

ESP Comment s'intéresser aujourd'hui à la mobilité? Releyendo un texto de François Ascher para situar el debate contemporáneo. Propositiones para la interpretación de las cuestiones contemporáneas entorno de la movilidad

"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 abordar 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,...

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

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.

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."

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 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.»

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 “acreador”, 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."

HIPERMODERNIDAD AMBIENTAL CON EL AUJE 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.»

“Porque la movilidad no es sólo una cuestión de transporte sino un tema de la sociedad, es toda la sociedad la que hay que observar para innovar”

En una sociedad cada vez más urbanizada y conectada, la movilidad cobra cada vez más importancia y tiene un valor social, económico y cultural determinante. La movilidad se ha convertido en un derecho genérico (el derecho de los derechos) porque condiciona el acceso a la vivienda, la salud, el trabajo, la cultura, la educación, el ocio, etc. La calidad de los tiempos y lugares de circulación y transporte se ha convertido en una variable clave de la vida urbana, en la que el desarrollo de las nuevas tecnologías juega un papel preponderante.

El Instituto para la Ciudad en Movimiento (IVM) es una organización que se creó en junio de 2000 para abordar los retos que plantea la movilidad urbana y contribuir al surgimiento de soluciones innovadoras. Durante 20 años ha desarrollado programas de investigación-acción y plataformas de partes interesadas con el objetivo de identificar, promover y generar soluciones innovadoras en términos de movilidad urbana. Con sus innovadoras acciones de campo, proyectos transnacionales y alianzas público-privadas, el Instituto pone en la agenda nuevas formas de entender la movilidad en la ciudad, para que la movilidad se convierta en un derecho y un placer.

La experiencia movilizadora del “Institut pour la ville en mouvement”: investigación y acciones internacionales, soluciones innovadoras e intercambio de conocimientos ha inspirado este número de QRU, que se plantea en colaboración con el Instituto y con la finalidad de difundir sus planteamientos y aportaciones, así como ampliar la base de conocimiento con otras aportaciones al debate.

Por este motivo, la revista QRU (Quaderns de Recerca en Urbanisme), invitamos investigadoras e investigadores que tengan el tema de la movilidad como objeto de estudio a contribuir en el este número al debate y discusión a través de artículos de investigación o experiencias positivas que relacionen la movilidad con la construcción de ciudad, el territorio o el paisaje, desde aproximaciones morfológicas, teóricas, históricas, ecológicas, en diferentes lugares del mundo y a diferentes escalas.

