

# Comunicação e transporte: a mobilidade de informação, de pessoas e de mercadorias<sup>1</sup>

*Communications and transport:*

*The mobility of information, people and commodities*

## David Morley

Professor Titular de Comunicação no Goldsmiths College, University of London. Foi pesquisador visitante em Paris (Maison des Sciences de L'Homme), Toulouse, Estocolmo, Madison/Wisconsin, Annenberg USC, North Western Chicago, Cidade do México, Pequim e Sydney. Atualmente estuda as articulações cambiantes de geografias virtuais e materiais. Suas publicações incluem: *Television, Audiences and Cultural Studies* (Routledge, 1992); *Stuart Hall: Critical Dialogues* (organização com Kuan-Hsing Chen) (Routledge, 1996); *British Cultural Studies* (organização com Kevin Robins) (Oxford, 2002); *Home Territories* (Routledge, 2001); *Media, Modernity and Technology* (Routledge, 2006); e *Communications and Mobility: the Migrant, the Mobile Phone and the Container Box* (Blackwell, 2017).

## Tradução

### Joana Negri

Graduada em Jornalismo pela PUC-Rio, mestre em Comunicação e Cultura pela ECO/UFRJ e doutoranda pelo mesmo programa.

## Revisão

### Janice Caiafa

Antropóloga, Professora Titular da Escola de Comunicação da UFRJ e pesquisadora do CNPq.

## Julio Bezerra

Pós-doutorando na Escola de Comunicação da UFRJ.

**Submetido em:** 05/07/2017

**Aceito em:** 31/07/2017

## DOSSIÊ

### RESUMO

Num contexto em que o estudo da comunicação tende a se concentrar apenas na mobilidade da informação, em detrimento da mobilidade de pessoas e de mercadorias, este artigo explora o potencial de uma maior integração entre os campos da comunicação e dos estudos de transporte. Contra a presunção de que a emergência da virtualidade significa que as geografias materiais não são mais relevantes, o papel das "tecnologias da distância" mediadas é considerado aqui nos contextos mais amplos da construção (e regulação) de uma variedade de formas físicas de mobilidade e dos modos cambiantes de articulação dos mundos virtual e material.

**PALAVRAS-CHAVE:** Comunicação; geografia; material; mobilidade; transporte; virtual.

### ABSTRACT

In a context where the study of communications tends to focus only on the mobility of information, to the neglect of that of people and commodities, this article explores the potential for a closer integration between the fields of communications and transport studies. Against the presumption that the emergence of virtuality means that material geographies are no longer of consequence, the role of mediated 'technologies of distance' is considered here in the broader contexts of the construction (and regulation) of a variety of physical forms of mobility and the changing modes of articulation of the virtual and material worlds.

**KEYWORDS:** Communications; Geography; Material; Mobility; Transport; Virtual

1

Publicado originalmente em inglês em: Media, Culture & Society, 33(5), 2011, pp. 743-759.

COMUNICAÇÃO E TRANSPORTE: A MOBILIDADE DE INFORMAÇÃO, DE PESSOAS E DE MERCADORIAS | DAVID MORLEY

Um velho dicionário que tenho em casa define, de forma ampla, comunicação como “o ato de transmitir (especialmente notícias); informações fornecidas; relações; porta comum ou passagem, estrada ou trilho, ou telégrafo entre locais” (Concise Oxford Dictionary of Current English, 1964). Esta definição mais antiga abrangia não apenas o domínio simbólico — que é o que atualmente tendemos a pensar em primeiro lugar quando se levanta a questão da comunicação —, mas também o campo dos estudos de transporte. Foi nesse espírito que Marx e Engels definiram comunicação de forma suficientemente ampla para incluir o movimento de mercadorias, pessoas, informações e capital — incluindo em seu escopo não apenas os instrumentos de transmissão de informação, mas também as infraestruturas materiais de transporte de seu tempo, (de la Haye, 1980). No entanto, nos últimos anos, a disciplina de estudos da comunicação passou a se concentrar exclusivamente nas dimensões simbólica, institucional e tecnológica da transmissão de informação. Durante esse mesmo período, a análise do movimento de pessoas e mercadorias foi amplamente relegada à disciplina de estudos de transporte e continua a ser negligenciada pelos estudiosos da comunicação. Neste contexto, meu argumento será a favor de um paradigma menos midiacêntrico que coloque efetivamente questões de mídia e comunicação no quadro mais amplo de seus contextos e configurações materiais (ver Morley, 2009).

### Globalização e Compressão do Tempo-Espaço

Felizmente, o foco contemporâneo na globalização da cultura e dos sistemas econômicos começou a desafiar algumas das pressuposições, exclusões e prioridades que caracterizam abordagens mais restritas da comunicação. Assim, o apelo de Arjun Appadurai (1996) para análises simultâneas dos contornos, interações e disjunções do que ele chama de paisagens midiáticas, ideológicas, étnicas, financeiras e tecnológicas do mundo contemporâneo tem sido amplamente citado, ainda que pouco aplicado até agora. Nesse cenário, como afirma, “mensagens móveis atingem audiências desterritorializadas numa contextualização mútua de movimento e mediação” (Appadurai, 1996, p. 5). Esta abordagem de formas mediadas de comunicação, atenta às mobilidades transfronteiriças variáveis de mensagens e audiências, desafia evidentemente qualquer estudo de comunicação que falhe em

problematizar a correspondência entre cultura e território. No entanto, isso não quer dizer que vivamos em um mundo inteiramente desterritorializado, e explorarei mais adiante algumas das dinâmicas contemporâneas da reterritorialização.

Aqui também precisamos nos concentrar nos fatores que governam a mobilidade diferencial das pessoas que constituem o público da mídia, em termos de tecnologias de transporte disponíveis, técnicas para a regulação dos territórios online e offline (ver Christensen e outros, no prelo) e regulação de fluxos de mensagens e pessoas. Como diz Anselm Franke, essas “realizações infraestruturais do poder no espaço”, centradas no transporte e na comunicação, regulam o movimento e a estase para diferentes segmentos da população. Portanto:

assim como podem conectar, as rodovias, as redes de comunicação e os canais também podem dividir; assim como integram, também des-integram; tanto quanto comprimem tempo e valor no espaço para alguns (a nova classe móvel), desvalorizam-no para outros que têm que permanecer imóveis. (Franke, 2005, p. 8)

Talvez uma das características mais notáveis dessas mobilidades diferenciais seja que, numa era de des-regulação transnacional, o “fluxo livre” de bens e produtos de mídia está em desacordo com a regulação crescente dos fluxos de pessoas, em termos de políticas de migração e controle de fronteiras. Além disso, como argumentou Peter Adey (2006), “se a mobilidade é tudo, então ela não é nada”, e isso não ajudará a tornar o mundo uma gosma amorfa de liquidez. Deste modo, devemos distinguir as diferentes formas, índices e modalidades de mobilidade e imobilidade relativas. Apesar de sua ênfase na metáfora central e periodizadora da liquidez, Zygmunt Bauman distingue aqueles que ele chama de “turistas” do mundo pós-moderno, cuja alta qualificação os torna bem-vindos onde quer que desejem ir, e os “vagabundos”, que têm dificuldade em obter um visto para ir a qualquer lugar (Bauman, 1998, 2000). A descrição de Ursula Biemann da posição do que ela chama “mobilidade contida” de um desses “vagabundos” capta bem esse dilema quando este:

chega à praia em alto mar, num mundo contêiner que ‘tolera’ apenas o estado translocal de não ser desse lugar — nem de nenhum outro —, existindo numa condição permanente de não-pertencimento e não-existência jurídica. Ele se transforma no corpo itinerante, obrigado a navegar ao longo de uma cadeia de

territórios, nunca chegando a um destino final, sondando os protocolos de acesso repetidamente. Ele se move através de lugares não-civis, aguarda por “status” em espaços não-sociais ... O que costumava ser um estado de exclusão temporária — sobrevivência no tempo-espaço fluido do diferimento legal — é lentamente consolidado no modo principal de subsistência migratória. O lugar dessa existência está conectado mas também segregado: é o sistema mundial de mobilidade contida. (2008, p. 56).

### O Retorno do Mundo Material?

Desde o momento em que Jameson (1992), Harvey (1989) e Soja (1989) alertaram para a centralidade da “compressão do tempo-espaço” na constituição da (pós)modernidade, houve um ressurgimento significativo da geografia cultural, embora seus trabalhos estejam agora sujeitos a sérias críticas por parte de geógrafos que, com razão, apontam para a história muito mais longa do processo de “compressão”, bem antes de qualquer era “pós-moderna” (ver May e Thrift, 2001; Rodrigue et al., 2006). Muito desse trabalho se concentrou nas capacidades das “teletecnologias” de nossa época (Derrida e Steigler, 2002) de transcender a distância. De fato, parte dele pressupõe que todos nós agora vivemos num novo mundo cibernético “sem-lugar”, onde a geografia material é um fator pouco determinante da vida social ou cultural (Meyrowitz, 1985; Wark, 1994, 2002).

No entanto, uma posição revisionista tem sido articulada mais recentemente, contestando essas presunções idealistas (Hannam et al., 2006; Urry, 2008) e argumentando que, embora as novas dimensões virtuais de nosso mundo tenham consideráveis consequências, a geografia material, longe de estar “morta”, ainda requer a nossa cuidadosa atenção. Trabalhos críticos emergentes argumentam que o próprio ciberespaço tem uma geografia perfeitamente identificável, na qual suas rotas e locais reproduzem em grande parte a estrutura e os padrões de modos de comunicação anteriores (ver Dodge e Kitchin, 2001; Zook, 2005). Entre outras coisas, estes trabalhos nos chamam providencialmente a atenção para questões como a variação sistemática (e manifesta desigualdade) da conectividade à Internet por quilômetro quadrado em diferentes locais geográficos. Aqui também devemos observar o fato curioso de que essas indústrias cibernéticas, comumente associadas à desterritorialização da comunicação, tendem a se agrupar em lugares muito particulares — como Shoreditch, no leste de

Londres, e o distrito “CyberSentier”, em Paris — demonstrando, assim, a persistente significância da localização física como uma forma de vantagem econômica competitiva (ver Graham e Marvin, 1988; Porter, 2004).

Inicialmente, as tecnologias da internet foram consideradas particularmente importantes por sua capacidade de permitir enganos e dissimulações de vários tipos, liberando a identidade não só do lugar, mas também do corpo. No entanto, vemos agora uma tendência crescente das redes cibernéticas de recorrer muito mais explicitamente às conexões baseadas geograficamente e às identidades reais dos participantes, em vez das pretendidas. Assim, para muitos usuários da rede, o virtual simplesmente se torna uma dimensão da identidade pessoal, ao invés de algum meio mágico de “escapar” dela, uma camada cada vez mais “banalizada” do virtual sobre o real. Nessa medida, as mídias locativas, que são altamente sensíveis ao lugar (como o próprio aplicativo “Places” do Facebook), são agora amplamente vistas como centrais para a lucratividade futura das “mídias sociais”. Do mesmo modo, no mundo dos negócios, é cada vez mais evidente que a principal função do e-mail não é tanto conectar pessoas através de longas distâncias, mas intensificar as comunicações entre pessoas geograficamente contíguas (e, muitas vezes, no mesmo edifício). Além disso, os processos da chamada “desterritorialização”, como o desenvolvimento de “call centers” telefônicos *off-shore*, seguem ainda a lógica geográfica da história imperial — com os principais países industriais alocando-os comumente em suas próprias ex-colônias.

As geografias materiais retêm, assim, significância de várias maneiras, mesmo sob condições tecnológicas em mutação. E é precisamente a como e onde tais transformações estão ocorrendo que devemos atentar. Uma vez que consideramos estas questões de uma forma mais nuançada do ponto de vista histórico e geográfico, descobrimos que, ao invés de prosseguir abruptamente de uma “era” da comunicação para outra, encontramos várias continuidades, sobreposições e modos de simbiose entre antigas e novas tecnologias de comunicação simbólica e material. Nessa paisagem mutante de formas diferenciadas de conectividades virtuais e reais, antigos fantasmas de épocas históricas anteriores ainda assombram os caminhos do ciberespaço, e a efetividade das últimas tecnologias ainda depende, em última instância, das infraestruturas materiais. Talvez um bom exemplo seja o momento, no início de 2008, quando a internet foi desativada em grande parte da Australásia porque o cabo submarino que a conduzia — e que ainda corre ao longo da rota da linha telegráfica do século XIX instalada pelo império britânico desde o Mediterrâneo atravessando o Oceano Índico — foi danificado por um navio ao largo

de Alexandria, perto da foz do canal de Suez, outrora conhecida como a “traquéia” do império britânico.

Neste contexto, questões de transporte e comunicação devem ser analisadas em termos de como “redes” de infraestrutura de diferentes tipos permitem (ou inibem) diferentes modos de atividade para diferentes setores da população. Portanto, em vez de uma “dromologia” abstrata da velocidade como um aspecto generalizado da cultura contemporânea (ver Virilio, 1986), precisamos de uma análise da estratificação do acesso a diferentes modos de “conexidade” (Mulgan, 1997). Em contraposição ao papel tão aclamado das novas tecnologias de permitir a transcendência das divisões sociais, geográficas e culturais, nossas investigações deveriam também se preocupar com a forma como as novas divisões são muitas vezes reinscritas em modalidades técnicas através da construção contemporânea de “tecnozonas” de diferentes tipos (ver Barry, 2001).

À luz destas considerações, em vez de pensarmos no ciberespaço em abstrato, como uma esfera unitária, seria mais proveitoso investigarmos as formas específicas em que o virtual se integra com o real em diferentes culturas materiais. Nesse sentido, o estudo de Danny Miller e Don Slater (2000) sobre os usos da internet no contexto cultural específico de Trinidad oferece um modelo exemplar para melhor compreender a internet como (diferencialmente) integrada nos mundos materiais de lugares específicos. Aqui uma análise esclarecedora é oferecida pela análise de Greg Collins (2009) sobre os usos de telefones móveis na Somália pós-colapso. Em vez de tratar a tecnologia do telefone celular como um deus *exmachina*, vetor de mudanças revolucionárias, Collins situa cuidadosamente a tecnologia em termos de como ela se encaixa no contexto dos estilos de vida e culturas preexistentes de pastores nômades e migrantes em cadeia. Essa visão “contextualista” da tecnologia é semelhante à de Jennifer Bryce (1987), que contribuiu para embasar o meu próprio trabalho anterior e o de Roger Silverstone sobre os usos domésticos das tecnologias de informação e comunicação (Morley e Silverstone, 1990). Ao demonstrar como a aceitação e o uso do telefone são influenciados por padrões culturais pré-existentes, Collins oferece, em pequena escala, uma versão da própria “lógica de rede” de Manuel Castells, mas (como ele coloca) “ao inverso” — e despojado de quaisquer alegações grandiosas sobre a natureza “transformadora” dessas tecnologias.

## A Construção de Conexões e Mobilidades

Conforme observado anteriormente, há uma história da comunicação na tradição marxista que reconhece que, na transição das economias locais do feudalismo para os espaços mais amplos do mercado mundial capitalista, a comunicação desempenhou um papel central e constitutivo, através do qual “a informação [estava] para o capital assim como o lubrificante está para a máquina” (de laHaye, 1980, p. 29). Essa tradição tem sido melhor desenvolvida nos últimos anos por Armand Mattelart, especialmente em sua magistral pesquisa histórica *The Invention of Communication* (1996; ver também Mattelart, 2000). Ele parte da premissa de que a teoria contemporânea dos meios de comunicação é atormentada por ter perdido suas raízes históricas numa tradição que originalmente incluía em seu escopo questões como o papel cultural, econômico e político da navegação, dos canais, dos sistemas rodoviários e das ferrovias (ver Schivelbusch, 1977). Nesse período anterior, os estudos de comunicação eram vistos como parte de uma “ciência do território” mais ampla e geopolítica (Ratzel, 1897, citado em Mattelart, 1996: 209). Meu argumento é que (apesar dos compromissos políticos duvidosos de Ratzel) uma nova versão de tal perspectiva tem muito a oferecer para uma análise das atuais redes de comunicação e de transporte (materiais e virtuais) e de seu papel na dinâmica geopolítica do mundo contemporâneo (ver Tuathail et al., 1998).

Se Marx e Engels, de Haye e Mattelart constituem a linhagem europeia de uma abordagem de uma teoria materialista da comunicação, há também uma versão norte-americana dessa tradição com uma base teórica bastante diferente. Refiro-me aqui ao trabalho de estudiosos como Harold Innis (1951) e James Carey (1989) — uma tradição agora revigorada, após a morte de Carey, por uma nova geração de estudiosos (ver Packer e Robertson, 2006). O notável ensaio de Carey (originalmente publicado em 1983) sobre o significado histórico da invenção do telégrafo como o momento em que a comunicação simbólica se separou, pela primeira vez, das limitações do transporte físico tem sido considerado, nos últimos anos, uma “pedra angular” potencial para toda uma nova linha de trabalho de orientação histórica e materialista nos estudos da comunicação<sup>1</sup>. Funcionou também como inspiração para outros trabalhos inovadores, como o de Tom Standage (1998) que, ao repensar a importância do telégrafo, exige, da mesma forma, a reconfiguração dos debates contemporâneos sobre a internet. De fato, pode-

1 Para uma interessante posição revisionista sobre este debate, ver Peters (2006).

se argumentar que, na medida em que foram os pontos e traços do código Morse que constituíram a “binarização” original de toda a informação, a aurora da própria era digital deveria ser corretamente datada de meados do século XIX.

Em sua crítica incisiva da lamentável ausência de qualquer perspectiva histórica significativa em grande parte dos estudos de teoria da mídia, Graham Murdock e Michael Pickering (2009) argumentam corretamente que, em sua ênfase esmagadora sobre as maravilhas das tecnologias da comunicação de nossa era, grande parte desses trabalhos incorre no que chamam de uma forma de “presentismo cultural”. Esse tipo de trabalho, dado o seu reduzido sentido de história, tende a negligenciar as profundas continuidades que frequentemente ainda moldam desdobramentos contemporâneos, sendo, portanto, vítima da “tirania do momento” (2009, p. 9). Neste contexto, os autores demonstram quão profundamente as estruturas contemporâneas das comunicações internacionais ainda dependem de infraestruturas como o cabo submarino estabelecido, no final do século XIX, como base da telegrafia internacional. Como argumentam, o telégrafo “lançou as bases das redes espaciais” que ainda fornecem “a infraestrutura essencial para organizar o comércio e a segurança globais” (2009, p. 1). Numa direção semelhante, Dwayne Winseck e Robert Pike (2008, p. 8) observam que, longe de ter se tornado obsoleto pelo advento da telefonia sem fio e transcontinental, o sistema de cabo submarino (em sua nova forma de fibra óptica) ainda fornece a base de nosso sistema contemporâneo de comunicação global.

Como argumenta Jill Hills, a introdução do telégrafo, permitindo a transferência de informação através de fronteiras internacionais, “transformou completamente os mecanismos de comércio e investimento internacionais”, impulsionando “uma grande mudança de paradigma na comunicação” que estendeu o “espaço do império” e inaugurou, pode-se dizer, a primeira fase do que hoje descrevemos como a era da globalização (2002, pp. 2-3). Esse trabalho histórico demonstra como a construção e regulação desses sistemas sempre foi moldada pela mudança das estruturas das relações internacionais e, em particular, pela alternância no equilíbrio de poder entre a Europa e a América nos últimos 150 anos. Ao situar esses desenvolvimentos tecnológicos no quadro teórico mais amplo de sua formação por fatores econômicos e políticos, esse trabalho escapa assim à ênfase tecnologicamente determinista na narrativa interna da invenção tecnológica. Mais impressionante talvez seja a demonstração de Hills de alguns paralelos entre a era anterior de globalização no final do século XIX e a que se inaugurou com a política desreguladora do capitalismo de mercado liberal nos últimos 30 anos. Assim, ela elucida até que

ponto os padrões de interações internacionais nos setores de comunicação e informação hoje podem ser vistos como prenunciados pelo período do século XIX, quando houve também um “movimento na direção do predomínio do poder econômico privado sobre a soberania do Estado” (2002, pp. 2-3, 4, 7), enquanto Winseck e Pike argumentam que “as políticas estabelecidas no século XIX continuam a moldar a relação entre a mídia global e o império em nosso próprio tempo” (2008, p. 31).

Em paralelo próximo a Hills, Winseck e Pike se interessam pelos primeiros anos do surgimento do sistema de mídia global constituído pela rede mundial de cabos submarinos, sistemas de telégrafos domésticos e agências globais de notícias. Para eles, assim como para Hills, esse período, do final do século XIX e início do século XX até a eclosão da Primeira Guerra Mundial, pode ser visto como a “belle époque” de uma primeira globalização, e eles insistem que “os meios de comunicação dessa época eram mais globais e organizados como um sistema do que frequentemente se supõe”. Como notam, o sistema de comunicação global de hoje tomou sua forma inicial nesse momento, na medida em que atores decisivos da indústria telegráfica projetavam suas forças domésticas ao ápice (2008, pp. 9-10, 28, 30).

Nos últimos anos, verificou-se o aparecimento do chamado paradigma das “novas mobilidades”, estreitamente associado ao trabalho de sociólogos como John Urry (2002, 2008), geógrafos como Tim Cresswell (2004, 2006) e teóricos culturais como Caren Kaplan (2000). Essa abordagem, ecoando Appadurai (1996), preocupa-se com as diversas mobilidades de pessoas, objetos, informações e resíduos — e com suas interdependências (ver a revista *Mobilities*, publicada desde 2006). Baseando-se no influente trabalho de Deirdre Boden e Harvey Molotch (1994) sobre as contínuas “compulsões” de proximidade física num mundo de contato virtual, esse paradigma também escapa às simplificações excessivas de abordagens que assumem a substituição não problemática pelo virtual de formas materiais de comunicação.

Além disso, o melhor dessas perspectivas é que, em vez de romantizarem a mobilidade ou a “nomadologia” como um Bem não problemático, reconhecem que uma das questões-chave sobre os novos sistemas de comunicação e transporte no cerne do processo de globalização é a forma como eles também aumentam a mobilidade de uma variedade de “Males” — vírus de computador, doenças, drogas, armas etc. (ver Glenny, 2009). Tudo isto também nos leva à necessidade de analisar mais a fundo as formas emergentes de policiamento de fronteiras produzidas por essas formas novas e ampliadas de mobilidade — quer sob a forma de uma renacionalização efetiva dos sistemas de crédito bancário

agora visíveis na Europa ou em relação a debates sobre o controle mais rigoroso da imigração “ilegal” em muitas partes do mundo. Como Naomi Klein (2007) argumentou, longe de viver no mundo “sem fronteiras” que há não muito tempo atrás estudiosos afoitos antecipavam, a “segurança de fronteiras” é agora a indústria mais próspera da globalização<sup>2</sup>.

## A Caixa Que Mudou o Mundo? Tecnologias de Convergência e a Infraestrutura Material da Globalização

Nas teorias contemporâneas sobre globalização, o comércio marítimo é uma questão amplamente negligenciada. Mas se a globalização diz respeito à circulação de informação e de pessoas, envolve também a circulação de mercadorias e, sem dúvida, a maneira mais barata de transportar mercadorias por longas distâncias é em contêineres, por navios. Pode ser que vivamos, em alguma medida, num mundo virtual e eletrônico, mas os portos do mundo nunca tiveram de lidar com tanto material como agora. Como observa Alan Sekula, num tempo em que todos falam de instantaneidade eletrônica e de colapso do espaço, um navio de carga ainda leva cerca de oito dias para atravessar o Atlântico e cerca de doze para atravessar o Pacífico, e esses movimentos lentos e maciços ainda constituem a massa oculta da troca global. O argumento de Sekula vai diretamente contra a visão comum de que “o computador e as telecomunicações são os únicos motores da terceira revolução industrial”. A ambição do autor é “combater a importância exagerada atribuída ao... ‘ciberespaço’ e ao mito corolário do contato ‘instantâneo’ entre espaços distantes”. Como observa, o foco nos fluxos de informação é muitas vezes acompanhado por crenças equivocadas e suposições não examinadas, como a “noção quase antropomórfica de que a maior parte da carga do mundo viaja por via aérea, como as pessoas”. Assim, embora se revele como uma ideia ridícula tão logo é enunciada, muitas pessoas se comportam como se “e-mails e viagens aéreas constituíssem a totalidade do movimento global” (Sekula, 1995, pp. 50-51).

Dentro da própria disciplina da geografia, é amplamente reconhecido que as significativas

<sup>2</sup> A esse respeito, William Brown e seus colaboradores da St. Andrews recentemente fizeram uma importante intervenção no campo dos estudos de migração (Brown et al, 2010) que aborda a articulação das dimensões material e representacional da migração e também insiste num tratamento do “tráfico”(de pessoas e de substâncias ilícitas) como um aspecto central destas questões e não meramente incidental.

melhorias na velocidade e na capacidade de transporte, que hoje permitem a movimentação de grandes quantidades de materiais e pessoas ao redor do mundo através de grandes distâncias a baixo custo, figuram entre as principais forças motrizes da economia global. No campo dos transportes marítimos, o desenvolvimento fundamental foi o do “sistema intermodal” baseado no contêiner, que pode ser transferido eficientemente do trilho à estrada e ao navio, e são esses navios porta-contêineres (ou “Box Boats”) que dominam o comércio marítimo agora.

O contêiner propriamente dito é um objeto totalmente banal: tão simples em suas dimensões e construção padronizadas e tão onipresentes no mundo contemporâneo, são quase invisíveis para nós precisamente porque estamos cercados por eles. Como diz um dos personagens do romance *Spook Country*, de William Gibson, embora ele possa ter “lido vagamente os nomes em caixas individuais ... Hanjin, Cosco, Tex, K-Line, MaerskSealand”, observa, no entanto, que raramente refletimos sobre elas, “apenas as vemos por vezes de relance nas rodovias, um aspecto da realidade contemporânea tão comum a ponto de permanecer desconsiderado, inquestionado” — mesmo sabendo que “quase tudo ... viaja dentro deles agora” (Gibson, 2008, pp. 294, 176). Não obstante, é este objeto banal que torna possível o sistema mundial de manufatura, pois são contêineres que transportam os componentes do novo sistema de produção global dispersa. Nesse sentido, a redução dos custos de transporte alcançada pelos navios porta-contêineres criou, literalmente, uma nova geografia econômica em termos do que pode ser lucrativamente fabricado e onde pode ser distribuído (Cudahy, 2006; Levinson, 2006).<sup>3</sup>

Como era de se esperar, o processo de estabelecer o que agora é aceito na indústria como a dimensão padrão do contêiner foi longo e difícil, uma vez que, inicialmente, cada empresa de navegação tinha seus próprios contêineres em diferentes tamanhos. De fato, tudo isto envolvia grandes dificuldades e enormes custos de investimento, já que cada parte do sistema de transportes — portos, navios, guindastes, instalações de armazenagem, caminhões, trens e as operações dos próprios carregadores — tinha de ser padronizada. Ampliando nossa perspectiva, podemos proveitosamente apontar aqui os paralelos com as batalhas em torno da “padronização” industrial em outras áreas técnicas das indústrias de mídia — quer seja nas primeiras disputas entre a Betamax e o VHS, nas lutas contemporâneas pelas especificações técnicas na indústria de computadores e na televisão de alta definição ou, numa

3 Mas veja Levinson (2008) para uma revisão de seu otimismo anterior em relação ao futuro das extensas cadeias de suprimentos globais em nossa era cada vez mais preocupada com questões de segurança. Ver também “The Travelling Box: Containers as a Global Icon of our Era”, congresso na Universidade do Sul da Califórnia Santa Barbara, 2008. Detalhes em: [www.ihc.ucsb.edu/containers/box/conference](http://www.ihc.ucsb.edu/containers/box/conference)

perspectiva mais ampla, no papel da padronização técnica na construção do Mercado Único Europeu (ver Barry, 2001).

No entanto, devemos ser cautelosos com os perigos do determinismo tecnológico se nos concentrarmos muito na invenção dos contêineres e nos seus supostos efeitos sobre a indústria naval. Em algumas versões da história da containerização, há até mesmo uma figura heroica clássica, um homem chamado Malcolm McLean, frequentemente creditado como aquele que sozinho mudou o mundo por meio de sua invenção da “caixa”. Evidentemente, esta seria uma história simples demais, e há agora uma forma de “revisonismo” emergindo no debate sobre a containerização, assim como nas discussões mais sutis sobre digitalização. É claro que nos dois casos o que devemos observar não é simplesmente a história da mudança e da invenção tecnológicas, mas sim como essas questões se desenrolaram no contexto específico da desregulamentação das estruturas de propriedade cruzada da indústria, tanto no transporte quanto na comunicação, à medida que os governos de todo o mundo desregulamentaram as indústrias em que estruturas de propriedade de plataforma cruzada não eram antes permitidas pelas leis anti-monopólio (Donovan e Bonney, 2006). É somente no contexto mais amplo dessas estruturas reguladoras cambiantes que a significação da digitalização e da containerização pode ser totalmente compreendida — um ponto ao qual retornarei em minha conclusão.

### Corredores do Poder: dos Fisiocratas à Nova Rota da Seda

Enfocar as funções positivas do transporte na constituição de mercados, regiões e nações é, de certa forma, retornar (num novo contexto) às preocupações dos fisiocratas da França do século XVIII (ver Turgot, 1844). Como argumenta Mattelart (1996), eles viam a superação dos bloqueios à livre circulação e a instituição de bons sistemas de transporte e comunicação como vitais para a saúde da economia. Isto significa também reconhecer que o espaço não é apenas o “pano de fundo” contra o qual os eventos ocorrem (Massey, 2005), e que a criação de novos fatos geográficos (como a construção de canais, ferrovias, estradas ou aeroportos) é um dos fatores mais constitutivos e poderosos que determinam a vida social, econômica e cultural. Nessa medida, as questões de transporte e comunicação não podem mais ser tratadas como secundárias, mas devem ser analisadas em termos de como “redes” de diferentes

tipos (Castells, 2000) permitem (ou impedem) diferentes modos de atividade. Para tomar como exemplo o caso do sistema ferroviário europeu, embora os planos para a construção de um sistema integrado de trens de alta velocidade ligando as principais capitais do Nordeste do continente reforcem, por um lado, o grau de conexão entre elas, reforçarão ao mesmo tempo a relativa exclusão de todas as regiões periféricas. Assim, o coração efetivo da Europa será, por conseguinte, redesenhado em detrimento de regiões periféricas como o Norte da Inglaterra e o Sul da Espanha e da Itália (pode-se também observar aqui o debate emergente sobre as consequências contraditórias, com relação a esse mesmo aspecto, da proposta do HS2, rede ferroviária de alta velocidade do Reino Unido).

Rotas comerciais têm histórias longas que, muitas vezes, originam-se nas fronteiras naturais estabelecidas pela geografia física. Embora tais fatores sejam mais facilmente superados com as tecnologias modernas, eles permanecem mais relevantes do que são frequentemente considerados. Assim, as recentes negociações entre os governos indiano e chinês para abrir uma ligação comercial direta entre seus países através da reabertura da passagem Nathu La, no Himalaia, permitindo que mercadorias sejam comercializadas mais facilmente entre a China ocidental e o porto de Calcutá, só podem ser compreendidas no contexto da longa história da articulação da rota comercial terrestre através de Samarcanda com as rotas marítimas árabes pelo Oceano Índico e pelo Mar Vermelho (ver Therborn, 2007). Em relação a estas questões, o caso dos Balcãs requer um estudo mais aprofundado. A região pode ser compreendida como funcionando atualmente, de forma diversa, como um espaço de experimentação e/ou expansão para a União Européia (UE), como um subúrbio distante de populações problemáticas ou como um potencial parque de diversões para seus turistas (ver a recente ascensão da Croácia como um popular destino de férias para europeus ricos). É nesse contexto que talvez possamos compreender melhor a decisão da UE de colocar a construção de infraestruturas de comunicação e de “corredores” atravessando os Balcãs e o Oriente Médio até a China no centro da sua política de “expansão” (Melitopoulos, 2005).

Aqui também os fantasmas da história assombram essas iniciativas. O projeto “Corredor 8”, há muito planejado pela União Europeia, concebido para proporcionar uma combinação de autoestrada e ferrovia, oleodutos e gasodutos, redes de eletricidade e de telecomunicações, ligando a costa búlgara do Mar Negro ao Adriático albanês, pode ser facilmente reconhecido como uma tentativa de recriar a parte europeia da Rota da Seda (Via Egnatia, como era conhecida) percorrida por São Pedro, e que

antigamente ligava Roma ao Oriente Médio (Despedov, 2005, p. 283). De modo semelhante, o projeto de oleoduto Baku-Tblisi-Ceyhan (BTC), que é crucial para os planos ocidentais de controle de fontes energéticas do Cáucaso, foi recentemente descrito como parte de uma “Super Rota da Seda”, planejada para fornecer um sistema de transporte integrado ligando a Europa à Ásia Central através do Mar Negro, do Cáucaso e do Cáspio (Biemann, 2005). Novamente, uma perspectiva que leve em conta uma geopolítica histórica revela as raízes profundas desses projetos: abrir o Oriente para a Alemanha através da construção de uma linha ferroviária Berlim-Bagdá tinha sido o sonho de Bismarck no final do século XIX.<sup>4</sup>

Desde o momento em que a pioneira obra sobre o trabalho migrante na Europa, *The Seventh Man* (1975), de John Berger, atentou para o papel fundamental do transporte automotivo barato na experiência dos migrantes, as especificidades dos deslocamentos migrantes têm sido bastante negligenciadas. No entanto, o cineasta turco Tuncel Kurtiz produziu o notável filme “E5 — Die Gastarbieterstrasse,” documentando, em detalhes vívidos, o trabalho material das viagens épicas de migrantes realizadas frequentemente em carros velhos sobrecarregados e inseguros nessa autoestrada, que vai desde as fronteiras do sul da Europa através de Zagreb e Belgrado até a Grécia e a Turquia (Kurtiz, 1978)<sup>5</sup>. Essa via, particularmente, ocupa um espaço quase mítico na história europeia recente. Grandiosamente conhecida como “International European ‘E5’ Road” (Estrada Internacional Europeia 5), também foi oficialmente denominada pelo estado iugoslavo “Estrada da Fraternidade e da Unidade” (que unifica suas diferentes regiões e grupos étnicos). Era popularmente conhecida como “Autoput” e como “Boredom Road” (Estrada do Tédio) pelos filhos das gerações de migrantes que viajavam do sul da Europa para os Balcãs, verão após verão, em suas viagens anuais para “casa”. Concebida como um projeto ideológico — uma questão de orgulho nacional, tanto quanto uma necessidade prática — entre 1949 e 1985, foi inicialmente financiada com indenizações da Alemanha por danos à infraestrutura do país durante a Segunda Guerra Mundial e construída pela juventude comunista de Tito com a ajuda de brigadas idealistas de jovens voluntários do exterior (Melitopoulos, 2005). A estrada foi gravemente danificada pelas guerras que destruíram a região nos anos 1990 e seu permanente estado de degradação hoje fornece tanto um símbolo profundo quanto um indicador prático da destruição da “fraternidade” das etnias que constituíram a Iugoslávia.

4 Para uma representação fascinante desses desdobramentos como ficção histórica, ver Unsworth (2009).

5 Ver também a obra artística de Thomas Mailender, baseada nas extravagantes pilhas de bagagens frequentemente carregadas em carros de migrantes — *Les Voitures Cathédrales* (2004, Paris, Musée Nationale de l’Histoire et des Cultures de l’Immigration).

Como indicado anteriormente, é crucial atentarmos à maneira como velhos padrões históricos são retomados em novas formas tecnológicas. Assim, em seu estudo sobre os sistemas de satélites e de telefonia dos Balcãs, Lisa Parks (2007) observa que as novas pegadas eletrônicas ali estabelecidas restauram efetivamente algumas alianças políticas muito antigas, à medida que empresas alemãs e austríacas reestruturam e (virtualmente) “remapeiam” eletronicamente territórios geográficos que pertenciam ao Império Austro-Húngaro. Numa abordagem semelhante, Petrella aponta o ressurgimento de modelos de organização econômica e política transnacional/regional curiosamente semelhantes aos da rede de portos da Liga Hanseática que controlava o comércio do norte da Europa na Idade Média. De fato, ele chega a sugerir que estamos entrando numa “nova fase hanseática da economia mundial”, baseada no “tecno-apartheid global” (Petrella, citado em Mattelart, 1996, p. 305).

Eu diria que esses paralelos históricos são de interesse mais do que incidental. Como argumentou acertadamente Lynn Spigel (2004), quanto mais falamos de futurologia, mais precisamos situar essas questões numa perspectiva histórica. O que é necessário aqui é tanto uma perspectiva mais rigorosamente histórica quanto uma que aborde melhor a articulação dos modos virtual/simbólico e real/físico de comunicação. Somente assim será possível reescrever o paradigma dos estudos da comunicação de forma a transcender seu atual, estritamente midiocêntrico e, muitas vezes, a-histórico foco nas mais novas tecnologias para a transmissão de informação.

### Questões de Conexidade

Se a “conexidade” é considerada uma forma valiosa de capital econômico e cultural que é distribuída de forma muito desigual, devemos abordar, então, algumas questões muito básicas, tais como quem tem acesso a que níveis e modos de transporte e de comunicação: quem se desloca a pé, de bicicleta, de carro, de trem, navio ou avião; quem é admitido num determinado espaço material ou virtual. Aqui, entre os aspectos centrais, está a questão de como tipos de transporte diferentes geram experiências muito diferentes de viagem e como o status relativo de qualquer modo particular “contagia” aqueles que o utilizam (ver Burrell, 2008).

Assim, Ivaylo Ditchev escreve que, ao viajar pelos Balcãs, “você entra num país diferente,

dependendo de [seu] meio de transporte. [Em alguns casos] há a descida gloriosa de avião, com belos aeroportos e oficiais de fronteira europeizados” (2006, p. 15). Ele observa que esse é o tipo de experiência de viagem que encoraja as pessoas a pensarem que chegamos ao “fim da geografia”. No entanto, acrescenta, há também aqueles que fazem suas jornadas em “trens velhos e surrados... segurando a porta como podem para evitar invasões, e jogando cartas sobre malas com estranhos”. Mais abaixo na escada social, “os ônibus circulam cheios de ‘sacoleiros’ convidados a descerem a cada fronteira, fazerem fila e abrirem a bagagem para verificação”. É claro que, como nota o autor, na base da hierarquia dos transportes estão “aqueles que cruzam fronteiras a pé liderados por guias obscuros, à noite” (2006, p. 15). Como observa, somente fazendo estas distinções pode-se compreender quão diferente a experiência de viagem através da mesma fronteira pode ser:

quando dois carros param no mesmo ponto de controle: um caro e brilhante, onde um motorista de óculos escuros entrega os documentos pelas janelas de vidro fumê; o outro, velho e suspeito, que os funcionários da alfândega vão virar de cabeça para baixo em busca de indícios de crime. (Ditchev, 2006, p. 15)

O mesmo ponto sobre a diferenciação de acesso se aplica à tão debatida questão da “velocidade” como um aspecto crucial da cultura contemporânea. Aqui podemos notar que se as ricas classes médias de São Paulo viajam cada vez mais de helicóptero, partindo e voltando para os helipontos no topo de seus prédios, suas empregadas precisam frequentemente viajar por 4 a 5 horas de ônibus, partindo e voltando para as favelas periféricas onde vivem (ver Cwerner, 2006, Scudamore, 2010)<sup>6</sup>. Em todas estas discussões sobre “velocidade”, a questão muitas vezes negligenciada diz respeito ao seu anverso: a espera — que é, claro, frequentemente o destino dos pobres ou daqueles que não têm as qualificações que dão acesso ao caminho mais rápido ou à via prioritária. Assim, pode levar até um ano para que os imigrantes ilegais cheguem da China ao Canadá por navio, pois, às vezes, precisam passar semanas esperando em vários pontos estratégicos de sua jornada para fugir dos controles alfandegários e de fronteira. Esta também é a questão levantada pelo conhecido exemplo de Doreen Massey de uma mulher trabalhadora esperando num ponto de ônibus por um serviço esporádico rumo ao supermercado mais

<sup>6</sup> Ver também, no Reino Unido, os serviços anunciados recentemente por uma empresa fornecendo helicópteros para um mercado de negócios de elite — “Don’t Drive: Fly Above the Crowd” (Não dirija: voe acima da multidão). [www.rotormotion.com](http://www.rotormotion.com).

próximo. Como Massey (1994) coloca, a questão é: onde está a compressão do tempo-espaço em sua vida? Nesse sentido, pode-se argumentar que a quantidade de “espera” a que uma pessoa é submetida é cada vez mais um bom (e determinante) indicador de seu status social (ver Schultz-Dornburg, 2007). Isto é bem exemplificado na análise de Sebastian Ureta (2008) sobre o entrelaçamento da baixa mobilidade e da exclusão social entre os pobres urbanos no Chile e no relato de Fiona Raje sobre “jornadas perdidas, suprimidas ou não realizadas” no Reino Unido devido a uma variedade de barreiras à mobilidade (2007, p. 52).

### Habitação, Representação e Transporte: “Um Jogo de Ecos ...”

Nick Couldry e Anna McCarthy argumentaram com razão que “à medida que a mídia eletrônica satura cada vez mais nossos espaços cotidianos com imagens de outros lugares ... (imaginados ou reais) ... é cada vez mais difícil contar uma história do espaço social sem contar também uma história da mídia — e vice-versa”. Nesse sentido, nossas análises precisam ser capazes de dar conta tanto dos “tipos de espaços criados pela mídia” quanto dos “efeitos que os arranjos espaciais existentes têm sobre as formas de mídia”. Assim, o quadro emergente não é simplesmente o de “colapso do lugar”, mas sim de “uma integração mais sutil de outros lugares e agentes no fluxo de nossas práticas cotidianas” (Couldry e McCarthy, 2004, p. 8).

A questão central aqui é como compreender a integração e a articulação de espaços simbólicos e materiais com modos de comunicação. Nestor García Canclini capta bem isso em seu relato acerca da vida mediada da cidade contemporânea quando diz que:

Uma vez que ... até mesmo os acidentes que aconteceram no dia anterior em nossa cidade nos alcançam através da mídia, esses ... meios se tornam os constituintes dominantes do sentido “público” da cidade .... Mais que uma substituição absoluta da vida urbana pelos meios audiovisuais, percebo um jogo de ecos. A publicidade comercial e os lemas políticos que vemos na televisão são também os que encontramos nas ruas e vice-versa: uns ressoam nos outros... (Canclini, 1989, pp. 210-12)

Inversamente, pode-se notar o processo oposto, onde a exclusão social desses “Outros” (muitas vezes racializados) que estão fisicamente confinados a espaços sociais marginais (guetos, subúrbios) é “ecoada” por sua marginalização dentro dos espaços de representação mediada ou por sua exclusão deles (ver Hargreaves, 1995).

Aqui encontramos uma versão simultaneamente material e mediada do que Elizabeth Noelle-Neumann (1984) chamou de “espiral do silêncio”, em que certos elementos — e algumas categorias de pessoas — são expulsas do nosso mundo social, tanto material como simbolicamente, e a questão crucial é como essas duas dimensões são articuladas.

Defendi, em outro trabalho (Morley, 2000), a significância dos paralelos entre o controle do espaço virtual e do físico. Devemos, assim, atentar às correspondências entre estruturas de horário nobre/marginal no domínio da difusão e estruturas de “imóveis” nobres/marginais no mercado imobiliário. A questão acerca de quais categorias de pessoas têm permissão para “habitar” quais espaços (virtuais ou reais) é crítica e é somente abordando essas questões de articulação das dimensões virtual e real da comunicação que podemos evitar o foco estritamente midiacêntrico em nosso trabalho. Há muitos anos atrás, Kevin Robins e eu insistimos na necessidade de abordar os “espaços de identidade” constituídos pelas então emergentes “paisagens eletrônicas” da mídia global (Morley e Robins, 1995). Seria, contudo, totalmente errado tomar a emergência de “mundos virtuais” pela morte da própria geografia material.

É por estas razões que, em meu próprio trabalho sobre audiências, tenho me concentrado cada vez mais na forma como as práticas midiáticas estão materialmente inscritas em padrões particulares de domesticidade, arquitetura e, no caso das populações que estudei, de estilos de vida sedentários (Morley, 2000). Inversamente, o trabalho de Asu Aksoy e Kevin Robins sobre audiências de imigrantes aborda seus padrões de consumo de mídia no contexto mais amplo de seu envolvimento numa série de mobilidades virtuais e materiais (Aksoy e Robins, 2000). Em ambos os casos, o que está em questão é a articulação dos mundos virtual e real — envolvendo o movimento da mídia e da informação, a mobilidade (ou sedentarismo) das pessoas que constituem seu público e as arquiteturas físicas dos ambientes em que vivem e se deslocam. Se para os migrantes o seu desenraizamento físico é muitas vezes articulado à sua inserção nos sistemas de comunicação midiáticos transnacionais, para muitas

outras pessoas (por exemplo, a maioria da população britânica que ainda vive a menos de 5 milhas do seu local de nascimento) as mensagens dos sistemas nacionais de difusão são, frequentemente, ainda reforçadas por padrões profundamente sedentários de vida e cultura.

Em 1933 o historiador de arte Rudolf Arnheim propôs que a nova invenção da televisão era melhor compreendida metaforicamente, remetendo a questões de transporte físico, como um “meio de distribuição” — mas de imagens e sons e não de objetos ou pessoas. Nessa medida, argumentou ele, a televisão está fundamentalmente relacionada a modos de transporte como o automóvel e o avião — mas, neste caso, como “meio de transporte para a mente” (Arnheim, 1933, citado em Rath, 1985, p. 199). Evidentemente o argumento de Arnheim funciona como metáfora ao transpor a função dos modos físicos de transporte para a esfera virtual, onde as entidades transportadas — imagens e ideias — são elas mesmas imateriais. Se traçarmos a etimologia da palavra “metáfora”, descobrimos que seu significado original em grego é precisamente “transporte” ou “transportar” — neste caso, transferir significação usando uma figura de linguagem em que um nome ou termo descritivo é transposto de um domínio de sentido para outro. Minha preocupação aqui tem sido simplesmente tentar indicar, esquematicamente, que tipo de benefícios analíticos podem advir da restauração do vínculo rompido entre as análises dos modos simbólico e físico da comunicação (Ver Morley, 2010 no prelo).

### Lições Práticas

Algumas preocupações que tentei abordar aqui foram recentemente destacadas num criativo projeto da BBC que também reuniu as questões de transporte e de comunicação digital. Em agosto de 2008, a BBC patrocinou e colocou sua logomarca num contêiner de transporte a que se anexou um transmissor de GPS, o que permitiu que seu movimento fosse monitorado ao longo de um ano à medida que cruzava o planeta<sup>7</sup>. A beleza do projeto residia em sua simplicidade: literalmente, a unidade de GPS permitiu que aqueles que usavam o site da BBC o rastreassem (e também a mudança de seus conteúdos) online em tempo real e, assim, obtivessem um sentido nítido da escala geográfica e da complexidade do fluxo de comércio internacional. Simultaneamente, a caixa funcionou não simplesmente como

---

7 Ver: [bbc.co.uk/thebox](http://bbc.co.uk/thebox)

um veículo para o seu conteúdo material, nem apenas descritivamente como uma “lição prática” em geografia do transporte, mas também metaforicamente como um veículo para gerar uma variedade de histórias individuais detalhadas sobre a economia mundial e a globalização, produzindo conteúdo multiplataforma para as audiências de televisão, rádio e online da BBC (Morley, 2010).

Se, como argumentei anteriormente, a padronização do contêiner foi crucial para o desenvolvimento do atual sistema globalizado de transporte material, também é importante notar o paralelo com a digitalização nas indústrias de mídia e comunicação. Assim como a digitalização converte todas as informações para uma forma padronizada e “intermodal” que é prontamente transferível em diferentes plataformas de mídia, da mesma forma, com a containerização, a indústria de transporte também se tornou “intermodal”. Isto equivale a dizer que a containerização está para o movimento de bens materiais assim como a digitalização está para o movimento da informação. Se assim for, quando falamos da significância da “convergência” tecnológica — como fazem os estudiosos dos estudos de comunicação há algum tempo —, é à sua significância no campo do transporte, bem como nas indústrias de mídia digital que devemos estar atentos.

O projeto da BBC demonstrou plenamente os muitos benefícios de reunir as análises da comunicação e do transporte numa integração mais estreita do que aquela de que têm desfrutado nos últimos anos. No entanto, o estudo da indústria naval também nos alerta para um ponto mais fundamental sobre o perigo inevitável das generalizações — como a afirmação comum de que vivemos cada vez mais numa “cultura da velocidade”, se não da instantaneidade. Um enigma surpreendente que o estudo do transporte marítimo nos oferece não é simplesmente o fato de que os navios porta-contêineres ainda operam a velocidades muito baixas, mas que, com a elevação dos preços do petróleo, as maiores e mais recentes embarcações foram construídas para navegarem ainda mais lentamente, visando economia de combustível. Assim, bem no cerne do processo de globalização, de certa forma contraintuitivamente, encontramos coisas bastante importantes em desaceleração.

Além disso, esse enigma serve também para nos lembrar dos perigos de não respeitarmos as especificidades de determinados campos de análise. Ao defender uma melhor integração das análises da comunicação simbólica e das formas materiais de transporte, não estou defendendo a sua redução a um conjunto uniforme de leis analíticas. Nesse contexto, vale o lembrete de Michel Serres de que “a melhor síntese ocorre num campo de diferenças máximas” e seu alerta correspondente contra os perigos

das formas “preguiçosas” do que ele chama análises “chave-mestras”, através das quais interpretações já prontas e num alto nível de abstração são exibidas como a solução para todos os problemas. Em vez disso, como ele observa, se “uma única chave não abre todas as fechaduras” e “as melhores soluções são locais, singulares, específicas”, então, “cada vez que você tenta abrir uma fechadura diferente, é preciso forjar uma chave específica” (Serres e Latour, 1995, p. 91 e ss.). Alterando um pouco a metáfora de Serres, sugiro que, ao tentar entrar numa casa com mais de uma fechadura na porta, pode haver uma vantagem considerável em colocar chaves relacionadas num mesmo chaveiro.<sup>8</sup>

### Referências bibliográficas

ADEY, P. “If mobility is everything, then it is nothing”. In: *Mobilities* 1, 2006, pp. 75-94.

AKSOY, A., ROBINS, K. “Thinking across spaces: transnational television from Turkey”. In: *European Journal of Cultural Studies* 3, 2000, pp. 343-365.

APPADURAI, A. *Modernity at Large*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press, 1996.

ARNHEIM, R. *Film as Art*. London: Faber and Faber, 1933.

BARRY, A. *Political Machines*. London: Athlone Press, 2001.

BAUMAN, Z. *Globalisation*. Cambridge: Polity, 1998.

\_\_\_\_\_. *Liquid Modernity*. Cambridge: Polity, 2000.

BERGER, J. *The Seventh Man*. Harmondsworth: Penguin, 1975.

---

<sup>8</sup> Para um conjunto de abordagens comparáveis àquela defendida aqui, ver o número especial sobre “Comunicação e Mobilidade” de *The Communication Review* (vol. 13, nº 4), editado por Stephen B. Crofts Wiley e Jeremy Packer.

BIEMANN, U. "Black Sea files". In: Franke, A. (ed.) B-Zone: Becoming Europe and Beyond. Berlin: KW Institute for Contemporary Art, 2005, pp. 17-95.

\_\_\_\_\_. "Suspended in the post-humanist lapse: contained mobility". In: Mission Reports. Bildmuseet: Umea University, 2008, pp. 55-61.

BODEN, D., MOLOTCH, H. "The compulsion to proximity". In: Friedland, R and Boden, D. (eds). Now Here: Space, Time and Modernity. Berkeley, CA: University of California Press, 1994, pp. 257-287.

BROWN, W, Iordanova, D and TORCHIN, L. Moving People, Moving Images: Cinema and Trafficking in the New Europe. St Andrews: St Andrews Film Studies with College Gate Press, 2010.

BRYCE, J. "Family time and television use: a contextualist approach". In: Lindlof, T. (ed.) Natural Audiences. Norwood, NJ: Ablex, 1987, pp. 121-138.

BURRELL, K. "Materialising the border: spaces of mobility and material culture in migration from post-socialist Poland". In: Mobilities 3, 2008, pp. 353-374.

CANCLINI, NG. Hybrid Cultures. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press, 1989.

CAREY, J. Communication as Culture. London: Allen and Unwin, 1989.

CASTELLS, M. The Rise of the Network Society. Oxford: Blackwell, 2000.

CHRISTENSEN, A., CHRISTENSEN, C., JANSSON, A. (eds). Online Territories: Globalisation, Mediated Practice and Social Space. New York: Peter Lang (no prelo).

COLLINS, G. "Connected: exploring the extraordinary demand for telecoms services in postcollapse Somalia". In: *Mobilities* 4, 2009, pp. 203-224.

Concise Oxford Dictionary of Current English. Oxford: Oxford University Press, 1964.

COULDRY, N., MCCARTHY, A. (eds). "Introduction". In: Couldry, N and McCarthy, A. (eds). *MediaSpace*. London: Routledge, 2004, pp. 1-19.

CRAMPTON, M. *The Political Mapping of Cyberspace*. Edinburgh: Edinburgh University Press, 2003.

CRESSWELL, T. *Place*. Oxford; Blackwell, 2004.

\_\_\_\_\_. *On the Move*. London: Routledge, 2006.

CUDAHY, B. *Box Boats*. New York: Fordham University Press, 2006.

CWERNER, S. "Vertical flight and urban mobilities: the promise and reality of helicopter travel". In: *Mobilities* 1, 2006, pp. 191-216.

DERRIDA, J., STEIGLER, B. *Echographies of Television*. Cambridge: Polity, 2002.

DESPEDOV, B. "Corridor 8: travel notes by a Balkan film-maker". In: Franke, A. (ed.). *B-Zone: Becoming Europe and Beyond*. Berlin: KW Institute for Contemporary Art, 2005, pp. 282-289.

DITCHEV, I. "Aesthetics of travel". In: von Hapsburg, F. (ed.). *Kuba: Against the Current*. Vienna:

Thyssen-Bornemisza Art Contemporary, 2006, pp. 14-16.

DODGE, M., KITCHIN, R. Mapping Cyberspace. London: Routledge, 2001.

DONOVAN, A., BONNEY, J. The Box that Changed the World. East Windsor, NJ: Commonwealth Business Media, 2006.

FRANKE, A. "Introduction". In: Franke, A. (ed.) B-Zone: Becoming Europe and Beyond. Berlin: KW Institute for Contemporary Art, 2005, pp. 6-15.

GIBSON, W. Spook Country. London: Penguin, 2008.

GLENNY, M. McMafia: Seriously Organised Crime. London: Vintage, 2009.

GRAHAM, S and Marvin, S. Net Effects. London: Comedia/Demos, 1998.

HANNAM, K, Sheller, M and Urry, J. "Mobilities, immobilities and moorings". In: Mobilities 1, 2006, pp. 1-22.

HARGREAVES, A. Immigration, Race and Ethnicity in Contemporary France. London: Routledge, 1995.

HARVEY, D. The Condition of Postmodernity. Oxford: Basil Blackwell, 1989.

de la HAYE, Y. (ed.). Marx and Engels on the Means of Communication. Paris: International General Books, 1980.

HILLS, J. *The Struggle for Control of Communication: The Formative Century*. Chicago: University of Illinois Press, 2002.

INNIS, H. *The Bias of Communications*. Toronto: University of Toronto Press, 1951.

JAMESON, F. *Postmodernism: The Cultural Logic of Late Capitalism*. London: Verso, 1992.

KAPLAN, C. *Questions of Travel*. Durham, NC: Duke University Press, 2000.

KLEIN, N. *The Shock Doctrine: The Rise of Disaster Capitalism*. New York: Metropolitan Books, 2007.

KURTIZ, T. (dir.). *E5 - Die Gastarbierestrasse*. Swedish Television and Radio Corporation, 1978.

LEVINSON, M. *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 2006.

\_\_\_\_\_. "Freight Pain". In: *Foreign Affairs* 87, 2008, pp. 133-140.

MASSEY, D. *Space, Place and Gender*. Cambridge: Polity, 1994.

\_\_\_\_\_. *For Space*. London: Sage, 2005.

MATTELART, A. *The Invention of Communication*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press, 1996.

\_\_\_\_\_. *Networking the World 1794-2000*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press, 2000.

- MAY, J., THRIFT, N. Timespace: Geographies of Temporality. London: Routledge, 2001.
- MELITOPOULOS, A. "Corridor X". In: Franke, A. (ed.). B-Zone: Becoming Europe and Beyond. Berlin: KW Institute for Contemporary Art, 2005, pp. 154-233.
- MEYROWITZ, J. No Sense of Place. New York: Oxford University Press, 1985.
- MILLER, D., SLATER, D. The Internet: An Ethnographic Approach. London: Berg, 2000.
- MORLEY, D. Home Territories. London: Routledge, 2000.
- \_\_\_\_\_. "For a materialist, non-media-centric media studies". In: Television and New Media 10, 2009, pp. 114-116.
- \_\_\_\_\_. "Television as a means of transport". In: Gripsrud, J. (ed.). Relocating Television. London: Routledge, 2010, pp. 257-270.
- \_\_\_\_\_. Rethinking Communications. Oxford: Blackwell (no prelo).
- MORLEY, D., ROBINS, K. Spaces of Identity. London: Routledge, 1995.
- MORLEY, D., SILVERSTONE, R. "Domestic communications". In: Media, Culture & Society 12, 1990, pp. 31-55.
- MULGAN, G. Connexity. London: Chatto and Windus, 1997.
- MURDOCK, G., PICKERING, M. "The birth of distance". In: Bailey, M. (ed.). Narrating Media History. London: Routledge, 2009, pp. 171- 183.

NOELLE-NEUMANN, E. *The Spiral of Silence*. Chicago: University of Chicago Press, 1984.

PACKER, J., ROBERTSON, C. (eds). *Thinking with James Carey*. New York: Peter Lang, 2006.

PARKS, L. "Postwar footprints: satellite and wireless stories in Slovenia and Croatia". In: Franke, A (ed.). *B-Zone: Becoming Europe and Beyond*. Berlin: KW Institute for Contemporary Art, 2007, pp. 306-347.

PETERS, JD. "Technology and ideology: the case of the telegraph reconsidered". In: Packer, J and Robertson, C. (eds). *Thinking with James Carey*. New York: Peter Lang, 2006, pp. 137-155.

PORTER, ME. *Competitive Advantage*. New York: Free Press, 2004.

RAJE, F. "The lived experience of transport structure". In: *Mobilities* 2, 2007, pp. 51-74.

RATH, CD. "The invisible network". In: Drummond, P and Paterson, R. (eds). *Television in Transition*. London: British Film Institute, 1985, pp. 199-204.

Ratzel, F. *PolitischeGeographie*. Geneva: Editions RegionalesEuropéennes, 1897.

RODRIGUE, JP, COMTOIS, C., SLACK, B. *The Geography of Transport Systems*. London: Routledge, 2006.

SCHIVELBUSCH, W. *The Coming of the Railways*. Berkeley, CA: University of California Press, 1977.

SCHULTZ-DORNBURG, U. Architectures of Waiting. Koln: VerlagBuchanhandlung Walter Konig, 2007.

SCUDAMORE, J. Heliopolis. London: Vintage, 2010.

SEKULA, A. Fish Story. Rotterdam: Witte De with Centre for Contemporary Art, 1995.

SERRES, M., LATOUR, B. Conversations on Science, Culture and Time. Ann Arbor, MI: University of Michigan Press, 1995.

SOJA, E. Postmodern Geographies. London: Verso, 1989.

SPIGEL, L. "Introduction". In: Spigel, L and Olsson, J. (eds). Television after TV. Durham, NC: Duke University Press, 2004, pp. 1-34.

STANDAGE, T. The Victorian Internet. London: Weidenfeld and Nicolson, 1998.

THERBORN, C. The Shadow of the Silk Road. London: Vintage, 2007.

TUATHAIL, GO, DALBY, S and ROUTLEDGE, P. The Geopolitics Reader. London: Routledge, 1998.

TURGOT, ARJ. Oeuvres de Turgot. Paris: Guillaumin, 1844.

UNSWORTH, B. Land of Marvels. New York: W.W. Norton, 2009.

- URETA, S. "To move or not to move?". In: *Mobilities* 3, 2008, pp. 269-290.
- URRY, J. "Mobility and proximity". In: *Sociology* 36, 2002, pp. 255-274.
- \_\_\_\_\_. *Mobilities*. Cambridge: Polity, 2008.
- VIRILIO, P. *Speed and Politics*. New York: Semiotext(e), 1986.
- WARK, M. *Virtual Geography*. Bloomington, IN: Indiana University Press, 1994.
- \_\_\_\_\_. *Dispositions*. Applecross, WA: Salt Publishing, 2002.
- WINSECK, DR and Pike, RM. "Communication and empire". In: *Global Media and Communication* 4, 2008, pp. 7-36.
- ZOOK, M. *The Geography of the Internet Industry*. Oxford: Blackwell, 2005.