

GRU

Grup de Recerca Urbanisme

Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori
Universitat Politècnica de Catalunya

Seminario de investigación

3 / 2022

MOVILIDAD EN MOVIMIENTO MOBILITAT EN MOVIMENT MOBILITY ON MOVEMENT ON MOBILITY

**Más allá del transporte, abordar la movilidad como cuestión social
poliédrica, para la renovación del proyecto urbano y territorial.**

17 de noviembre de 2022, entre las 14'00 y las 16'30 horas

Presencial en aula máster ETSAV UPC (Sant Cugat del Vallès)
Información para unirse a la reunión de Google Meet.

Enlace: meet.google.com/wys-baaf-jqq

Coordinadores del Seminario y Editores del QRU 15

Mireille Apel Muller
Pascal Amphoux
Carlos Llop Torné
Joan Moreno

Documento de referencia: François Ascher (2005). Le mouvement dans les sociétés hypermodernes

El Seminario se desarrollará en varias lenguas: Castellano, Francés, Inglés, ayudando a la traducción si es pertinente.

El Seminario aportará sus contribuciones a la Publicación del número 15 del QRU 15 Revista del **Grup de Recerca en Urbanisme**, Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori, Universitat Politècnica de Catalunya

Argumento

“Movilidad en movimiento”. El juego de palabras no es arbitrario. Ni pleonismo ni oxímoron sino una expresión que nos permite tomar postura. Si el término movilidad designa literalmente lo que constituye lo que se mueve, lo que hace móvil a la cosa, la persona o el mundo en movimiento, se difundió en el campo de la ingeniería del transporte hace unos veinte años a principios de siglo. Los ingenieros de transporte hoy en día son ingenieros de movilidad, los servicios técnicos son servicios de movilidad, los viajes son parte de un sistema de movilidad, etc. Y las nuevas movilidades no pueden reducirse a la llamada "nueva movilidad". Cabe preguntarse si el uso de la palabra es fluctuante. Por un lado, el término se vuelve técnico, por el otro se humaniza. Por un lado, adquiere un significado preciso y complejo, por el otro se vuelve vago y abarcador. El Seminario pretende estas cuestiones y su alcance...

Un precedente: François Ascher (fundador del Instituto para la ciudad en movimiento). No es un instituto de transporte. Es un instituto que quiere promover los movimientos de la ciudad, en la ciudad, para la ciudad. Sin duda, el movimiento integra los desplazamientos, las infraestructuras y sus cargas, pero estos deben situarse en el contexto de una movilidad más amplia del espacio-tiempo urbano, de una sociedad en evolución y de una dinámica metropolitana. La ciudad, como hipótesis, está permanentemente "en movimiento", se extiende, explota, tiene historia y evoluciona en todo momento, por lo que la gestión del transporte o de los viajes debe estar al servicio de esta evolución para hacer feliz, no sólo funcionalmente pero también y sobre todo socialmente y con sensibilidad.

El texto adjunto François Ascher (2005). *Le mouvement dans les sociétés hypermodernes*, que presentamos para situar el contexto conceptual y de cuestiones a debatir en el Seminario, tiene 15 años. Formula la hipótesis de una “hipermodernidad”, frente a los discursos posmodernos de la época (y quizás sea necesario actualizar su postura, frente a los discursos colapsológicos de hoy). En todos los casos, abarca un campo de preocupaciones y temas cuya actualidad se medirá de acuerdo con las intervenciones de la jornada. Por un lado, uno estaría tentado a decir que todo ha cambiado, el Vélib, el patinete, lo digital, el vehículo eléctrico, el vehículo autónomo, pero por otro está claro que nada ha cambiado, los problemas, las desigualdades, el derecho al movimiento, ...

Método del Seminario

A partir del texto fundacional de François Ascher surgieron cinco extractos que presentamos en el Seminario para contextualizar las presentaciones y el debate. De cada extracto se extraen preguntas que sugieren reflexiones para debatir. Se propondrá una presentación introductoria a cargo de Pascal Amphoux, una ponencia marco a cargo del profesor Jean Pierre Orfeuill; y las presentaciones de los trabajos e investigaciones en curso por parte de los participantes (5 a 8'). Posteriormente se desarrollará el debate entre participantes animado por los coordinadores del Seminario: Mireille Apel Muller y Carlos Llop.

Extractos

Introducción

Problemática general

Salir de la obsesión por la modernidad

“Para los posmodernos, el movimiento moderno ha perdido su significado, en todo el sentido del término, escribió F. Ascher en 2005. Para ellos, la razón, que fue dramáticamente instrumentalizada en el siglo XX, ya no es sinónimo de progreso; y los grandes relatos que anuncian un mañana mejor han perdido en gran medida su credibilidad. Personalmente, no comparto estas tesis posmodernas, o más precisamente la interpretación posmoderna de estas observaciones. Pienso que más que hablar de una crisis de la

modernidad, debemos hablar de una crisis de una primera modernidad o incluso de una segunda modernidad, precisamente porque estas modernidades estaban muy en gran parte incompletas y el proceso de modernización aún no había terminado muy parcialmente su trabajo.»

"(...) Comparto la hipótesis de que las sociedades occidentales modernas están experimentando más bien una acentuación o una radicalización de la modernidad, que están entrando en lo que describo como la fase hipermoderna, que se caracteriza por el reforzamiento de las dinámicas que juntas impulsan la Proceso de modernización: racionalización, individualización, diferenciación y economización (o mercantilización).»

Quince años después, podríamos reactualizar la afirmación diciendo que los colapsólogos de hoy están dando un segundo aire a los que sostienen la posmodernidad en los años 80 y que debemos explorar las paradojas que la evolución reciente de la hipermodernidad aún no había generado y que afectan los 4 signos de la modernidad:

- **Racionalización** como uso generalizado de técnicas.
Paradoja 1. Del uso generalizado de técnicas a la dependencia singular
- **Individualización** como aumento de la autonomía
Paradoja 2. De la autonomía del sujeto a la autonomía de los objetos
- **Diferenciación** como singularidad individual en relación con los grupos sociales
Paradoja 3. De la diferenciación individual a la falta de diferenciación de conductas
- **Mercantilización** como ampliación del ámbito económico
Paradoja 4. De la mercantilización ampliada a la financiarización total

Extracto 1

Metropolización hipermoderna (movilidad y territorio)

F. Ascher apunta al cambio de “modernidad”. De la modernidad fordo-keynesio-corbuseriana (taylorización de la producción de viviendas, estado del bienestar para el equipamiento, etc.) hemos pasado a una modernidad de flexibilidad, de la reactividad, de capacidad de respuesta, gestión de la complejidad y las incertidumbres. En un momento en que el poder de las herramientas digitales parece validar plenamente esta tesis, ¿qué pasa con los efectos sobre las transformaciones del territorio físico? El aumento de la adaptabilidad técnica, ¿no conduce, en su carrera, a un agotamiento de los recursos, del espacio metropolitano y del tiempo del habitante? ¿Son las nuevas formas de movilidad cómplices de tal reduccionismo? ¿Bajo qué condiciones un hub de vehículos autónomos puede crear espacio público?

“(…) la modernidad urbana continúa más que nunca, basada como antes en una mayor movilidad y diferenciación acrecentada»

“Uno de los grandes efectos, que sólo parece paradójico, es que la difusión de estas nuevas tecnologías (hubs de distribución y sistemas de proximidad), lejos de eliminar el efecto de las distancias materiales o de las especificidades por el contrario, otorga mayor importancia a la accesibilidad física y a la especificidad de los lugares”: por un lado, un proceso de polarización y diferenciación funcional (centros de negocios, comercio, ocio, investigación, etc.), por el otro, un proceso de extensión de los territorios residenciales (maximización del acceso a los recursos) = proceso conjunto de expansión urbana y gentrificación de centros/centros comerciales o polígonos industriales periurbanos y comercio turístico central o céntrico.

Extracto 2

Las herramientas hipermodernas del dominio individual del espacio-tiempo

F. Ascher vinculó la aparición de nuevas herramientas técnicas al aumento del dominio individual del espacio-tiempo: la promoción conjunta de las microondas y los alimentos congelados, el nacimiento de Internet y sus servicios personalizados, la miniaturización y portabilidad de los equipos, el comercio nocturno y la ciudad las 24 horas... En un momento en el que las herramientas de geocronlocalización

se han convertido en algo habitual y en el que los políticos están bajo el yugo de la ciudad del cuarto de hora, ¿qué pasa con el control efectivo de los usuarios? ¿Es posible un urbanismo táctico sin una visión estratégica? ¿Puede pensarse la multimodalidad como una oferta de elección, al servicio de una verdadera movilidad (humana) compartida? ¿Cómo cambiar de red de transporte a transporte en red?

“El futuro en términos de movilidad urbana está, desde este punto de vista, más orientado a la movilización de la economía del conocimiento y de la información para diseñar y gestionar complejidades cada vez mayores, que a una vuelta a una improbable proximidad general de barrio, una ralentización de los viajes, una simplificación de flujos y caminos. La hipermodernidad en esta materia probablemente se caracterice por la búsqueda de la articulación de escalas, velocidades y temporalidades. »

Extracto 3 **Hipermovilidad hipertextualidad**

F. Ascher fue un asiduo observador de la multiplicación de las habilidades del individuo, el hombre ahora “plural”, capaz de multiterritorialidad, multiactividad, multitemporalidad o multisocialidad. En un momento en que la multimodalidad de las relaciones cercanas y distantes se ha afianzado en todos los lugares fijos o móviles de la ciudad y en el transporte (del smartphone a la gran pantalla, del chat al video, del ámbito privado a los lugares comunes), es menor la desigualdad social de habilidades que la de los medios de acceso lo que parece ampliarse cada vez más. ¿Puede la relación híbrida con el mundo ser fuente de nuevas formas de civismo urbano? ¿Puede un proyecto logístico autónomo regenerar la autonomía presencial o humana?

“Podemos considerar metafóricamente que los individuos están simultánea o sucesivamente en distintos campos sociales como lo están las palabras en los distintos documentos de un hipertexto. »

“Podemos entonces considerar que el individuo hipermoderno ya no se sitúa en una única temporalidad y espacialidad, sino en un espacio-tiempo n-dimensional, y que navega así permanentemente en múltiples tiempos y lugares. Enfrentado a una variedad y diferenciación crecientes de sus espacios-tiempos, se apodera, como ya hemos señalado anteriormente, de las herramientas que le permiten moverse con la mayor rapidez y facilidad posible de un campo a otro, esforzándose por lograr de una forma u otro la ubicuidad y la simultaneidad que de algún modo pseudo-reunifican un yo cada vez más fragmentado.»

Extracto **Derecho a la movilidad**

Muy consciente de las desigualdades de competencias ante la proliferación de sistemas técnicos de movilidad, F. Ascher aboga por el desarrollo de un derecho al transporte ya la movilidad (equivalente al derecho a la ciudad inventado por H. Lefebvre en 1968). Un derecho “acredor”, dice, con derechos, deberes y límites. La ampliación de las desigualdades adquiere hoy proporciones extraordinarias, como lo demuestran las movilizaciones recientes y otros movimientos sociales relacionados. Frente a la precariedad de los más pobres y desatendidos tanto en términos económicos como en términos de lejanía, ¿es el proyecto de hiperlugares móviles un medio para reintroducir nuevos servicios a quienes se encuentran en cierto modo bajo reclusión domiciliario –dispositivo?

“Pensar en la relación entre modernidad y movilidad implica entonces que prestemos atención a esta cuestión del derecho al transporte. Pero este derecho correría el riesgo de quedarse sólo en una afirmación de principio si sólo se definiera como un derecho de libertad. Por lo tanto, debemos mirar con mucha precisión los desafíos y los medios de la movilidad urbana hoy para pensar este derecho también como un derecho-crédito, es decir,

que implica para nuestra sociedad, tanto para los individuos como para los poderes públicos, medios, obligaciones, pero también límites.

“Poder moverse, real y virtualmente, en diversos espacios sociales cuyos códigos, lógicas y valores difieren, presupone que los individuos tienen derecho a moverse y cuentan con los medios y habilidades para hacerlo. »

Sobre obstáculos físicos en el espacio público, urbanizaciones cerradas, peajes urbanos,...

"De hecho, la diferenciación del derecho de circulación de los ciudadanos según vivan o no en el barrio que atraviesan, es un problema muy grave para el derecho a la movilidad como a la dinámica urbana”

"A pie, en bicicleta y en autobús siguen siendo soluciones eficaces en varios casos, pero los habitantes de las ciudades que dependen exclusivamente de estos modos de transporte ahora solo tienen acceso a una parte cada vez más pequeña del potencial que ofrecen las ciudades contemporáneas. »

Extracto 5

Hipermodernidad ambiental con el auge de los problemas ecoambientales, energéticos

La hipermodernidad de F. Ascher no fue concebida como un fin sino como un comienzo, no constituyó una meta por alcanzar sino una nueva era por acompañar. También lo concibió como inevitablemente “ambiental”. La discusión de hoy sigue siendo relevante. La técnica ciertamente mejora la eficiencia de los motores, reduce las tasas de emisión, impone el reciclaje de materiales, pero la promoción de la electricidad total hace olvidar los desastres de la minería o la explotación nuclear, aumenta el tamaño de los automóviles, el tamaño de las carreteras o el sellado de los suelos en consecuencia, ... Los requisitos ambientales solo se promueven en la medida en que aumentan el beneficio de la empresa, no el de la ecología: y el balance energético general se ralentiza en el mejor de los casos. ¿Qué ruptura lógica debe instituirse? ¿Cómo reducir los problemas contables de los balances energéticos a los de la ecología humana práctica? ¿Debemos seguir los caminos de la hipermodernidad o desviarnos escrupulosamente de cualquier referencia a la modernidad (y sus objetivos de racionalización, empoderamiento, diferenciación y mercantilización)? ¿Podría ser un ejemplo de ello la utopía realista de la rehabilitación de las infraestructuras viarias, industriales, metropolitanas o periurbanas de los tiempos modernos para nuevos fines y usos?

“Cualquier penalización de la vida en la periferia, por tanto, golpea en primer lugar a las poblaciones pobres, muy dependientes de la movilidad en general, del coche en particular, o incluso de la velocidad.»

“Tengo la sensación de que este desarrollo ya está en marcha y que el medio ambiente se ve cada vez más como una perspectiva para la renovación de los dispositivos de producción y consumo del mercado.»

“No estamos en los albores de una posmodernidad que sacudiría el modo de producción, sino de una ampliación de su esfera gracias precisamente a los valores ambientales.»

Actividades previas y posteriores al Seminario 17 noviembre 2022

10'00 a 13'00 Sesión de coordinación previa al Seminario. Preparación del Seminario y del número 15 del QRU (Quaderns de Recerca en Urbanisme). Coordinadores del Seminario y Editores del QRU 15. **17'00 a 19'00** Relatoria y Preparación del número 15 del QRU (Quaderns de Recerca en Urbanisme)

Coordinadores del Seminario y Editores del QRU 15

Mireille Apel Muller, Pascal Amphoux, Carlos Llop Torné, Joan Moreno, Francesc Peremiquel, Joaquin Sabaté

PROGRAMA DEL SEMINARIO 17 de noviembre d 2022

14'30 Presentación del Seminario

Carlos Llop

14'35 Introducción general

Pascal Amphoux, Mireille Apel Muller

14'45 Ponencia marco

La mobilité n'est pas qu'une question de transport

Jean Pierre Orfeuill

15'00 a 17'30 Intervenciones (5'/presentación; 15' debat)

1. Hubs del transport autònom - Projecte Barcelona Mobility House

Miquel Martí

2. MetroPublicNet

João Rafael Santos (<https://metropublicnet.fa.ulisboa.pt/>)

3. Arquitectures infraestructurals, concretament un projecte docent sobre la transformació de l'A5 (autopista urbana Lisboa-Cascais)

João Leite (https://www.fa.ulisboa.pt/images/20212022/PublicacoesDocentes/A5_book.pdf)

4. Projecte MASTI - Mobility as a Service and Socio-Spatial Inequalities [FCT Project]

André Lopes (<https://masti.fa.ulisboa.pt/>) també del nostre grup de recerca UrbinLab (<https://urbinlab.fa.ulisboa.pt/>).

Debat

5. Mobilitat urbana / Urbanisme tàctic - Projecte Furnish

Inés Aquilué

6. Nòdes d'intercanvi modal de la mobilitat compartida - Projecte Smarthubs

Lara Espindola

7. Mobilitat urbana / Logística autònoma i espai públic - Projecte Logismile

Joan Moreno

8. Inter-modality hubs in the Metropolitan Area of Barcelona: A comparison between the metropolitan and the local scale in a GIS tool to support urban planning decisions

Debat

Pukar Shrestha

9. Impact of transforming public spaces on the adoption of sustainable modes of transportation

Nishad Malik

10. An accessibility assessment of three housing states in Barcelona's Metropolitan Area tackling the 15-minute city concept

Laura Badia Giménez

11. "Metodologías computacionales para movilidades futuras"

Debat

Ander Gortázar

12. De la infraestructura gris a la "via metabòlica": potenciales para la regeneración territorial a partir de la movilidad interurbana en el ámbito del Garraf.

Gerard Martínez Görbig

13. Projecte de recuperació de la xarxa de camins del Pla de Vila a Eivissa.

Stefano Coretellarò, Melisa Pesoa

14. Les Hyperlieux mobiles, une solution face à la crise. Apporter services aux territoires de précarité et la dispersion.

Carles Llop, Pablo García

Debat

16'30 Debate