



## Convocatoria para el coloquio internacional

### *Movilidad urbana, sustentabilidad y justicia social en América Latina: saberes, prácticas y políticas*

Ciudad de México, del 30 de mayo al 02 de junio de 2023

El coloquio internacional “Movilidad urbana, sustentabilidad y justicia social en América Latina: saberes, prácticas y políticas” tiene como punto de partida la necesidad urgente de pensar de manera conjunta los desafíos de justicia social y de sustentabilidad ambiental vinculados a la movilidad urbana. Coorganizado por instituciones francesas y mexicanas, busca contribuir a la formación de una red internacional de investigación y fortalecer la colaboración transatlántica en torno a esta temática. Para ello, reunirá en la Ciudad de México a investigadores e investigadoras provenientes de distintos países que trabajan sobre la movilidad urbana en toda la región latinoamericana. El evento está abierto tanto a investigadores/as reconocidos/as como a jóvenes investigadores/as (desde estudiantes de maestría) en ciencias humanas y sociales, ingeniería, urbanismo o arquitectura y articulará discusiones teóricas, metodológicas y epistemológicas, con un énfasis en casos empíricos. Además de paneles temáticos que reunirán a las ponencias seleccionadas, el coloquio propondrá durante cuatro días actividades diversas: presentación de proyectos colectivos de investigación en curso, conferencias magistrales, talleres, salidas de campo, proyecciones y mesas redondas con expertos/as, representantes de la sociedad civil y actores/as gubernamentales y de la cooperación internacional. El conjunto de estas actividades está pensado de manera a crear condiciones para un intenso diálogo internacional, interdisciplinario e intergeneracional, con temáticas centrales de la investigación científica y del debate público.

### Argumento científico

En el contexto de la globalización y de la metropolización a escala mundial, del desarrollo de nuevas prácticas y modos de vidas en los ámbitos urbanos, la importancia tomada por las tecnologías de información y comunicación, y de la preocupación cada vez más aguda por el cambio climático y la transición ecológica, la movilidad representa un desafío mayor para la planificación y la gobernanza urbana y ocupa un lugar importante en el debate público. La pandemia del Covid-19 contribuyó resaltar el impacto ambiental de los modos de transporte urbanos, que siguen dependiendo ampliamente de las energías fósiles y constituyen la primera causa de contaminación del aire en la mayoría de las grandes metrópolis, sacando a la luz al mismo tiempo importantes desigualdades socioespaciales entre las personas que pueden trabajar desde su domicilio y/o utilizar modos de desplazamiento que les permiten evitar el contacto con los/as otros/as, y aquellas que no tienen más opción que usar el transporte colectivo y, en consecuencia, exponerse al virus. Las soluciones propuestas por las autoridades públicas (creación de ciclovías temporales, generación de espacios peatonales, limitación de aforo en el transporte colectivo, etc.), y las estrategias desarrolladas por las personas (alejarse

de los centros urbanos, incrementar su uso del automóvil, recurrir al caminar o a la bicicleta, etc.), han motivado amplias discusiones e interrogaciones (ver, para el caso de América Latina, los números especiales de las revistas *Transporte y Territorio*, (Gutiérrez & Blanco (Eds.), 2021), y *Bitácora* (Di Virgilio & Perleman (Eds.), 2022)).

Las movilidades urbanas son atravesadas por relaciones de poder en torno al control y a los usos del espacio. La posibilidad o no de circular libremente, la repartición de recursos y competencias de movilidad, las diferentes condiciones de viaje y las ventajas y los riesgos asociados a las distintas formas de moverse generan importantes desigualdades socioespaciales y socioambientales en la intersección de jerarquías de clase, de género, de raza, de edad, de condición física, de orientación sexual, etc. (Sheller, 2018; Deka, 2021; Montoya-Robledo, Iguavita & López, 2022). Estas desigualdades suelen ser moldeadas por fenómenos como el crecimiento urbano y la fragmentación de las redes sociotécnicas (Graham & Marvin, 2001), así como por las decisiones y las orientaciones políticas y por las estrategias de movilidad - tanto cotidiana como residencial - de los ciudadanos/as (Dureau et al., 2015). De este modo, las movilidades urbanas se encuentran en el centro de controversias intensas sobre la sustentabilidad y la justicia social (Reigner, Brenac & Hernández, 2013; Sheller, 2018), las cuales involucran profundas reflexiones sobre nuestras formas de habitar el mundo y de hacer sociedad. Sin embargo, los retos sociales y ambientales de las movilidades urbanas pocas veces son estudiados en conjunto, a pesar de estar estrechamente vinculados, y a veces en tensión. El “*mobility turn*” (giro de la movilidad) (Sheller y Urry, 2006) brinda una perspectiva prometedora para repensar este entrelazamiento (Sheller y Urry, 2015), al desplazar la atención que solía prestarse principalmente a las infraestructuras y a los flujos de viaje, hacia las personas, sus formas de moverse, sus condiciones de viaje y sus representaciones del espacio urbano, sus sistemas de valores y sus estilos de vida (Cresswell & Merriman, 2012). En este sentido, constituye un enfoque para comprender la ciudad contemporánea (Jirón & Imilan, 2018). No obstante, este giro fue pensado originalmente desde las ciudades del “Norte”, lo que tiende a conducir, en su aplicación a contextos del “Sur”, a evaluaciones normativas, a expensas de una comprensión detallada de las configuraciones locales - sociales, culturales, ambientales, económicas y políticas.

Para repensar de manera crítica la articulación entre lo social y lo ambiental en las movilidades urbanas, América Latina constituye un campo particularmente estimulante. En primer lugar, porque la movilidad urbana representa en la región un tema importante y urgente, debido al crecimiento urbano acelerado y poco regulado, carente de recursos y acompañado de desigualdades sociales y ambientales muy pronunciadas. En segundo lugar, porque los modelos de movilidad de las ciudades latinoamericanas, aunque atravesados por las influencias cruzadas y muchas veces contrapuestas de Europa y América del Norte, presentan fuertes particularidades de las ciudades del “Sur”. Se destacan así, por ejemplo, la especificidad del caminar urbano, que funge para muchas personas como la forma principal de desplazamiento y una herramienta imprescindible de trabajo (Monnet, Pérez López et Hubert, 2019), y la importancia de los servicios de transporte artesanal o de paratransito, a menudo informal o semiformal, que constituyen las únicas prestaciones de transporte colectivo disponibles en varias ciudades medianas y pequeñas (Audard, Desmoulière & Wester, 2022). En tercer lugar, porque América Latina es también el escenario de importantes innovaciones que son a su vez exportadas. Es el caso, por ejemplo, del *Bus Rapid Transit* (BRT), cuyas sucesivas experiencias en Curitiba en 1974, en Quito en 1996, y luego especialmente en Bogotá en 2000, alcanzaron un éxito mundial. O, más recientemente, de los sistemas de Cables Aéreos que, desde su implementación en Medellín en 2004, fueron desarrollados en ciudades como La Paz-El Alto, Río de Janeiro, Bogotá y la Ciudad de México, pero también Nueva York, Londres o Haifa.

Ahora bien, los estudios existentes sobre dichas innovaciones sugieren que han generado efectos heterogéneos y ambivalentes. Aunque han permitido una disminución de la contaminación del aire, mejoras en tiempos de viaje y mayor accesibilidad al transporte para las mujeres o en zonas de periferia con altas densidades, se tiene evidencia sobre cambios en los usos y en los precios del suelo y de bienes inmuebles mientras que se han observado oportunidades perdidas para promover un desarrollo urbano orientado al transporte (DOT) (Vergel-Tovar, 2021), para construir “ciudades cuidadoras” de todos y todas, incluyentes y seguras (Soto, 2021), o para articular estos nuevos sistemas a los sectores del transporte artesanal, tan importantes en la mayoría de los países de la región. Podemos citar aquí el ejemplo del BRT Transantiago, cuya implementación fue denunciada por contribuir a la descomposición de las redes de transporte usadas por los habitantes de las periferias populares (Lazo, 2012). Finalmente, América Latina ha sido la cuña de nuevos espacios de activismo internacional cuestionando las interrelaciones entre la sostenibilidad ecológica y la justicia social en la movilidad urbana, como el Foro Mundial de la Bicicleta creado en Porto Alegre en 2012, el Foro Urbano Mundial de Medellín en 2014 y el Foro Hábitat III de Quito en 2016.

En este contexto, un nuevo campo de investigación latinoamericano comienza a enfocarse en la experiencia regional de la movilidad urbana y a lo que su estudio puede aportar, de manera más general, para la comprensión de las desigualdades sociales y ambientales. Este movimiento se expresa en la creación de redes de investigación especializadas, así como en un auge de publicaciones científicas sobre este tema. Citemos, por ejemplo, el diccionario *Términos clave para los estudios de Movilidad en América Latina* (Zunino Singh, Giucci & Jirón, 2018) o los números de las revistas *Alteridades* (Aguilar & Pérez, 2016), *Quid 16* (Cosacov & Di Virgilio, 2018) e INVI (Di Virgilio & Lulle, 2021). Para contribuir a profundizar esta reflexión, este coloquio internacional se organizará en torno a tres ejes.

## **Eje 1. Prácticas, corporalidades y estilos de vida**

Este primer eje pretende cuestionar, a la luz de la articulación entre lo social y lo ambiental, las prácticas de movilidad urbana en América Latina. Con vistas a ir más allá de los enfoques en términos de elección modal individual (Lévy, 2013), se interrogarán los recursos y restricciones que condicionan estas prácticas, los estilos de vida que las subyacen, las experiencias “corporizadas” del espacio urbano y los significados, individuales y colectivos, que acompañan los recorridos. Nos interesará la movilidad como práctica que entretenga una pluralidad de tiempos sociales, e involucra diversas redes de relaciones sociales a veces asimétricas.

¿Qué diferencias encontramos entre el caminar o el ciclismo como prácticas de transporte ecológico de las clases medias o como prácticas de las clases trabajadoras, impulsadas por la necesidad? ¿De qué manera las afiliaciones de género y las orientaciones sexuales fomentan o dificultan prácticas de movilidad poco o no contaminantes como caminar, transitar en bicicleta o usar el transporte colectivo, dadas las especificidades regionales de la llamada movilidad “de cuidado” (Sánchez de Madariaga, 2009) y la violencia que azota los espacios públicos de ciertas ciudades latinoamericanas, en particular hacia las mujeres y las personas LGBTQIA+? ¿Cómo estos factores interactúan con la marginalización racial, o con capacidades y necesidades diferenciadas según la edad y el estado de salud? ¿Cómo los diferentes tipos de movilidad, más o menos “costosos” en términos económicos y ambientales, dibujan territorialidades y sociabilidades particulares? ¿De qué forma los estilos de vida se construyen en torno a opciones distintivas de movilidad, más o menos ecológicas y accesibles, desde el modelo de la comunidad cerrada organizada en torno al automóvil al de las zonas peatonales,

pasando por el del barrio popular autoconstruido mal conectado a los centros urbanos? ¿Cómo las prácticas de movilidad varían en función de la legitimidad asociada a tal o tal modo de transporte, entre la valorización del automóvil como símbolo de ascenso social (Moody, 2019) y de la bicicleta como símbolo de vanguardia ecológica o feminista? ¿Cómo participan estos procesos en las culturas urbanas latinoamericanas?

## **Eje 2. Controversias, movilizaciones y políticas públicas**

En este segundo eje, se trata de explorar la politización de las dimensiones sociales y ambientales de la movilidad urbana en América Latina. En una acepción amplia de lo político, las propuestas pueden poner el foco en la acción pública así como en acciones de protesta y en iniciativas, individuales y colectivas, provenientes de la sociedad civil, o estudiar controversias que involucran a actores/as de diferentes sectores (diferentes niveles de gobierno, organizaciones internacionales, ámbitos empresariales, ONG y asociaciones, residentes y usuarios/as, comunidades, etc.). Para analizar las reconfiguraciones de las relaciones de poder que conllevan las transformaciones de las movilidades, y el mismo “giro de la movilidad”, se prestará atención a los individuos y grupos comprometidos, a los referenciales y a los registros de justificación movilizadores, a los repertorios de acción y a los instrumentos utilizados.

¿Qué visiones de la sustentabilidad y de la justicia social se expresan en los debates sobre la movilidad urbana, y qué conexiones, yuxtaposiciones o contraposiciones, son establecidas entre estos dos desafíos? ¿Cómo es considerada la cuestión de la movilidad urbana, respectivamente, por los movimientos urbanos, ambientalistas, decoloniales, feministas y LGBTQIA+ latinoamericanos, cuyo renacimiento es particularmente fuerte en los últimos años? ¿Da pie a nuevos conflictos para el uso y la apropiación del espacio? ¿Está conduciendo a nuevos arreglos entre las autoridades públicas, el sector privado y el tercer sector, y a la implementación de nuevos instrumentos de gobierno? ¿Con qué articulación con los dispositivos preexistentes y qué participación del sector económico tradicional del transporte urbano, artesanal, informal o semiformal? ¿En este sentido, reabre conflictos en torno a las reformas neoliberales que experimentó la región, y/o abre nuevos conflictos en torno al capitalismo verde? ¿Cuál es la influencia en estos procesos de la evolución de los objetivos globales de desarrollo, desde la reducción de las desigualdades socioeconómicas, hasta la lucha contra el cambio climático y ahora la equidad de género? ¿En qué medida la politización de la movilidad urbana depende también de la persistencia de relaciones de tipo clientelista y corporativista que han marcado la gestión del transporte en ciertas grandes ciudades latinoamericanas desde principios del siglo XX (Davis, 1994)?

## **Eje 3. Saberes, conocimientos y tecnologías**

Este último eje pretende estudiar de forma transversal los saberes que sustentan la comprensión social y/o ambiental de la movilidad urbana en América Latina. Se trata aquí de analizar los conocimientos y las tecnologías movilizadas por múltiples actores/as (usuarios/as, gobiernos, expertos/as, académicos/as, activistas...), enfatizando sus múltiples circulaciones, (re)apropiaciones y co-construcciones, su acumulación o su oposición.

¿En qué medida las preocupaciones sociales y ambientales en torno a la movilidad fomentan el desarrollo de *low technologies* y de *smart technologies*, así como de otras infraestructuras y dispositivos sociotécnicos? ¿Permiten también que sobresalgan los conocimientos de las ciencias humanas y sociales o de las ciencias de la vida, como la biología o la física ambiental,

a expensas del predominio de la ingeniería civil y de la ingeniería del transporte? ¿Promueven la reinversión de conceptos y saberes característicos de los movimientos sociales latinoamericanos, como el "buen vivir" o la organización comunitaria, y/o la reapropiación de los modelos y discursos urbanos y ambientales que circulan en los espacios de *advocacy* internacional? ¿Estamos presenciando una evolución consecuente de los saberes de gobierno? ¿Por y para quienes, y con qué efectos, se dan estas transformaciones? ¿De qué forma modifican las prácticas, así como las políticas, de movilidad? ¿Participa la movilidad urbana al surgimiento de nuevas arenas de la "democracia técnica" (Barthe, Callon & Lascousmes, 2001) transversales a las cuestiones sociales y ambientales, conllevando a nuevos retos en el proceso de toma de decisiones? ¿En qué medida estos cambios reducen o acentúan el predominio en la planeación y en el funcionamiento de la movilidad urbana de ciertos grupos sociales privilegiados, en términos de clase, de género, de raza, etc.? ¿Abren la puerta a una mayor contribución de los usuarios/as, y/o al auge de nuevos/as especialistas técnicos/as? ¿Cuestionan los saberes prácticos, tanto de los usuarios/as como de los trabajadores del transporte? ¿Debilitan, o al contrario fortalecen, la creencia en la idea de progreso asociada al desarrollo de las redes sociotécnicas (Anand et al 2018)?

## Informaciones prácticas y calendario

Fecha del coloquio: del 30 de mayo al 02 de junio de 2023

Ubicación: Ciudad de México, Universidad Nacional Autónoma de México/Casa de Francia.

- Lanzamiento de la convocatoria: 15 de noviembre de 2022
- Plazo de presentación de propuestas (resumen de 3500 caracteres máximo, espacios incluidos, especificando la(s) pregunta(s) de investigación, el caso de estudio, el posicionamiento teórico y la metodología empleada, acompañado de una breve bibliografía): 01 de febrero de 2023
- Respuesta del comité organizador, seguido a la evaluación de las propuestas por parte del comité científico: 01 de marzo de 2023

Las propuestas de ponencia pueden ser redactadas en español, en portugués, en francés o en inglés. Para agilizar los intercambios orales, el coloquio se llevará a cabo en español.

Las propuestas, así como las solicitudes de información, deben enviarse a la siguiente dirección: [congresomovilidad2023@gmail.com](mailto:congresomovilidad2023@gmail.com).

## Bibliografía

- Aguilar M.A. & Pérez R. (Eds.) (2016). Movilidades y experiencia urbana, *Alteridades*, 52
- Anand, N., Gupta, A., & Appel, H. (Eds.) (2018). *The Promise of Infrastructure*. Duke University Press Books.
- Audard, F., Desmoulière R. & Wester L. (dir.) (2022), *Se déplacer dans les métropoles des Suds : transports artisanaux, informels, autoorganisés*. Karthala.
- Barthe Y., Callon M. & Lascousmes P. (2001). *Agir dans un monde incertain : essai sur la démocratie technique*. Seuil.
- Cosacov, N. & Di Virgilio, M. (Eds.) (2018). Movilidades espaciales de la población y dinámicas metropolitanas en ciudades latinoamericanas, *Quid 16*, 10
- Cresswell, T., & Merriman, P. (Eds.). (2016). *Geographies of mobilities : Practices, spaces subjects*. Routledge, Taylor & Francis Group.

- Davis D. (1994). *Urban Leviathan: Mexico City in the Twentieth Century*. Temple University Press.
- Deka D. (2021). Environmental Justice, Transport Justice, and Mobility Justice. *International Encyclopedia of Transportation*, 305-310.
- Di Virgilio M. & Lulle T. (Eds.) (2021). Movilidades, *Revista INVI*, 36 (102)
- Di Virgilio, M. & Perleman, M. (Eds.) (2022). La vida en las ciudades en tiempos de COVID-19, *Bitácora*, Vol. 32 Núm. 2
- Dureau F., Lulle T., Souchaud S. & Contreras Y. (dir.) (2015). *Mobilités et changement urbain: Bogota, Santiago et São Paulo*. Presses Universitaires de Rennes.
- Graham S. & Marvin S. (2001). *Splintering Urbanism Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. Routledge.
- Gutiérrez A. & Blanco J. (Eds.) (2021). Transporte, movilidad y territorio: perspectivas a partir de la pandemia COVID-19, *Revista Transporte y Territorio*, 25
- Jirón, P., & Imilan, W. (2018). « *Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea* » *Quid 16 N°10-Dic*.
- Levy, C. (2013). Travel choice reframed : “Deep distribution” and gender in urban transport. *Environment and Urbanization*, 25(1), 47-63.
- Lazo, A. (2012), *Entre el territorio de proximidad y la movilidad cotidiana : los anclajes y el territorio de proximidad como soporte y recurso para las prácticas de movilidad de los habitantes de la ciudad de Santiago de Chile*, Tesis de geografía, Université de Toulouse 2, Pontificia Universidad Católica de Chile, 442p.
- Putnam, G. Robertson and L. Tickner (eds), *Mapping the Futures* (London: Routledge), pp. 59–69.
- Moody, J. (2019). *Measuring car pride and its implications for car ownership and use across individuals, cities, and countries*. PHD Thesis in Transportation, Massachusetts Institute of Technology.
- Monnet, J., Pérez López R. & Hubert J.-P. (coord.) (2019), Marche en ville: enjeux sociaux et politiques, *Espaces et sociétés*, 4 (179).
- Montoya-Robledo, V., Iguavita, L., & López, S. (2022). Breathing in and out: Domestic workers high exposure to air pollution in Bogota’s public transportation system. *Environment and Planning C: Politics and Space*: <https://doi.org/10.1177/23996544221077810>.
- Reigner, H., Brenac, T., & Hernandez, F. (2013). *Nouvelles idéologies urbaines : Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*. Presses universitaires de Rennes.
- Sánchez de Madariaga, I. (2009). Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia, *Ciudad Y Territorio: Estudios Territoriales*, 41(161-2), 581–597.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm, *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207-226.
- Sheller, M. & Urry, J. (2016). Mobilizing the new mobilities paradigm, *Applied Mobilities*, 1 (1), 10-25.
- Sheller, M. (2018). Theorizing mobility justice. *Tempo Social*, 30(2), 17-34.
- Soto, P. (2021) (coord.), *Una mirada de género a las prácticas de movilidad cotidiana en la Ciudad de México. Aportes para la construcción de ciudades cuidadoras*. UAM-Cuajimalpa.
- Vergel-Tovar, C. E. (2021). Sustainable transit and land use in Latin America and the Caribbean: A review of recent developments and research findings. *Advances in Transport Policy and Planning*, 9, 29-73.
- Zunino Singh, D., Giucci G. & Jirón P. (2018). *Términos clave para los estudios de Movilidad en América Latina*. Editorial Biblos.

## **Organizadores**

Audrey Chérubin (Université Sorbonne Nouvelle / Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos)

Eliott Ducharme (Université Gustave Eiffel / Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos)

## **Comité Organizador**

Miguel Ángel Aguilar (Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa)

Guénola Capron (Universidad Autónoma Metropolitana - Unidad Azcapotzalco)

Maya Collombon (Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos)

Verónica Crossa (Colegio de México)

Arthur Ducasse (Université Rennes 2)

Salomón González (Universidad Autónoma Metropolitana - Unidad Cuajimalpa)

Alejandra Leal (Universidad Nacional Autónoma de México)

Maëlle Lucas (Université Rennes 2)

Aliocha Maldavsky (Instituto Francés de Estudios Andinos)

Jérôme Monnet (Université Gustave Eiffel)

Ruth Pérez (Universidad Autónoma Metropolitana - Unidad Azcapotzalco)

Jérémy Robert (Université Rennes 2 - Instituto Francés de Estudios Andinos)

Vicente Ugalde (Colegio de México)

Sébastien Velut (Université Sorbonne Nouvelle)

## **Comité Científico**

Miguel Ángel Aguilar (Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa)

Juan Cabrera (Universidad Privada Boliviana)

Guénola Capron (Universidad Autónoma Metropolitana - Unidad Azcapotzalco)

Verónica Crossa (Colegio de México)

María Mercedes Di Virgilio (Universidad de Buenos Aires, Conicet)

Julie Gamble (Universidad San Francisco)

Salomón González (Universidad Autónoma Metropolitana - Unidad Cuajimalpa)

Vincent Gouëset (Université Rennes 2)

Paulette Landon (Pontificia Universidad Católica de Chile)

Alejandra Leal (Universidad Nacional Autónoma de México)

Jérôme Monnet (Université Gustave Eiffel)

Valentina Montoya Robledo (Universidad de los Andes)

Ruth Pérez (Universidad Autónoma Metropolitana - Unidad Azcapotzalco)

Paula Soto (Universidad Autónoma Metropolitana - Unidad Iztapalapa)

Vicente Ugalde (Colegio de México)

Pablo Vega Centeno (Pontificia Universidad Católica del Perú)

Sébastien Velut (Université Sorbonne Nouvelle)

Erik Vergel (Universidad de los Andes)