



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 entreteje 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 movilizadores 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.

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 Bogotá’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)



Appel à communications pour le colloque international

Mobilité urbaine, durabilité et justice sociale en Amérique latine : savoirs, pratiques et politiques

Mexico, du 30 mai au 02 juin 2023

Le colloque international « Mobilité urbaine, durabilité et justice sociale en Amérique latine: savoirs, pratiques et politiques » part de la nécessité urgente de penser de manière conjointe les défis de justice sociale et de durabilité environnementale liés à la mobilité urbaine. Coorganisé par des institutions françaises et mexicaines, il entend contribuer à la formation d'un réseau international de recherche et renforcer la collaboration transatlantique autour de cette thématique. A cette fin, il réunira à Mexico des chercheurs et chercheuses de différents pays travaillant sur la mobilité urbaine dans toute la région latino-américaine. L'évènement est ouvert tant à des chercheur·ses confirmé·es qu'à des jeunes chercheur·ses (à partir des étudiant·es de master) en sciences humaines et sociales, ingénierie, urbanisme ou architecture, et articulera des discussions théoriques, méthodologiques et épistémologiques à l'étude de cas empiriques. En sus de panels thématiques qui réuniront les communications sélectionnées, le colloque proposera durant quatre jours des activités variées: conférences magistrales, présentation de projets de recherche en cours, ateliers, visites de terrain, projections, tables rondes avec des expert·es, des représentant·es de la société civile et des responsables gouvernementaux et de la coopération internationale. L'ensemble de ces activités est pensé de manière à créer les conditions d'un riche dialogue international, interdisciplinaire et intergénérationnel, au plus près de l'actualité de la recherche scientifique et du débat public.

Argumentaire scientifique

Dans le contexte de la globalisation et de la métropolisation à l'échelle planétaire, du développement de nouvelles pratiques et de nouveaux modes de vie dans les milieux urbains, de l'importance prise par les technologies de transport et de communication, et de la préoccupation croissante pour le changement climatique et la transition écologique, la mobilité représente un enjeu majeur pour la planification et la gouvernance urbaine et occupe une place importante dans le débat public. La pandémie de Covid-19 a contribué à questionner l'impact environnemental des modes de transport urbain, qui dépendent encore pour large part des énergies fossiles et constituent dans la plupart des grandes agglomérations la première cause de pollution atmosphérique, tout en mettant en lumière d'importantes inégalités socio-spatiales entre les personnes pouvant travailler depuis leur domicile et/ou utiliser des modes de déplacement leur permettant d'éviter les contacts avec les autres et celles qui n'ont pas d'autre option que d'utiliser les transports en commun et, en conséquence, de s'exposer au virus. Les solutions proposées par les pouvoirs publics (création de pistes cyclables temporaires, ouverture d'espaces piétons, limitation de la capacité d'accueil dans les transports en commun, etc.) ou les stratégies mises en place par les individus (s'éloigner des centres urbains, utiliser davantage l'automobile, recourir au vélo, etc.) ont suscité de vives discussions et interrogations

(voir notamment, pour l'Amérique latine, les numéros spéciaux des revues *Transporte y Territorio* (Gutiérrez & Blanco (Eds.), 2021) et *Bitácora* (Di Virgilio & Perleman (Eds.), 2022)).

Les mobilités urbaines sont traversées par des relations de pouvoir relatives au contrôle et aux usages de l'espace. La possibilité ou non de circuler librement, la répartition des ressources et des compétences de mobilité, les conditions de voyage et les avantages et les risques associés aux différentes façons de se déplacer génèrent d'importantes inégalités socio-spatiales et socio-environnementales, à l'intersection de hiérarchies de classe, de genre, de race, d'âge, de condition physique, d'orientation sexuelle, etc. (Sheller, 2018; Deka, 2021; Montoya-Robledo, Iguavita & López, 2022). Ces inégalités sont modelées par des phénomènes comme la croissance urbaine et la fragmentation des réseaux techniques (Graham & Marvin, 2001), en même temps que par les décisions et les orientations politiques et par les stratégies de mobilité - quotidienne et résidentielle - des citadin·es (Dureau et al., 2015). Dès lors, les mobilités urbaines se trouvent au cœur d'intenses controverses sur la durabilité et la justice sociale (Reigner, Brenac & Hernández, 2013; Sheller, 2018), qui engagent des réflexions profondes sur nos façons d'habiter le monde et de faire société. Cependant, les enjeux sociaux et environnementaux des mobilités urbaines sont rarement étudiés conjointement, alors même qu'ils sont souvent étroitement imbriqués, et parfois en tension. Le « *mobility turn* » (tournant de la mobilité) (Sheller y Urry, 2006) apporte une perspective prometteuse pour repenser cette imbrication, en déplaçant l'attention, accordée principalement jusqu'alors aux infrastructures et aux flux de transport, vers les personnes, leurs manières de bouger, leurs conditions de déplacement et leurs représentations de l'espace urbain, leurs systèmes de valeurs et leurs styles de vie (Cresswell & Merriman, 2012). En ce sens, il constitue une approche heuristique pour comprendre la ville contemporaine (Jirón & Imilan, 2018). Néanmoins, ce tournant a originellement été pensé depuis les villes des « Nords », ce qui tend à conduire, dans son application aux contextes des « Suds », à des évaluations normatives, au détriment d'une compréhension fine des configurations locales - sociales, culturelles, environnementales, économiques et politiques.

Afin de repenser de manière critique l'articulation du social et de l'environnemental dans les mobilités urbaines, l'Amérique latine constitue un terrain particulièrement stimulant. En premier lieu, parce que la mobilité urbaine représente dans la région un enjeu prégnant et urgent, du fait d'une croissance urbaine accélérée et peu régulée, pâtissant du manque de ressources et accompagnée d'inégalités sociales et environnementales très prononcées. En second lieu, parce que les modèles d'urbanité et de mobilité des villes latino-américaines, bien que traversés par les influences croisées et souvent concurrentes de l'Europe et de l'Amérique du Nord, présentent de fortes particularités des villes des « Suds ». On peut penser, par exemple, à la spécificité de la marche urbaine, qui représente pour de nombreuses personnes la forme principale de déplacement et un outil de travail indispensable (Monnet, Pérez López et Hubert, 2019), et à l'importance des services de transport artisanal ou de « paratransit », souvent informels ou semi-formels, qui constituent les seules prestations de transport collectif disponibles dans beaucoup de villes petites et moyennes (Audard, Desmoulière & Wester, 2022). En troisième lieu, parce que l'Amérique latine est aussi la scène d'importantes innovations qui s'exportent à leur tour. C'est le cas, par exemple, du *Bus Rapid Transit* (BRT), dont les expérimentations successives à Curitiba en 1974, à Quito en 1996, puis surtout à Bogota en 2000, ont connu un succès mondial. Ou, plus récemment, des systèmes de téléphérique qui, depuis l'initiative de Medellin en 2004, ont été développés dans des villes comme La Paz-El Alto, Rio de Janeiro, Bogota et Mexico, mais aussi New York, Londres ou Haïfa. Or, les études existantes sur ces innovations suggèrent qu'elles ont eu des effets

hétérogènes et ambivalents. Bien qu'elles aient permis une diminution de la pollution atmosphérique, des gains de temps de trajet et une meilleure accessibilité au transport pour les femmes ou dans les zones périphériques, elles ont aussi pu générer des changements dans les usages et les valeurs du sol et des biens immeubles. Diverses recherches soulignent également des opportunités perdues pour promouvoir un développement urbain orienté vers le transport (DOT) (Vergel-Tovar, 2021), pour construire des “villes bienveillantes” pour tous et toutes, inclusives et sûres (Soto, 2021), ou pour articuler ces nouveaux systèmes aux secteurs du transport artisanal, si importants dans la majorité des pays de la région. On peut citer ici l'exemple du BRT Transantiago, dont la mise en place a été dénoncée comme participant du délitement des réseaux de transport utilisés par les habitants des périphéries populaires (Lazo, 2012). Finalement, l'Amérique latine a été le foyer de nouveaux espaces du militantisme international questionnant les interrelations entre la durabilité écologique et la justice sociale dans la mobilité urbaine, comme le Forum Mondial de la Bicyclette créé à Porto Alegre en 2012, le Forum Urbain Mondial de Medellin en 2014 et le Forum Habitat III de Quito en 2016.

Dans ce contexte, un nouveau champ de recherche latinoaméricain commence à s'intéresser à l'expérience régionale de la mobilité urbaine et à ce que son étude peut apporter, plus généralement, à la compréhension des inégalités sociales et environnementales. Ce mouvement s'exprime par la création de réseaux de recherche dédiés ainsi que par un essor de publications scientifiques sur ce sujet. Citons, à titre d'exemples, le dictionnaire *Términos clave para los estudios de Movilidad en América Latina* (Zunino Singh, Giucci & Jirón, 2018) ou les numéros des revues *Alteridades* (Aguilar & Pérez, 2016), *Quid 16* (Cosacov & Di Virgilio, 2018) et INVI (Di Virgilio & Lulle, 2021). Pour contribuer à approfondir cette réflexion, ce colloque international s'organisera autour de trois axes.

Axe 1. Pratiques, corporalités et styles de vie

Ce premier axe vise à questionner, à l'aune de l'articulation des questions sociales et environnementales, les pratiques de mobilité urbaine en Amérique latine. Dans l'optique de dépasser les approches en termes de choix modal individuel (Lévy, 2013), il s'agit d'interroger les ressources et les contraintes qui conditionnent ces pratiques, les styles de vie qui les sous-tendent, les expériences « incarnées » de l'espace urbain et les significations, individuelles et collectives, qui accompagnent les déplacements. Nous nous intéresserons à la mobilité comme une pratique imbriquant une pluralité de temps sociaux, et impliquant divers réseaux de relations sociales parfois asymétriques.

Quelles différences rencontre-t-on entre la marche à pied ou le cyclisme comme pratiques de déplacement écologiques des classes moyennes ou comme pratiques des classes populaires, mues par la nécessité? De quelle manière les appartenances de genre et les orientations sexuelles encouragent-elles ou freinent-elles des pratiques de mobilité peu ou non polluantes telles que marcher, se déplacer à vélo ou utiliser les transports en commun, au vu des spécificités régionales des mobilités dites « de *care* » (Sánchez de Madariaga, 2009) et de la violence qui sévit dans les espaces publics de certaines villes d'Amérique latine, en particulier envers les femmes et les personnes LGBTQIA+ ? Comment ces facteurs interagissent-ils avec la marginalisation raciale, ou avec des capacités et des nécessités différenciées selon l'âge et l'état de santé? Comment les différents types de mobilité, plus ou moins « coûteux » en termes économiques et environnementaux, dessinent-ils des territorialités et des sociabilités particulières? De quelle façon des modes de vie se construisent-ils autour d'options distinctives de mobilité, plus ou moins écologiques et accessibles, depuis le modèle de la communauté

fermée organisée autour de la voiture à celui du centre-ville piétonnisé, en passant par celui du quartier populaire auto-construit mal connecté aux centres urbains ? Comment les pratiques de mobilité varient en fonction de la légitimité associée à tel ou tel mode de transport, entre la valorisation de l'automobile comme symbole d'ascension sociale (Moody, 2019) et celle de la bicyclette comme symbole d'avant-garde écologiste ou féministe ? Comment ces processus participent-ils de cultures urbaines latino-américaines ?

Axe 2. Controverses, mobilisations et politiques publiques

Dans ce deuxième axe, il s'agit d'explorer la politisation des dimensions sociales et environnementales de la mobilité urbaine en Amérique latine. Dans une acception large du politique, les propositions peuvent placer la focale sur l'action publique comme sur des actions protestataires et des initiatives, individuelles et collectives, émanant de la société civile, ou étudier des controverses qui engagent des acteurs de différents secteurs (différents niveaux de gouvernement, organisations internationales, sphères entrepreneuriales, ONG et associations, résident·es et usagè·es, communautés, etc.). Pour analyser les reconfigurations des relations de pouvoir qui accompagnent les transformations des mobilités, et le "tournant de la mobilité" en lui-même, nous prêterons attention aux individus et aux groupes impliqués, aux référentiels et aux registres de justification mobilisés, aux répertoires d'action et aux instruments utilisés.

Quelles visions de la durabilité et de la justice sociale s'expriment dans les débats sur la mobilité urbaine, et quelles liaisons, juxtapositions ou oppositions, sont établies entre ces deux défis ? Comment la question de la mobilité urbaine est-elle prise en compte, respectivement, par les mouvements urbains, environnementaux, féministes et LGBTQIA+ latino-américains, qui ont connu ces dernières années un renouveau particulièrement fort ? Donne-t-elle lieu à de nouveaux conflits pour l'usage et pour l'appropriation de l'espace ? Conduit-elle à de nouveaux arrangements entre les autorités publiques, le secteur privé et le tiers-secteur, et à la mise en place de nouveaux instruments de gouvernement ? Avec quelle articulation avec les dispositifs préexistants et quelle participation du secteur économique traditionnel du transport urbain, artisanal, informel ou semi-formel ? Rouvre-t-elle alors des conflits autour des réformes néolibérales qu'a connues la région, et/ou ouvre-t-elle de nouveaux conflits à propos du capitalisme vert ? Quelle est l'influence dans ces processus de l'évolution des objectifs globaux de développement, de la réduction des inégalités socio-économiques à la lutte contre le changement climatique, et désormais à l'équité de genre ? Dans quelle mesure la politisation de la mobilité urbaine est-elle également tributaire de la persistance des relations de type clientélares et corporatistes qui ont marqué la gestion du transport de certaines grandes agglomérations latino-américaines depuis le début du XXe siècle (Davis, 1994) ?

Axe 3. Savoirs, connaissances et technologies

Ce dernier axe vise à étudier de manière transversale les savoirs qui sous-tendent l'appréhension sociale et/ou environnementale de la mobilité urbaine en Amérique latine. Il s'agit ici d'analyser les connaissances et les technologies mobilisées par de multiples acteur·rices (usagè·es, gouvernements, expert·es, universitaires, militant·es, etc.), en mettant l'accent sur leurs multiples circulations, (ré)appropriations et co-constructions, sur leur cumul ou leur opposition.

Dans quelle mesure les préoccupations sociales et environnementales liées à la mobilité urbaine encouragent-elles le développement de *low technologies* et de *smart technologies*, ainsi que

d'autres infrastructures et dispositifs sociotechniques? Permettent-elles par ailleurs que prévalent les connaissances des sciences humaines et sociales ou des sciences de la vie, comme la biologie ou la physique environnementale, au détriment du monopole de l'ingénierie civile et de l'ingénierie du transport? Donnent-elles lieu au réinvestissement de concepts et de savoir-faire caractéristiques des mouvements sociaux latino-américains, tels le « *buen vivir* » ou l'organisation communautaire, et/ou à la réappropriation des modèles et des discours urbains et environnementaux qui circulent dans les sphères d'*advocacy* internationales? Observe-t-on en conséquence une évolution des savoirs de gouvernement? Par et pour qui, et avec quels effets, s'opèrent ces transformations? De quelle manière modifient-elles les pratiques et les politiques de mobilité? La mobilité urbaine participe-t-elle à l'émergence de nouvelles arènes de la « démocratie technique » (Barthe, Callon & Lascousmes, 2001) transverses aux enjeux sociaux et environnementaux, engendrant de nouveaux défis pour le processus de prise de décision? Ces changements réduisent-ils ou accentuent-ils la prédominance dans la planification et dans le fonctionnement de la mobilité urbaine de certains groupes sociaux privilégiés, en termes de classe, de genre, de race, etc.? Ouvrent-ils la porte à une contribution plus importante des usagè·es, ou à l'essor de nouveaux·elles spécialistes techniques? Questionnent-ils les savoirs pratiques, tant des usagè·es que des travailleur·ses du transport? Affaiblissent-ils, ou au contraire renforcent-ils, la croyance dans l'idée de progrès technique associée au développement des réseaux sociotechniques (Anand et al 2018)?

Informations pratiques et calendrier

Date: du 30 mai au 02 juin 2023

Lieu : Mexico, Universidad Nacional Autónoma de México/Casa de Francia

- Lancement de l'appel à communications : 15 novembre 2022
- Date limite de soumission des propositions (résumé de 3500 signes maximum, espaces compris, précisant la problématique, le cas d'étude, le positionnement théorique et la méthodologie employée, accompagné d'une courte bibliographie) : 01 février 2023
- Réponse du comité d'organisation, après évaluation des propositions par le comité scientifique : 01 mars 2023

Les propositions de communication pourront être rédigées en espagnol, en portugais, en français ou en anglais. Pour faciliter les échanges, le colloque se tiendra en espagnol.

Les propositions, ainsi que les demandes d'informations, devront être envoyées à l'adresse suivante: congresomovilidad2023@gmail.com.

Bibliographie

- 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 Bogotá’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.

Organisateurs

Audrey Chérubin (Université Sorbonne Nouvelle / Centre d'Études Mexicaines et Centraméricaines)

Elliott Ducharme (Université Gustave Eiffel / Centre d'Études Mexicaines et Centraméricaines)

Comité d'organisation

Miguel Ángel Aguilar (Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa)

Guénola Capron (Universidad Autónoma Metropolitana - Unidad Azcapotzalco)

Maya Collombon (Centre d'Études Mexicaines et Centraméricaines)

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 (Institut Français d'Études Andines)

Jérôme Monnet (Université Gustave Eiffel)

Ruth Pérez (Universidad Autónoma Metropolitana - Unidad Azcapotzalco)

Jérémy Robert (Université Rennes 2 - Institut Français d'Études Andines)

Vicente Ugalde (Colegio de México)

Sébastien Velut (Université Sorbonne Nouvelle)

Comité scientifique

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)