

OPORTUNIDADES Y CONTRADICCIONES DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Pablo Vega Centeno
Jérémy Robert
Vincent Gouëset

PABLO VEGA CENTENO es sociólogo urbano. Doctor en Arquitectura por la Universidad Católica de Lovaina. Profesor del Departamento de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP).

JÉRÉMY ROBERT es doctor en Geografía por la Universidad de Grenoble. Investigador de la Universidad Rennes 2 (UMR ESO 6590 CNRS), Francia; asociado al Instituto Francés de Estudios Andinos (IFEA), en el marco del proyecto Modural sobre las prácticas de movilidad sostenible en Bogotá y Lima (2020-2023).

VINCENT GOUËSET es doctor en Geografía por la Universidad de Burdeos. Presidente de la Universidad de Rennes 2 (UMR ESO 6590 CNRS), Francia. Coordinador del proyecto Modural sobre las prácticas de movilidad sostenible en Bogotá y Lima (2020-2023).

El artículo presenta el número especial de la revista *Ensayo* dedicado a debatir el concepto de movilidad sostenible a la luz de la realidad de los barrios periféricos populares de las ciudades latinoamericanas. El objetivo es observar las dificultades de los viajes y las desigualdades en la movilidad, así como las estrategias desarrolladas para enfrentarlas. Se propone un doble aporte. En primer lugar, insertar el concepto de *movilidad sostenible* en las reflexiones generadas desde el giro de la movilidad, de las cuales estaba relativamente ausente; y en segundo lugar, confrontar las realidades de varias metrópolis de la región: Santiago de Chile, Bogotá, Lima, Quito y Cochabamba. Los textos reunidos proponen reflexiones conceptuales, análisis del contraste entre agendas internacionales y prácticas de movilidad en las periferias, análisis de modos de transporte Específicos y, finalmente, un acercamiento a la relación entre prácticas e impacto ambiental de la movilidad.

① INTRODUCCIÓN

Una de las grandes preocupaciones mundiales en la actualidad es el cambio climático global, que puede comprometer la propia existencia humana en el próximo siglo. Las últimas décadas se han venido alzando voces que reclaman nuevos paradigmas para la vida humana, que guarden un mayor respeto por el medioambiente y eviten su depredación y/o contaminación. Desde el informe Bruntland en 1987 y las grandes cumbres internacionales sobre el tema (Río 1992, Kioto 1997, París 2015), vemos cómo los organismos multilaterales vienen implementando acuerdos que buscan cambios reales en las políticas públicas. Así surgió el concepto de desarrollo sostenible, que quedó plasmado en los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) establecidos en 2015 por la ONU, y en la Nueva Agenda Urbana (NAU), definida en el marco de la Conferencia Mundial Hábitat III de Quito (2016). En esa perspectiva, los acuerdos de la COP21 de París (2015) se enfocaron más específicamente en cómo combatir el cambio climático, buscando mitigar las emisiones de carbono y promover la adaptación frente a sus impactos.

Una de las dimensiones del problema se expresa en cuán contaminante puede ser el transporte, responsable del 15% de las emisiones de gases con efecto de invernadero (GEI) a nivel mundial, con un alto impacto sobre el cambio climático (IPCC, 2022). El transporte también produce una alta contaminación atmosférica, que desmejora la calidad de vida y la salud pública en las ciudades. En este contexto surge el paradigma de la «movilidad sostenible», a partir de la década de 1990, con el afán de mitigar las externalidades del sector transporte (Banister, 2008; Bourdages & Champagne, 2012).

Las metrópolis de América Latina son especialmente vulnerables a este problema. A título de ejemplo, el transporte genera más de la tercera parte de los GEI en Colombia y la mitad en el Perú, principalmente en las ciudades. En Lima y en Bogotá es el sector que más emite GEI: alcanza, respectivamente, 40% y 48% de las emisiones. En estas mismas ciudades, la contaminación atmosférica es responsable de una pérdida promedio de esperanza de vida de 2 años en Bogotá y 4,5 años en Lima (Thomas, 2022). Las peculiaridades del proceso de metropolización de la región empeoran el problema: una expansión urbana descontrolada, que aumenta la necesidad de moverse sobre largas distancias; una alta fragmentación social, que expulsa a los sectores pobres

OPORTUNIDADES Y CONTRADICCIONES DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

hacia la periferia; y una oferta deficiente de transportes masivos, que favorece el transporte informal entre los estratos socioeconómicos bajos y el uso del transporte individual motorizado (automóvil o taxi convencional o de aplicativo) entre los estratos medios y altos.

Este escenario se agravó con la pandemia originada por el covid-19. Las medidas de confinamiento aplicadas por los gobiernos en 2020 demostraron que la inmovilidad resultó siendo un privilegio de pocos, mientras que los sectores populares urbanos experimentaron duros desafíos para acceder a oportunidades de ingreso, dado que estas se hallaban muy distantes de sus espacios de residencia. Sin embargo, la mayor atención se ha puesto en la necesidad del cambio de modelo de movilidad hacia uno más sostenible, promoviendo en particular los modos activos, con la bicicleta y las ciclovías temporales en primer plano, pero prestándoles poca atención a las necesidades de los sectores populares.

De forma general, tanto las normas internacionales como las políticas públicas apuntan, además de a los modos activos, a la necesidad de cambios tecnológicos y a una modernización de la oferta de transporte público como soluciones para limitar la explosión del parque automotor privado y del transporte informal, consecuencia del giro neoliberal de la década de 1990 en América Latina (Figueroa, 2005). También se promueven mejoras tecnológicas de los vehículos motorizados (Dalkmann & Brannigan, 2014). Siendo una preocupación universal legítima, la movilidad sostenible, como varios investigadores ya lo han señalado, necesita un cambio de paradigma que debe pasar del «transporte» a la «movilidad»; es decir, dejar de centrarse en las políticas enfocadas en la oferta de transporte, para priorizar la demanda, las prácticas y necesidades de los ciudadanos, especialmente entre los grupos vulnerables. Es el llamado *giro de la movilidad*, que orienta numerosos trabajos recientes (Sheller & Urry, 2006; Jirón & Imilan, 2018).

② PRÁCTICAS SOCIALES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Prestar atención a las prácticas sociales arroja nuevas preocupaciones: por una parte, la forma en que se organiza la ciudad y cómo se considera el acceso a las necesidades de los ciudadanos; por otra parte, cada viaje urbano supone una experiencia vivida que vale la pena comprender, pues construye una relación con el territorio. La aproximación a la movilidad sostenible resulta incluso más compleja —y hasta puede resultar contradictoria— cuando consideramos el caso de las periferias populares. En efecto, los estudios sobre la movilidad urbana en América Latina suelen estar enfocados en la modernización de la oferta de transporte y la reducción de su huella carbono, sin mayor consideración de las prácticas y condiciones de movilidad en los sectores y barrios marginados, pese a que sus habitantes representan una alta participación de la población urbana, que a su vez es responsable del mayor número de kilómetros viajados, aunque sufre una alta vulnerabilidad social y un acceso degradado a la oferta de transporte (Robert y otros, 2022).

Los barrios marginados fueron ocupando terrenos no solo muy alejados del área central —que concentra oportunidades laborales, educativas,

de salud u otros servicios—, sino también considerados de valor residual, tanto por su ubicación en cerros de relieve pronunciado como por ser suelos deleznable, zonas inundables, etcétera. Por otro lado, al ser barrios no planificados, la ocupación de lotes para vivienda prevaleció sobre los espacios públicos, dando como resultado numerosas calles estrechas y condiciones de acceso muy degradadas.

Para muchos habitantes de las periferias populares en América Latina, ir al área central de la metrópoli es una necesidad constante. Implica caminatas extensas por terrenos accidentados, sobre aceras o andenes inadecuados o inexistentes, en condiciones de fuerte inseguridad (Capron, Monnet & Pérez López, 2022; Ducasse & Goueset, 2023), hasta acceder a un medio de transporte de servicio público formal o informal, en cuyo interior pasarán mucho tiempo antes de arribar a los empleos u oportunidades que ofrece el centro. Esto constituye una buena ilustración de las contradicciones de la movilidad sostenible entre función ambiental y función social. Los mismos ODS estipulan que no hay sostenibilidad sin inclusión social y mejora en las condiciones de movilidad y de vida de los grupos marginados. No obstante, los habitantes de las periferias populares muy escasamente tienen un automóvil o una moto particular y más bien suelen usar modos reputados como «sostenibles» (transporte colectivo, caminata o bicicleta), pero a costa de muy malas condiciones en cuanto a tiempo, seguridad o confort, e incluso en términos de precio, cuyo peso en la canasta familiar puede ser muy alto para sectores de bajos ingresos. En este caso, ¿cuál sería la prioridad para la sustentabilidad del transporte de los pobres? ¿Que contaminen menos o que mejoren sus condiciones de vida? Según los ODS (meta 11.2), ambos objetivos son de igual importancia. En la realidad, resulta muy difícil lidiar con esta contradicción; y frente a una oferta de transportes públicos de baja calidad, la aspiración a usar un auto, un mototaxi, una moto lineal o un taxi de aplicativo para trasladarse y así ganar tiempo, seguridad y comodidad parece ser inevitable.

El dilema es mayor aún para los grupos más vulnerables, como son los adultos mayores, las personas con movilidad reducida o los niños. Frente a estos casos, una mirada *top down* de la sustentabilidad, promovida por normas internacionales planteadas de forma muy general, no solo invisibilizaría las graves condiciones de desigualdad social que operan en la movilidad urbana, sino que, en aras de una sostenibilidad considerada únicamente en su componente ambiental, incluso podría empeorar las condiciones de vulnerabilidad de muchos ciudadanos (Vega Centeno, Robert & Román, 2023). Es el caso, por ejemplo, de políticas que combaten el transporte informal sin considerar su función social y su impacto real en la contaminación ambiental (Lesteven & Boutueil, 2018).

Es importante, por ello, que un enfoque de movilidad sostenible tenga una orientación *bottom up*; es decir, que sus preocupaciones partan de comprender las formas de habitar de las poblaciones que residen en barrios populares periféricos (Giglia, 2012; Lindón, 2014). Es bajo esta mirada que la movilidad ya no resulta tan «sostenible», cuando usar «modos activos» va a la par de condiciones de vulnerabilidad económica, de segregación social, de desigual-

OPORTUNIDADES Y CONTRADICCIONES DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

dades acumulativas —por ingresos, por género, por edad o por condiciones físicas— o de mayor exposición a la inseguridad. Por otra parte, el modelo de transporte público masivo promovido por los organismos internacionales (bus de tránsito rápido, conocido como BRT, o metro) tiene cobertura mínima en las periferias de ciudades como Lima o Bogotá, Quito o México. En este caso, nos encontramos ante otra dimensión de la paradoja de las políticas de movilidad sostenible. Como los mencionamos anteriormente, la lucha contra el transporte informal o *paratransit*, con el pretexto de racionalizar la oferta global y sacar del tránsito los vehículos más contaminantes, puede terminar agravando la brecha social en las condiciones de acceso a los recursos de la ciudad, que siempre están en desfavor de los sectores populares que viven a la periferia (Blanco y otros, 2021).

Por ende, es importante abordar la movilidad sostenible con un enfoque relacional, que no establezca jerarquías entre medioambiente y justicia social, sino que las entienda como parte integral de un mismo desafío. Estas preguntas están al centro del programa de investigación Modural, enfocado en el tema de la movilidad sostenible en las periferias populares de Bogotá y Lima, y que involucra a varios de los autores de este número especial.¹ En el marco de este programa se organizó una mesa en el Congreso de la Asociación de Estudios Latinoamericanos (LASA) de 2022, que dio lugar a un primer cruce de experiencias de investigación sobre la movilidad en barrios populares de América Latina (Vega Centeno & Robert, 2022). Ese encuentro fue el germen que maduró en los trabajos que el presente número de esta revista ha logrado reunir, los cuales nos permiten una mejor comprensión y adaptación del enfoque de movilidad sostenible a las demandas que plantea la movilidad en las metrópolis latinoamericanas para los sectores urbanos que habitan sus extensas periferias. El presente *dossier* recopila ocho textos, que se nutren de estudios realizados en cinco áreas metropolitanas: Santiago de Chile, Bogotá, Lima, Quito y Cochabamba, los que reseñamos a continuación.

③ MOVILIDAD EN PERIFERIAS POPULARES DE ÁREAS METROPOLITANAS EN LA REGIÓN ANDINA

Jirón, Imilan y De la Barra nos proponen una sugerente discusión conceptual en torno a la movilidad sostenible, interés que también encontramos en el artículo de Prada, Sáenz y Demoraes, al igual que en el de Robert y Pereyra. En estos tres casos, se busca orientar el enfoque de movilidad hacia las prácticas de movilidad de las personas. El texto de Jirón, Imilan y De la Barra profundiza en el examen de la movilidad como enfoque relacional. Partiendo de investigaciones realizadas en Santiago de Chile, evidencia los límites de la gran mayoría de los análisis que se enfocan en los modos de transporte, para visibilizar la necesidad de entender «las complejidades que experimentan las personas al

1 El programa Modural, financiado por la Agencia Nacional de la Investigación Francesa, tiene como objetivo el estudio de «Las prácticas de la movilidad sostenible en las metrópolis de América Latina», partiendo de un estudio comparativo de Bogotá (Colombia) y Lima (Perú).

moverse por la ciudad». En este sentido, distanciándose de los referentes del norte global (Zunino Zingh, Giucci y Jirón, 2018), se plantea una reflexión situada que parte de la experiencia y la especificidad de las movi­lidades en América Latina, y propone un conjunto de conceptos su­gerentes a considerar en el análisis: los trayectos, la lugarización móvil, las barreras y la interdependencia.

El trabajo de Prada, Sáenz y Demoraes, por su parte, confronta el enfoque de movilidad sostenible —que suelen adoptar como valor algunos organismos internacionales— con las prácticas de movilidad que, en un sector periférico del área metropolitana de Bogotá, evidencian serios problemas de accesibilidad. Antes que la conciencia ambiental, plantean que la falta de alternativas de oferta se explica por la precariedad económica de la población o la baja posesión de vehículos particulares, factores centrales para entender las prácticas de los moradores, e invitan a explorar las decisiones desde un enfoque comportamental. El texto de Robert y Pereyra se orienta en la misma perspectiva, partiendo de la experiencia de periferias populares del área metropolitana de Lima. En diálogo con la crítica de Jirón, Imilan y De la Barra sobre el límite de los estudios por modos de transporte, exploran cómo los residentes experimentan y perciben distintos modos de transporte categorizados en las agendas internacionales como «sostenibles» (modos activos y el transporte público) o «no sostenibles» (transporte motorizado individual). Sostienen que la definición de sostenibilidad de estos modos puede variar según los puntos de vista, así como las contradicciones entre objetivos ambientales y necesidades sociales. Los autores muestran, por ejemplo, las debilidades de la caminata como «modo sostenible» si se parte de la experiencia del viajero; observan que en estos barrios el caminar confronta a situaciones de inseguridad; y exponen las dificultades que plantea una topografía marcada por pendientes pronunciadas. No se trata, pues, de una opción, sino de una necesidad ineludible. En suma, partiendo de investigaciones en tres metrópolis —Santiago, Bogotá y Lima—, encontramos argumentos que invitan a revisar cómo venimos entendiendo la movilidad sostenible, así como los enfoques analíticos que empleamos.

Los cuatro trabajos siguientes se desplazan en el análisis de distintos modos de transporte en los barrios periféricos. En primer lugar, el texto de Ducasse y Lucas analiza la función de los modos activos en la periferia de Bogotá. Demuestran que la bicicleta adquirió un papel importante durante la pandemia, por la falta de transporte público accesible en los barrios periféricos. Del mismo modo, observan que la caminata es una práctica común en un tejido urbano estrecho, sobre topografía accidentada, impracticable para vehículos motorizados, coincidiendo con el trabajo de Robert y Pereyra. No obstante, mencionan también situaciones de conflicto social, como la invasión de andenes (veredas) y ciclorrutas por el comercio de calle, así como situaciones de inseguridad que llevan a los habitantes a entretejer un conjunto

OPORTUNIDADES Y CONTRADICCIONES DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

de tácticas para evitar la congestión y mitigar el riesgo. Más allá de las prescripciones internacionales sobre el beneficio de los modos activos, los autores destacan cómo los elementos de contexto influyen en las prácticas de movilidad cuando se trata de hacer frente a una serie de dificultades de diversa naturaleza —buscando autonomía y eficiencia— y cuando toca convivir con otros en el espacio público.

El artículo de Gamble, el de Boose, y el de Méndez, Cabrera, Gantier y Gamarra tienen en común su interés por analizar modos de transporte «artesanales» o «informales», característicos de las periferias urbanas, que mitigan los problemas de accesibilidad propios de estos barrios. Al igual que en el texto de Robert y Pereyra, se interpela con pertinencia el uso de la noción de «informalidad» para etiquetar estos modos de transporte.

Dos textos desarrollan su análisis de un modo particular. Gamble destaca la adaptabilidad de las compañías de taxirrutas en Quito, fundamentales en el contexto de la pandemia. Los taxirrutas ofrecen un servicio de las periferias al hipercentro, que responde, como en otras metrópolis de América Latina, a las deficiencias del transporte público. La autora demuestra que se trata de servicios que están a cargo de actores que comparten los desafíos de la supervivencia de los habitantes de barrios populares. Tal oferta «alternativa» se inscribe en espacios particulares, que se defienden y mantienen gracias a notables esfuerzos de los mismos operadores. Boose, por su parte, encuentra una situación similar en el caso de los mototaxis en Lima, pues destaca que son formas de autoempleo de habitantes de las propias periferias urbanas, que tienen a cargo estos servicios. A diferencia los taxirrutas, los mototaxis se caracterizan por brindar un servicio de proximidad, a menudo para la última milla, donde no llega el transporte público, y para desplazamientos cortos, por ejemplo, con motivo de compras. El texto articula una reflexión sobre cómo los mototaxistas conectan y crean espacios urbanos, y sobre la «guerra contra la informalidad» de la cual son objeto, sostenida por las autoridades públicas. El argumento es que la definición de «informalidad» esgrimida por esas autoridades se enmarca en un discurso estigmatizante que recae sobre el operador de mototaxi, y que soslaya la importancia de este modo de transporte para conectar el tejido urbano de los espacios populares con la ciudad en su conjunto. Boose propone, finalmente, hablar de *transporte popular* (De la Peña, 2020) para ir más allá de este impase y estudiar con mayor rigurosidad este sector.

La problemática del transporte «informal» es también el centro del texto de Méndez, Cabrera, Gantier y Gamarra, con énfasis en la accesibilidad desde una perspectiva más cuantitativa. Para ello, observan el papel del sistema de paratransito en el área metropolitana de Cochabamba, que cubre al menos el 75% del transporte colectivo, en una ciudad donde el servicio estatal dejó de funcionar en la década de 1990. En este estudio se considera el paratransito como un servicio compuesto por decenas de pequeñas organizaciones —cuyo número de líneas y rutas se desconoce—, que opera en el conjunto del área metropolitana con poca o nula regulación y control del Estado. El análisis demuestra que este sistema de oferta se

caracteriza por una muy buena cobertura territorial, y que permite cierta eficiencia para conectar la ciudad, en términos de costo y tiempo, aunque no carente de externalidades negativas. El caso de Cochabamba contrasta de manera muy sugerente con los estudios de Lima, Quito y Bogotá, que presentan relaciones distintas con el transporte «informal», en particular según los avances en las reformas de los sistemas de transporte. Se evidencia también claramente la imprecisión de la categoría *informal* para caracterizar distintos tipos de ofertas alternativas a distintas escalas, desde las más locales hasta metropolitanas, puntuales o generalizadas.

Los análisis sobre los modos activos y el transporte «informal» aquí planteados demuestran que el criterio de la eficiencia ambiental es claramente insuficiente para entender los desafíos de la movilidad sostenible en las periferias populares. Sin embargo, no deja de ser un elemento clave que merece también una exploración mayor. Es el propósito del texto de Hugo Thomas, que cierra este *dossier* con una propuesta metodológica de modelización de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte urbano a partir de los casos de Lima y de Bogotá. A diferencia de la mayor parte de los estudios de este tipo, que suelen producir indicadores globales a escala de toda la ciudad, la propuesta se basa en una exploración de las encuestas de movilidad cruzadas con las características de los vehículos y combustibles. De esta manera, busca entender mejor los impactos ambientales según las prácticas de movilidad y su repartición en el espacio, evidenciando al mismo tiempo otras formas de desigualdad. Ofrece, entonces, un puente para pensar conjuntamente los desafíos ambientales y sociales de la movilidad en nuestras ciudades.

No podemos dejar de mencionar que la pandemia originada por el covid-19 tuvo una enorme repercusión en la vida cotidiana de los barrios periféricos (Vega Centeno, Robert, Demoraes, Moreno y Gouëset, 2022) y está presente en la mayor parte de los artículos. En primer lugar, porque las medidas de cuarentena y limitación de la movilidad impuestas entre marzo y junio de 2020 afectaron directamente la supervivencia de quienes dependían de trabajos ubicados en el centro de la ciudad. En segundo lugar, porque la posibilidad de desplazarse en transporte colectivo se vio seriamente alterada en diferentes formas, desde las medidas de aforo en Bogotá hasta la inflación de las tarifas del transporte informal en Lima. Tal vez una excepción fue la del taxirruta, observado en el caso de Quito, que mantuvo oferta y servicio a costa del sacrificio de sus operadores. En tercer lugar, porque se estimuló el uso de la bicicleta, lo que fue beneficioso en las periferias de Bogotá, pero no generó impacto alguno en ciudades como Lima, donde el incremento de su uso se limitó al área central. Todo esto sin dejar de mencionar que, salvo contadas excepciones, el relativo retorno a la normalidad que se experimentó durante el año 2022 no generó cambios significativos en las prácticas de movilidad. Al revés, en varias ciudades se observó una reducción de la movilidad de las mujeres, que debieron sacrificar experiencias laborales para priorizar labores de cuidado. La movilidad del cuidado nos plantea una dimensión nueva de la movilidad cotidiana, que necesitamos estudiar mejor.

OPORTUNIDADES Y CONTRADICCIONES DE LA
MOVILIDAD SOSTENIBLE

* * *

En conclusión, el presente número de *Ensayo* ofrece un rico debate sobre la pertinencia de enfoques y categorías conceptuales en torno a la movilidad sostenible, que se adecúan a las características geográficas y sociales de las metrópolis latinoamericanas, para luego invitarnos a explorar los modos y las prácticas de transporte más frecuentes en los barrios periféricos de metrópolis como Santiago de Chile, Bogotá, Lima, Quito o Cochabamba.

Invitamos a los lectores a poner los barrios populares periféricos en el centro del debate de la movilidad sostenible en América Latina. La experiencia de la movilidad —tanto peatonal como en bicicleta, en transporte «informal» o masivo— suele reflejar la vulnerabilidad de las condiciones de vida de amplios grupos poblacionales, lo cual no deja de interrogar sobre la organización de la estructura urbana, sobre las infraestructuras disponibles y sobre la accesibilidad a los recursos de la ciudad. No podemos esperar de los residentes de barrios periféricos que dejen de aspirar a poseer vehículos motorizados que les permitan mejorar sus condiciones de vida. Por otro lado, toda innovación en el transporte público tendrá que comprender que en la mayor parte de los casos los sistemas «informales» han surgido en las periferias populares, donde atienden necesidades de poblaciones marcadas por altas condiciones de desigualdad y de marginalidad urbana, que no llegaron a ser objetivo de las políticas públicas de transporte.

REFERENCIAS

- Banister, David (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 7380.
- Blanco, Jorge; Martín Boy, Walter Brites, María Cristina Cravino, Déborah Daich, María Mercedes Di Virgilio, Lucía Eilbaum, Tomás Guevara, María del Rosario Millán, María Gimena Perret Marino, Mariano Perelman, Brígida Renoldi, Carla Rodríguez, Clara Eugenia Salazar Cruz, Daniela Soldano, Neiva Vieira da Cunha, Sergio Visacovsky & Diego Zenobi (2021). Movilidades cotidianas y desigualdades sociales: aproximaciones conceptuales y apuntes para la investigación. En María Mercedes Di Virgilio & Mariano Perelman (eds.), *Desigualdades urbanas en tiempos de crisis* (pp. 239-254). Buenos Aires: Universidad Nacional del Litoral (UNL) y Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (Flacso).
- Bourdages, Jade & Eric Champagne (2012). Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport. *VertigO. La revue électronique en sciences de l'environnement*, Hors-série 11.
- Capron, Guénola; Jérôme Monnet & Ruth Pérez López (2022). *Banquetas: el orden híbrido de las aceras en la Ciudad de México y su área metropolitana*. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad de Azcapotzalco.
- Dalkmann, Holger & Charlotte Brannigan (2014). *Transporte y cambio climático. Módulo 5e del Proyecto sectorial «Servicio de asesoría en política de transporte», Transporte sostenible. Texto de referencia para formuladores de políticas públicas en ciudades de desarrollo*. Bonn: GTZ y Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo.
- De la Peña, Benjamín (2020). May I have a word, please? Pop goes informal transport. *Makeshift Mobility*, 18.
- Ducasse, Arthur & Vincent Goueset (2023). Portfolio: entre oubli et négligence, la marche comme angle mort des politiques publiques dans les métropoles andines (Bogotá, Lima). *Urbanités, «L'erreur est urbaine»*, 17, 1-8.
- Figueroa, Oscar (2005). Transporte urbano y globalización: políticas y efectos en América Latina. *EURE (Santiago)*, 31(94), 41-53.
- Giglia, Angela (2012). *El habitar y la cultura*. Barcelona: Siglo XXI.
- IPCC, Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (2022). *Climate Change 2022: Impacts, Adaptation, and Vulnerability. Contribution of Working Group II to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge, Reino Unido, y Nueva York: Cambridge University Press. doi:10.1017/9781009325844
- Jirón, Paola & Walter Imilan (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid* 16, 10, 17-36.
- Lesteven, Gael & Virginie Boutueil (2018). Is paratransit a key asset for a sustainable urban mobility system? Insights from three african cities. *97th Annual meeting transportation research board: Compendium of papers*. Washington, D. C.
- Lindón, Alicia (2014). El habitar la ciudad, las redes topológicas del urbanita y la figura del transeúnte. En Diego Sánchez y Luis Ángel Domínguez (coords.), *Identidad y espacio público* (pp. 55-76). Barcelona: Gedisa.
- Robert, Jérémy; Vincent Goueset, Florent Demoraes (coords.), Ana Luisa Flechas, Maëlle Lucas, Carlos Moreno, Carlos Felipe Pardo, Omar Pereyra, Jorge Pinzón, Hernando Sáenz, Pablo Vega Centeno, José Villar Uribe (2022). Estructura urbana y condiciones de movilidad en las periferias populares de Lima y Bogotá: desafíos y método de análisis. *Revista Territorios*, 46, 1-26.
- Sheller, Mimi & John Urry (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning*, 38(2), 207-226.
- Thomas, Hugo (2022). *Movilidad sostenible en Bogotá y Lima. Políticas públicas, externalidades ambientales*. UMR 6590 ESO. Proyecto ANR Modural.
- Vega Centeno, Pablo & Jérémy Robert (coords.) (2022). *Pensar la movilidad sostenible desde las periferias populares de las metrópolis latinoamericanas*. Ponencia presentada al Congreso de la Asociación de Estudios Latinoamericanos (LASA), San Francisco, 5 al 8 de mayo.
- Vega Centeno, Pablo; Jérémy Robert, Florent Demoraes, Carlos Moreno & Vincent Goueset (2022). Estructura urbana y movilidad como factores de vulnerabilidad. Lima y Bogotá en tiempos de cuarentena. *Bitácora Urbano Territorial*, 32(2), 47-62.
- Vega Centeno, Pablo; Jérémy Robert & Danae Román García (2023). Mobility as an Expression of the Urbicide: The Risks of Transport Modernization in Latin American Metropolises. En Fernando Carrión y Paulina Cepeda (eds.), *Urbicide. The Death of the City* (pp. 205-232). Nueva York: Springer, The Urban Book Series.
- Zunino Singh, Dhan, Guillermo Gucci & Paola Jirón (2018). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Biblos.

