

De la movilidad sustentable al "mobile justice": intersecciones entre justicia ambiental y social.

Dhan Zunino Singh.

Cita:

Dhan Zunino Singh (2019). *De la movilidad sustentable al "mobile justice": intersecciones entre justicia ambiental y social. XIII Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-023/309>

De la movilidad sustentable al “mobile justice”: intersecciones entre justicia ambiental y social

Dhan Zunino Singh

Eje 4. MESA 54: La Cuestión Ambiental en debate. Discusiones en torno a la relación Sociedad-Naturaleza

CONICET – Universidad Nacional de Quilmes

dhansebastian@gmail.com

Resumen

Desde el turismo masivo a patrones de movilidad centrados en el automóvil, nuestras formas de habitar en movimiento han sido puestas en cuestión por el paradigma de la movilidad sustentable. Pese al énfasis puesto en el daño ambiental, o a causa de ese énfasis, lo “social” ha quedado relegado del debate, cuando no, ingresando como forma de “desarrollo social o sostenibilidad social”, convirtiéndose lo socio-ambiental en objeto de soluciones tecnológicas y nuevas prácticas de movilidad como caminar o moverse en bicicleta. Sin embargo, desde la óptica de la “movilidad justa” la intersección entre ambiente, clase, edad, raza y género -es decir, las relaciones de poder que las movidades (re)producen- pone en tensión lo social, ambiental y tecnológico. No se trata solamente de accesibilidad sino de las tensiones entre justicia ambiental y social, de la idea de desarrollo y formas de habitar. En esta ponencia se retoman estos debates a través de la automovilidad y el derecho a la movilidad en el contexto desigual de las ciudades latinoamericanas.

Movilidad – Sustentabilidad – Justicia Social - Justicia Ambiental – Automovilidad

Introducción

Asistimos a un momento complicado de nuestra historia donde hemos puesto el modo en que llevamos a cabo nuestro desarrollo económico, urbano, social, tecnológico, bajo cuestión, debido a las consecuencias negativas de este desarrollo sobre el planeta y sobre nosotros mismos. En este contexto, sostengo, la movilidad goza de una importante atención en la agenda de políticas urbanas. El transporte sostenible o la movilidad sustentable se ha convertido en un paradigma (al menos institucional) como condición para una transición hacia una sociedad post-carbono.¹ Es decir, que la seguridad vial, la congestión, la accesibilidad, entre otros aspectos de la movilidad urbana, orbitan

¹ Rodríguez Tornquist, Rodrigo y Cruz, Laura “Transporte sostenible” en Zunino, Jirón y Giucci (eds) *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, Buenos Aires: Biblos, 2018, pp. 187-196.

alrededor de la importancia que adquiere la justicia ambiental en los debates urbanos. En otras escalas, como el turismo internacional, el actual movimiento de personas también genera fricciones, gastos de energía y calentamiento global y estos problemas se materializan en el uso de ciertos transportes. Si en el caso del turismo global es el avión, en las ciudades es el automóvil.

Dado el énfasis puesto en el daño ambiental, o a causa de ese énfasis, lo “social” ha quedado relegado del debate, cuando no, ingresando como forma de “desarrollo social o sostenibilidad social”, convirtiéndose lo socio-ambiental en objeto de soluciones tecnológicas y de nuevas prácticas de movilidad como caminar o moverse en bicicleta. Sin embargo, desde la óptica de la “movilidad justa”² la intersección entre ambiente, clase, edad, raza y género -es decir, las relaciones de poder que las movilidades (re)producen- pone en tensión lo social, ambiental y tecnológico. No se trata solamente de derecho a la movilidad sino de las tensiones entre justicia ambiental y social, de la idea de desarrollo y formas de habitar. En esta ponencia se retoman estos debates a través de la automovilidad para comprender el modo en que el automóvil expresa no sólo un problema ambiental o de tránsito sino social, especialmente en el contexto desigual de las ciudades latinoamericanas.

El auto como foco de las políticas urbanas y el cambio tecnológico permite preguntarnos qué sucede si limitamos su uso y el vehículo se vuelve más eficiente y seguro: ¿habrá terminado los problemas que conlleva la automovilidad? Asimismo, podemos preguntarnos en qué medida movilidades más sustentables como caminar, el transporte público o la bicicleta conllevan formas sociales más justas.

La pregunta por la justicia social o la justicia de la movilidad deviene de comprender a las movilidades como práctica social con sentido, atravesadas por relaciones de poder³. Todo movimiento de personas, cosas, información, recursos, etc. implica también formas de inmovilidad, la circulación del capital puede fluir de manera más libre que la circulación de personas o fuerza de trabajo. Estas fricciones implícitas en todas las movilidades son mayormente expresiones de relaciones de poder (sean de clase, género, raza, edad, etc.), allí las movilidades reproducen estructuras sociales, pero también las producen o las contestan.⁴ La justicia de la movilidad también deviene de una mirada multiescalar y relacional que permite poner en relación procesos micros, como la movilidad individual, con procesos macros como el calentamiento global.

² Sheller, Mimi; *Mobile Justice. The Politics of Movement in an Age of Extremes*, UK: Verso, 2018.

³ Jensen, Ole “Flows of Meaning, Cultures of Movements - Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice.” *Mobilities* 4:1 (2009): 139-58

⁴ Priya Uteng, Tanu y Cresswell, Tim, *Gendered Mobilities*. London: Routledge, 2016.

En este sentido, incluir la justicia social en los temas de justicia ambiental y viceversa, no es un mero adición de un aspecto o dimensión de poder, sino entender la relación (muchas veces conflictiva) entre sociedad y naturaleza. Sostenemos en esta presentación, que el derecho a la movilidad no comprende esta relación ya que no la teoriza y en la práctica tiende a reducirse al concepto de accesibilidad⁵. Por ello, en la práctica podremos observar infraestructuras y servicios que tienden a una mayor accesibilidad, pero ambientalmente son injustos. Pero en esta ponencia, nos centraremos en aquellas soluciones técnicas que buscan el desarrollo sostenible del transporte urbano donde la sostenibilidad social puede entrar como accesibilidad pero que tienden a pensar una movilidad sin fricción, es decir, sin relaciones sociales conflictivas.

La movilidad urbana sustentable

Conscientes de los efectos sobre el calentamiento global así como de los efectos sobre seguridad vial, expansión de la ciudad y la congestión, la política urbana por una movilidad sustentable apunta a la menor dependencia del uso del automóvil. Una serie de “to do-list” donde prima la promoción de la peatonalidad, el uso de la bicicleta, el ordenamiento territorial para generar ciudades más densas y compactas, la escala humana en el diseño urbano, el uso de transporte público eléctrico (BRT, metros, trenes o tranvías) aparecen en las agendas urbanas locales, pero es un fenómeno global – ligado no solamente a consensos políticos y académicos sino a las agencias de financiamiento internacionales. A través de estas redes en las que participan desde expertos, ONGs, academias, think tanks, agencias estatales, agencias de financiamiento, circulan estas ideas, proyectos, tecnologías, saberes que conforman la nueva agenda de política de movilidad urbana. Vemos entonces, proliferar metrobus, ciclovías, paseos peatonales, proyectos de smart cities, metrocables, etc. en varias ciudades del mundo y en especial en Latinoamérica.

En el campo del urbanismo, la historia de una ciudad caminable frente a la ciudad del automóvil se remonta a los años 60 –basta recordar los discursos de Lewis Mumford o las acciones de Jane Jacobs (hoy referente y símbolo del urbanismo vivo, táctico, o escala humana)- o a las acciones de los ciclistas holandeses y nórdicos en la década del 70 que permitieron el regreso del ciclismo urbano como principal modo de transporte. Pero sin dudas, ha sido el problema ambiental el que ha llevado a que en los últimos años estemos ante políticas urbanas que buscan desalentar el uso del automóvil –no sin paradojas o tensiones como las que hemos visto recientemente en Francia, donde se busca restringir el uso del auto en el centro de París mientras el resto del país es auto-dependiente; de este modo, una medida como la suba del combustible como forma de desalentar el

⁵ Velázquez, Maximiliano “Derecho a la movilidad” en “Transporte sostenible” en Zunino, Jirón y Giucci (eds) *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, Buenos Aires: Biblos, 2018, pp. 65.72

uso del auto termina siendo una variable de ajuste socio-económico. El famoso *congestion charge* de la ciudad de Londres es un impuesto al ingreso con auto al centro de la ciudad, pero el plan busca reducir los autos con motor a combustión, aunque su nombre indique que buscan reducir la congestión (que las personas vayan en transporte público en vez de auto), es una medida que combina lo ambiental con la regulación del tráfico. En Ciudad de México como en Santiago de Chile, el desarrollo del sistema de metro en los años 60 y 70, estuvo fundamentado en la reducción del automóvil como un problema de movilidad pero también, y especialmente, un problema ambiental, llevando al desarrollo de la ingeniería local para sortear la construcción de túneles en territorios sísmicos. Más recientemente, en San Pablo, Brasil, donde las infraestructuras viales atraviesan la ciudad en forma de autopistas y viaductos, se restringe su uso durante los fines de semana en el llamado Parque Minhocão, que no es más que peatonalizar una sección de una autopista elevada. Han sido Curitiba, Bogotá y ahora Medellín modelos de ciudad con movilidad sustentable.

Como señalamos con Maximiliano Velázquez, el término movilidad ha venido a reemplazar a la palabra transporte, convirtiéndose en muchos casos en un giro semántico antes que epistemológico⁶, con lo cual a lo que apuntan las políticas urbanas son a un transporte sostenible para disminuir la emisión de carbono y satisfacer la “demanda”; es decir, los deseos y necesidades de desplazamiento de los sujetos. En el marco del transporte sostenible, promocionado y difundido por organismos internacionales (ONU), existe una dimensión social de la sostenibilidad que se centra en evitar la exclusión social para el que transporte sea un factor de desarrollo social (acceso a la vivienda, salud, seguridad, educación, trabajo).⁷

Pero como veremos más adelante, lo social en el marco del giro de la movilidad no es una mera dimensión sino un modo de problematizar la relación entre sujetos, tecnologías, espacio y ambiente. Y en especial, es un modo de problematizar la circulación de personas, cosas, commodities, etc. que producen externalidades o tiene consecuencias negativas.

Automovilidad

Enfocarnos en la automovilidad⁸ nos permite ilustrar el modo en que el giro de la movilidad asume una mirada multiescalar y relacional del problema de la sostenibilidad, además de comprender el principal modo de transporte que es puesto en cuestión por la movilidad sustentable: el automóvil.

⁶ Velázquez, Maximiliano y Zunino Singh, Dhan, “Notions of Mobility in Argentina: a Discussion of the Circulation of Ideas and Their Local Uses and Meanings”, *Transfers* 4 (1), 2014; 116-123

⁷ Rodríguez Tornquist y Cruz, op. cit., p. 193

⁸ Urry, John; *Mobilities*, Cambridge: Polity Press, 2007. Robert, Karen, “Automovilidad” en Zunino, Jirón y Giucci (eds) *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, Buenos Aires: Biblos, 2018, pp. 41-48

Si bien, es el modo más atendido por las políticas de movilidad sustentable al tratar de reducir su uso y externalidades (accidentes, congestión y contaminación), es el menos estudiado a nivel de social. Por el contrario, los estudios sociales han puesto mayor atención a la movilidad en el transporte público bajo el eje de la accesibilidad, incluso sobre la experiencia de viaje. Además, se asume que el automóvil al ser utilizado mayoritariamente por clases medias y altas no constituyen en sí un problema social.

El problema que quiero tratar aquí es justamente los problemas de la automovilidad -es decir, el de un sistema económico, social, cultural, tecnológico, etc. relacionado con la producción y consumo del automóvil, y las relaciones que establece con otros actores sociales, el espacio urbano y el ambiente. Fundamentalmente, me quiero referir a los efectos que no solo son ambientales y urbanos, sino sociales y culturales y que lo tornan un vehículo difícil para la convivencia urbana o la búsqueda de una justicia social en la movilidad. Se trata por lo tanto de comprender al vehículo en sí mismo, de su tecnología, pero también de sus usos; es decir las prácticas sociales y el lugar que le damos en nuestra vida social. El automóvil, digamos, vamos a usarlo para pensar nuestra sociedad y nuestra ciudad.

Las ciudades de gran tamaño -característica de las metrópolis latinoamericanas- son un problema en sí mismo para el desarrollo sustentable, en gran medida, por el movimiento cotidiano de las personas a través de transportes motorizados. Pero también es un problema el enorme consumo y desecho de alimentos, recursos, etc. La ciudad es un gran metabolismo que consume (energía, alimento, mercancías, pero también personas, migrantes), de modo que incorpora cosas y desecha otras. El transporte cotidiano es uno de esos sistemas circulatorios del metabolismo urbano. Los desplazamientos de personas se producen no sólo en vehículos que contaminan sino también son realizados a través de infraestructuras que han modificado el ambiente natural: basta observar como caso emblemático en la ciudad de Buenos Aires, la Av. Juan B. Justo, que se asienta sobre el entubamiento de un importante arroyo urbano como el Maldonado. Es decir, que no sólo la edificación de los lugares de residencia, trabajo, salud o educación -esto es, lugares fijos- sino los espacios de tránsito de la ciudad (terminales, estaciones, puentes, calles, viaductos, túneles subterráneos, puertos, aeropuertos, etc.) han sido fuertes intervenciones de modificación ambiental, produciendo alteraciones, como hemos señalado, de la circulación de agua en la ciudad, por ejemplo. Al mismo tiempo, la energía que mueve a los vehículos son importantes agentes de alteración ambiental como plantas eléctricas y destilación de combustible que se encuentran en ambientes urbanos. Y, como hemos señalado, la movilidad no solo produce un alto consumo

energético sino gasto y emisión de esa energía produciendo contaminación (atmosférica pero también sonora).

Entre los modos de transporte que constituyen este sistema circulatorio, ha sido el automóvil el que en los últimos 100 años ha sido hegemónico en el sentido de orientar en gran medida las políticas urbanas y en especial la organización del espacio de movilidad: privilegio en el uso de la calle, expansión de espacios de estacionamiento e infraestructuras exclusivas para su circulación como las autopistas. Los casos de urbanistas como Geddes, Le Corbusier o Moses en la producción de una ciudad basada en el automóvil son emblemáticas de intervenciones menores (aunque no menos ambiciosas) pero sostenidas en el tiempo que hicieron de nuestras ciudades, espacios de automovilidad.

John Urry y Mimi Sheller caracterizan a la automovilidad como sistema a través de seis elementos que, combinados, explican el dominio del automóvil⁹:

- 1) El automóvil es la quintaesencia de la industria capitalista, no sólo como objeto de consumo sino como sistema de producción; de tal modo que caracterizamos al capitalismo según el modo en que cambia este sector de la industria: fordismo, toyotismo.
- 2) Es uno de los objetos de consumo que ha otorgado status social, luego de la propiedad de la vivienda
- 3) Es un extraordinario complejo social y técnico que vincula varias industrias y sectores públicos que no son solo las automotrices sino la del petróleo, infraestructuras viales, talleres y servicios, compañías de seguros, hotelería, turismo, deportes, mercado inmobiliario, el urbanismo, seguridad vial, etc.
- 4) Es una movilidad cuasi-privada
- 5) Ha logrado dominio a nivel global, subordinando otras formas de movilidad como la peatonal, la ciclista, ferroviaria y tranviaria
- 6) Produce daño ambiental a la vez que consume recursos no renovables

Por lo tanto, no nos enfrentamos a un vehículo sino a un sistema complejo, amplio y multiescalar que combina industrias poderosas así como intereses geopolíticos globales. ¿Cómo se interviene, por lo tanto, a nivel local o cuál es el alcance del poder local ante un dispositivo que es también global? Al mismo tiempo, el uso del automóvil no sólo produce efectos locales (dentro de una

⁹ Sheller, Mimi y Urry, John, "The city and the car", *International Journal of Urban and Regional Research* 24(4), 2000, pp. 737-757

ciudad) sino, justamente, a través de la contaminación, produce efectos globales. Como señala Mimi Sheller, en su justificación sobre la responsabilidad de los norteamericanos sobre las consecuencias ambientales producidas por los huracanes en el Caribe: el uso intensivo del automóvil en sociedades ricas como la de EEUU produce calentamiento global, que ha modificado el régimen natural, produciendo efectos como los huracanes que afectan a sociedades pobres como las del Caribe. En este sentido, la justicia de la movilidad sugiere la mirada multiescalar para tratar la sustentabilidad no sólo como un problema de transporte sostenible en una ciudad determinada sino vinculando tanto su producción global como los efectos globales del uso local.¹⁰

Sheller y Urry agregan, además, que poco se ha estudiado el modo en que afecta a la vida urbana más allá de la expansión hacia las periferias o suburbios, la congestión o en la seguridad vial. Cabe señalar el espacio ocupado para su estacionamiento como problemática que, en ciudades como las latinoamericanas con alto déficit de viviendas para clases bajas, los automóviles estacionados suelen ocupar un importante espacio físico construido. Por ejemplo, según algunos cálculos, en la Ciudad de Buenos Aires el 24% de m² construidos son destinados a garage privados y públicos. El dominio del automóvil, como lo historizó Peter Norton, significó la exclusión de otros actores viales, especialmente el peatón. Las acciones de la industria automotriz en detrimento de servicios públicos como el tranvía son bien conocidas, pero existen otras formas más sutiles como la cultura creada por la publicidad acerca de la libertad de movilidad que ofrece el automóvil. Justamente, la idea de una libertad de movimiento, disposición de los horarios (en el auto no se está sujeto a los horarios como en el tren o el bus), dominio sobre la dirección a tomar, etc. convive con una fuerte dependencia al automóvil. Es decir, existe libertad y sujeción

Comprender la cultura del automóvil, es adentrarnos en la experiencia de la movilidad, en los efectos subjetivos para quienes viven sus desplazamientos urbanos arriba de un automóvil. La movilidad cotidiana, esto es las prácticas y representaciones, los hábitos y costumbres, construidos de modo repetitivo a lo largo de tiempo, constituyendo nuestro modo de percibir y experimentar la ciudad, deben ser tomados en cuenta seriamente a la hora de pensar cambios que buscan una transición hacia una movilidad sustentable. El historiador y experto en movilidad británico Colin Pooley señala que una vez adquiridas nuestras prácticas y modos de transporte que la sustentan es muy difícil de cambiarlas¹¹. Es difícil de cambiar porque forman parte de un modo de hacer y entender, hay una economía alrededor de eso, relaciones sociales y una cultura. Por lo tanto, no hay cambio sin una intervención dramática.

¹⁰ Sheller, op cit.

¹¹ Pooley, Colin "Transport : history of everyday mobility" en R. Kitchen, & N. Thrift (Eds.), *International Encyclopedia of Human Geography*. UK: Elsevier, 2009, pp 144-49

La industria automotriz se está adaptando a las demandas surgidas por las externalidades que produce el auto. Básicamente, se ha focalizado a través de la producción de autos inteligentes, eléctricos y autónomos a reducir la contaminación y los accidentes. Y en el cambio de tamaño, ha reducir la congestión. Esta respuesta de la tecnología que responde a los propios problemas que ella genera, circula en muchos discursos de la movilidad sustentable. La idea de eficiencia sobrevuela como respuesta a problemas técnicos del vehículo, pero deja intacto el problema de la justicia social. Es decir, aún queda intacto el modo en que el automóvil produce y reproduce desigualdades sociales y el modo en que el carácter semi-privado del vehículo acentúa formas de fragmentación social.

Justicia de la movilidad

Para el giro de la movilidad, la misma es una práctica social atravesada por relaciones de poder. Esto significa que la movilidad e inmovilidad son políticas. El movimiento está fuertemente relacionado con la libertad en nuestra cultura, por ejemplo. La libertad que promete el automóvil está mediada o estructurada por normas, espacios físicos (como la infraestructura), y limitada por otras personas que también se mueven (peatones o ciclistas aparecen como gente que bloque o interrumpe el tráfico) a la vez que la movilidad del auto significa la inmovilidad de otros (la autopista puede significar que, quienes van en auto estén conectados y circulen, pero una barrera para quienes caminan o habitan los espacios que la autopista atraviesa).

Las relaciones de género, clase, edad, raza, entre otras, también se ponen en juego cuando nos movemos. De allí que las experiencias de movilidad no solo sean diferentes, entre varones y mujeres, por ejemplo, sino desiguales (como lo demuestran los estudios de género). El racismo se expresa en los regímenes de movilidad como lo demuestran casos emblemáticos tales como lo fue el Apartheid. De maneras muy sutiles a veces se expresa la intersección clase, género, raza, edad en la experiencia cotidiana de la movilidad urbana, haciendo que un horizonte de justicia social sea necesario para pensar la movilidad como arena política.

No se trata solo de inclusión o accesibilidad al sistema público de transporte, o un desarrollo social a través del transporte. Ni tampoco de un transporte sostenible, sino de intersección entre justicia social y justicia ambiental. Una solución tecnológica sobre el automóvil para disminuir la emisión de carbono y otras externalidades no contempla el aspecto social del problema y por lo tanto divide o separa justicia ambiental de justicia social. Dicho de otra manera, el carácter semi-privado del automóvil, su efecto “cocoon” (es decir, el aislamiento que el vehículo produce sobre el sujeto que lo habita y el exterior -el clima, el ruido, las otras personas), tienden a la segregación individual

reforzando formas de fragmentación urbana. El auto se convierte en una extensión del hogar, como dicen muchos autores¹², y en el caso latinoamericano muchos de esos hogares son edificios o barrios cerrados -otra expresión espacial de la fragmentación social. Es decir, que la tecnología de un smart car no combate la externalidad social que produce desigualdades. No reduce el uso del automóvil ni promueve el compartir un espacio público como lo es el transporte público; quizás uno de los pocos dispositivos urbanos, como los parques, donde puede producirse heterogeneidad y mezcla social, de contacto con otros diferentes. O, en otras palabras, un dispositivo democrático.

Por otra parte, en pos de suplir con la oferta de transporte la falta de accesibilidad al sistema público, puede atender a formas de inequidad social, pero usando infraestructuras que no atienden a la justicia ambiental. Incluso, podría observarse que, aunque mejoren el servicio público de transporte, no desaliente al uso del transporte privado, sosteniendo la fuerte división clasista entre el uso del automóvil y el del transporte público. Una mirada desde la justicia social antes que el paradigma de desarrollo social o derecho a la movilidad pone el acento en la división y relación de poder. Una movilidad justa no es meramente la inclusión de todos a sistemas de transporte sino cuestionar el modo en que la movilidad se distribuye. Promover la movilidad masiva vía la inclusión absoluta podría ir en detrimento de la justicia ambiental al masificar y acelerar los desplazamientos produciendo mayor contaminación y gasto energético. De allí, que sostenibilidad también está en desacelerar, reducir desplazamientos, acercar los servicios para promover otras formas de movilidad como caminar. Estas soluciones técnicas, provenientes del urbanismo, requiere de ordenamiento territorial, lo cual no reconfigura necesariamente la expansión ya dada en las grandes metrópolis latinoamericanas e incluso en ciudades intermedias que están viviendo este fenómeno. En estas últimas, la dependencia del automóvil es aún mayor.

Este equilibrio, o más bien, tensión constante pone límites a soluciones unilaterales entre justicia social y ambiental. La literatura norteamericana ha traído el aspecto racial como forma de poner en cuestión las orientaciones de las políticas de movilidad sustentables: por ejemplo, la infraestructura ciclista preponderante en barrios “blancos”. Pero, sobre todo, ha problematizado el discurso ambiental de las políticas de movilidad urbana, incluso el discurso de los movimientos sociales que han olvidado la justicia social. REF

Conclusiones

Desde la política de transporte se ha apuntado a una serie de acciones tendientes a una movilidad sustentable en el marco de una sociedad poscarbono, cuyo objetivo ha sido reducir el uso del

¹² Ver por ejemplo Mom, Gijs, *Atlantic Automobilmism. Emergence and Persistence of the car. 1895-1940*, New York: Berghahn Books, 2015

automóvil y promover el uso del transporte público -en Latinoamérica el BRT o metrobus se ha convertido en un modelo de transporte sustentable, pero también está el metro y los tranvías, así como los sistemas públicos de bicicletas. Promover el ciclismo urbano así como el caminar son también parte de estas acciones mundialmente reconocidas como movilidad sustentable. También lo que se conoce como carpooling es una medida de reducción del uso del automóvil. De modo más radical, algunos plantean reducir el ritmo o velocidad del movimiento: slow down cities, en el marco también de poner en cuestión la idea de “desarrollo”. En este sentido, la justicia de la movilidad permite hacer del fenómeno localizado de la movilidad urbana no un hecho local sino relacionado con múltiples escalas que involucran desde economía política global a los problemas ambientales a escala planetaria.

Al mismo tiempo, pone en cuestión a las políticas de sustentabilidad que están fuertemente acompañadas por una confianza en que la innovación tecnológica y las ciudades inteligentes (Smart cities) permitirían lograr una movilidad sustentable. La pregunta de quién accede a estas tecnologías, o para quiénes están dirigidas, trae la dimensión social y pone en evidencia las relaciones de poder, las tramas donde esas tecnologías circulan. Si el automóvil eléctrico sería una de estas innovaciones, la pregunta de quién accede, pero sobre todo en qué medida pone en cuestión la cultura de automovilidad, con su respectivo efecto en la fragmentación social, aparece ya no con el derecho a la movilidad sino con un horizonte de justicia. El auto tiene la característica de que por más ecológico que logremos que sea en el futuro, no cambia la relación social de distanciamiento y aislamiento propio de nuestras sociedades individualistas y desiguales. Es por eso que la movilidad es un terreno donde también se disputa la sostenibilidad en términos sociales, la calle o el transporte público pueden llegar a ser dispositivos (como lo fue la escuela pública) de gestión de la diversidad, de encuentro, de convivencia (no sólo en términos de educación o seguridad vial) sino de espacio público que ayude a suturar la fragmentación social; porque no se trata sólo de cuidar el medio ambiente sino a los otros y entre nosotros.

Por otra parte, las medidas tendientes a combatir la desigualdad social con mayor accesibilidad no pueden omitir a través de qué infraestructuras y tecnologías se realiza y sus efectos ambientales. La discusión de la movilidad justa (justicia ambiental y social), por tanto, no solo trae la dimensión urbana o del ordenamiento territorio que evitaría las grandes obras de infraestructuras como única solución al problema de la movilidad, sino que traer la discusión por la matriz energética, la idea de movilidad como libertad, la idea de misma de desarrollo.