



---

ÁREA TEMÁTICA: Migrações, etnicidade e racismo

---

Acessibilidades limitadas no espaço metropolitano: o caso dos hindus da Quinta da Vitória<sup>1</sup>

---

CACHADO, Rita d'Ávila

Doutoranda em Antropologia Urbana

CIES/ISCTE / FCT

ritacachado@gmail.pt

---

### Resumo

Desde os anos 1960 que a Área Metropolitana de Lisboa foi rendilhada de bairros de barracas. Uma parte da fronteira do concelho de Lisboa corresponde à antiga Estrada Militar, onde o crescimento dos bairros de barracas foi mais notado. Muitos estão localizados já nos concelhos limítrofes de Lisboa, mas os quotidianos dos seus moradores movem-se sobretudo para a capital. No entanto, as questões que se relacionam com a sua cidadania resolvem-se nos centros urbanos dos seus concelhos, implicando vários tipos de mobilidade na AML. Os passes sociais, por seu lado, ignoram estas dinâmicas. Parte das populações carenciadas da AML, apesar de viver junto à fronteira de Lisboa-centro, tem de adquirir várias modalidades de passe para preencher as necessidades de mobilidade urbana.

A Quinta da Vitória, na freguesia da Portela (Loures), onde tenho desenvolvido investigação com a comunidade hindu local, é um desses bairros. Os hindus da Quinta da Vitória dependem dos transportes públicos da AML. Além dos percursos quotidianos associados ao trabalho e à cidadania, realizam trajectos relacionados com a sua rede cultural, visitando familiares e cumprindo rituais próprios do calendário religioso noutras zonas da AML. Nesta comunicação, daremos conta das dificuldades relacionadas com as necessidades de mobilidade urbana desta população e respectivas respostas encontradas.

---

Palavras-chave: Mobilidade; habitação (PER); hinduísmo





Centrado no caso específico da população hindu de um bairro em vias de realojamento no concelho de Loures (a Quinta da Vitória), este artigo explora as formas como esta população se desloca na Área Metropolitana de Lisboa (AML). Depois de apresentar sumariamente o bairro e a população, argumentaremos, sobretudo através da descrição da situação geográfica local, como apesar de alguma centralidade do bairro, os transportes públicos não resolvem as necessidades de deslocação da população em causa. Por um lado, destacaremos o facto de o bairro da Quinta da Vitória ser um dos núcleos do Programa Especial de Realojamento (PER) no concelho de Loures e que esta situação específica aumenta as necessidades de deslocação para dentro do concelho. Por outro lado, no cerne da nossa exposição, exploraremos as boleias como solução alternativa para colmatar as necessidades de deslocação da população hindu da AML e como esta situação contribui para pensar a população hindu do bairro numa relação intensa com as outras populações hindus da AML, como seria de esperar tendo em conta a sua situação de diáspora cumulativa com a de imigração no contexto do pós-independências das ex-colónias. De carácter eminentemente exploratório, este artigo procura dar pistas para discutir questões de mobilidade na AML.

## 1. Apresentação do bairro da Quinta da Vitória

O bairro da Quinta da Vitória é um bairro de habitação precária situado na Freguesia da Portela, concelho de Loures (Área Metropolitana de Lisboa), mas com uma localização específica que importa explicitar, uma vez que se concentram ali várias fronteiras administrativas. Por um lado, o bairro situa-se no limite Sudoeste do Município de Loures. Imediatamente de frente desse limite, existe uma extensão de habitação social onde reside uma pequena parte da população da Quinta da Vitória realojada em 2002, no bairro social Alfredo Bensaúde, que se localiza, por sua vez, no limite Nordeste do Município de Lisboa. A Quinta da Vitória está ainda no limite Noroeste da Freguesia da Portela de Sacavém (concelho de Loures); a Urbanização da Portela, que ocupa cerca de 80% do território da Freguesia é sobretudo habitada por uma população da chamada classe “média-alta”. Por fim, o bairro da Quinta da Vitória faz parte de um outro limite, imperceptível à primeira vista: à semelhança de muitos bairros de barracas nos arredores de Lisboa, está situado na linha das antigas trincheiras da Estrada Militar. Assim, os limites deste bairro configuram todo um estatuto de margem. Esta situação de fronteira tem implicações na mobilidade quotidiana dos seus moradores como veremos mais adiante.

Depois das primeiras barracas construídas no final dos anos 1960 por portugueses migrados sobretudo do norte do país, o principal crescimento do bairro deu-se já no pós-independências dos países africanos antes colonizados por Portugal. Houve um primeiro pico de crescimento na segunda metade dos anos 1970 que corresponde à dinâmica migratória do pós-independências (Malheiros, 1992) e um segundo no princípio dos anos 1980, sobretudo por hindus, a comunidade com quem tenho trabalhado nos últimos anos, imigrados de Moçambique, donde fogem devido ao agravamento da guerra civil (Bastos e Bastos, 2001). Ao longo dos anos, as *barracas* foram sendo melhoradas conforme as possibilidades dos seus moradores; as famílias foram crescendo. Algumas famílias encontraram alternativas habitacionais fora do bairro, outras mantiveram-se a residir na Quinta da Vitória, sobretudo devido à expectativa criada pelo Programa Especial de Realojamento (PER), criado pelo decreto-lei 163/93 de 7 de Maio e com aplicação no bairro desde 1995. A aplicação do PER e a expectativa gerada na população relativamente ao seu realojamento num bairro de habitação social contribuíram para uma relativa estabilidade do bairro em termos de população e de número de casas ao longo dos anos 1990. Apesar de as fontes que indicam dados sobre o bairro se contradizerem, escolhemos basear-nos nos dados do CET em 1992 para dar uma ideia da dimensão do bairro: nesse ano foram recenseadas 333 famílias para um total de 326 *barracas* e uma população residente de 1556 pessoas (CET, 1992a). Antes do realojamento parcial de 100 agregados familiares para o bairro social Dr. Alfredo Bensaúde em 2002, havia 446 agregados familiares (Correia, 2004). Em 2003, um relatório dos serviços da



Câmara Municipal de Loures aponta para 313 agregados familiares, num total de 939 residentes (Costa e Romeiras, 2003), dados estes que reflectem o realojamento entretanto ocorrido.

As primeiras casas do bairro foram construídas em madeira por famílias portuguesas oriundas principalmente do Norte de Portugal (Beira Alta), casas essas que foram compradas e melhoradas ao longo dos anos pelas populações que chegaram de África, incluindo os hindus. Esta população, sobretudo de famílias pertencentes a castas de pedreiros e carpinteiros, adaptou as casas à sua cultura de origem (Bastos, 1990), dando algum bem-estar às habitações através do seu saber tradicional. No contexto de origem desta população (Diu e Fudam, Gujarate – Índia) podíamos ter, até às primeiras demolições, uma sensação semelhante ao que ocorre nas ruas da Quinta da Vitória – as mesmas cores, a mesma tipologia de casas (sobretudo no seu interior), a mesma língua. Assim, desde as primeiras barracas de madeira, passando pelos primeiros tijolos, a edificação do templo hindu, as lojas, as tabernas, até aos recentes cafés autorizados e novo templo nos rés-do-chão dos prédios de habitação social, o bairro vai-se fazendo e transformando, com e apesar das imposições do exterior, que se manifestam na Quinta da Vitória em profundas alterações da vivência dos espaços, configurando uma dinâmica permanente (Cachado, 2007).

### **1.1. Contexto migratório dos hindus da AML**

O contexto migratório dos hindus da AML está já largamente documentado (Rita-Ferreira 1985; Bastos 1990; Malheiros 1992; Bastos e Bastos, 2001; Lourenço 2003; Cachado 2003). Porém, importa fazer aqui uma abordagem sucinta deste contexto, uma vez que a sequência de migrações ao longo do último século fomentou a própria concentração residencial em determinadas zonas da AML. Em termos muito gerais, os hindus da Quinta da Vitória reproduzem o esquema migratório da maior parte dos hindus residentes na AML. A primeira migração ocorreu, grosso modo, nas primeiras décadas do século XX do Estado do Gujarate (a Noroeste da Índia) para Moçambique (sobretudo Maputo, Inhambane e Quelimane). A população proveniente de Diu (tanto da cidade como de uma das aldeias da ilha, Fudam) e doutras cidades do Gujarate teve um contributo importante na construção das grandes cidades moçambicanas (Leite, 1996; Malheiros, 1996). A segunda migração ocorreu no contexto da guerra civil em Moçambique no início dos anos 1980, em virtude de um sentimento de insegurança crescente potenciado pela situação da guerra civil e de políticas de identidade nacional que aceleraram a decisão de emigrar para Portugal (Bastos e Bastos, 2001). Esta segunda migração deu-se, em termos gerais, para a Grande Lisboa<sup>ii</sup>. A população mais desfavorecida instalou-se em dois bairros degradados: a Quinta da Vitória e a Quinta da Holandesa (Vale do Areeiro, Lisboa, actualmente realojados sobretudo na Freguesia da Marvila) e uma grande parte da restante população hindu da AML adquiriu apartamentos na freguesia de Santo António dos Cavaleiros. No total, os dados apontam para cerca de 15 mil hindus na AML antes das imigrações do final dos anos 1990<sup>iii</sup>.

## **2. Quinta da Vitória, um bairro-fronteira: travões de mobilidade urbana**

Como já foi referido, o bairro localiza-se no concelho de Loures, mas imediatamente além da fronteira com o concelho de Lisboa, estando por isso ainda inserido nas franjas de Lisboa-centro e localizando-se num dos limites da freguesia da Portela, para lá de um bairro construído de raiz para classe média alta (a Urbanização da Portela), o que confere ao bairro uma situação de alguma centralidade urbana. Mas esta centralidade torna-se limitada para os moradores da Quinta da Vitória, precisamente pela situação geográfica de fronteira entre dois concelhos. As fronteiras entre os concelhos são pontos de referência comuns no desenho dos percursos dos transportes públicos. Vejamos, por isso, o que acontece com os transportes para quem vive naquela situação de fronteira relativamente ao centro da cidade.

O exemplo dos transportes públicos é importante na medida em que nos remete para uma percepção das acessibilidades dos residentes no bairro da Quinta da Vitória. O passe social conhecido por L tem 4 modalidades gerais<sup>iv</sup> (L, L1, L12 e L123). Detenhamo-nos nas que mais importam para o bairro Quinta da Vitória: a modalidade L, que inclui Carris e Metro em Lisboa-centro e a modalidade L1, que inclui uma franja com mais alguns quilómetros, incluindo outros transportes, como o comboio nas zonas onde este existe e



outras redes de autocarro que não a Carris, como a Rodoviária Nacional até um limite máximo geográfico (que se situa antes de se iniciar a modalidade L12). Como existe ali uma fronteira entre dois concelhos, o L *acaba* nos limites Oeste e Este do bairro da Quinta da Vitória (no Ralis e no início da urbanização da Portela). Assim, para quem queira dirigir-se para a urbanização da Portela, para o Prior Velho, para Sacavém, ou para a cidade capital do concelho, que é Loures, terá de possuir outras modalidades de passe.

Esta situação não é exclusiva dos moradores do bairro da Quinta da Vitória porque o traçado das duas estradas de circunvalação, eixo Algés-Benfica e eixo Benfica-Sacavém, que correspondem *grosso modo* à antiga Estrada Militar, contribuíram para a definição das fronteiras entre Lisboa e os concelhos vizinhos a Norte da capital. Por isso, as populações dos bairros construídos nessa linha deparam-se com situações semelhantes no que aos transportes públicos diz respeito. Temos assim, além da Quinta da Vitória, na freguesia da Portela, outros bairros do concelho de Loures (de *barracas* e sociais) que pertencem a freguesias localizadas na fronteira com o concelho de Lisboa cuja população tem condições de transporte semelhantes. Entre outros, podemos assinalar os bairros de Quinta da Fonte (freguesia da Apelação), Quinta da Serra (freguesia do Prior Velho), Quinta do Património (freguesia de Sacavém), e o Talude Militar (freguesia de Moscavide).

Embora possa haver implicações semelhantes para as diferentes populações dos bairros que assinalámos, detenhamo-nos nas implicações mais imediatas para os moradores na Portela, que são sobretudo trabalhadores no concelho de Lisboa, mas que são moradores do concelho de Loures. Não só têm de possuir mais do que um passe, ou uma modalidade de passe mais cara do que os moradores de Lisboa, como os acessos ao centro do concelho de Loures são limitados. Esta última situação atinge particularmente os habitantes do bairro da Quinta da Vitória, uma vez que têm de se dirigir às instituições escolares, municipais, de saúde, de justiça, entre outras, que se localizam no concelho de Loures. Para dar um exemplo quotidiano, quando os moradores do bairro precisam de se dirigir ao Centro de Emprego, a delegação do Instituto de Emprego e Formação Profissional (IEFP) da área de residência fica no Prior Velho. A oferta da Carris para esta localidade é uma ligação perto do bairro para o Prior Velho (que implica possuir a modalidade de passe L1). No entanto, para se dirigirem à sede de concelho, onde se localiza, por exemplo, a delegação da Segurança Social correspondente àquela área, os moradores têm de se dirigir à cidade de Loures, mas é outra companhia de transportes públicos que faz a ligação a Loures (Rodoviária Nacional), implicando outro passe social ou gastos isolados em bilhetes avulsos.

As deslocações para os diversos serviços públicos localizados sobretudo no concelho de Loures ganham particular destaque na situação do processo de realojamento no âmbito do PER em que uma grande parte da população da Quinta da Vitória se encontra ainda inscrita. Ou seja, além das tarefas quotidianas relacionadas com a cidadania comum, os moradores da Quinta da Vitória têm um acréscimo de deslocações aos serviços e diversas instituições estatais, no sentido de adquirirem documentação necessária para complementar os seus processos familiares de realojamento. Assim, tendo em conta a situação geográfica do bairro e a sua situação conjuntural específica relativamente ao processo de realojamento, assistimos a uma necessidade local acentuada de mobilidade dupla: para o concelho de Lisboa e para o concelho de Loures.

As principais carreiras da Carris para o centro da cidade de Lisboa são o 45 (que faz o trajecto Prior Velho – Cais do Sodré) e o 5 (que faz o trajecto Prior Velho – Areeiro). Se em termos de mobilidade para o centro de Lisboa, embora demorada, os moradores do bairro têm as mesmas possibilidades que os moradores do bairro lisboeta de Olivais, em termos de acessibilidades ao centro de resolução de problemas de cidadania, a mobilidade é reduzida, tal como acontece, de resto, com a população habitante da urbanização da Portela, com a diferença de que estes últimos têm um nível económico mais elevado e, por isso, mais carros próprios. A variedade de modalidades de passe social e a complexidade da rede de transportes para o centro de Lisboa implica ainda uma percepção das alternativas que não é comum para as pessoas que não trabalham ou que saem ocasionalmente do bairro. Como não podia deixar de ser, os moradores que necessitam de deslocar-se em transportes públicos para o seu local de trabalho, detêm um domínio das



alternativas mais vasto do que os moradores que precisam de transportes ocasionalmente. Assim, como veremos em seguida, quando os moradores não têm possibilidade de comprar um carro ou de tirar a Carta de Condução, encontram formas de mobilidade alternativa. Importa dizer que esta situação refere-se muito mais às mulheres hindus do bairro que não trabalham ou que estão numa situação temporária de desemprego do que a outras categorias da população residente.

### **2.1. As boleias como mobilidade alternativa**

A solução encontrada para facilitar as deslocações para a sede de concelho ou para determinadas zonas da cidade de Lisboa no que à população hindu da Quinta da Vitória diz respeito são as boleias. As boleias são, contudo, irregulares. A possibilidade de encontrar uma boleia depende da disponibilidade de alguém que pertença à rede de relações de vizinhança. Por isso, uma moradora que precise de uma boleia, mais facilmente *aproveita* (termo local) a boleia do que *pede boleia* a alguém. Como as boleias são recursos frequentes, acontece amiúde esperar que alguém se ofereça para dar boleia. Ou seja, em vez de programar decisivamente uma determinada tarefa para um dia e uma hora, aguarda-se preferencialmente que surja uma hipótese de boleia para concretizar essa mesma tarefa. Assim, repetem-se situações em que uma pessoa refere aquilo que precisa efectuar fora de bairro, mas *não tem boleia* e o seu interlocutor responde com uma oferta de boleia<sup>v</sup>. Acontece também, sobretudo quando há festas religiosas nocturnas fora do bairro, as mulheres dependerem dos maridos e respectivos carros para se deslocarem aos templos de Santo António dos Cavaleiros (Templo de Shiva<sup>vi</sup>), do Lumiar (Templo de Radha-Krsna<sup>vii</sup>), ou, durante largos anos, ao Areeiro, onde residia uma comunidade hindu que foi realojada em meados dos anos 1990, sobretudo para a Freguesia de Marvila. No caso do *navratri* (ou *norta* na designação gujarati e que significa “nove noites”), que engloba nove noites onde as danças colectivas ganham um papel preponderante na devoção às divindades femininas shivaítas, e que também é a festividade mais frequentada pelos hindus, muitas mulheres gostariam de se deslocar a estes locais diariamente ao longo dos nove dias em que a festividade se realiza, mas vêem-se impedidas de o fazer por falta de boleia. Os transportes não satisfazem estas deslocações porque, por um lado, são raros à noite e, por outro, a indumentária e parafernália próprias destas festividades requerem cuidados especiais de resguardo que os transportes públicos não oferecem.

### **2.2. Boleias para onde?**

As boleias não servem apenas propósitos afins das necessidades de qualquer cidadão, sobretudo quando os transportes públicos são insuficientes ou cuja oferta não satisfaz os moradores. As boleias são frequentemente utilizadas no caso das deslocações a determinadas zonas da cidade de Lisboa. A percepção da importância que as boleias detêm na mobilidade dos moradores hindus da Quinta da Vitória, leva-nos, literalmente, aos lugares mais frequentados, ou mesmo preferidos, se quisermos.

Assim, a resposta que as boleias dão às necessidades de deslocação é mais eficaz do que a resposta dada pelos transportes públicos. Podemos distinguir as deslocações preferencialmente realizadas através de boleia em quatro tipos distintos<sup>viii</sup>, mas nem sempre separados: como já referimos anteriormente, (1) as deslocações que dizem respeito à resolução de problemas quotidianos, como é o caso das idas à cidade de Loures, que centraliza uma série de instituições; como também já foi afluído, (2) as deslocações para os locais onde se realizam cerimónias religiosas de carácter cíclico ou irregulares, como é o caso dos casamentos; intimamente relacionadas com estas, (3) as deslocações às casas de familiares e amigos, seja para fins rituais, seja para cumprir funções familiares e de vizinhança diversas; por fim (4), as deslocações aos espaços comerciais e de lazer. A não distinção entre as deslocações aos espaços comerciais e as deslocações aos espaços de lazer reflecte a observação recorrente de situações onde estes se mesclam. Os espaços comerciais/lazer mais frequentados são o Centro Comercial Vasco da Gama, na zona da Expo, a cerca de dois quilómetros da Quinta da Vitória (antes de 1998 o Centro Comercial mais frequentado era o Colombo, em Benfica), e o Martim Moniz, junto à baixa da cidade de Lisboa (lojas de rua e centros comerciais). Importa referir que a deslocação para estes locais a partir da Portela quando feita de



transportes não é complexa, mas a partilha de um transporte individual é preferencial. Mesmo depois de uma grande parte das lojas terem deixado de ser geridas por imigrantes de origem indiana e terem passado para imigrantes chineses (no início dos anos 2000), a oferta de produtos baratos e com muita variedade continua a existir naquele local. O Martim Moniz é muito frequentado para a compra de lembranças que se levam em viagem para visitar familiares tanto na Índia como no Reino Unido.

Exceptuando o primeiro tipo de deslocação enunciado acima, que diz respeito às visitas irregulares a diversas instituições do Estado e privadas, os restantes tipos explicitados envolvem de alguma forma a população hindu da AML no seu todo. As idas e vindas aos locais de residência de familiares e amigos, aos templos e às zonas comerciais e de lazer, quer sejam efectuadas através de boleias, quer sejam nos carros próprios ou em transportes colectivos, reflectem uma rede de locais na AML onde circula a população hindu. A existência inequívoca desta rede pode conduzir-nos a várias formas de interpretação. A mais comum tem que ver com a constatação da importância da diáspora indiana. Este é um campo da interpretação científica que muito tem contribuído para o desenvolvimento dos estudos das comunidades indianas espalhadas pelo mundo em geral e para o estudo das comunidades hindus-gujaratis em particular<sup>ix</sup>. Se à partida a elevada frequência das boleias parecia reflectir apenas uma solução face à oferta insatisfatória dos transportes públicos na cidade alargada, ela surge-nos agora como reforço da ideia de interacção intensa entre espaços residenciais onde habitam os hindus na AML, sobretudo onde há templos e lojas diferenciadas. Em última análise, as boleias confirmam a existência de uma rede de *clusters* (Peach, 2002) étnicos intra e inter-urbana.

### 3. Nota final

A situação geográfica do bairro da Quinta da Vitória, tendo em conta a oferta de transportes públicos, é satisfatória, sobretudo se compararmos com outros bairros mais afastados da fronteira com o concelho de Lisboa. Contudo, os seus moradores vêem-se obrigados a adquirir diversas modalidades de passe social para satisfazer as necessidades de deslocação quotidiana. A população hindu do bairro desenvolve uma solução alternativa à utilização dos transportes públicos que são as boleias. A frequência da utilização deste tipo de mobilidade entre esta população, de acordo com o trabalho de campo desenvolvido junto da mesma população, permite, por um lado, verificar uma série de destinos diferenciados para onde esta população se desloca preferencialmente através das boleias e, por outro lado, conduz-nos à identificação de uma rede de *clusters* das populações hindus na AML. Ou seja, se os mapas da distribuição das populações etnicamente diferenciadas indicavam este tipo de concentração geográfica, são os quotidianos da população local que nos permitem confirmar a existência de *clusters*. Além disso, a diversidade de funções na mobilidade urbana que as boleias possibilitam sugerem que este tipo de deslocação, pelo menos no contexto da população hindu, deve ser devidamente considerada nos estudos sobre esta comunidade religiosa. As deslocações e, em última análise, a mobilidade urbana, serviram aqui como exemplo para explorar como se verificam no terreno a construção dessas alternativas de mobilidade.



## Referências Bibliográficas

- AAVV (1992), *Perfil social e situação habitacional da população residente em bairros de barracas do concelho de Loures*, Centro de Estudos Territoriais.
- BASCH, Linda, Nina Glick SCHILLER & Cristina Szanton BLANC (1997), *Nations Unbound. Transnational Projects, Postcolonial Predicaments and Deterritorialised Nation-States*, Basel, Gordon and Brach Publishers.
- BASTOS, Susana Trovão Pereira (1990), *A Comunidade Hindu da Quinta da Holandesa. Um estudo antropológico sobre a organização sócio-espacial da casa*, Lisboa, LNEC.
- BASTOS, S.T.P. & BASTOS, J.G.P. (2001), *De Moçambique a Portugal. Reinterpretações identitárias do Hinduísmo em viagem*, Lisboa: Fundação Oriente.
- CACHADO, Rita d'Ávila (2003), *Colonialismo e Género na Índia – Diu. Contributos para a Antropologia Pós-colonial*. Tese de mestrado em Antropologia, Lisboa: ISCTE.
- CACHADO, Rita d'Ávila (2007), “Entre as casas e o templo, a rua: Comunidade hindu e interações de bairro”, in Cordeiro, Graça Índias & e Vidal, Frédéric (orgs) *O lugar da Rua. Espaço, Tempo, Sociabilidade*, Lisboa, Livros Horizonte (no prelo).
- CORREIA, Hélia Augusta de Magalhães (2004), *Processo de Realojamento e Apropriação do Espaço num bairro Multi-Étnico*, dissertação de mestrado em Serviço Social, Lisboa, Instituto Superior de Serviço Social.
- COSTA, Cristina e Rita Romeiras (2003), *Levantamento de Agregados Familiares – núcleo 5 – Quinta da Vitória*, Relatório Final, Câmara Municipal de Loures.
- LEITE, Joana Pereira (1996), “Diáspora Indiana em Moçambique”, *Economia Global e Gestão*, Lisboa, AEDG/ISCTE: 67-108.
- LOURENÇO, Inês Margarida de Castro Barbosa (2003), *Reflexões Antropológicas em Contexto Pós-Colonial. A comunidade Hindu de Santo António dos Cavaleiros*, Dissertação de Mestrado em Antropologia: Colonialismo e Pós-Colonialismo, Lisboa, ISCTE.
- LOURENÇO, Inês (2007), “Género e diáspora em Portugal: a comunidade Hindu de Santo António dos Cavaleiros”, *Oriente 17*, Lisboa, Fundação Oriente, 41-59.
- MALHEIROS, Jorge da Silva Macaísta (1992), *Comunidades Indianas na Área Metropolitana de Lisboa. Geografia de um Reencontro*, Lisboa, Faculdade de Letras da UL.
- PEACH, Ceri (2002), “Social geography: new religions and ethnoburbs – contrasts with cultural geography”, *Progress in Human Geography* 26: 252-60.
- RITA-FERREIRA, António (1985), “Moçambique e os Naturais da Índia Portuguesa”, *Actas do II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*. Lisboa, IICT, p. 615-49.



<sup>i</sup> Este artigo desenvolveu-se a partir de uma reflexão elaborada para a dissertação de doutoramento em Antropologia Urbana que será finalizada ainda este ano (2008).

<sup>ii</sup> Contudo, podemos encontrar uma população considerável no Porto e, sobretudo nos primeiros anos de migração, e associado à construção em massa na costa algarvia, para o Algarve (Olhão e Quarteira são as cidades mais referidas em relatos).

<sup>iii</sup> Os dados do INE não especificam a religião hindu, encontrando-se os seus devotos incluídos na categoria “outras confissões religiosas”. A *agravante* de esta população ter na sua maioria a nacionalidade portuguesa por via do nascimento nas antigas colónias portuguesas dificultam a percepção da dimensão desta população.

<sup>iv</sup> A Rodoviária de Lisboa assinala, no seu sítio na Internet ([www.rodoviariadelisboa.pt](http://www.rodoviariadelisboa.pt)) 41 modalidades de passes sociais no início de 2008 para a AML e há também empresas de transportes públicos que não equacionam a possibilidade de passes.

<sup>v</sup> Esta situação aconteceu muitas vezes como parte da relação investigadora-informantes, e é também frequente entre actores no bairro, tanto nas acções observadas como quando informantes relatam essa mesma situação.

<sup>vi</sup> Uma das principais divindades do *panteão* hindu.

<sup>vii</sup> Um dos principais casais do panteão hindu, de tradição vishnuíta. Krsna é um dos *avatar* (*grosso modo*, reencarnação) de Vishnu.

<sup>viii</sup> A tipologia aqui tentada serve apenas propósitos descritivos, uma vez que este trabalho não comporta estudos estatísticos que sustentem uma evolução temporal destas situações nem, em consonância, uma hipótese tipológica.

<sup>ix</sup> Sobretudo ligados aos estudos pós-coloniais, a análise da diáspora tem dado contributos claros para a compreensão da adaptação dos fenómenos religiosos das populações dupla e triplamente imigradas (transnacionais, de acordo com Basch et al., 1994) e das formas de *integração* nas respectivas sociedades de acolhimento. No caso português, a análise do processo migratório e adaptações religiosas foi inaugurado por Bastos e Bastos (2001), e tem sido amplamente desenvolvido com os contributos fundamentais de Lourenço (2003; 2007). Relativamente a esta última autora, podemos encontrar contributos referentes à mobilidade social específica das mulheres que a situação de diáspora permite.