





ENTREVISTAS

**Infraestruturas
e espaço urbano:
a importância da
perspectiva histórica
do movimento**

Entrevista com Dhan Zunino Singh

Universidade Nacional de Quilmes

Quem entrevista:

Maria Alice de Faria Nogueira

Universidade Federal do Rio de Janeiro

Camila dos Santos Moraes

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

Revisão:

Thiago Vinícius da Costa Vieira

Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro



DHAN ZUNINO SINGH

Sociólogo e historiador da cultura, cidades e mobilidades. Bacharel em Sociologia e especialista em História do Urbanismo e da Arquitetura pela Universidade de Buenos Aires. Mestre em Sociologia da Cultura pela Escola Interdisciplinar de Altos Estudos Sociais (IDAES)/ Universidade de San Martín e Doutor em História, Instituto de Pesquisa Histórica (IHR-SAS)/ Universidade de Londres. Hoje é pesquisador associado (CONICET) e pesquisa a história das mobilidades em Buenos Aires a partir de uma perspectiva cultural e urbana no Centro de História Intelectual da Universidade Nacional de Quilmes, onde também dirige o Laboratório de Espaço, Tecnologia e Cultura.

Professor de história cultural e sociologia urbana em cursos de graduação e de teoria das mobilidades, infraestrutura e patrimônio na pós-graduação. É editor de diversos livros sobre mobilidades, entre eles "*Pensar las infraestructuras en Latinoamérica*", "*Términos clave para los estudios de la movilidad en América Latina*" e "*Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*", editor associado do *Journal of Transport History* e foi diretor e membro da *International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M)*.

Esteve por duas vezes no Brasil em edições da SPMob, a primeira, em 2017 e a quarta em 2023, no Rio de Janeiro, e tem se dedicado ao pensamento e intercâmbios de ensino e pesquisa sobre as mobilidades no eixo Latino Americano. Atuante no Laboratório *Espacio, Tecnología y Cultura* na Universidad Nacional de Quilmes, vem desenvolvendo pesquisas e eventos com pesquisadoras brasileiras como parte de projeto sobre infraestrutura com financiamento da FAPERJ.

Ciclista e amante das artes, sonha com a realização de um festival de cultura, artes e mobilidades na América Latina. Nesta entrevista, Dhan apresenta vários aspectos sobre os estudos das mobilidades no Sul Global, faz críticas à colonialidade do saber e das instituições e enfatiza a importância de estudos culturais e históricos na área.





Gran parte de su labor académica e investigación tiene que ver con infraestructuras de movilidad, con especial enfoque en el transporte periurbano - metro, autobuses y bicicletas -. ¿Cómo una mirada histórica y de memoria sobre cómo las personas se mueven por la ciudad nos ayuda a pensar sobre la ciudad misma y sus conexiones?

Mi origen es la sociología urbana y luego me doctoré en historia, combinando análisis cultural y giro de la movilidad con los estudios urbanos. La sociología, en su origen, es historicista (Weber y Marx, por ejemplo), por lo tanto, no lo miro como un salto sino como una forma de integrar pasado y presente. Una de mis grandes inspiraciones teóricas para comprender la ciudad fue Henri Lefebvre. La noción de producción *del* espacio indica que lo urbano es un proceso y que la mirada histórica es una perspectiva de procesos, justamente. Luego, la historia me permite indagar qué rol tiene el movimiento de personas y cosas en el proceso de producir lo urbano. La perspectiva histórica permite trabajar esto de manera muy interesante porque uno ve cómo el tren o el tranvía ayudó a la expansión urbana, por ejemplo. A diferencia de la ciudad dada que miramos hoy, donde se suele ver el movimiento en un espacio construido y ya consolidado, la mirada histórica ayuda a ver mejor que la movilidad no es un subproducto de la ciudad sino un elemento que la produce. Esta noción de que son las prácticas las que producen el espacio suele diluirse en las miradas actuales.

Tim Cresswell dice al pasar, en algún texto, "la producción de moviidades", parafraseando a Lefebvre. La historia no se trata solamente de reconstruir eventos del pasado para conocerlos - que es uno de los objetivos de mis pesquisas - sino comprender cómo muchas de esas prácticas y representaciones espaciales tienen una larga

LAJE

v.4 n.1

p. 22-33

2025

ISSN: 2965-4904

DOI: 10.9771/lj.v4i0.70751

duración, explican de dónde venimos. Una de las cosas que descubrí es que muchas de nuestras prácticas de movilidad tienen una larga historia, por lo tanto, cambiarlas no es algo sencillo; tienen una densidad, un fuerte arraigo. Esto es vital cuando pensamos en la transición a una sociedad post carbono, que requiere cambios en nuestras movilidades. Además, cuando las movilidades del futuro, que se proponen desde la sustentabilidad, son el caminar, la bicicleta, el auto eléctrico o el tren, uno ve el regreso de viejos modos de transporte que el relato histórico, desde el determinismo tecnológico, había dejado en el pasado como obsoletos. Entonces, también me permite tener una mirada crítica sobre las soluciones tecnológicas del presente y las narrativas sobre nuestros futuros.

La historia es un gran laboratorio social para observar las experiencias de movilidad, para desarrollar teorías, para preguntarnos sobre la relación pasado-presente-futuro. No sé si da respuestas a qué hacer, soluciones prácticas a la planificación o política de movilidad - los colegas británicos hablan del "usable past" para decir que la historia es valiosa para planificar el futuro - pero sí ayuda a cuestionar el tipo de preguntas que nos hacemos hoy, a cómo formulamos nuestros problemas. Especialmente, creo que la perspectiva histórica ayuda a balancear y tamizar ciertas miradas sobre el presente y futuro que los estudios contemporáneos de las movilidades presentan como novedades. El giro de la movilidad peca muchas veces de "presentismo" y romanticismo de la novedad. Pocos sociólogos, antropólogos o geógrafos de las movilidades leen historia de la movilidad. A pesar de que existen intentos de acercamiento y se han creado puentes de comunicación, lo que observo en la producción académica sigue siendo muy compartimentado.

Finalmente, creo que la relación historia y memoria es muy interesante. Mi investigación sobre la historia del metro de Buenos Aires me sirvió para cuestionar la imagen de metrópolis moderna y la idea de progreso que aún existe en el imaginario urbano local sobre la Argentina y Buenos Aires, en especial. Es una historia de claroscuros. Y esto sirve para los debates sobre la memoria, que son debates públicos sobre los que se construye una identidad colectiva. Me sirvió también para el debate político sobre el uso de la bicicleta en la ciudad: muchos políticos o funcionarios rechazan una política a favor de la bici argumentando que no somos Holanda, como si eso fuese una posibilidad solo para países nórdicos. La historia muestra cómo nuestras ciudades latinoamericanas fueron ciclistas y que eso se perdió, aunque no desapareció, con la motorización. No necesitamos ser Ámsterdam sino mirar nuestra historia.



¿Cómo esta mirada atenta, centrada en los movimientos y en la movilidad de personas, objetos e imágenes, nos permite ver lo que antes estaba oculto?

Creo que permite ver que el mundo es móvil y la inmovilidad es una excepción. Entre los académicos del giro de la movilidad, los que se inspiran en Deleuze, creen que la inmovilidad es solo una ralentización del movimiento, una ilusión de quietud. Esto es así porque se basan en una filosofía procesual: todas las cosas, todo el tiempo, están en movimiento. Siguiendo a Emmanuel Coccia, la metamorfosis es permanente en la vida; el planeta gira todo el tiempo. Creo que me permite conectar la vida urbana con la planetaria y la del universo, superar binarismos - algo que otras teorías también están haciendo. Esto se relaciona con lo que decía John Urry: la movilidad está en el corazón de la vida social. Al ser constitutiva de la vida social, vamos a encontrar movilidades en todas partes.

Sin embargo, la diferencia está en si abordamos la movilidad como objeto o también la usamos como perspectiva. Creo que allí está la riqueza: comenzar a ver el trabajo, la salud, la ciudad, las relaciones afectivas o cualquier fenómeno que queramos desde una perspectiva móvil. Allí florecen cosas que podrían haber pasado desapercibidas desde otra perspectiva. Es curioso porque a veces la movilidad no está oculta y es muy evidente, pero el énfasis está puesto en otras cosas: por ejemplo, cuando se enfatiza en las plataformas digitales y en el trabajo precario del delivery urbano, poco y nada se dice del movimiento cuando es una actividad móvil. Para mí, solo se ven estas cosas cuando el movimiento está siendo problematizado, pensado, y cuando la (in)movilidad se usa como lente.

Usted vive en Buenos Aires, pero, como investigador, ha tenido la oportunidad de visitar otros países, como su visita a Brasil en 2023. ¿Cómo la realidad brasileña –más específicamente las ciudades de São Paulo y Río de Janeiro– ha influido en sus reflexiones y producciones recientes sobre el desplazamiento y la circulación de personas, objetos e imágenes en el espacio urbano?

El viaje es una condición de observación privilegiada por muchas razones. De Goethe a Simmel, que hicieron de la escritura de viaje una reflexión del desplazamiento, podemos ver que el viaje agudiza las percepciones: la condición de "extranjero" permite ver la sociedad que uno visita con sentido de descubridor permanente. Lo que parece obvio, se torna curioso. Mi primera impresión de Brasil, aún antes de estudiar movili-

dades, fue el ritmo, la relación con la velocidad. La idea bucólica de la playa, donde todo parece detenerse o moverse lento, contrastaba con la velocidad de las calles y el vértigo de moverme en auto o en bus.

Entre São Paulo y Rio de Janeiro se nota el cambio de ritmo, Rio de Janeiro tiene otra cadencia frente a un São Paulo más frenético - o Bahía, que fue mi primer destino, allí sí todo pasaba más lento. Recuerdo pasar horas en un coche en São Paulo o moverme, principalmente en Uber, en Rio de Janeiro, algo que no me pasa en Buenos Aires. La realidad brasileña me hizo reforzar una hipótesis que sostengo: la automovilidad, así como la conocemos, refuerza la segregación socioespacial y contribuye, de manera negativa, a mantener una distancia social que tiene efectos políticos.

Es muy difícil sostener una vida democrática basada en la fragmentación social. Los espacios públicos son espacios de encuentro de lo heterogéneo y los transportes públicos son espacios públicos. En mi último viaje a Rio de Janeiro, visité Rocinha y pensé mucho en la movilidad vertical (el modo en que las motocicletas taxis funcionan: su performance, las escaleras, etc.) y lo comparé con Valparaíso, por ejemplo. En Bahía fue la primera vez que tomé un elevador público.

En Latinoamérica, Argentina fue uno de los países más estrictos en términos de las restricciones de movimiento al inicio de la pandemia de COVID-19. En el área metropolitana de la ciudad de Buenos Aires, el gobierno local incentivó a la población a utilizar bicicletas, patinetes y autos propios para evitar los viajes en transporte público, uno de los principales vectores de contaminación. En el texto *"An alternative for whom? Buenos Aires' school commuting and the 'bicycle boom' in the pandemic time"*, publicado en 2023, usted y Maximiliano Velázquez abordan la adaptación de la ciudad (carriles para bicicletas) y sus habitantes (adaptaciones en sus bicicletas) para afrontar la situación de los desplazamientos de la vida cotidiana en tiempos de pandemia. Cuatro años después, ¿BsAs todavía "anda" sobre dos ruedas?

El uso de la bicicleta se incrementó con los efectos de la pandemia, sin dudas. No solo porque más paseantes se mueven en dos ruedas, sino porque también más personas trabajan en bicicleta (principalmente el *delivery*). Además, también contribuyeron la crisis económica y los aumentos de la tarifa de los transportes públicos recientemente. El nuevo gobierno de extrema derecha le está quitando los subsidios al transporte y la bicicleta aparece como opción "barata". Sin embargo, a pesar de continuar el mismo



partido de centro-derecha gobernando Buenos Aires, el nuevo alcalde puso en cuestión las ciclovías y cada vez hay más presión para sacar algunas. En este sentido, la política urbana parece no acompañar el hecho de mayores ciclistas.

! En asociación con investigadores latinoamericanos en los últimos años, usted ha editado una serie de libros como *“Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina”* (2018); *“Pensar las infraestructuras en Latinoamérica”* (2021), *“Infraestructura y Estado: Episodios de la modernización territorial argentina”* (2023), *“Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina”* (2023) por nombrar algunos, además de organizar el laboratorio “Espacio Tecnología Cultura” (UNQ). ¿Cómo pueden estas lecturas y discusiones ayudarnos a descolonizar la perspectiva teórico-epistemológica de los estudios de (in)movilidad, originalmente tan “norte global”?

Me resulta difícil responder esta pregunta porque mi perspectiva latinoamericanista es anterior a la idea de “descolonización”, la cual apoyo y sostengo, más en lo político y en las relaciones institucionales, académicas, de traducción y publicación, etc. - para evitar que nos impongan agendas, que haya desequilibrios de poder, de accesibilidad, etc.; - que en lo teórico-epistemológico, porque siempre he leído críticamente cualquier teoría. Dentro de esa mirada crítica siempre está presente “el lugar que uno ocupa”, el modo en que se deforman las ideas cuando viajan y las voces y debates locales, las preguntas por nuestro propio destino colectivo.

En lo teórico-epistemológico siempre fui cosmopolita porque creo que esa es la condición latinoamericana por excelencia, la de la mezcla y del tomar prestado de todas partes. Un filósofo chileno decía que la posmodernidad ya nos había llegado antes que al norte, porque siempre fuimos multiculturalistas. Es cierto que nuestros Estados nacionales fueron colonialistas, nuestras universidades también (el positivismo, por ejemplo), pero paralelamente siempre ha habido búsquedas de mixtura, aprendizaje de los pueblos originarios.

No puedo dejar de pensar en Mariátegui, por ejemplo. Me considero más bien un mercenario intelectual que no pide visa al conocimiento, ni pondera la nacionalidad de la teoría que leo. Además, fui educado en mi universidad a través de la crítica, la cual es, creo, fundamental para “descolonizar” y situar nuestro pensamiento (no necesitamos citar a Donna Haraway para hablar de conocimiento situado ni a ningún pensador que viva en el norte global para que nos hable de la epistemología del sur).

Dicho esto, la primera pregunta sería ¿es el giro de la movilidad una teoría colonial? Hace poco, una de sus principales referentes, Mimi Sheller, dictaba una conferencia en Lancaster (y creo que la misma idea la esbozó en SP Mob2023) donde decía que, desde su origen, el nuevo paradigma de las movilidades era decolonial y feminista. ¿Es así? ¿John Urry, identificado como el "padre" de este giro, tenía una actitud colonial cuando visitaba Sudamérica? Nosotros, al traducir, invitar a estos académicos, escribir en inglés ¿somos colonialistas?

Cuando hicimos el primer libro de Términos clave, entre 2014 y 2018, la idea fue la de traducir a partir de la organización de la producción internacional en palabras clave. Mucho de lo que se había producido bajo el nombre de "giro de la movilidad" era del Norte Global por el simple hecho de que en Latinoamérica no existía dicho giro. Aquí hacíamos otras cosas y éramos muy pocos quienes, por haber estudiado afuera o accedido a ciertos textos en inglés, queríamos usar esas teorías para nuestros estudios en turismo, ciudad, comunicación, transporte, etc. Nos parecía un conjunto de ideas (que eran la mezcla, a la vez, de muchas disciplinas y teorías) novedosas, muy interesantes, frescas y pertinentes a quienes el movimiento de cosas y personas era objeto de estudios. Sin embargo, la perspectiva de leer desde Latinoamérica, preguntarnos cosas desde aquí, convocar a la mayoría de investigadores latinoamericanos, escribir en español y portugués y proponer una agenda de investigación propia significó una "apropiación". Y como toda apropiación, siempre implica una resignificación y la producción de algo nuevo.

Con el segundo volumen de Términos clave, realizado entre 2021 y 2023, el campo era diferente. Ya había más personas investigando en la región y probando cruces de muy diferente estilo. En ambos libros, la pregunta sobre una perspectiva latinoamericana estaba presente, pero de allí no surgía una teoría nueva, sino algunos fenómenos particulares que se dan en nuestra región y no en el norte global; tal vez algunos conceptos nuevos. Nuestros fenómenos merecen el desarrollo de un lenguaje (es decir, de teorías) particular. Creo que en el trabajo empírico y de búsqueda irán surgiendo por sí solo nuestras epistemologías y que no solo por decir "decolonial" y citar a "los nuestros" o a las voces originarias en nuestros "paneles" o solicitudes de becas surja un pensamiento que no reproduzca relaciones de poder, conocimientos centralistas (de hecho, lo decolonial se está convirtiendo en moda académica en el norte global).

Desarrollar la investigación empírica, pensar colectivamente sobre nuestros fenómenos, usar todos los conceptos que circulan de manera crítica, todo esto te lleva a producir teorías localizadas, más cercanas a nuestra realidad. Pero, insisto: lo colonial



hoy está en relaciones institucionales, como el extractivismo académico, el sistema de publicaciones y validaciones, los financiamientos, los temas a los que nos obligan a estudiar por ser del sur global. Tenemos que llevarle al norte estudios de casos que hablen de nuestras injusticias (sociales, ambientales, económicas, etc.), deprivaciones, violencias y cualquier fenómeno exótico.

Finalmente, no creo que haya nada que descolonizar cuando John Urry dice que la movilidad es una forma de habitar en movimiento. Tenemos que tener una mirada crítica sobre el movimiento, porque junto a la libertad, son términos caros a la tradición capitalista liberal. Creo que el debate decolonial en las movilidades, desde nuestros lugares de vida, tiene que ver más con la agenda de la "transición" que, por supuesto, tiene una epistemología, pero es más una agenda. Tenemos que estar alertas con el sistema de circulación del conocimiento (no nos leen si no estamos en inglés), pero sobre todo, con el modo como nosotros mismos (re)producimos conocimiento: asumir modas, no vincular lo que traemos de afuera con las tradiciones locales; es un peligro.

Vuelvo a insistir que no hay que tener miedo a leer cosas que circulan sino con no ser crítico con ellas. Celebro el poder leer de todo: pensadores africanos, asiáticos, rusos, europeos, norteamericanos y latinoamericanos. Hace poco tiempo que los ingleses no leían ni a los franceses ni a los alemanes mientras que nosotros conocíamos a todos y además a los nuestros. Creo que tenemos que retomar (críticamente) esa vía de modernidad alternativa porque somos una mezcla interesante, aunque conflictiva.

¿Cómo se pueden analizar, según la literatura sobre movilidad, los últimos acontecimientos políticos en Argentina y sus impactos en la economía y la ciencia, entre muchas otras áreas? ¿Y qué nuevas preguntas sobre las (in)movilidades surgen en este contexto?

Argentina está viviendo un experimento político: no solo se trata de una extrema derecha, sino de un presidente (Javier Milei) que se declara anarco-capitalista. A diferencia de las extremas derechas europeas, que son nacionalistas y básicamente anti-migración (es decir, que están en contra del movimiento de personas que llegan a sus países), o de Trump, que es también nacionalista (América para los americanos); este anarco-capitalismo es globalista, libre mercado y esa libertad del capital es una celebración de la movilidad. El neoliberalismo es un régimen de movilidad, pero las extremas derechas nacen de la crisis del neoliberalismo y critican ciertos aspectos de esa libre circulación (Trump quiere que vuelvan las industrias norteamericanas a EEUU y los europeos que asiáticos, latinoamericanos y africanos no se muevan de su lugar).

A la vez, la extrema derecha es anti-científica. Los libertarios argentinos tienen, entre sus funcionarios y diputados, a terraplanistas o antivacunas. Detestan las ciencias sociales, en particular y, como toda nueva derecha, es anti-derechos y anti-feminista. Esto está provocando persecuciones ideológicas y un clima muy asfixiante que hace que muchos jóvenes dejen el país, al igual que los científicos (en CONICET este año se presentó un 30% menos de doctores a la carrera de investigador porque están buscando trabajo afuera del país), lo que caracteriza la movilidad forzada.

Y finalmente, ¿qué viene leyendo sobre ciudades y movilidades desde la perspectiva del sur global? ¿Puede darnos algunas sugerencias?

Al menos para Latinoamérica recomiendo nuestros trabajos. Ustedes han realizado muy buenas producciones en Brasil (en libros y dossiers, como *Alternative (Im)mobilities*). También hay trabajos de colegas chilenos, mexicanos, argentinos y colombianos. En nuestros libros de Términos clave hemos reunido muchos de esos investigadores latinoamericanos interesantes. Walter Imilian estaba trabajando sobre la movilidad en Abya Yala. Las ideas de Paola Jirón sobre cuidados y movilidad son prescindibles para nuestra realidad latinoamericana. Recomiendo también explotar las movilidades en Sudáfrica, India, China. En la asociación de historiadores de T2M había un anuario, *Mobility in History*, donde había estudios de todos los continentes. Algo de eso puede encontrarse en la revista *Transfers*. Ver por ejemplo el dossier "*Settler Colonial Mobilities*" (*Transfers* 5, no. 3 [2015]).

Creo que, de esos textos, que lamentablemente están en inglés, pero hacen un trabajo interesante de deconstruir el pensamiento occidental, podría nombrar uno sobre cómo se impuso un "tiempo moderno" en Ecuador y la idea de que los pueblos originarios eran "lentos" (es el trabajo de Jaime Moreno Tejada, llamado "*Lazy Labor, Modernization, and Coloniality*" en *Transfers*). Creo que un interesante desafío para nosotros es pensar qué valor tiene moverse, ir más allá de la cuestión de la accesibilidad o analizar fenómenos puntuales para proponer otras narrativas sobre la (in)movilidad.

