

La gobernanza de la movilidad: Para una evaluación crítica de la producción de los bienes y servicios de transporte (borrador)

Priscilla Connolly

Departamento de Sociología, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, México
DF.
(pcd@azc.uam.mx)

Palabras claves: Gobernanza, justicia social, transporte, movilidad, México.

Resumen:

La ponencia propone una metodología para evaluar críticamente las políticas de transporte o, mejor dicho, la gobernanza de la movilidad. Se entiende por “evaluación crítica” no sólo la mera denuncia de las cosas sino también la comparación de una situación con otra, con el fin de poder determinar si una solución es mejor que otra. Para ello, hay que aplicar algún juicio de valor que, a la vez, tiene que ser explícita en la metodología comparativa. Como criterio general, el esquema propuesto pretende identificar las implicaciones de la política o proyecto evaluado en cuanto a la redistribución de poder: la participación democrática en la toma de decisiones, el origen y destino de los recursos monetarios, la clase social y las características individuales de los beneficiarios y perjudicados, la apropiación o exclusión del espacio urbano, entre otras. También contempla los efectos más difusos, tales como los impactos ambientales diferenciados o las repercusiones desiguales en la productividad de la ciudad.

1. Introducción (Arial 12 puntos)

En los últimos tiempos se ha puesto de moda hablar de la movilidad urbana donde antes se refería al transporte. Mientras que el derecho a la movilidad se exige desde la calle, en los lugares del poder se debaten nuevas leyes y se cambian de nombre las dependencias públicas. La mudanza de terminología invita a mirar el problema en términos de las capacidades y necesidades de la población para moverse, en vez de la capacidad de los medios de transporte para trasladar pasajeros de un punto a otro. Desde la perspectiva de la política gubernamental, el concepto movilidad contempla no sólo la oferta de los medios de transporte para satisfacer necesidades predeterminadas, sino admite la posible injerencia en la generación de la demanda, así como la respuesta a las necesidades diferenciadas de ésta. Sin embargo, el concepto “derecho a la movilidad” debe adoptarse con cautela ya que, al igual que el derecho a otras cosas, la movilidad de unos puede imponer restricciones a la movilidad de otros. La primera parte de la ponencia de dedica a explorar las implicaciones metodológicas de esta transición del transporte a la movilidad y la reciente reivindicación el derecho a la movilidad para el análisis de la política gubernamental.

La otra mudanza de terminología no tan reciente es la sustitución de “políticas públicas” por “gestión” (pública o urbana), “gobernanza” o “gobernabilidad”. Este cambio también puede acarrear ventajas cuando admite una definición amplia de lo que se gobierna para incluir no sólo las políticas explícitas sino el conjunto de las relaciones sociales que determinan y son afectadas por la acción gubernamental. De esta manera, al combinar estas dos definiciones de movilidad y gobernanza (o gestión), podemos plantear como tema el conjunto de las políticas, programas, acciones de promoción y protesta, legislación, espacios y prácticas cotidianas en torno a todos los medios de movilización, incluidos los traslados en automóvil particular y a pie, los impactos ambientales y sociales de estos medios y de su construcción, así como las causas y efectos de las diferentes posibilidades de traslado de la población.

Para poder mejor identificar a los beneficiados o perjudicados por los proyectos y políticas de transporte, la metodología propuesta distingue entre las tres fases del proceso de producción de los medios de movilidad: la infraestructura, los medios móviles o vehículos y el aprovisionamiento del servicio. Cada fase tiene su lógica de gestión distinta, con diferentes tipos y grados de participación estatal. Por ejemplo, la mayor parte de las infraestructuras para el transporte cae dentro de lo que comúnmente se considera como “obra pública”, que requiere inversiones a largo plazo y que generalmente cuenta con algún tipo de subsidio gubernamental. En cambio, la participación del gobierno en la producción de vehículos o en el aprovisionamiento del servicio puede ser de otra índole y no necesariamente incluye subsidios. En todos los casos, aun en los sistemas más “públicos”, se trata de arreglos entre el Estado, o mejor dicho, los diferentes fragmentos del poder político ejercido a través de los órganos gubernamentales, y los sectores privados responsables de la producción del bien o servicio, desde los contratistas de obra pública y las empresas internacionales productores de vehículos, hasta los concesionarios de toda clase y tamaño. Así, en las tres fases participan actores sociales distintos, aunque algunos actores poderosos tienen intereses en dos o tres de ellas, generándose beneficios y daños en determinados sectores de la sociedad. Por el lado de los beneficiarios de los procesos de producción de las infraestructuras, medios móviles y servicios de movilidad, se consolidan poderosos intereses económicos y fuerzas políticas que intervienen en las decisiones tomadas con respecto a tal o cual proyecto y servicio.

Una segunda sección de la ponencia explora estos nuevos significados de la gobernanza de la movilidad, con el fin de establecer una metodología para hacer estudios comparativos. Con ello, se pretende aportar un referente teórico capaz de evaluar críticamente las acciones gubernamentales en la materia y su variación en el tiempo y en el espacio.

La metodología entiende por “evaluación crítica” no tanto la simple denuncia de las cosas, aunque muchos motivos hay para recriminar al gobierno por sus proyectos de transporte; más bien busca aportar criterios para comparar una situación con otra para efectos de evaluación. Para ello, claro está, hay que aplicar algún juicio de valor que, a la vez, tiene que ser explícita en la metodología comparativa. Como criterio general, el esquema propuesto pretende identificar las implicaciones de la política o proyecto evaluado en

cuanto a la reducción o aumento de injusticias urbanas: la redistribución de poder, el origen y el destino de los recursos monetarios, la apropiación o exclusión del espacio urbano, la clase social y características individuales de los beneficiarios y perjudicados, entre otras. También contempla los efectos más difusos, tales como los impactos ambientales o las repercusiones en la productividad de la ciudad, aunque en realidad ni los daños al ambiente ni los beneficios de una mayor productividad afectan a todos por igual. Este enfoque, que se puede llamar “la justicia espacial relativa”, toma su inspiración de varios autores, entre los que se pueden mencionar a Amartya Sen (2009), Susan Fanstein (2010) y Bent Flyvbjerg (2012), además de inscribirse dentro de los debates en torno a la justicia espacial y el Derecho a la Ciudad en América Latina. La tercera parte de la ponencia expone este esquema.

Los perjudicados y los usuarios de los sistemas de movilidad producidos generalmente participan menos, o no participan en lo absoluto, en la toma de decisiones acerca de las políticas concretas de movilidad. Ello introduce otro criterio de evaluación comparativa, a saber: las posibilidades y alcances de un debate público y razonado en el proceso. Un indicador muy significativo de la calidad de la participación democrática de tales decisiones políticas es la disponibilidad y forma de presentación de información, para que los menos poderosos puedan formar juicios razonados sobre las implicaciones de una u otra alternativa. Un objetivo de esta ponencia es, justamente, coadyuvar en la generación de datos que informen sobre las implicaciones de los proyectos alternativos de transporte, más allá de los discursos políticos que justifican su implementación.

Bajo este tipo de mirada, la ponencia concluye proponiendo una matriz de indicadores para evaluar la gestión de la movilidad en un marco comparativo, desde la mirada de la justicia urbana, o mejor dicho, de la injusticia urbana. La pregunta esencial es: ¿En qué medida la gobernanza del transporte aumenta o disminuye la injusticia urbana? Desde luego hay muchas lagunas que obedecen, entre otras cosas, a la falta de debate público al respecto y los alcances de un texto breve tampoco permiten profundizar en detalle los criterios de la evaluación. Dentro de estas limitaciones, la ponencia busca sobre todo aportar bases para realizar estudios comparativos en otras ciudades latinoamericanas que evalúen las posibilidades reales de la redistribución del poder a través de los medios de movilidad urbana.

2. Del transporte a la movilidad: implicaciones para el estudio de políticas públicas

Hace diez o quince años, esta ponencia se habría limitado al tema de “transporte”. El concepto de movilidad emergió en círculos académicos en los años 90 del siglo pasado, sobre todo con la publicación de autores como John Urry (2000), Vicent Kaufmann (2000), Ralph Gakenheimer (1998), entre otros¹. Poco después, varios gobiernos, sobre todo gobiernos locales, empezaron a hablar de la necesidad de políticas encaminadas a garantizar la “movilidad sustentable” de la población: Por ejemplo el Policy Committee of

¹ Para una reseña de estos nuevos enfoques teóricos sobre la movilidad y su aplicación en América Latina, véase Ramírez (2013).

the Council of European Municipalities and Regions (PCCMER 2007) formuló una declaración en Stuttgart, Alemania, que exhorta a los gobiernos europeos garantizar el derecho a la movilidad sin dañar el medio ambiente. Algo parecido se declaró en la Cumbre Mundial de Líderes Locales y Regionales, celebrado en la Ciudad de México en noviembre de 2010, con un fuerte protagonismo del entonces alcalde de esa ciudad, Marcelo Ebrard². A partir de estos textos, podemos deducir que la sustitución de “transporte” por “movilidad”, implica por lo menos dos cosas: la preocupación con el medio ambiente y el derecho humano a trasladarse en el territorio.

Entre otros países de la región, México ofrece un buen ejemplo de la asimilación de conceptos forjados en los ámbitos académicos y de las organizaciones no gubernamentales en el discurso oficial, primero al nivel de los gobiernos locales y, luego, del gobierno federal. Desde fines de 2012, la VI Legislatura de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF) agregó la palabra “Movilidad” al nombre de la Comisión de “Transporte y Vialidad”. Ésta, a su vez, promovió la “Ley de Movilidad”, aprobada en julio de 2014. En el contexto del movimiento general del “derecho a la Ciudad”, la Comisión de Derechos Humanos del DF (CDHDF) organizó en 2013 el Foro Internacional sobre el Derecho a la Movilidad y abrió un sitio del Internet para la reflexión e intercambio en la materia. El CDHDF también celebró convenios con el Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos (CIADH) y el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México (ITDP) para la elaboración de Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012 (CDHDF 2013), invaluable documento de consulta sobre el tema. También en julio de 2014, la Secretaría de Transportes y Vialidad de Distrito Federal (SETRAVI fue renombrada “Secretaría de Movilidad”. Meses después, el 6 de noviembre de 2013, a otro nivel del gobierno, se creó la “Comisión Especial de Movilidad en el Senado de la República” y el 2 de diciembre de 2014, la Cámara de Diputados aprobó reformas a los Artículos 11 y 73 de la Constitución para garantizar el derecho universal a la movilidad, iniciativa que será complementada por la promulgación de una nueva Ley General de la Movilidad. Otros ejemplos de ciudades latinoamericanas que han adoptado la perspectiva del derecho a la movilidad son Curitiba (desde 2002), Belo Horizonte (2004), Montevideo (2004), Bogotá, entre otras (CAF 2011; Ballén 2007).³

¿A qué se debe este cambio de terminología y qué asuntos agrega la movilidad a la agenda de transporte? La preocupación de los académicos con la movilidad obedece al reconocimiento de que el acto de trasladarse significa mucho más que sólo vencer la distancia entre un lugar a otro en el menor tiempo y costo posible. Los nuevos significados

² La ciudad de 2030 es aquella en que las personas pueden circular libre y eficientemente para ir al trabajo, a la escuela, de compras y de ocio; en que los productos se entregan y transportan de un sitio a otro a la hora correcta y del modo adecuado. La ciudad dará prioridad a las formas de transporte asequibles, seguras y no contaminantes, facilitando un acceso igualitario a la ciudad para hombres y mujeres, ricos y pobres, promoviendo trasvases entre diferentes medios de transporte. Para estos fines, se apoyará en particular un sistema de transporte público integrado, accesible y bien comunicado con todos los puntos claves dentro de la ciudad y la región. (CGLU 2010, 3)

³ La Constitución de Ecuador de 2008 (Artículo 394) reconoce el derecho al transporte; del derecho de la movilidad más bien se refiere a la migración.

van desde la elevación de la movilidad a “un nuevo paradigma de las ciencias sociales” (Shelly y Urry 2006) hasta el análisis pormenorizado de lo que hace la gente mientras viaja, pasando por una amplia gama de consideraciones de cómo el modo de trasladarse afecta las relaciones de poder, la diferenciación social, la identidad de las personas y, en general, todas las relaciones sociales, incluyendo el impacto del automóvil en la vida urbana. En resumen, la movilidad es una dimensión que estructura la vida social (Kaufmann, Bergman y Joye 2004, 754).

La reciente publicación del ya mencionado Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012, elaborado por la Comisión de los Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF), el Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos (CIADH) y el Instituto de Políticas para el Transporte (ITDP-México) compara los dos paradigmas del transporte y la movilidad en el siguiente cuadro.

Cuadro 1 COMPARATIVO ENTRE LOS PARADIGMAS DE TRANSPORTE Y DE MOVILIDAD CDHDF/CIADH/ITDP 2013	
Transporte	Movilidad
Movimiento de vehículos.	Movimiento de personas
Se expresa en términos de número de viajes, desplazamientos y pasajes.	Está determinado por la posibilidad de relaciones, oportunidades y satisfacción de necesidades
Se determina por la eficacia, rapidez y fluidez de los vehículos.	Se determina por la accesibilidad de las personas a lugares y por la satisfacción de sus necesidades de bienes, productos y servicios.
El movimiento como medio.	El movimiento tiene un valor en sí mismo.
Las personas son vistas como un grupo heterogéneo de moléculas que se desplazan.	Se hace mayor énfasis en la condición, género y edad de las personas.
Fuente: CDHDF/CIADH/ITDP (2013) <i>Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal 2011-2012</i> , Cuadro 2.1, p. 21. http://mexico.itdp.org/documentos/informe-especial-sobre-el-derecho-a-la-movilidad-en-el-df/ (descargado 22/11/2013)	

Quizá una de las ventajas más importantes del concepto de la movilidad es que abre la mirada para incluir tanto a las personas que viajan como a los que no viajan y las profundas implicaciones del modo como viajamos para la construcción social de nuestra realidad.

La preocupación con la movilidad por parte de los gobiernos e instituciones internacionales, además de responder en parte a las innovaciones académicas y a las demandas sociales, refleja una preocupación creciente con la elevada contribución del transporte motorizado a las emisiones atmosféricas y otros impactos ambientales negativos, tales como el consumo de energía, ocupación de espacio o generación de residuos tóxicos. Con ello, se introduce la idea de que es conveniente procurar la movilidad de la población sin empeorar estos impactos, favoreciendo el uso del transporte

público, la bicicleta y los traslados a pie. De ahí, se ha generado el discurso de la movilidad sostenible o sustentable en las agendas políticas: agendas que, en teoría por lo menos, buscan mejorar los dispositivos de transporte y espacios públicos con el fin de procurar la convivencia urbana y la movilidad asequible, medidas que también se proponen para contrarrestar la inseguridad urbana. En este sentido, las experiencias consideradas exitosas de Curitiba, Belo Horizonte y Bogotá, entre otras ciudades, han sido planteadas como ejemplos a seguir o “mejores prácticas” (Ballén 2007; CAF 2011).

Como hemos visto en la introducción, estas nuevas agendas van de la mano con los esfuerzos por convertir la movilidad en derecho humano. En el caso de los países latinoamericanos, tal esfuerzo está inscrito en la lucha por el “derecho a la ciudad”. Ahora bien, al establecerse como derecho humano la movilidad en las ciudades, se reconoce la responsabilidad del Estado para garantizar tal derecho. Es decir, muy en contra de las corrientes neoliberales que promueven la disminución de las funciones del Estado, el consenso adoptado en torno a este derecho humano asume la necesaria intervención estatal, sobre todo pero no exclusivamente al nivel de los gobiernos locales, con el fin de asegurar la provisión de los medios de transporte indispensables para facilitar la movilidad de la población. Desde luego, garantizar el aprovisionamiento de un servicio no equivale al aprovisionamiento directo del mismo aunque, por lo general, se entiende que el acceso universal a servicios públicos implique alguna forma de subsidio o intervención directa del Estado para contrarrestar el efecto excluyente del mercado libre. De ahí que la lucha por el derecho a la movilidad, al igual de otro tipo de derechos como la vivienda, agua etcétera, se sitúa en la oposición público/privado (Pírez 2013, 489): entre el Estado y el mercado, dicotomía ampliamente asumida por la investigación crítica latinoamericana contemporánea. A nuestro juicio, tal dicotomía no ayuda mucho a entender cómo circula el poder dentro y alrededor de la gestión de la movilidad, como tampoco lo hace la simple denuncia de la “privatización”, “mercantilización” o “desregulación” como resultado de las políticas neoliberales. El siguiente apartado explica por qué.

3. La gobernanza de la movilidad: elementos para analizar la articulación entre estado, empresas y sociedad en un marco comparativo

A partir del inciso anterior, se ha establecido que la transición de la categoría “transporte” a “movilidad” en los discursos tanto académicos como políticos ha implicado la ampliación del marco de referencia para incluir la accesibilidad, las prácticas cotidianas en torno a todos los medios de movilización y la disponibilidad y uso de los espacios públicos para la caminabilidad y convivencia, además de los dispositivos para el transporte y la infraestructura vial. El tema de la movilidad también se asocia con la preocupación con los impactos en el medio ambiente, por lo que implica el criterio de sustentabilidad ecológica. Por último, la introducción del concepto del “derecho de la movilidad” por la acción civil y su adopción en el discurso político de los gobiernos locales e, inclusive, su elevación a derecho constitucional como es el caso de México, son indicadores de un consenso creciente en cuanto los deberes de los Estados en esta materia.

En este contexto: ¿Qué significa para el análisis comparativo de la política pública en materia de movilidad la introducción del concepto de la gobernanza? Desde luego, dentro de los alcances de la presente ponencia no se puede explorar a fondo los diferentes significados y controversias relacionados con este tema. Tampoco se abordan las discusiones habidas en torno al concepto de la “gestión”, como paso intermedio entre “políticas públicas” y “gobernanza”.⁴ Más bien, lo que se pretende aquí es rescatar los principales aportes de los estudios de la gobernanza, en especial, la gobernanza de las grandes ciudades.

Tomaré como punto de partida una cita de un texto elaborado para fines de un estudio comparativo de la gobernanza en París y la Ciudad de México (Le Galès y otros 2011).

La gobernanza se define como el proceso de coordinación de actores, grupos sociales e instituciones para lograr metas particulares que se han discutido y definido colectivamente in ambientes fragmentados e indefinidos.” (p. 3)

“Los gobiernos se definen en términos de las reglas del juego, constituciones, organizaciones y actores, procesos de agregación y segregación y resultados.” (p. 3)

“Gobernar es tomar decisiones, recaudar impuestos, resolver conflictos, producir y aprovisionar bienes públicos, coordinar y regular el comportamiento de agentes privados, regular mercados, organizar elecciones, extraer recursos (impuestos) y gastar.” (p. 4)

“Un modo urbano de gobernanza se define como: 1) quién es gobernado (las características de la población, estructuras sociales entre grupos, tipos de élites), 2) las formas de acción colectiva institucionalizadas (instituciones, coalición, mecanismos para resolver conflictos, coordinación, agrupamientos de actores, integración de diferentes grupos, formas de dominación), 3) orientaciones y prioridades políticas, el interés general situada y sus representaciones, 4) los resultados (políticas implementadas, u eficiencia y eficacia, consecuencias para la población), capacidad para innovación).” (p. 4)

Aquí no se entiende por qué esta definición se limita al “modo urbano de gobernanza”, o si exista algún otro tipo de gobernanza, por ejemplo “una gobernanza rural” o una “gobernanza internacional”. De todas formas la última definición abre el tema para incluir lo que podría llamarse todo el ciclo de las políticas públicas, desde sus causas hasta sus impactos a corto y largo plazo.

Estas definiciones evidentemente representan un avance en cuanto al tema que nos ocupa, pero también dejan las siguientes dudas relacionadas con el significado de la “gobernanza”:

- a) La gobernanza es un objeto de estudio definido por una “nueva” metodología o estrategia heurística para analizar y evaluar políticas públicas, de modo que se

⁴ Para una análisis de estas discusiones en torno a la “gestión” de los servicio urbanos, véase Pérez (2013).

dirige la mirada no sólo a los aspectos formales o explicaciones estructuralistas, sino a los actores públicos y privados, los conflictos entre ellos, la toma de decisiones y sus consecuencias.

- b) La "gobernanza" representa un anhelo de "buen gobierno". Ésta es la acepción en las definiciones más comunes del concepto que, por lo general, están cargadas de principios normativos.⁵ En este caso, se puede hablar de gobierno sin "gobernanza", o con diferentes calidades de gobernanza. En tal caso, el concepto "gobernanza" incluye los criterios evaluativos que, a su vez, habrá que definir.
- c) La gobernanza corresponde a toda forma de organización de gobiernos, organismos o empresas grandes, no necesariamente pública. En contraste con el planteamiento anterior, puede haber entonces "gobernanza" sin gobierno, o con la presencia muy reducida (o aparentemente muy reducida) del gobierno. Por ejemplo, hay sistemas de transporte "público" en los cuales el gobierno no tiene mucho que ver: las aplicaciones móviles de "Aventones" o taxis "Uber", por ejemplo.

De lo anterior, concluyo que forman parte del universo de estudio las situaciones en donde la sociedad resuelve un problema que nos acostumbramos a ver resuelto por el Estado, incluyendo las que implica muy poca injerencia de éste. Es decir, debemos contemplar no sólo lo que hace los gobiernos y otras instancias del poder público, sino también lo que no hacen.

Como resultado de todo lo anterior, el estudio de la gobernanza en materia de movilidad debe tomar en cuenta las políticas, programas, acciones de promoción y protesta, legislación, espacios y medios de traslado, incluidos los traslados en automóvil particular y a pie, los impactos ambientales y sociales de los mismos medios de transporte y de su construcción, así como de sus causas y efectos. Pero al mismo tiempo se deben contemplar las acciones, medios y dispositivos de transporte que emergen y operan en las esferas privadas, tanto empresariales como los que surgen de las iniciativas individuales o colectivas de la sociedad civil, con o sin fines de lucro.

No obstante esta ampliación del tema más allá de la acción directa del Estado por la inclusión de la movilidad y gobernanza en el temario académico, en el discurso político y, en menor medida, en la agenda programática, no se puede negar que el aprovisionamiento de infraestructuras para el traslado de personas y de carga ocupa un lugar preeminente en el quehacer gubernamental. Ello no se debe solamente a las nuevas funciones que los acuerdos sobre los derechos humanos atribuyen a los Estados para garantizar el derecho a la movilidad. Las inversiones y el gasto públicos en este rubro siempre han implicado la coordinación de intereses públicos y privados, y no solamente en los años recientes, tal como sostienen las tesis sobre la "remercantilización" o privatización de los servicios públicos (Figueroa 2005; Pérez 2013, 480). Aun en las épocas de mayor intervencionismo estatal, en ningún momento los gobiernos han producido directamente los ferrocarriles, autopistas, autobuses o metros. En ciertos

⁵ Véase, por ejemplo, la lista de definiciones que ofrece la página en inglés de Wikipedia correspondiente a "governance" (<http://en.wikipedia.org/wiki/Governance>).

momentos, se han construido calles y carreteras por administración directa, pero esta práctica siempre ha tenido alcances limitados. Siempre ha habido una combinación de la acción gubernamental con la iniciativa privada en el aprovisionamiento de los medios de transporte. Lo que sí ha cambiado es la forma como se interrelacionan las entidades públicas y privadas, lo que llamaría el “arreglo” para la producción de los bienes y servicios de uso “público” (Connolly 1993). Este concepto de “arreglo” se asemeja mucho a la idea de las “formas de articulación o combinación entre el sector público y el sector privado” aportada por Henri Coing hace ya varias décadas (Coing 1989). En este sentido, estoy totalmente de acuerdo con la problematización que hizo ese autor del uso del término “privatización” –muy en boga en aquel entonces y hasta la fecha- para caracterizar los cambios en las formas de aprovisionamiento de los servicios públicos y su exhorto a considerar la dimensión histórica y comparativa de los procesos.

Aquí cabe abrir un paréntesis para ahondar un poco en nuestra crítica a la oposición “público-privado”, sobre todo en relación con la producción de medios de transporte y otras infraestructuras pesadas. Planteada en términos dicotómicos, esta oposición de alguna manera presupone que el Estado actúe de manera independiente de los intereses económicos, no necesariamente a favor de un supuesto “interés común”, pero por lo menos bajo ciertos determinantes políticos relativamente apartados de las presiones económicas directas. Esta relativa autonomía del Estado ha sido duramente criticada como concepto, sobre todo en relación con América Latina y otros países donde los poderes económicos participan directamente en los aparatos estatales (Cantamutto 2014). La autonomía política de los Estados también está debilitada por la corrupción muy arraigada en esos países, que implica no sólo las prácticas de soborno y clientelismo que hacen favorecer una organización o empresa sobre otra, sino también el peculado o participación directa o disimulada de altos funcionarios, en las empresas beneficiarias de los contratos públicos.⁶

La corrupción aparte, hay tres tipos genéricos de arreglo entre entidades públicas y privadas para la producción de obras y servicios públicos: a) la administración directa, en la que no participa mucho la empresa privada excepto como proveedor de insumos, tales como materiales, maquinaria y equipo; b) la contratación, en donde la empresa privada no participa en la explotación del bien o del servicio contratado, con sus variantes de contratos “llave en mano” y/o a precio alzado (turnkey o administration contracts); y c) la concesión, también con sus variantes, como por ejemplo, “Construir, Operar y Transferir” (BOT por sus siglas en inglés), “Construir, ser Propietario, Operar y Transferir (BOOT), “Construir, Rentar y Operar” (BLT). Éstas y otras variantes de la concesión generalmente son los arreglos subyacentes a las “sociedades público-privadas” o PPP por sus siglas en inglés, muy de moda en la actualidad. Pero no hay que olvidar que la concesión también fue la fórmula asumida en la mayoría de los países latinoamericanos para la construcción de los ferrocarriles en el siglo XIX y principios del XX.

⁶ Para un análisis de las implicaciones de la corrupción en América Latina en la forma de Estado véase Benavente (2003).

El tipo de arreglo adoptado para resolver la producción de tal o cual obra o servicio condicionará no sólo la injerencia o poder relativa de los distintos actores involucrados sino también las características de las propias obras y de los servicios producidos. Por ejemplo, la forma de producción del servicio de los taxis colectivos en la Ciudad de México, que es mediante concesión o permiso individual por vehículo, determina el tipo de servicio que dan; el metro, con las características de servicio y precio del boleto, difícilmente podrá ser concesionado sin subsidios masivos a los concesionarios y/o a los usuarios, por lo que la producción se hace por contrato y el servicio es por administración pública directa.

Así, a diferencia de otros ámbitos de la política, la forma de gestión de los dispositivos para el transporte y movilidad de la ciudadanía tiene todo que ver con las formas de producción de estos artefactos y los servicios que sustentan (calles, vías férreas, metros, autobuses, etc.). La importancia de la manera de producir estos bienes y servicios para la determinación de la gobernanza no puede subestimarse, ya que implican los intereses económicos (o medios de subsistencia) directa o indirectamente involucrados en su producción: la búsqueda de ganancias de las empresas, las luchas por defender el trabajo, las tecnologías, las tradiciones de “cómo se hacen las cosas”, los poderes sindicales, los usos del conocimiento y los marcos institucionales y reglamentarios en que se mueven todos estos procesos. Entran aquí las influencias extranjeras impulsadas por una mezcla de intereses económicos –como por ejemplo el consorcio de empresas francesas que participaron en la construcción del metro de la Ciudad de México- con la ayuda bilateral gubernamental y la filantropía no-gubernamental, las sabidurías globalizadas condensadas en las “mejores prácticas”, alianzas de gobiernos locales y otras influencias.

La gobernanza en materia de transportes también está condicionada por la historia, ya que se trata de elementos físicos, prácticas, usos y costumbres que duran mucho tiempo, a veces siglos después de las decisiones y procesos políticos que dieron lugar a su creación. Esta situación, a su vez, conlleva a una acumulación histórica en el territorio de las posibilidades y limitaciones de una gestión pública racional y, por supuesto, es determinante importante de las desigualdades espaciales.

Además de las consideraciones en torno a la producción y administración de la infraestructura, bienes y servicios para el transporte, merece aparte la gobernanza para el automóvil; casi podemos decir “gobernanza por el automóvil”. No sólo hay que considerar la construcción y operación de las vialidades y otras infraestructuras como los estacionamientos, sino también toda la gama de políticas y prácticas que promueven la adquisición y uso del automóvil, desde los subsidios a la gasolina hasta el reglamento de construcción, pasando por los derechos formales e informales de los conductores de vehículos.

El ejemplo del automóvil demuestra muy bien la separación de los distintos momentos de aprovisionamiento de un medio de transporte, ya que las lógicas subyacentes a cada uno de ellos pueden obedecer arreglos entre intereses públicos y privados totalmente diferentes. De hecho, los gobiernos generalmente se encargan del aprovisionamiento de

infraestructuras viales, no sólo para los automóviles particulares sino también de toda la diversidad de transportes automotrices.

Por esta razón, con el fin de identificar a los actores dominantes, sus intereses económicos y políticos, así como las áreas de conflicto y consenso, conviene distinguir entre:

1. Las infraestructuras para la movilidad, incluyendo los transportes (vialidades, vías férreas, dispositivos tecnológicas, etc.).
2. Los vehículos para el transporte o equipo rodante.
3. El aprovisionamiento del servicio de los traslados, incluyendo el uso de vehículos particulares y la movilidad a pie.

Las consideraciones anteriores llevan a cuestionar la utilidad y relevancia de la distinción acostumbrada entre el transporte “público” y el transporte “privado”. Tampoco la otra diferenciación dicotómica entre el transporte “individual” y el “colectivo” sirve de mucho, ya que el uso individual o colectivo del medio no determina ni es consecuencia de su modo de gestión o propiedad. Llamarle “transporte privado” a un medio de transporte, como el automóvil o bicicleta, oculta el uso francamente colectivo de la vialidad que lo sostiene, ni hablar de la aplicación de recursos públicos en la construcción y mantenimiento de dicha vialidad. Si se reconoce que el traslado de personas y mercancías requiere tanto de la creación y mantenimiento de infraestructuras duraderas como, en algunos casos, del suministro de algún servicio, las dicotomías “público/privado” o “colectivo/individual” se derrumben. Más bien lo que se gobierna en materia de movilidad es un amplio espectro de arreglos entre instancias gubernamentales y agentes privados que dan como resultado el aprovisionamiento de infraestructuras y servicios que posibilitan los traslados.

Las dicotomías falsas de público/privado o individual/colectivo o inclusive la distinción entre “la lógica económica de la ganancia” y la “lógica política del Estado” (Pérez 2013, 461) también esconden la presencia de intereses privados, como empresas, sindicatos, organismos internacionales, organizaciones políticas e individuos que, actuando solos o en concierto, han impulsado la creación y operación de los medios de transporte llamados “públicos”. En otras palabras, los sistemas aparentemente públicos muchas veces son impulsadas por lógicas privadas; esto, sin hablar de la corrupción o favorecimiento de los intereses económicos particulares por parte de los servidores públicos que toman las decisiones.

3. Los criterios de evaluación: Gobernanza y justicia

Una vez identificadas los campos que pueden constituir lo que se gobierna en materia de transporte y movilidad, queda la pregunta de cómo los vamos a evaluar. En la actualidad un marco obligado de referencia para la evaluación de las políticas son los debates en torno al derecho a la movilidad. Al respecto, en México tenemos por lo menos tres documentos que expresan los objetivos que deben perseguir la Ley de Movilidad para garantizar este derecho: primero, la SETRAVI del DF, con base en el estudio encargado

al Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad (PUEC 2011) titulado “Evaluación del Diseño e Instrumentación de la Política de Transporte Público Colectivo de Pasajero en el Distrito Federal”; segundo, en noviembre de 2013, la Presidencia de la Comisión de Movilidad Transporte y Vialidad de la VI Legislatura de la Asamblea Legislativa del DF (ALDF) emitió para su discusión una presentación con los fundamentos y objetivos al respecto; y tercero, está texto, ya citado, de la CDHDF Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012.

Aunque los tres documentos son muy disímiles en cuanto a alcances y extensión, hay bastante consenso de que la movilidad ideal, a la que debería tener derecho los habitantes de la ciudad, tenga por lo menos las siguientes características

- Sistema de transporte integrado, intermodal, asequible, accesible, seguro, cómodo, no contaminante; para conseguirlo, hay que reorganizar los transportes concesionados de baja capacidad o los microbuses.
- Menos movilidad en automóvil particular y más movilidad a pie y en bicicleta; para ello, hay que adecuar las vialidades.

Desde luego es muy relevante el planteamiento de situaciones ideales con fines de movilizar a diversos sectores de la ciudad, promover debates y lograr innovaciones políticas y legislativas, tal como está funcionando el movimiento para los derechos básicos de la ciudadanía. Sin embargo, a veces la discusión sobre el estado ideal de la ciudad, en este caso la movilidad que debe tener la ciudadanía, desvía la atención de las realidades cotidianas, los derechos ya existentes formalmente que no se cumplen ni se respeten, las posibilidades prácticas de mejoría y los obstáculos que se oponen a ella y la percepción de que tienen los diferentes sectores de la sociedad de las injusticias que caracterizan la movilidad cotidiana en la ciudad.

En este sentido, me apoyo en el libro de Amartya Sen (2009), quien plantea que es más fácil llegar a un consenso sobre la necesaria disminución de injusticias susceptibles a aminorarse, que ponerse de acuerdo sobre las características de una sociedad perfectamente justa. Ahora bien, la cuestión de la justicia urbana ha sido abordada por muchos autores, desde el libro seminal de David Harvey (1973) y la geografía francófono de los años setenta y ochenta (Reynaud 1981) hasta los debates más recientes del propio Harvey (1996), Soja (2010) Marcuse (2009a, 1009b), Fanstein (2010), Musset (2009), entre otros: autores que han sido de referencia obligada para los estudiosos latinoamericanos en la materia (Alvarez 2013; Santana 2012). No es el momento de ahondar en estos debates, pero es claro que la justicia no se puede definir con indicadores y criterios inequívocos. A pesar de su gran poder para motivar la movilización social y política, en palabras de Harvey (1996, 342): “no puede existir un concepto universal de la justicia que podemos aplicar como criterio normativo para evaluar algún evento.... Sólo hay concepciones y discursos particulares sobre la justicia, en competencia entre sí, fragmentados y heterogéneos, que surgen de la situación individual de los involucrados”. En cambio, el mismo autor señala que “las injusticias derivadas (en este caso, del poder dialéctico del dinero) son claras” (p. 362). De modo similar, Fanstein

(2010, 55-6), después de una larga e inconclusa discusión del significado práctico del concepto de la “justicia”, adopta como criterio de evaluación de las políticas públicas él que favorezca los más desaventajados en términos de poder financiero y político.

Así, para simplificar las cosas, una evaluación de la gobernanza de la movilidad buscará determinar si el arreglo o forma de gestión de la infraestructura y servicios de transporte reduce, o no, las situaciones de injusticia que prevalezcan en nuestras ciudades. Tales situaciones de injusticia, relativamente fáciles de identificar de manera consensuada, conciernen por lo menos los siguientes aspectos.

Primero, y en consonancia con la agenda internacional de la movilidad, hay que medir las injusticias generadas por el impacto de la movilidad de algunos sobre la calidad del medio ambiente de todos. Desde luego los impactos ambientales son diversos y se miden a diferentes escalas, pero una aproximación preliminar debería tomar en cuenta los impactos ambientales localizados de las obras y servicios de transporte en sus distintas fases de construcción, así como el consumo de energía por pasajero-kilómetro, o alguna aproximación a este dato.

Segundo, la injusticia se relaciona con la democracia (Fanstein 2010, 63-7) y la necesidad de debates razonados para determinar la justicia o injusticia de las cosas (Sen 2009). Un conjunto de indicadores de las injusticias concierne, entonces, la disponibilidad *ex ante* y *ex post* de información adecuada y la existencia de espacios de deliberación pública sobre la política y formas de gestión de los medios de movilidad. Es relativamente fácil saber si existe tal información, si hubo debates y, en el caso de que los hubiere, identificar las instancias y participación de los actores y sectores sociales involucrados en ellos. También es posible evaluar el relativo empeoramiento o mejoría de estos indicadores para sacar comparaciones en el espacio y en el tiempo.

Tercero, la injusticia se relaciona con la inequidad o la distribución de los recursos. De ahí, se debe preguntar si la gobernanza de la movilidad permite redistribuir recursos hacia los más desfavorecidos o bien, si contribuye a una mayor concentración del poder y de la riqueza. Identificar los flujos financieros, sobre todo el origen y destino de los subsidios, es una manera de contestar la pregunta: ¿quién gana y quién pierde? Otro criterio es identificar a los beneficiarios individuales o sectoriales de las acciones públicas en la materia, sobre todo de las inversiones en obras.

Cuarto, mención aparte merece la injusticia espacial y el papel que en ella juega el transporte y el acceso a la movilidad. Como bien dicen Leibler y Musset (2010, 3) en su indagación sobre el Metrocable de Medellín, el transporte es un elemento estructurante del espacio urbano y, como tal, forja desigualdades entre los lugares ocupados por los diferentes grupos o sectores sociales. En este sentido, se puede medir el impacto en la desigualdad espacial generado por un sistema de transporte determinado mediante indicadores de accesibilidad por localidad, así como por la identificación de los usuarios o beneficiarios reales del mismo. El estudio de Leibler y Brand (2013) sobre el mismo caso de Medellín es un ejemplo de este tipo de evaluación. Un impacto negativo de la introducción o mejoramiento de un sistema de transporte que puede aumentar la injusticia

espacial es el aumento de las renta del suelo en áreas afectadas, lo que puede contribuir a una mayor exclusión social a mediano plazo.

Quinto, hay muchas injusticias espaciales que no son percibidas como tal por los actores involucrados, aun cuando exista una reglamentación al respecto. Tal es el caso de los automovilistas que se estacionan en las aceras y otros usos –cafés, vendedores- que se apropian de los (pocos) espacios reservados legalmente para los peatones (Connolly 2015).

Existen otras injusticias espaciales, tales como los aspectos menos tangibles de la integración social, la exclusión y la representación, auto-representación, respeto y dignidad de los habitantes urbanos, que es fuertemente reflejado por los medios de movilidad a los que tienen acceso.

Estas últimas dos categorías de injusticias espaciales son más difíciles de abordar en estudios comparativos, ya que tienen que ver con percepciones y representaciones localizadas. Por lo tanto, en el esquema que se presenta a título de resumen de todo lo anterior, no se contempla, por lo pronto, estos aspectos que más tienen que ver con representaciones sociales abordadas desde una perspectiva metodológica relacional.

4. Propuesta de indicadores para evaluar la gobernanza de la movilidad en un marco comparativo

Cuadro 2.

MATRIZ DE INDICADORES PARA COMPARAR LA GOBERNANZA DE LA MOVILIDAD, POR SISTEMA, POR CIUDAD Y EN EL TIEMPO

	PRODUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA	PRODUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE VEHÍCULOS/MATERIAL RODANTE	APROVISIONAMIENTO DEL SERVICIO
<p>1. “ARREGLO” DE GOBERNANZA ENTRE ENTIDADES PÚBLICAS Y PARTICULARES: ¿Papel del gobierno? ¿Papel de intereses particulares? ¿Arreglo funcional?</p>	<p>Agentes particulares (empresas e individuos de toda clase) de producción y mantenimiento y modelo de operación (<i>business model</i>).</p> <p>Entidades gubernamentales involucradas en la producción y mantenimiento de infraestructura Nivel de gobierno, agencias, individuos, etc.</p> <p>Arreglo entre los agentes y bases legales (contratos y legislación en la materia).</p> <p>Intereses privados de los agentes públicos (corrupción)</p> <p>Intereses políticos de los agentes públicos (legado de megaproyectos, etc.)</p>	<p>Empresas particulares de producción y mantenimiento de vehículos y equipo rodante; modelo de operación (<i>business model</i>).</p> <p>Entidades gubernamentales involucradas en la producción y mantenimiento de vehículos y equipo; nivel de gobierno, agencias, individuos, etc.</p> <p>-rreglo entre los agentes.</p> <p>Intereses privados de los agentes públicos (corrupción).</p> <p>Intereses políticos de los agentes público (clientelismo, etc.)</p>	<p>Agentes responsables de la producción del servicio:</p> <p>Agencias públicas.</p> <p>Concesionarios empresas:</p> <p>Concesionarios individuales.</p> <p>Otros prestadores:</p> <p>Soluciones emergentes, etc.</p> <p>Trabajadores, condiciones laborales.</p> <p>Legislación, contratos.</p>
<p>2. INJUSTICIA</p>	<p>Impacto ambiental de las obras</p>	<p>Impacto ambiental de la</p>	<p>Consumo de energía y emisiones</p>

AMBIENTAL	de infraestructura en la etapa constructiva. Impactos ambientales a largo plazo.	producción industrial de vehículos; Impactos ambientales a mediano y largo plazo relacionados con el mantenimiento.	por pasajero/km. Otros impactos (ruido, vulnerabilidad ambiental, etc.)
3. INJUSTICIA DEMOCRÁTICA	Disponibilidad de información antes de la construcción de infraestructura: Disponibilidad de información después de la construcción de la infraestructura. ¿Quién participó en la toma de decisiones? ¿Participación o consulta de los directamente afectados por la obra durante etapa de construcción y posteriormente?	Disponibilidad de información antes de la adquisición de vehículos : Disponibilidad de información después de la adquisición de vehículos. ¿Quién participó en la toma de decisiones?	Disponibilidad de información antes de la puesta en marcha del sistema. Disponibilidad de información sobre la operación del sistema. Existencia de foros de consulta con usuarios y no usuarios, etc.
4. INJUSTICIA DISTRIBUTIVA	Ganancias monetarias de las empresas. Otro tipo de ganancias: tierras, poder político, etc. Inversión pública y fuentes de financiamiento. Subsidios directos e indirectos.	Ganancias. Fuentes de financiamiento. Subsidios directos e indirectos.	Subsidios de operación. Identificación de usuarios por clase social, género, etc. Costo al usuario y porcentaje de ingreso (exclusión e inclusión por costo de transporte)
5. INJUSTICIA ESPACIAL	Impactos ambientales positivos	Implicaciones espaciales y	Impactos locales en la accesibilidad,

	<p>o negativos localizados.</p> <p>Impacto de la infraestructura sobre índice de accesibilidad local.</p> <p>Impacto en renta del suelo de la obra.</p>	<p>ambientales del vehículo o medio de transporte (ej. Ocupación del espacio, emisiones, accidentes, etc.)</p>	<p>tomando en cuenta costo, calidad, frecuencia, seguridad y duración del servicio.</p> <p>Usuarios por lugar de origen y destino.</p> <p>Impacto en renta del suelo del servicio y efectos sobre mercado habitacional.</p>
--	---	--	---

La aplicación de este tipo de esquema trae sorpresas. Cuando se identifican los arreglos entre los poderes públicos y particulares que caracterizan la producción de los medios de movilidad en sus distintas fases constitutivas, es decir, la infraestructura, los vehículos y los servicios de transporte, resultan de poca utilidad las distinciones tradicionales entre “público” y “privado” o entre “individual” y “colectivo”. Mucho menos útiles son las valorizaciones asociadas con tales distinciones: “público/colectivo”: “bueno”; “privado/particular”: “malo”. Por ejemplo, un proyecto de transporte “público” de gran envergadura, como es el caso de un metro de la Ciudad de México, impulsado por poderosos intereses económicos corporativos nacionales y extranjeros, altamente subsidiado por el erario público, sobre el cual se cuenta con muy escasa información de sus costos y beneficios, con nula participación ciudadana en la toma de decisiones, puede surtir efectos mixtos y complejas sobre la calidad de la movilidad para la mayoría de los ciudadanos, a la vez que implica impactos ambientales desastrosos, sobre todo para la población más vulnerable. En cambio, otro proyecto de transporte concesionado a particulares, como es el BRT Metrobús, puede surtir mejores efectos en términos de precio-calidad del servicio y genera fuentes de empleo para el concesionario y sus empleados, a la vez que su diseño programático se define en debates públicos razonados y su operación se sujeta a controles estrictos de transparencia. Sin embargo, el impacto de los BRT en la movilidad de la población más desfavorecida es bastante limitado. El otro gran sistema de transporte en la Ciudad de México correspondiente al microbús concesionado, que generalmente es considerado como transporte privado, ha sido producto de sucesivas políticas públicas, no sólo en el otorgamiento de las concesiones, sino también en la construcción de infraestructura, subsidios públicos para la adquisición de vehículos, entre otros apoyos gubernamentales. Este sistema de transporte, que mueve a más de la mitad de la población capitalina de México y prácticamente a la totalidad de la población en las otras ciudades del país, también da servicio a las periferias más remotas donde habita la población más rezagada y excluida en términos de ingresos y servicios urbanos.

REFERENCIAS

- Álvarez, Ana María (2013) “(Des) Igualdad socio espacial y justicia espacial: nociones clave para una lectura crítica de la ciudad”, *Polis*, 36. <http://polis.revues.org/9514>
- Ballén, Fridole (2007) “Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá D.C.”, *Prolegómenos. Derechos y Valores*, vol. X, núm. 20, julio-diciembre, pp. 169-181.
- Benavente, Andrés (2003) “Corrupción y estatismo: el caso de América Latina”, *Revista Enfoques: Ciencia Política y Administración Pública*, núm. 1, pp. 155-167. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=96015054009>

- CAF (2011) *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina*, Caracas: Corporación Andina de Fomento/Banco de Desarrollo de América Latina.
http://omu.caf.com/media/30839/desarrollourbano_y_movilidad_americalatina.pdf
- Cantamutto, Francisco José (2014) “Patrón de reproducción de capital y clases sociales en la Argentina contemporánea”, *Sociológica*, 29-81, pp.39-86.
- CDHDF (2013) *Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal 2011-2012*, México DF: Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal.
<http://mexico.itdp.org/documentos/informe-especial-sobre-el-derecho-a-la-movilidad-en-el-df/>
- CGLU (2010) *La Ciudad de 2030 - Nuestro Manifiesto*, Cumbre Mundial de Líderes Locales y Regionales, 16-20 noviembre 2010.
http://www.uclg.org/sites/default/files/manifestorecommendations_sp.pdf
- Coing, Henri (1989) “‘Privatización’ de los servicios públicos: un debate ambiguo”, en Martha Scheingart (coord.) *Las Ciudades Latinoamericanas en la Crisis. Problemas y Desafíos*, México DF: Editorial Trillas, pp.49-56
- Connolly, Priscilla (1993) “Lo público y lo privado de las obras públicas en México: los primeros cien años”, *Sociológica*, 8-22, pp.103-24.
- Connolly, Priscilla (2015) “¿Derechos formales o los derechos de facto? Hacia la construcción de espacios urbanos menos injustos”, en Carmen Icazuriaga, Margarita Pérez Negrete, Claudia Zamorano (eds.) *El Derecho a la Ciudad: diálogo entre organizaciones sociales, instituciones públicas y academia*, (en proceso de edición)
- Figueroa, Oscar (2005) “Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina” *EURE*, XXXI-94), pp. 41-53.
- Flyvbjerg, Bent (2012) “Why Mass Media Matter and How to Work With Them: Phronesis and Megaprojects” in Bent Flyvbjerg, Todd Landman Y Sanford Schram (Eds.) *Real Social Science*, Cambridge: Cambridge University Press, pp.95-121.
- Gakenheimer, Ralph, (1998) “Los problemas de la movilidad en el mundo en desarrollo”,
- Harvey, David (1973) *Social Justice and the City*, Londres: Edward Arnold.
- Harvey, David (1996) *Justice, Nature and the Geography of Difference*; Oxford: Blackwell.
- Kaufmann, Vicent (2000) “Modal Practices: From the rationales behind car & public transport use to coherent transport policies. Case studies in France & Switzerland”, *World Transport Policy & Practice*, Volume 6, Number 3, 8–17.
- Kaufmann, Vincent, Manfred Max Bergman y Dominique Joye (2004) “Motility: Mobility as Capital”, *International Journal of Urban and Regional Research*, 28-4, pp. 745-56.

- Le Galès, Patrick, Vicente Ugalde y Tomasso Vitales (2011) "What is governed. Comparing Paris and Mexico governance. Conflict solving, governance failures, and public policies", Project for the COLMEX-Sciences Po funding.
- Leibler, Laure y Alain Musset (2010) "¿Un transporte hacia la justicia especial? El caso del Metrocable de la Comuna nororiental de Medellín, Colombia", *Scripta Nova*, XIV-331, 16 pp.
- Leibler, Laure y Peter Brand (2013) "Movilidad e inclusión social : la experiencia desde la periferia de Medellín y el primer Metrocable", *Bulletin de l'Institut français d'études andines* [En línea], 41 (3) URL: <http://bifea.revues.org/147> .
- Marcuse, Peter (Coord) (2009b) *Searching for the Just City: Debates in Urban Theory and Practice*. Oxford: Taylor and Francis
- Marcuse; Peter (2009a) "Spatial justice: derivative but causal of social injustice" ["La justice spatiale : à la fois résultante et cause de l'injustice sociale"], *Justice Spatiale/Spatial Justice*, 1, septiembre. <http://www.jssj.org>
- Musset, Alain (2009) *¿Geohistoria o geoficción? Ciudades vulnerables y justicia espacial*, Medellín: Editorial Universidad de Antioquia.
- PCCEMR (2007) Declaration of Stuttgart on the role of European local and regional governments regarding sustainable mobility, Policy Committee of the Council of European Municipalities and Regions, Stuttgart, December.
- Pírez, Pedro (2013) "Los servicios urbanos en América Latina" en Blanca Rebéca Ramírez y Emilio Pradilla (coords.) *Teorías sobre la Ciudad en América Latina*, México: Universidad Autónoma Metropolitana.Xochimilco, pp. 455-504.
- PUEC (2011) *Evaluación del Diseño e Instrumentación de la Política de Transporte Público Colectivo de Pasajero en el Distrito Federal*, México DF: Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, http://www.evalua.df.gob.mx/files/recomendaciones/evaluaciones_finales/ev_transp.pdf
- Reynaud, Alain (1981) . *Société, espace et justice inégalités régionales et justice socio-spatiale*. Paris: PUF
- Santana, Daniel (2012) "Explorando algunas trayectorias recientes de la justicia en la geografía humana contemporánea: de la justicia territorial a las justicias espaciales", *Cuadernos de Geografía*,
- Sen, Amartya (2009) *The Idea of Justice*, Cambridge mass.: Harvard University Press.
- Sheller, Mimi y John Urry (2006), "The new mobilities paradigm", *Environment and Planning A*, 38(2) 207 – 226

Soja, Edward W. (2019) *Seeking Spatial Justice*, Minneapolis: University of Minnesota Press.

Urry, John (2000). *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century*. London: Routledge.