

 <https://doi.org/10.20336/rbs.976>



## Mobilidades e infraestruturas: algumas possibilidades interpretativas

### Mobilities and infrastructures: some interpretative paths

Bianca Freire-Medeiros\* 

Alexandre Magalhães\*\* 

Palloma Menezes\*\*\* 

#### RESUMO

Desde o início dos anos 2000, o debate em torno das desigualdades e dos conflitos urbanos vem sendo balizado pelas grades analíticas das mobilidades ou das infraestruturas. No dossiê a que se refere este texto de apresentação, propõe-se algumas convergências interpretativas entre esses dois planos de referência, tomando as mobilidades e as infraestruturas como transversais, interligadas e complementares. O que acontece com as infraestruturas quando conferimos centralidade ao movimento e as pensamos como potencialmente móveis? O que acontece com as mobilidades quando as concebemos como espacialmente situadas e habilitadas por infraestruturas que podem manter, acelerar ou suspender os fluxos? Nos cinco artigos e na entrevista que compõem o dossiê, essas indagações levam a diferentes territórios empíricos no Brasil e em Portugal, assim como a experimentações metodológicas e conceituais.

**Palavras-chave:** materialidades, fluxos, desigualdades socioespaciais

\* Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil.

Professora Livre Docente do Departamento de Sociologia da Universidade de São Paulo (FFLCH/USP) e dos Programas de Pós-Graduação em Sociologia (FFLCH/USP) e Turismo (EACH/USP). Líder do grupo de pesquisa Mobilidades: teorias, temas e métodos (MTTM/USP) e coordenadora do UrbanData-Brasil/CEM/USP. [bfreiremedeiros@usp.br](mailto:bfreiremedeiros@usp.br)

\*\* Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RS, Brasil.

Professor Adjunto de Sociologia na Universidade Federal do Rio Grande do Sul, onde integra o Programa de Pós-Graduação em Sociologia. Pesquisador associado aos grupos de pesquisa Associativismo, Contestação e Engajamento (GPACE/UFRGS), Mobilidades: teorias, temas e métodos (MTTM/USP) e UrbanData-Brasil/CEM/USP. [alexandre.magalhaes@ufrgs.br](mailto:alexandre.magalhaes@ufrgs.br)

\*\*\* Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

Professora adjunta e coordenadora do Programa de Pós-Graduação em Sociologia do Instituto de Estudos Sociais e Políticos da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (IESP-UERJ), doutora em sociologia pelo Instituto de Estudos Sociais e Políticos da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (IESP/UERJ) e pelo Department of Social and Cultural Anthropology da Vrije Universiteit Amsterdam. Integrante do grupo de pesquisa Mobilidades: teorias, temas e métodos (MTTM/USP) e líder do BONDE- Coletivo de pesquisa sobre violências, sociabilidades e mobilidades urbanas no IESP/UERJ. [palloma.menezes@iesp.uerj.br](mailto:palloma.menezes@iesp.uerj.br)

**ABSTRACT**

Since the early 2000s, the discourse surrounding urban inequalities and conflicts has been heavily influenced by two key analytical perspectives: mobilities and infrastructures. In this dossier, to which this introductory text refers, we aim to explore the intersections and interpretive overlaps between these two, viewing mobilities and infrastructures as inherently intertwined and mutually reinforcing. What occurs when we shift the spotlight onto the mobility aspect and consider infrastructures as inherently dynamic? Conversely, what transpires when we perceive mobilities as inherently grounded in space and dependent upon infrastructures that can either sustain, accelerate, or disrupt these flows? In the collection of five articles and the accompanying interview that compose the dossier, these questions lead us on a journey through diverse empirical contexts in both Brazil and Portugal, as well as inspiring methodological and conceptual experiments.

**Keywords:** materialities, flows, socio-spatial inequalities

Nas últimas décadas, de maneira crescente e nos dois hemisférios, a agenda pública e o debate acadêmico acerca dos conflitos sociopolíticos têm conferido centralidade analítica tanto às mobilidades quanto às infraestruturas, especialmente no contexto das grandes cidades. Constantes urbanas tantas vezes enterradas ou ignoradas devido à sua familiaridade cotidiana, as infraestruturas são postas à luz e desnaturalizadas na sua potência de “fazer agir”. O sistema de transporte, por sua vez, deixa de ser questão meramente técnica, expondo tensões e complexidades que já não podem ser decifradas pelas tradicionais pesquisas de origem e destino. Levando o argumento à devida consequência, *mobilidade urbana* passa a ser tomada como o resultado de todas as mobilidades – corpóreas, físicas, comunicativas, virtuais e/ou imaginativas – que se sobrepõem na cidade e demandam infraestruturas que podem reproduzir, reforçar ou desestabilizar desigualdades de várias ordens.

O espaço urbano explicita aquilo que, no limite, é fato para qualquer agregado humano: a mobilidade socioespacial de elementos tangíveis e de signos depende de infraestruturas sociomateriais, orgânicas e não orgânicas, menos ou mais perenes, contingencialmente imóveis (porém sempre mutáveis e dinâmicas) – e é nesse entrelaçamento entre fluxos e fixos que se dá a vida coletiva (Adey, 2006; Hannam *et al.*, 2006; Merriman, 2012; Freire-Medeiros, 2022). Como verá a leitora, suspendemos o pressuposto de que infraestruturas são materialidades findas e fixas, para indagar sobre os fluxos que passam por elas, que elas tornam possível ou que as constituem, a depender da escala de observação, como entes moventes em si mesmos.

Atravessando este dossiê estão duas “viradas” – a móvel e a infraestrutural – que colocam as cidades, especialmente as metrópoles, no centro de suas propostas epistêmicas (Urry, 2007; Sheller, 2017; Wiig & Silver, 2019)<sup>1</sup>. Posto que balanços críticos a respeito de cada uma delas vieram a público recentemente (Vailati & D’Andrea 2020; Freire-Medeiros & Lages, 2020; Zunino Singh *et al.*, 2021; Araújo & Cavalcanti, 2023), não cabia revisitar comunidades interpretativas e controversias. Priorizamos colocá-las em diálogo e observar seu alcance na interpretação de processos complexos, ou seja, testar a rentabilidade analítica de sua interseção diante

---

<sup>1</sup> Obviamente há pesquisas excelentes que elegem áreas rurais, quilombos, terras indígenas, campos de refugiados e espacialidades efêmeras como referência empírica. Ver, entre outros, Milbourne e Kitchen (2014), Carmo e Hedberg (2019) e alguns dos capítulos que compõem as coletâneas organizadas por Nogueira e Moraes (2020) e Vidal e Souza e Guedes (2021).

das desigualdades que operam em diferentes escalas de tempo e espaço, sobretudo aquelas referidas à produção da cidade.

Ao contrário do que se poderia, à primeira vista, supor, nossa proposta não evoca binarismos, longe disso! Quando nos referimos a certos fenômenos ou composições sociotécnicas como “fluxos” ou “fixos” não estamos lhes imputando qualidades ontológicas, mas relacionais e coconstitutivas. É essa perspectiva situacional que nos permite tomar a cidade como feita tanto pelos movimentos de pessoas e *policies*, imagens e máquinas, capitais e projetos, quanto pelas imobilidades desses mesmos entes que podem estar “contingencialmente reunidos para produzir certas *performances* em lugares específicos em momentos específicos” (Hannam *et al.*, 2006, p. 13). Daí ser sempre bem-vinda a ressalva de McCallum e Zunino Singh (2023, p.157):

Cada ator humano e não humano tem um ponto diferente de vista ou experiência com uma infraestrutura: o que uma autopista significa para os automobilistas – conectividade, por exemplo – pode ser uma barreira para os transeuntes [...]. Mas também tem outro significado para quem a mantém, opera, constrói, regula ou faz negócios com essa autopista.

Além dos estímulos positivos que as interseções entre as duas viradas nos provocaram, a proposta deste dossiê beneficiou-se diretamente das relações dialógicas estabelecidas no contexto do “Mobilidades: Teorias, Temas e Métodos” (MTTM),<sup>2</sup> grupo de pesquisa fundado em maio de 2020. Enquanto a pandemia de Covid-19 impunha um novo regime de mobilidades, os encontros remotos, em que líamos textos de referência e colocávamos à prova nossos escritos, proporcionaram campo fértil de trocas intelectuais e afetivas. Desde então, vimos essas conexões ganhar materialidade e circular sob formatos diversos, de *papers* e artigos (Freire-Medeiros & Lages, 2020; Menezes & Mano, 2020; Mano & Menezes, 2021a, 2021b; Mano, 2021, 2023; Magalhães, 2022; Mendes, 2021a; Jung & Buhr, 2022; Vidal e Souza, 2023, entre outros) a dossiês (cf. Freire-Medeiros *et al.*, 2022), passando por dissertações, teses, coletâneas e livros (Mendes, 2021b; Freire-Medeiros, 2022; Nogueira, 2022; Lages, 2023; Menezes, 2023), grupos de trabalho e mesas-redondas em importantes eventos da área, com destaque para as duas edições mais recentes da Escola de Ciência Avançada em Mobilidades

---

<sup>2</sup> Ver em <https://gpmobilidades.fflch.usp.br>

(SPMob2021 e SPMob2023).<sup>3</sup> Assim como o MTTM foi incorporando ao seu núcleo duro pesquisadores e pesquisadoras em diferentes momentos da carreira, situados em várias localidades do Brasil e Portugal, também fomos abrindo ou fortalecendo frentes de interlocução com outros grupos de pesquisa que, tanto quanto nós, se esforçam para evitar o *bias* sedentarista.<sup>4</sup>

A despeito das especificidades de nossos campos empíricos e objetos de pesquisa, as pessoas organizadoras deste dossiê convergimos no interesse pelo urbano e as desigualdades socioespaciais como eixo temático. Partimos de duas premissas comuns: i) não só as estruturas espaciais são componentes intrínsecos dos processos sociais, mas há uma relação de complementaridade – ou benefício mútuo – entre mobilidades e relativa permanência (cf. Lefebvre, [1974] 2006; Urry, 2003; Adey, 2010); ii) as mobilidades, longe de ser desterritorializadas, são o enredo de movimento, representações e práticas espacialmente situados, possibilitado por infraestruturas específicas e integradas que, ao promover conexões, orquestram e hierarquizam as formas de vida social (Urry, 2000, 2003; Cresswell, 2006; Adey *et al.* 2014). A linha de raciocínio que se pode esticar a partir dessas premissas permite perceber que, à dispersão geográfica e à mobilidade na escala transnacional, correspondem concentrações territoriais de recursos com vistas à sua gestão e manutenção. Daí a necessidade de especificar exatamente os agentes do movimento, por que se movem, as infraestruturas que mobilizam e as turbulências que enfrentam em seu percurso (Freire-Medeiros, 2022, p. 67-8).

Que efeitos decorrem, então, de pensar os dois planos de referência – mobilidades e infraestruturas – como transversais e complementares? O que efetivamente acontece com as infraestruturas quando assumimos

---

<sup>3</sup> As primeira e segunda edições foram realizadas de forma presencial na Universidade de São Paulo, respectivamente em 2017 e 2019, ambas organizadas por Bianca Freire-Medeiros e Thiago Allis, a quem se juntaram Camila Moraes (2021 e 2023) e João Freitas (2023), ambos professores da UNIRIO e membros do MTTM. Para as diretrizes e pretensões que animaram a proposta desde sua origem, ver Freire-Medeiros, Telles e Allis (2018).

<sup>4</sup> Dois dossiês recentes, encabeçados pelo grupo NaMargem (UFSCar) e Periferias, Afetos e Economia das Simbolizações (UFAL), concedem centralidade às mobilidades socioespaciais e contam com artigos de pesquisadoras/es também vinculadas/os ao MTTM: o primeiro foi organizado por Freire-Medeiros, Motta e Fromm (2023) para a revista *Tempo Social* e deriva do Projeto Temático FAPESP “Carros globais: uma pesquisa urbana transnacional sobre a economia informal de veículos (Europa, África e América do Sul)”; o outro intitula-se “Expansão das facções, mutação dos mercados ilegais”, organizado por Rodrigues, Feltran e Zambon (2023) para *Novos Estudos* (CEBRAP). O MTTM também é devedor do intercâmbio de longa data com os grupos Cidade e Trabalho (liderado por Vera da Silva Telles/USP) e Mobilidades e Turismo (liderado por Thiago Allis/USP). Recentemente, em interlocução direta com o MTTM, foi criado o BONDE- Coletivo de pesquisa sobre violências, sociabilidades e mobilidades urbanas no IESP/ UERJ, sob liderança de Palloma Menezes.

o movimento como “eixo organizador das perguntas, explorações e interpretações” (Zunino Singh, 2018, p. 37)? As autoras e autores aqui reunidos foram convocadas/os justamente a dirigir sua atenção investigativa à confluência entre as circulações e seus suportes, as mobilidades e seus mediadores. Lidos em conjunto, os textos permitem acessar tais cruzamentos examinando infraestruturas relacionadas tanto a mobilidades cotidianas e diferentes modais de transporte, quanto às mobilidades turísticas e migratórias, assim como outras tantas que garantem a vigilância sobre o movimento dos corpos, reforçam as injustiças ambientais e raciais, e acarretam a insustentabilidade planetária.

No primeiro artigo do dossiê, intitulado “Percurso para a mobilidade sustentável em territórios desiguais: reflexões a partir de um projeto de investigação-ação”, Inês Vieira (Universidade Lusófona) e Henrique Chaves (Universidade de Aveiro) apresentam os resultados da pesquisa sobre Marvila, zona oriental de Lisboa. O trabalho problematiza os caminhos e dilemas do projeto que envolveu um estudo participativo sobre território e mobilidade local, a criação de uma rede partilhada de bicicletas e o desenvolvimento de um laboratório de reciclagem de plástico. Os autores trabalham com o enquadramento teórico-metodológico da investigação-ação participativa e, ao mesmo tempo, dialogam com o paradigma das mobilidades.

Marvila explicita como as mobilidades cotidianas se entrelaçam com as mobilidades na escala internacional, com marcadores sociais da diferença e com várias camadas de tempo: a região, que concentrava muitas fábricas no passado, está atravessando um processo de gentrificação, atraindo migrantes *lifestyle* com maiores rendimentos, além de turistas. A partir de uma observação do traçado urbano do local, em particular de suas infraestruturas e a forma como condicionam os trajetos, a dupla de pesquisadores nota uma divisão interna entre duas áreas. A parte de cima de Marvila é marcada por uma rede precária de transporte público, habitação municipal com uma população racializada – migrantes internos e internacionais e seus descendentes – e com menores rendimentos financeiros e níveis educacionais. Já a parte de baixo reúne uma população mais branca, com mais capital financeiro e cultural, que conta com um trem que funciona com maior periodicidade. A leitura do artigo de Vieira e Chaves nos motiva, assim, a pensar como “infraestruturas (d)e mobilidades” moldam os ritmos da vida social e evidenciam as desigualdades que as constituem em cada tempo e espaço (cf. Appel *et al.*, 2018).

Raça, gênero, geração, classe, nacionalidade são marcadores que produzem interrupções, hierarquias e distinções nos regimes de mobilidade, numa dinâmica com rebatimentos materialmente apreensíveis em um território como Marvila, mas que também pode ser ativada por infraestruturas digitais responsáveis pelos fluxos dos signos.

Acompanhando práticas empreendedoras de mulheres negras no Brasil, a antropóloga Gleicy Mailly da Silva (Pagu/UNICAMP) discute os modos como essas mulheres se movem por meio de diferentes sentidos de empoderamento, bem como acerca das infraestruturas que criam para que esses sentidos efetivamente circulem. Em “Políticas do empoderamento: feminismo, empreendedorismo e mediação em perspectiva móvel”, a autora circunscreve, descreve e analisa um campo de tensões constituído entre a ampliação, difusão e enraizamento do feminismo e a forma através da qual a racionalidade neoliberal captura, parcialmente, tal expressão teórica e política. O artigo também destaca as injunções complexas que se estabelecem por entre essas tensões e que colocam em disputa, por meio de programas públicos ou privados, a produção de subjetividades distintas e que fazem circular ideários outros sobre o ser mulher, especialmente o ser mulher negra. Nesta angulação, diferentes processos são apreensíveis a partir da consideração do movimento constante entre escalas locais, extralocais e globais, em plataformas digitais que se configuram como infraestruturas que permitem a circulação do ideário do empoderamento/empreendedorismo.

Ao considerar a importância das plataformas digitais para as mobilidades daquele ideário – expressão da racionalidade neoliberal – e como ele contribui para a constituição de si (neste caso, das mulheres negras), o artigo ecoa as reflexões de Simone (2016), quando este aponta que as infraestruturas canalizam, definem, contêm, capitalizam os fluxos de intensidade afetiva passíveis de se materializar em diferentes substâncias e composições. Tais fluxos ganham corpo na construção identitária que articula e combina, não sem tensões, construtos e epistemes tão diferentes como o feminismo e o par empreendedorismo/empoderamento. Como sugere Merriman (2016) e o artigo de Gleicy Silva comprova, articular mobilidades e infraestruturas como táticas interpretativas de processos multiescalares demanda um foco especial nas diferentes práticas de infraestrutura que resultam em determinadas subjetividades.

A convocação, que ambos os artigos fazem, para que prestemos atenção às mobilidades e imobilidades, aos movimentos potenciais e impedidos,

a seus diferentes ritmos e efeitos sistêmicos amplifica-se pela inserção da categoria vigilância no terceiro artigo do dossiê, intitulado “Tornozeleiras eletrônicas, mobilidades e construção de subjetividades: a constituição de uma infraestrutura de vigilância penal”. Helena Lancellotti (Instituto Federal do Rio Grande do Sul/IFRJ) parte dos debates propostos pelos *Social Studies of Science (STS)* e pelo giro infraestrutural, no intuito de refletir sobre as múltiplas redes e relações entre elementos humanos e não humanos que, pode-se dizer, viabilizam o mundo social como um composto de sistemas lógicos que capacitam ou detêm a circulação de materialidades e signos. Para a tornozeleira ser colocada em prática e ganhar certos contornos, é necessário o que Lancellotti nomeia como uma infraestrutura de vigilância penal. Aí estão implicadas práticas e relações entre agentes do judiciário, legislações, cartilhas, agentes e técnicos penitenciários, empresas privadas e seu conjunto de funcionários, redes de telefonia, processos penais, pessoas monitoradas e as redes familiares. Essas relações ocorrem em uma série de escalas que conectam não apenas elementos técnicos, mas formas de governar, classificar e vigiar os movimentos das pessoas na cidade de Porto Alegre, onde a pesquisa foi desenvolvida.

A antropóloga não toma a tornozeleira como coisa em si, distante de seu uso, mas como um ente dinâmico, contingente e em movimento (cf. Merriman, 2016; Star, 2020). Daí seu foco estar nos efeitos dessa infraestrutura na vida cotidiana de pessoas apenadas, em que carregar uma tornozeleira pode significar a saída da prisão, mas também impõe uma mobilidade controlada por uma visível marca de diferenciação. O caso evidencia, portanto, que não é possível falar em mobilidades sem pensar no poder de vida e morte presente em dispositivos de vigilância – tornozeleiras, muros, *checkpoints*, câmeras – cujos usos se fazem em um regime de mobilidades permeado por códigos de diferenciação, protocolos de suspeição e fronteiras raciais (cf. Sheller, 2018; Mano & Menezes, 2021a). No contexto de tal regime de mobilidades, o que está em jogo no uso da tornozeleira eletrônica é mais do que a possibilidade ou não de se mover para apenados e apenadas, mas também a construção de subjetividades desejáveis que estão diretamente associadas aos usos cotidianos dessa infraestrutura de mobilidade.

De Porto Alegre voltamos à capital portuguesa, nos artigos respectivamente assinados por Franz Buhr (Universidade de Lisboa, Portugal), e pela dupla Marcelo de Tróia (NUCUS/ Cult/IHAC da UFBA) e Susana Batel (ECSH-

ICSTE, Portugal). Por caminhos distintos, os pesquisadores e a pesquisadora demonstram como, em um jogo de presença e ausência que lastreia hierarquias de prestígio entre as cidades, as mobilidades e suas infraestruturas são parte fundamental daquilo que Aihwa Ong (2011, p. 1) chama de “a arte de ser global” na Lisboa do século 21.

Como já foi amplamente discutido, o turismo é um dos fluxos através dos quais trocas econômicas, sociais e culturais acontecem em escala global, e o crescente escopo dessas trocas, por sua vez, torna-se um estímulo ao turismo globalizado (cf. Urry & Larsen, 2021). Não só Lisboa, mas cidades de portes variados em todos os continentes buscam descobrir sua vocação cosmopolita e, ao mesmo tempo, reforçar sua identidade singular. A partir de operações de *city branding* e afins, esses atributos devem bem posicioná-las na nova competitividade global por turistas e outras populações menos ou mais móveis: nômades e influenciadores digitais, artistas plásticos (grafiteiros) e “expatriados”, estudantes internacionais e celebridades do mundo do entretenimento, investidores do mercado financeiro e elites cinéticas em geral. Às mobilidades corporais dessas populações, somam-se e se atualizam os fluxos comunicacionais e imagéticos que garantem a essas cidades o status de *espacialidades móveis*: “em estando os lugares em movimento, difundem-se modelos, ideias, concepções de uma cultura turística em constante deslocamento e (re)produção” (Allis *et al.*, 2020, p. 275).

Em “Estilos de vida móveis e suas infraestruturas: notas sobre Lisboa”, Franz Buhr propõe que os cafés – ou melhor, os *coffee shops* que proliferam pela cidade – são *proxi* das transformações infraestruturais por que vem passando a capital portuguesa na última década. Pontos de encontro de diferentes trajetórias de mobilidade, frutos do ímpeto empreendedor de migrantes (privilegiados) que contratam outros migrantes (menos privilegiados) para atender a diversas populações em trânsito, os cafés alteraram significativamente a paisagem da cidade.

Durante o período de 2020 a 2022 e acompanhado por outros integrantes do mesmo projeto de pesquisa coletivo, Buhr realizou incursões etnográficas na freguesia da Misericórdia, região com alta concentração de *coffee shops* à época. Das entrevistas com proprietários desses estabelecimentos, com representantes de associações locais, residentes e proprietários de outros tipos de estabelecimentos comerciais emergem recorrências discursivas que possibilitam refletir sobre a transformação de Lisboa em um *hub* para onde

convergem vários estilos de vida móveis. Como bem observa o autor, o fato de a maioria dos proprietários, funcionários e clientes com quem conversou ser estrangeira, muitos dos quais haviam se mudado para Lisboa nos últimos anos, desafia as abordagens tradicionais de coleta de dados estatísticos, que muitas vezes não conseguem capturar as formas temporárias de habitação. Buhr também destaca a necessidade de uma sociologia global das migrações *lifestyle*, que considere não apenas os impactos do turismo, mas também as questões de exclusão e desapropriação, bem como as fraturas urbanas que se abrem localmente por conta dessas populações móveis.

Uma das consequências analíticas mais interessantes do artigo talvez seja aquela que entrelaça mobilidades turísticas e cotidiano, o mundo do lazer e o mundo do trabalho, qualificando as mobilidades na sua ambivalência: ao mesmo tempo recurso e imperativo, valor cobiçado e dispositivo coercitivo (Elliott & Urry, 2010; Freire-Medeiros, 2022). As iniquidades urbanas ganham novas chaves interpretativas ao considerarmos essa ambivalência, cujo efeito é, como tão bem demonstra Buhr, uma reconfiguração profunda, complexa e extremamente assimétrica das experiências de tempo e espaço na escala da cidade.

Em “Mobilidades, emergência climática e a *street art* de Lisboa”, Trói e Batel se ancoram nas mobilidades como operador analítico para pensar as relações entre a vida nas cidades, a *street art* e a emergência climática. Em vez de *coffee shops*, muros e paredes da cidade atuam como infraestruturas que tornam possível a inscrição e circulação de críticas visuais aos modos como a capital portuguesa se reproduz entre continuidades – o privilégio há muito concedido ao automóvel – e descontinuidades – caracterizadas tanto por iniciativas governamentais pouco efetivas que buscam transformar os usos de infraestruturas de transportes quanto por atores que lutam contra os efeitos da emergência climática na vida dos cidadãos. A *street art* é tomada não apenas como possibilidade de inscrição material da crítica, que se direciona igualmente a um certo modo colonial e racista de gerir a urbe lusitana, mas como a possibilidade de produção e circulação de imagens outras sobre a cidade.

A discussão acerca da *street art* inscrita em paredes, muros e outras superfícies nos permite retomar a reflexão sobre infraestruturas como “redes construídas para facilitar o fluxo de bens, pessoas e ideias, permitindo o intercâmbio dos mesmos no espaço” (Larkin, 2020). Ao fazer circular

outros signos e imagens sobre a cidade em diferentes suportes, ao conectar bens (materiais e imateriais), pessoas (de governantes a ativistas) e ideias (a superação da chamada “sociedade do carbono”, entre elas) a *street art* expõe, de forma icônica, os conflitos que têm caracterizado e atravessado as metrópoles contemporâneas.

Como se vê, tanto a invenção de novas infraestruturas voltadas aos diversos sistemas de mobilidades quanto a adaptação e reparação de infraestruturas existentes são processos dinâmicos e multinivelados, muitas vezes dependentes de parcerias públicas e privadas que são organizadas nas escalas local, regional, nacional e global. Ao mesmo tempo que estruturam as cidades e conectam suas espacialidades dispersas, essas infraestruturas as segmentam e hierarquizam. O leque de questões controversas aí contidas e que foram, por diversos caminhos empíricos, postas na mesa neste dossiê, complexifica-se quando examinado sob a ótica dos desastres e emergências climáticas. Em “Reparações infraestruturais: reconhecendo a justiça restaurativa no Haiti e em Porto Rico”, Mimi Sheller (Worcester Polytechnic Institute, Estados Unidos) coloca as infraestruturas sob o enfoque das mobilidades e as revela como fundamentais à vida urbana e à reprodução social, mas também como parte intrínseca das explorações e expropriações constitutivas do capitalismo global-racial ou, como muitos vêm chamando, neocolonial.

Publicado originalmente como parte da coletânea *Infrastructuring Urban Futures: The Politics of Remaking Cities*,<sup>5</sup> o artigo encontra seu ancoradouro no Caribe, região cujas identidades, economias e espacialidades são estruturalmente atravessadas pelas mobilidades turísticas. As particularidades geo-históricas de Haiti e Porto Rico são reposicionadas pela autora no debate mais amplo sobre as capacidades inerentemente desiguais da infraestrutura tanto para conectar e prover algumas pessoas, certos bens e fluxos específicos de informações, quanto para excluir e/ou desconectar outros seres e elementos da condição urbana.

<sup>5</sup> No texto de apresentação, as/os organizadores Alan Wiig, Kevin Ward, Theresa Enright, Mike Hodson, Hamil Pearsall and Jonathan Silver afirmam que a coletânea pressupõe uma epistemologia em que a infraestrutura é não apenas substantivo mas, principalmente, verbo: uma atenção às diversas temporalidades incorporadas nos atos e práticas “infraestruturantes” permite compreender a condição urbana. A urbanização por meio da infraestrutura, argumentam, “não é uma simples relação sujeito-objeto; pelo contrário, invoca um processo coevolutivo contínuo que define dialeticamente a infraestrutura e o urbano” (Wiig *et al.*, 2023, p. 14). Invertendo o sentido usual das correntezas acadêmicas, os capítulos recorrem a conceitos que emergem deste lado do mundo para examinar a política de recuperação e recriação de infraestruturas urbanas, no rico norte e além. É possível baixar gratuitamente a obra em <https://bristoluniversitypress.co.uk/infrastructuring-urban-futures>

A presença ou ausência de infraestrutura em cidades caribenhas pode ser rastreada até as relações de poder do colonialismo e da escravidão, porém deve ser igualmente examinada à luz dos circuitos contemporâneos inscritos no que a autora chama de criptogeografias. Recuperando implicitamente a potência dos argumentos defendidos nos escritos fundadores do paradigma das mobilidades e, especialmente, em seu livro *Mobile Justices* (Sheller, 2018), a socióloga nos convence da necessidade de discutir as políticas e os regimes de mobilidades se quisermos entender como e por que o Estado aloca – ou não – recursos para manutenção e reparo das infraestruturas básicas após eventos devastadores como terremotos ou furacões. Articular um futuro urbano mais justo em escala planetária, argumenta Sheller, exige necessariamente compreender o papel e o lugar das infraestruturas tanto nas cidades quanto nos fluxos de suas relações.

Diversos temas tratados nos artigos que compõem o dossiê são retomados na entrevista que Amanda Arrais (doutoranda do PPGTur/USP), Ana Carolina Padua Machado (doutoranda do PPGS/USP) e Mauricio Piatti Lages (doutor em Sociologia PPGS/USP) fizeram com Jennie Germann Molz (College of the Holy Cross, Estados Unidos). Na conversa, gravada por ocasião da SPMob2023, evento no qual German Molz foi uma das *keynote speakers*, ela fala longamente sobre hospitalidade, economia compartilhada, famílias móveis, mídias sociais, emoções, nômades digitais, turismo educacional e estilos de vida móveis – temas que compõem sua agenda de pesquisa, com menor ou maior frequência, desde o seu doutorado realizado no contexto do Center for Mobilities Research (CeMoRe), fundado por John Urry e Mimi Sheller.

Na condução da entrevista, ganham destaque as relações entre tecnologias e moralidades problematizadas sob inspiração do paradigma das mobilidades e dos STS. A socióloga sugere que usar o conceito de *affordances* ajuda a relativizar a ideia de que a tecnologia pode determinar *a priori* a forma como iremos utilizá-las: se novidades tecnológicas prescrevem e formatam o envolvimento que teremos com elas, sempre há algum tipo de agência para decidirmos como utilizá-las. Analiticamente, as emergências de novas tecnologias são momentos potentes porque afloram, não raro, de aspirações coletivas (a esperança de criar uma comunidade global, por exemplo); mas também revelam ansiedades existentes em determinada época, que dizem respeito não apenas à tecnologia em si, mas à forma como a tecnologia interfere com outros tipos de ordem social e normas vigentes.

Sabemos que novas tecnologias também interferem nos modos de se fazer pesquisa nas ciências sociais e Germann Molz propõe um interessante debate metodológico face às rupturas intrínsecas ao contemporâneo: “Como podemos mudar essas noções sedentárias sobre como coletamos dados para estudar fenômenos móveis? Podemos simplesmente adaptar nossas técnicas antigas a este mundo móvel ou precisamos de novas técnicas?”. Para lidar com multilocalização em lugares físicos e em espaços digitais, por exemplo, ela sugere a etnografia virtual móvel (MoVE), em que se misturam estratégias teórico-metodológicas tanto da literatura de etnografia virtual quanto dos chamados métodos móveis.

A entrevista de Germann Molz evidencia, de uma maneira bastante acessível, os desafios epistêmicos de aproximar movimento, teoria e método, reverberando as proposições metodológicas que acompanham o paradigma das novas mobilidades desde o seus primeiros momentos: ao deixar de lado o que é próprio ao repertório cognitivo e político do “nacionalismo metodológico” (Wimmer & Glick Schiller, 2002), assim como as metodologias sedentárias, é preciso evitar a tentação de substituí-los por um fetichismo do movimento (Büscher *et al.*, 2011). Parece-nos pertinente dizer que a riqueza desses protocolos que perfazem os métodos móveis amplia e diversifica os modos como podemos apreender as dinâmicas sociopolíticas e materiais das infraestruturas.

Um dos recursos que os arranjos metodológicos inspirados pelo giro móvel nos oferecem é seguir atores humanos e não humanos como estratégia para observar e experienciar diferentes modalidades de deslocamentos em temporalidades e escalas espaciais variadas. Contudo, como lembram Mol e Mesman (1996), é preciso tomar cuidado para não presumir que acompanhar fisicamente pessoas e coisas por onde quer que elas passem – ou pelos caminhos que elas tornam possíveis – deve ser o único recurso. Em diversas situações, não existe a possibilidade de se mover fisicamente com os atores e infraestruturas cujas lógicas e sentidos sociomateriais pretendemos compreender, seja porque eles são “pequenos ou grandes demais, rápidos ou lentos demais, complexos ou imateriais demais” (Büscher & Veloso, 2018). Outras estratégias precisam ser acionadas para, por exemplo, acompanhar as relações entre práticas e mobilidades que transitam através e/ou por meio tanto de plataformas físicas, que implicam a copresença, quanto digitais, que articulam experiências espaço-temporais a partir de outros diagramas.

Além disso, torna-se fundamental a produção de mapeamentos de fluxos de pessoas, objetos e informações ou mesmo a apreensão das fricções e impossibilidade de movimento em certos lugares como *transfer points* e/ou *checkpoints* (Shamir, 2005).

Nos artigos aqui reunidos, leva-se em consideração, de maneira mais ou menos explícita, que as diferentes dimensões e práticas sociomateriais – com seus ritmos, espacialidades e temporalidades específicas – são “produzidas, fundamentalmente, por e através de (a) movimento, (b) movimento “impedido” (ou “bloqueado” ou “freado”) e (c) não movimento (“calmaria”)” (Büscher & Veloso, 2018, p. 135). Os artigos permitem compreender, assim, que analisar infraestruturas não significa, de forma alguma, uma sedentarização metodológica dos sentidos e das experiências por meio das quais os apreendemos em nossas pesquisas.

Investigar materialidades ainda pouco estudadas como infraestruturas de mobilidade – pontos de reciclagem, redes sociais digitais, *coffee shops*, muros grafitados, tornozeleiras eletrônicas, equipamentos coletivos arruinados – abre caminho para uma pluralidade metodológica em que se combinam técnicas largamente experimentadas nas ciências sociais sob outros formatos. Exige trazer à tona uma série de documentos e fontes nem sempre acionados, além de estimular uma perspectiva etnográfica orientada à apreensão da vida cotidiana das cidades a partir de suas redes sociomateriais, processos, agentes e disputas que tornam possível a circulação em diferentes configurações urbanas. São inúmeras conexões, escalas, linhas e movimentos que se desvelam, bem como perspectivas de análise, e que possibilitam descrever mecanismos de produção das cidades, de suas formas de vida/existência e, também, de suas desigualdades.

## Agradecimentos

Agradecemos às/aos pareceristas, cujas críticas nos serviram de bússola para a configuração final deste dossiê, assim como a Regina Vargas (assessora editorial da RBS) e a Juliana Alcantara (mestranda em Sociologia/USP e membro do grupo de pesquisa MTTM) pelo acompanhamento cuidadoso de todo processo.

## Referências

- Adey, Peter. (2010). *Aerial life: Spaces, mobilities, affects*. John Wiley & Sons.
- Adey, Peter. (2006). If mobility is everything then it is nothing: Towards a relational politics of (im) mobilities. *Mobilities*, 1(1), 75-94.
- Adey, Peter, Bissel, David, Hannam, Kevin, Merriman, Peter, & Sheller, Mimi. (2014). Introduction: spaces, systems, infrastructures. In: *The Routledge Handbook of Mobilities*. Routledge.
- Allis, Thiago, Moraes, Camila Maria S., & Sheller, Mimi. (2020) Revisitando as mobilidades turísticas. *Revista Turismo em Análise*, 31(2), 271-295.
- Anand, Nikhil, Gupta, Akhil, & Appel, Hannah (eds.). (2018). *The promise of infrastructure*. Duke University Press.
- Appel, Hannah, Anand, Nikhil, & Gupta, Akhil. (2018). Introduction: Temporality, politics, and the promise of infrastructure. In: N. Anand et al. *The promise of infrastructure*. (pp. 1-38). Duke University Press.
- Araújo, Marcella, & Cavalcanti, Mariana. (2023). Autoconstrução e produção da cidade: outra genealogia dos estudos das infraestruturas urbanas. *Estudos Avançados*, 37 (107), 7-24.
- Büscher, Monika, Urry, John, & Witchger, Katian (ed.). (2010) *Mobile methods*. Routledge.
- Büscher, Monika, & Veloso, Leticia. (2018). Métodos móveis. *Tempo Social*, 30 (2), 133-151.
- Carmo, Renato M., & Hedberg, Charlotta. (2019). Translocal mobility systems: Social inequalities and flows in the wild berry industry. *Geoforum*, 99, 102-110.
- Cresswell, Timothy. (2006) *On the move: Mobility in the Modern Western World*. Routledge.
- Elliott, Anthony, & Urry, John. (2010). *Mobile lives*. Routledge.
- Freire-Medeiros, Bianca. (2022). “A aventura de uns é a miséria de outros”: mobilidades socioespaciais e pobreza turística. [Tese de livre-docência em Sociologia das Mobilidades, Universidade de São Paulo].
- Freire-Medeiros, Bianca, Aderaldo, Guilherme, & Duarte, Fernanda. (2022). Fronteiras, ativismos e (i) mobilidades: perspectivas estético-políticas. *Cadernos de Arte e Antropologia*, 11(1), 3-14.

- Freire-Medeiros, Bianca, & Lages, Maurício. (2020). A virada das mobilidades: fluxos, fixos e fricções. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 123, 121–142.
- Freire-Medeiros, Bianca, Motta, Luana, & Fromm, Deborah. (2023). Carros globais, desigualdades transnacionais: sobre a economia (in)formal de veículos. *Tempo Social*, 35(1), 5-15. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2023.208976>
- Freire-Medeiros, Bianca, Telles, Vera da S., & Allis, Thiago. (2018). Por uma teoria social ‘on the move’. *Tempo Social*, 30(2), 1-16. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142654>.
- Hannam, Kevin, Sheller, Mimi, & Urry, John. (2006). Mobilities, immobilities, and moorings. *Mobilities*, 1(1), 1-22.
- Jung, Philipp R., & Buhr, Franz. (2022). Channelling mobilities: migrant-owned businesses as mobility infrastructures, *Mobilities*, 17(1), 119-135.
- Lages, Mauricio. (2023). *Os chefs e suas criações: mobilidades culinárias nos restaurantes de São Paulo*. [Tese de doutorado em Sociologia, Universidade de São Paulo].
- Larkin, Brian. (2020). Políticas e poéticas da infraestrutura. *Revista Antropológicas*, 31(2), 28-60.
- Lefebvre, Henri. (2006). *A produção do espaço*. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: La production de l'espace. 4e éd. Paris: Éditions, 1974).
- Magalhães, Alexandre. (2022) (Sobre)viver é habitar no/em movimento: as experiências urbanas das populações pobres e negras. [Apresentação em Mesa Redonda. 33ª RBA - Reunião Brasileira de Antropologia].
- Mano, Apoena D. (2023). A vida social da estátua de Michael Jackson na favela Santa Marta, Rio de Janeiro: uma perspectiva móvel sobre regimes de valor. *Etnográfica*, 27, 137-159.
- Mano, Apoena D. (2021). Morro de medo: regimes de mobilidades após uma década de Unidades de Polícia Pacificadora em favelas do Rio de Janeiro. *Ponto Urbe*, 28.
- Mano, Apoena D., & Menezes, Palloma V. (2021a). Alerta Santa Marta: Dispositivos de (Contra) Vigilância em Favelas no Rio de Janeiro. *Antropolítica- Revista contemporânea de antropologia*, 52, 147-173.
- Mano, Apoena D., & Menezes, Palloma V. (2021b). “Pedir ajuda”, “fazer pressão” e “estar alerta”: reconfigurações entre performances políticas em favelas “pacificadas”. *O Público e o privado*, 19 (39), 59-84.

- Mccallum, S.; Zunino Singh, Dhan. (2023). Infraestructuras de movilidad. In: D. Zunino Singh, P. Jirón, & G. Giucci (orgs.) *Nuevos términos claves para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Teseo, 2023.
- Mendes, Vinicius de S. (2021a). “*Orgulho e Devoción*”: seguindo as fraternidades folclóricas bolivianas em São Paulo. [Dissertação de Mestrado em Sociologia, Universidade de São Paulo]. doi:10.11606/D.8.2021.tde-01092021-174531.
- Mendes, Vinicius de S. (2021b). A cidade em festa: fraternidades folclóricas bolivianas em São Paulo. *Brazilian Journal of Latin American Studies*, 20 (39), 213-236.
- Menezes, Palloma V. (2023) *Entre o fogo cruzado e o campo minado: a “pacificação” das favelas cariocas*. Editora UFRJ.
- Menezes, Palloma V., & Mano, Apoena D. (2020). Sanitização comunitária, articulações e trocas de conhecimentos para “cuidar dos nossos”: entrevista com Thiago Firmino, liderança da favela Santa Marta, Rio de Janeiro. *Revista Dilemas IFCS-UFRJ, Reflexões da pandemia*, 2020.
- Merriman, Peter. (2016). Mobility infrastructures: modern vision, affective environments and the problem of car parking. *Mobilities*, 11(1), 83-98.
- Merriman, Peter. (2012). *Mobility, Space and Culture*. Routledge.
- Milbourne, Paul, & Kitchen, Lawrence. (2014). Rural mobilities: connecting movement and fixity in rural places. *Journal of Rural Studies*, 34, 326–336.
- Mol, Annemarie, & Mesman, Jessica. (1996). Neonatal food and the politics of theory: Some questions of method. *Social studies of science*, 26 (2), 419-444.
- Nogueira, Maria Alice (ed.) (2022). *Alternative (in) mobilities*. Taylor & Francis.
- Nogueira, Maria Alice, & Moraes, Camila dos S. (org.). (2020). *Brazilian Mobilities*. Routledge.
- Ong, Aihwa. (2011). Introduction: Worlding cities, or the art of being global. In: A. Roy, & A. Ong (ed.). *Worlding Cities: Asian experiments or the art of being global* (p. 1-26). Blackwell.
- Rodrigues, Fernando J., Feltran, Gabriel, & Zambon, Gregorio. (2023) Expansão das facções, mutação dos mercados ilegais. *Novos Estudos CEBRAP*, 42 (1), 11-18.
- Shamir, Ronen. (2005). Without borders? Notes on globalization as a mobility regime. *Sociological Theory*, 23(2), 197-217.

- Sheller, Mimi. (2018). Theorising mobility justice. *Tempo Social*, 30 (2), 17- 34.
- Sheller, Mimi. (2017). From spatial turn to mobilities turn. *Current Sociology*, 65(4), 623-639.
- Simone, Abdoumalig. (2016). Infrastructure as instigation. In: Venkatesan, S. et al. (ed.) Attention to infrastructure offers a welcome reconfiguration of anthropological approaches to the political. *Critique of Anthropology* [accepted version]. <http://eprints.lse.ac.uk/79722/>
- Star, Susan L. (2020). A etnografia da infraestrutura. *Antropológicas*, 24 (31-2), 61-85.
- Urry, John. (2007). *Mobilities*. Polity Press.
- Urry, John. (2003). *Global Complexities*. Polity Press.
- Urry, John. (2000). Mobile sociology. *The British Journal of Sociology*, 51(1), 185-203.
- Urry, John; Larsen, Jonas. (2021). *O olhar do turista*. SESC, 2021.
- Vailati, Alex, & D'Andrea, Anthony. (2020). Antropologia da infraestrutura no Brasil: desafios teóricos e metodológicos em contextos emergentes. *Antropológicas*, 24(31-2), 3-27.
- Vidal e Souza, Candice. (2023) Mobilidade e cidade: epistemologia e pesquisa. *Tempo Social*, 35(1), 217-236. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2023.196609>
- Vidal e Souza, Candice, & Guedes, André D. (org.). (2021). *Antropologia das mobilidades*. ABA Publicações.
- Wiig, Alan, & Silver, Jonathan. (2019). Turbulent presents, precarious futures: Urbanization and the deployment of global infrastructure. *Regional Studies*, 53(6), 912-923.
- Wiig, Alan, et al. (2023). *Infrastructuring urban futures: The politics of remaking cities*. Bristol University Press.
- Wimmer, Andreas, & Glick Schiller, Nina. (2002). Methodological nationalism and beyond: nation–state building, migration and the social sciences. *Global networks*, 2(4), 301-334.
- Zunino Singh, Dhan. (2023). Urban infrastructure: Historical and social dimensions of an interconnected world, ed. by Joseph Heathcott, Jonathan Soffer, and Rae Zimmerman (review). *Technology and Culture*, 64(3), 946-948.

Zunino Singh, Dhan. (2018). Cidades, práticas e representações em movimento: notas para uma análise cultural da mobilidade como experiência urbana. *Tempo Social*, 30(2), 35-54. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142171>

Zunino Singh, Dhan, Gruschetsky, Valeria, & Piglia, Melina (org.). (2021). *Pensar las infraestructuras en Latinoamérica*. Teseo Press.

Recebido: 11 set. 2023.  
Aceito: 18 set. 2023.



Licenciado sob uma [Licença Creative Commons Attribution 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)