo-os no meu lugar para o próximo passageiro (Homem, 57).

Um homem jovem explica que, enquanto espera na estação de comboios, está sempre a mexer-se, não consegue parar quieto e que:

Os jornais grátis são uma coisa boa porque antes as pessoas dormiam, agora as pessoas leem. O problema é que não há lugares para colocá-los e os comboios e estações estão cheias de lixo. Eu nunca como dentro do “barco”, mas desde que me lembro há um café dentro do “barco” e isso é uma boa coisa, muitas pessoas tomam lá o pequeno-almoço. (Homem, 34)

Eu gosto de ir de comboio, é um tempo de reflexão sobre a vida e sobre coisas a fazer. Eu jogo um jogo: tentar ler os pensamentos dos outros pelas suas caras! Também gosto de ler os jornais grátis e compro dois generalistas e um desportivo. Às vezes levo um livro. (Homem, 27)

Eu leio os jornais grátis que acho muito úteis, fico informada. Ultimamente porto-me bem, levo um livro comigo! Tento ficar sempre na mesma carruagem porque é mais perto da saída. (Mulher)

Muitas vezes leio e oiço música no meu mp3. Levo sempre um livro mas nem sempre leio. Quando vim pela primeira vez trabalhar para Lisboa, fiquei surpreendido porque no metro ninguém lê (Mulher, 24) (Esta entrevistada recebeu cinco chamadas durante a entrevista móvel.)

No comboio aparentemente não faço nada porque não leio ou coisa assim. Mas isso é porque gosto de me sentar e preparar-me para começar o dia. (Mulher, 35)

Quando a viagem se faz em transporte particular o discurso é bastante diferente e as pessoas fazem outras atividades no carro:

Viajar é a minha vida! Porque o meu negócio é acompanhar crianças da escola para atividades ou para casa. De manhã e à noite também faço a minha própria viagem para a casa do meu primeiro passageiro que mora longe da minha casa. Enquanto ando, estou sempre a falar ao telefone porque está sempre algo a acontecer: um novo cliente, mudanças de horário nos meus regulares, um miúdo que está doente e é preciso ir buscar mais cedo a escola. Eu recebo e faço chamadas e também organizo o meu dia e o próximo enquanto viajo. Para entreter os meus passageiros tenho um DVD no meu carro. (Mulher, 47)

A atividade é diferente em diferentes meios de transporte: normalmente vou de carro e aí uso o tempo para falar ao telemóvel para organizar as coisas e contactar as pessoas de manhã; mas o tráfico é cansativo e, quando tenho de fazer viagens mais longas, vou de comboio ou avião, porque descanso de conduzir e consigo trabalhar durante a viagem (com o computador e a internet). Normalmente o tempo morto da viagem é sempre usado para trabalhar e é quando às vezes faço mais coisas! (Homem, 38)

O meu trabalho é móvel por isso, as deslocações fazem parte da minha vida diária. Normalmente conduzo, mas, às vezes, falo ao telemóvel porque tenho micro. Espero no futuro ter um emprego em que viaje menos, isto é cansativo. Mas por agora está okay. (Homem, 40)

Recebo muitas chamadas quando conduzo, a maioria profissionais. Para além da viagem, também ando muito durante o dia porque, como um homem de negócios, tenho fazer muitas tarefas e reuniões. Não faz mal, não me importo de conduzir nos arredores. Mas, se é para ir para longe, não

gosto, prefiro ir de transportes públicos e aí levo meu computador e trabalho. (Homem, 61)

Como vendedor ando sempre todo o dia, de um cliente para outro. Eu gosto disso porque para mim conduzir é um prazer e entretenho-me a tentar encontrar novos caminhos e a evitar o tráfego. O que faço mais em viagens é atender chamadas do meu chefe, colegas e clientes. Falo ao telemóvel todos os dias porque não estou no escritório exceto por uns minutos de manhã e ao fim do dia, então é uma maneira de resolver problemas e fazer trabalho administrativo. Na realidade, o meu telemóvel e o meu computador são o meu escritório móvel no carro! (Homem, 32)
Recebeu e fez 4 chamadas durante a viagem

VISUAL RESEARCH (PESQUISA VISUAL)

Stainless consiste em seis vídeos de pessoas no metro em diferentes partes do mundo sempre em metrópoles: Berlim, Nova Iorque, Pequim, Tóquio, Seul e São Paulo. Os vídeos foram feitos entre 2011 (na Alexanderplatz, em Berlim) e 2015, em São Paulo. Estão disponíveis no *website* de Adam Magyar e no Vimeo. Adama Magyar é um apaixonado pelo ambiente urbano. Ele explica o objetivo do seu projeto *Stainless* dado o seu amor “aos momentos importantes ignorados” e o seu interesse no espaço entre a imobilidade e o movimento”. Para fazer estes vídeos Magyar utilizou um equipamento especial com uma nova abordagem tecnológica que, em parte, foi desenvolvida pelo próprio:

A câmara que usei para o projeto *Stainless* foi uma máquina industrial normalmente usada para a montagem de linha para grandes produções, logo não é um equipamento fotográfico portátil. Esta câmara por si mesma não é capaz de captar imagens, há equipamentos adicionais necessários para realizar a sua função. Para tal montei um sistema portátil. Como precisei de um computador para transmitir a enorme quantidade de dados - sendo que o seu uso no metropolitano foi problemático - não tive outra escolha senão desenvolver eu mesmo uma aplicação para *iPhone* que me tornou possível controlar o sistema mais facilmente. (Magyar, 2011-2015)

Stainless mostra-nos a mobilidade no subterrâneo de seis diferentes cidades. Ao longo dos vídeos emergem os usos de *headphones* e de dispositivos móveis, mostra-se a passividade das expressões faciais mas também as características distintivas dos vídeos entre contextos. O espaço entre pessoas é diferente em todas as estações: Shinjuku e Tóquio são as mais populosas. Alexanderplatz, em Berlim é a menos. Tóquio é onde as pessoas se envolvem mais em atividades com os seus dispositivos móveis enquanto em Pequim isso é quase inexistente. A diversidade étnica é maior nos vídeos ocidentais. Em São Paulo vemos um polícia na estação que tanto pode estar a trabalhar na estação, na

segurança, como pode estar a viajar mas que nos faz de imediato pensar na insegurança que se vive nesta cidade.

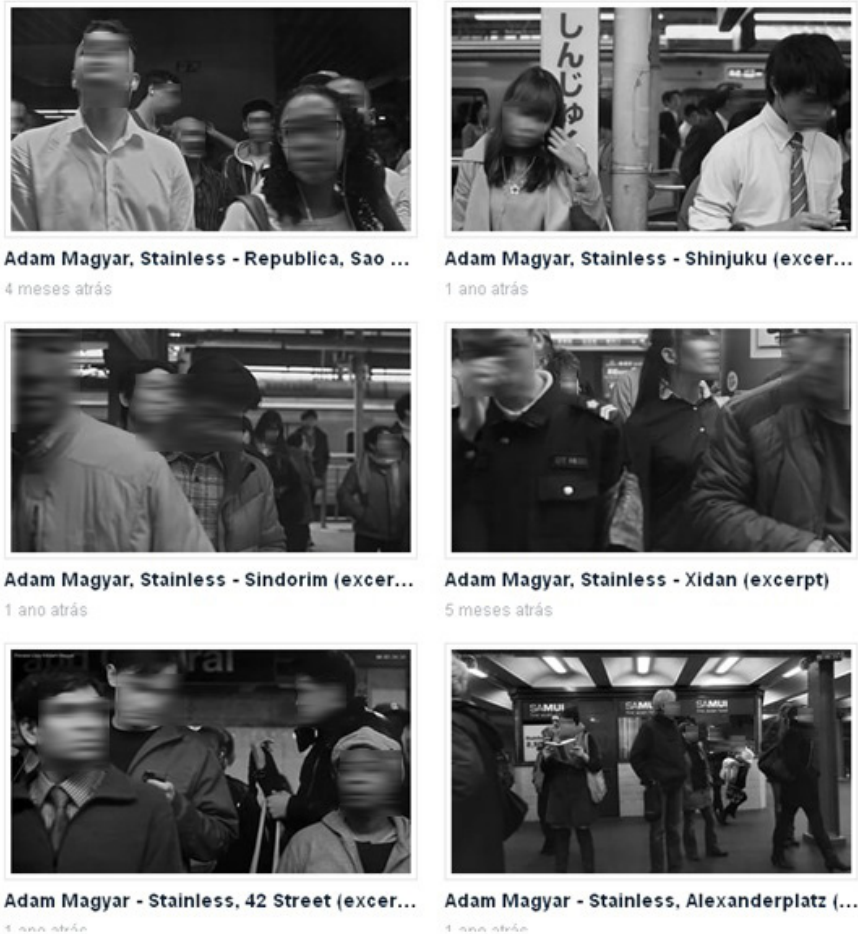


Figura 1: Exemplos dos filmes apresentados por Adam Magyar³

Magyar queria captar os pequenos movimentos mas o que também sobressai nestes vídeos é a continuidade e a contradição entre a presença de um corpo e a falta do olhar que, quando amplificadas pela presença de elementos como livros e telemóveis, realçam mais a abstração do lugar e a imersão no mundo interior.

A análise do material próprio foi organizada de acordo com um quadro concetual que mantinha algumas das variáveis presentes nos dois inquéritos - tempo e espaço - mas agora organizados de uma maneira diferente e com e incluindo o conceito de corpo.

O tempo significa a duração da viagem mas também o momento da captura da imagem. Pode ser muito tarde ou muito cedo. A espera, o entretanto e a chegada. O espaço corresponde ao lugar, dentro ou fora do transporte, mas também nos lugares significativos, as âncoras de espaço e o espaço virtual. No que concerne ao corpo, a variável foi introduzida porque concordamos com Munoz, segundo o qual “ainda que

³ Acedido em <https://vimeo.com/adammagyar/>

pouco estudado como variável relevante nas investigações sobre a mobilidade, o corpo é um elemento que se vê exigido como poucos na hora de viajar” (2013, p. 15). O corpo é base da mobilidade, é o corpo que move. O corpo tem posições e expressões.

O quadro concetual usado pode ser observado na imagem seguinte:

TEMPO ————— **ESPAÇO** ————— **CORPO**

Figura 2: Quadro concetual da *visual research*

Este quadro analítico-concetual foi utilizado para interpretar cada imagem mediante uma abordagem dialética (Weber, 2008), o que representou uma interpenetração entre as perspetivas individuais e coletivas e um olhar transversal sobre as semelhanças e as diferenças baseado no processo de questionamento sustentado pelas seguintes perguntas: Como falam ou se relacionam as imagens umas com as outras? Até que ponto são iguais ou se diferenciam? Que mensagens coletivas transmitem?

EM ESPERA



Figura 3: Metro de Lisboa, Estação de Entre Campos.

As pessoas evidenciam uma atitude corporal de calma e atenção face ao que se vai passar. Parecem estar relaxadas e serenas. Há uma forte suspensão do tempo (*stillness*), à semelhança do que se visualiza no trabalho de Magyar. Isso faz sobressair um primeiro paradoxo: as pessoas que estão em movimento parecem estar extremamente imóveis. Os corpos estão disciplinados (no sentido de Foucault) para desempenhar o papel da espera. As TIC estão presentes como objeto e como companhia. São um elemento importante, tão importante que se carregado na mão.



Figura 4: Estação de Entre Campos, Lisboa

Será que estão à espera de uma chamada? Algumas pessoas falam ao telefone e outras tocam nos ecrãs. Não conseguimos saber o que estão elas a fazer, mas o tempo é escasso, há alguns momentos atrás um comboio acabou de chegar. Uma rápida visita ao *e-mail* ou à página do *facebook*?

DURANTE



Figura 5: Carruagem da Fertagus, zona metropolitana de Lisboa

Dentro da carruagem podemos aperceber-nos de outros detalhes. Pessoas a olhar pela janela. Uma postura introspetiva e ausente. Uma posição relaxada, mas, ao mesmo tempo, a evidente consciência sobre a presença de outros e outras. Um tempo e um espaço para si.



Figura 6: Carruagem da Fertagus, zona metropolitana de Lisboa

Não há sorrisos e, como Gately diz (2014), as pessoas mantêm distância social e não falam com pessoas estranhas. Conversações privadas ao telemóvel aconteceram em todas as viagens que seguimos. Sempre vozes de mulheres. Arranjos, reprogramações e conversações com amigas e amigos.

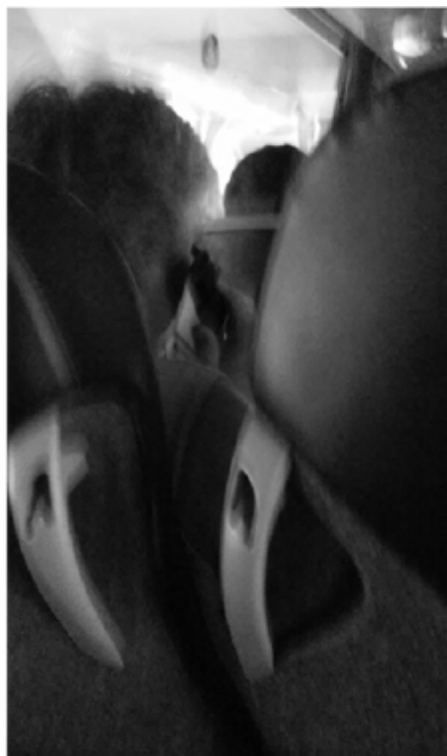


Figura 7: Fotografia da rede de autocarros “Expresso”, deixando Lisboa

No autocarro, uma rapariga fala com o pai ao telefone e usa a expressão “para depois fazeres *aquilo que tu sabes*”, com a clara intenção de preservar a intimidade/privacidade do interlocutor.

AO CHEGAR



Figura 8: Fotografia da estação do Pinhal Novo station, Lisboa

Agora circulando. Fora e em casa? Com calma e decisão. E também o telefone exercendo forte presença apesar do movimento. Andando e observando.

Juntando os momentos, apercebemo-nos que as mulheres estão mais presentes do que os homens. Temos pessoas de diferentes idades, mas sobretudo adultas. Não vemos ninguém de muita idade ou muito jovem. Essencialmente pessoas em idade ativa. Pessoas que vestem de forma casual e sabendo que atualmente em Portugal grande parte das atividades profissionais de serviços não estão cobertas por nenhum código de vestuário estrito, é difícil estar certo sobre quem de entre estas pessoas está a trabalhar e quem está envolvido noutras atividades não profissionais. Nos últimos anos as razões para viajar para e de Lisboa são muitas mais do que apenas o trabalho ou o estudo (INE, 2003; 2012).

A tecnologia surge com uma presença constante em todo o *commuting*.

A presença do TIC: o telemóvel usado para falar, ouvir música e fazer outras coisas.



Figura 9: Carruagem da Fertagus, Lisboa

Levar consigo o telemóvel na mão foi um resultado inesperado, uma prática descoberta. Fora da mala, na mão. Para estar na mão.



Figura 10: Autocarro da rede “Expressos”, ao deixar Lisboa

O telemóvel faz parte de uma composição corporal moldada pela serenidade e calma de uma troca de espaços e tempos, uma passagem em que as pessoas surgem curiosamente imóveis, conduzidas quer pelo tempo de espera quer pelo transporte onde estão e que as leva ao seu destino. As palavras de Magyar podiam muito bem ter sido escritas para estas fotos, menos bonitas do que as do autor, mas muito similares: “Escrutinam um futuro incerto. Similarmente a todas as minhas imagens, a sua principal motivação é a chegada” (Magyar citado por Risch, 2012, p. 2).

Numa experiência de confrontação de materiais, colocamos lado a lado as entrevistas móveis com as imagens e (re)criamos legendas:

“Um tempo que é obrigatório” mas pode ser uma oportunidade “oportunidade para relaxar, ler, recarregar” mas que é também um “tempo perdido”.



Figura 11: Carruagem da Fertagus, Lisboa



Figura 12: Carruagem da Fertagus, Lisboa

“Ultimamente tenho-me portado bem. Trago um livro comigo.”



Figura 13: Carruagem da Fertagus, Lisboa

“(...) gosto de me sentar e preparar-me para o dia que vai começar”

DISCUSSÃO

Retomando a questão de partida – qual o papel das TIC nas deslocações quotidianas, principalmente na mediação de espaços âncora – podemos observar mudanças nos últimos 10 anos, embora não as possamos documentar empiricamente porque a informação que usamos provém de diferentes fontes e não é comparável. Mas a forte presença das TIC é inquestionável. Mudanças no cenário das viagens diárias refletem provavelmente a evolução da sociedade portuguesa. Os anos idos de 2000 foram o tempo do *boom* dos jornais gratuitos. No nosso estudo fotográfico não capturámos nenhum destes jornais. Talvez signifique que tenham perdido relevância. Mas a verdade é que não sabemos de facto o que as pessoas estão a fazer quando capturamos o seu olhar ou toque no telemóvel. Por isso, não podemos responder, por enquanto, a parte das nossas interrogações desta investigação, a saber: será que as TIC estão a criar as condições para reforçar tendências não desejadas como o alongar das pendularidades, dos períodos de trabalho e o empobrecimento da conciliação da vida privada e do trabalho? No século XIX os caminhos-de-ferro foram responsáveis pelo crescimento da literacia da população britânica. Qual é este o papel da mobilidade na vida das pessoas hoje? A partir da nossa pesquisa podemos observar que ela está altamente presente e sabemos, através da literatura, que as pessoas parecem estar tanto mais satisfeitas com as suas viagens quanto melhor puderem personalizar as suas experiências (Lyons, Jain, Susilo & Atkins, 2013).

O confronto dos diferentes materiais permitiu-nos antever um fluxo de continuidade. A cadência do tempo/espço do *commuting* parece estar subjacente. Algumas das atividades que sempre se fizeram durante a mobilidade continuam a marcar presença: refletir, disfrutar, dormir, assim representando a necessidade de relaxamento e de descanso. A compulsão para retirar partido do tempo livre ainda encontra resposta na leitura, mas o áudio é uma marca da sociedade contemporânea, como vemos nos vídeos de

Magyar e também na nossa pesquisa visual (*visual research*). Os dispositivos móveis são uma fonte de diferentes atividades e são, por isso, os companheiros perfeitos para uma viagem, permitindo interação social arredada dos outros passageiros e passageiras. E, por isso, numa carruagem, onde ninguém interage com os outros indivíduos presentes, estão a acontecer diversas interações que têm os e as *commuters* como protagonistas.

O espaço-tempo da deslocação é único porque conjuga rotina e suspensão na mesma essência do movimento. Um movimento que se torna rotina pela sua repetição no tempo mas em que ao mesmo tempo adquire um cariz de suspensão no tempo fruto da imobilidade dos corpos conduzidos.

Entre a ubiquidade forçada da deslocação e a consciência repentina de último homem, descemos, subimos, chegamos. Já nos movemos () na realidade, as deslocações nunca são os mesmos: enquanto fora, acima, a cidade dos palácios dá lugar à alvorada, algo já mudou cá em baixo. Já mudámos. (Campos, 2004, p. 1)

É em termos de mudança que Munoz nos fala da sua experiência de viajar. As diferentes tarefas desenvolvidas por *commuters* são papéis assumidos no contexto de viagem e são, por isso, metamorfoses do corpo (2013). Estes momentos aparentemente muito pessoais são ao mesmo tempo “momentos móveis de onde emerge o público cristalizado na fugacidade de algum encontro” (Iturra, 2013, p. 1).

Neste cruzamento entre o pessoal e o público quando é que a pesquisa social começa a ser pervasiva? De acordo com Mitchell, “trabalhar com o visual é (...) um modo de investigação (um tipo de levantamento de dados). Mas existem outros aspetos do visual que também são críticos. Um diz respeito à epistemologia e ao modo como chegamos a conhecer o que sabemos (e como medir essa subjetividade). Este problema é especialmente significativo, pois “o sujeito da investigação é simultaneamente produtor e intérprete (Mitchell, 2011, pp. 4-5).

Nesta pesquisa a investigadora era a produtora de imagens e, como tal, tinha o poder de escolher e essa escolha é forçosamente subjetiva e direcionada para a questão de pesquisa. Ao captar imagens em contexto de mobilidade a questão de pesquisa, seguramente, atuou como um objetivo ou chamariz. Talvez pudéssemos ter tirado muitas outras fotografias sem a presença das TIC. Nesta pesquisa há importantes questões éticas envolvidas, sendo difícil saber se faz ou não sentido acionar o consentimento informado, visto que se estão a recolher imagens de fluxos e passagens e a espontaneidade é essencial. Além disso, o foco é o espaço público e é muito difícil operacionalizar um consentimento informado para este tipo de recolha de dados. Por outro lado, a experiência de sistematização de materiais empíricos diferentes é metodologicamente arriscada. Sabemos os limites da experiência e não temos a pretensão de sermos capazes de construir um argumento sólido baseado nesta compilação de dados. A nossa intenção foi exploratória e de partilha de algumas informações sobre deslocações nas metrópoles portuguesas, dando espaço para os dados falarem por si. Num balanço final, consideramos que os pequenos e ignorados momentos das viagens quotidianas

dizem muito sobre aspetos de maior escala como a nossa cultura, os nossos valores, a nossa identidade.

A questão subjacente a esta pesquisa foi a de saber se havia, de alguma forma, um abuso ou um uso excessivo relativamente ao acesso *on line* no entretanto das viagens pendulares. Os nossos dados e o confronto com outras pesquisas e visões fazem-nos acreditar que é cedo para falar de um abuso. Outras atividades (mais tradicionais) ainda continuam a ser importantes. Adicionalmente as pessoas parecem relaxadas o que é um contrassenso para um contexto de eventual abuso. Mas, do nosso ponto de vista, a presença crescente das TIC neste espaço-tempo é significativa e exige reflexão. À semelhança do que sucedeu no passado, com o relógio pessoal que surgiu devido à medição da temporalidade exigida pelo comboio (Gately, 2014), hoje em dia a mobilidade interage claramente com os dispositivos móveis que concentram muitas atividades, permitindo-nos saber o que as pessoas estão a fazer mesmo sem lhes perguntarmos. Adicionalmente, o telemóvel à mão (na mão), como uma pequena extensão do corpo, fala pelo seu valor social. //

REFERÊNCIAS

- Banks, M. (1995). Visual research methods. *Social Research Update*, 11. Acedido em <http://sru.soc.surrey.ac.uk/SRU11/SRU11.html>.
- Campos, D. (2004). Santiago: Desplazamientos. *Bifurcaciones*, 1. Acedido em <http://www.bifurcaciones.cl/001/Santiago.htm>.
- Deloitte (2014). 2014 Global top five total. *Rewards priorities survey*. Acedido em <http://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/HumanCapital/dttl-2014-top-five-global-employer-rewards-priority-survey-report-20140423.pdf>
- De Vos, J., Schwanen, T., Van Acker, V., & Witlox, F. (2013). Travel and subjective well-being: a focus on findings, methods and future research needs. *Transport Reviews*, 33, 421-442.
- Gately, I. (2014). *Rush hour*. London: Head of Zeus.
- INE - Instituto Nacional de Estatística (2002). *Censos 2001. Resultados definitivos — Portugal*. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda.
- INE - Instituto Nacional de Estatística (2012). *Censos 2011. Resultados definitivos — Portugal*. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda.
- Itō, M., Okabe, D. & Matsuda, M. (2005). *Personal, portable, pedestrian: Cell phones in Japanese life*. Cambridge: MIT Press 2005.
- ITU (2014) *MIS Report 2014*. Geneve: ITU.
- Iturra, L. (2013). Movilidad cotidiana/Encuentros en el metro de Santiago fotoensaios. *Bifurcaciones*, 12. Acedido em <http://www.bifurcaciones.cl/2013/01/iturra-movilidad-cotidiana-metro/>.
- Jirón, P. (2012). Transformandome en la “sombra”, *Bifurcaciones*, 11. Acedido em <http://www.bifurcaciones.cl/2012/11/transformandome-en-la-sombra/>.

- Lambert, A. McQuire, S. & Papastergiadoris, N. (2013). *Free wi-fi and public Space: The state of Australian public initiatives*. Vitoria: Melbourne University. Acedido em <http://networkedsociety.unimelb.edu.au/about/ibes/publications/2013/Free-Wi-fi-and-Public-Space.pdf>.
- Lyons, G., Jain, J., Susilo, Y. & Atkins, S. (2013). Comparing rail passengers' travel time use in Great Britain between 2004 and 2010. *Mobilities*, 8(4), 560-579.
- Lyons, G. & Kenyon, S. (2003, 10-15 agosto). Social participation, personal travel and internet use, *Proceedings of the 10th International Conference on Travel Behaviour Research*, Lucerne, Switzerland. Acedido em http://www.ivt.ethz.ch/news/archive/20030810_IATBR/lyons.pdf.
- Mackenzie, A. (2005). Untangling the unwired: Wi-fi and the cultural inversion of infrastructure. *Space and Culture*, 8(3), 269-285.
- Magyar, A. (2011-2015). Stainless series. Acedido em www.magyaradam.com.
- McQuire, S. (2008). *The media city: Media, architecture and urban space*. Thousand Oaks: Sage
- Lyons, G. & Chatterjee, K. (2008). A human perspective on the daily commute: Costs, benefits and trade-offs. *Transport Reviews*, 28(2), 181-198.
- Mitchell (2011). *Doing visual research*. London: Sage.
- Munoz, D. (2013). Experiencias de viaje en Transantiago. La construcción cotidiana de un imaginario urbano hostil. *Bifurcaciones*, 13. Acedido em <http://www.bifurcaciones.cl/2013/12/experiencias-de-viaje-en-transantiago/>.
- Risch, C. (2012, 10 Fevereiro) DIY Camera: Adam Magyar's Slit-Scan Camera. PDN. Acedido em <http://www.pdonline.com/features/DIY-Camera-Adam-Mag-4640.shtml>.
- Sales Oliveira, C. (2006). *Pendularidade, trabalho e residência*. Dissertação de Mestrado, ISCTE, Instituto Universitário de Lisboa.
- Sales Oliveira, C. (2011). *Mobilidades e classes médias em contexto metropolitano*. Dissertação de Doutoramento, ISCTE, Instituto Universitário de Lisboa, Lisboa, Portugal.
- Sales Oliveira, C. (2015). (Auto) Mobilities and social identities in Portugal. *Sociologia, Problemas e Práticas*, 77, 137-151.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207-226.
- UN (2011). *Measuring the impacts of information and communication technology for development*, UNCTAD 3. Geneve: United Nations. Acedido em http://unctad.org/en/docs/dtlstict2011d1_en.pdf
- Weber, C. (2008). Visual images in research. In J. G. Knowles & A.L. Cole (Eds.), *Handbook of the Arts in Qualitative Research* (pp. 41-54). London: Sage.
- Van Welsum, D.; Overmeer, W. & Van Ark, B. (2013). *Unlocking the ICT growth potential in Europe: Enabling people and businesses*. Brussels: European Commission.

Texto traduzido do Inglês por Bárbara Guimarães e Catarina Sales

NOTA BIOGRÁFICA

Catarina Sales é docente do departamento de Sociologia na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade da Beira Interior e investigadora do CIES-IUL. É licenciada e mestre em Sociologia do Trabalho e doutorada em Sociologia pelo ISCTE-IUL. As suas áreas de investigação são o género e as organizações e a mobilidade espacial e os transportes.

E-mail: csbo@ubi.pt

Universidade da Beira Interior: FCSH- edifício Ernesto Cruz, Estrada do Sineiro, s/n
6200-209 Covilhã

*** Submetido em: 18-06-2015**

*** Aceite em: 21-07-2015**