

XV CLATPU – BUENOS AIRES, 2009.

MOVILIDAD O INMOVILIDAD: ¿QUE ES LA MOVILIDAD?. APRENDIENDO A DELIMITAR LOS DESEOS.

Dra. Andrea Gutiérrez.

Conicet / UBA – FFyL – Programa Transporte y Territorio
Ciudad Autónoma de Buenos Aires - Argentina
angut2@filo.uba.ar / angut2@gmail.com

RESUMEN

Movilidad o inmovilidad. ¿Es posible responder satisfactoriamente a este planteo con una respuesta única o simplificada?. ¿Es posible interpretarlo en términos absolutos?. La literatura y la evidencia internacional parecen dar cuentas de que no.

Apuntando a caracterizar la ciudad de la globalización desde la movilidad, y a interpretar los contrastes de la movilidad y la inmovilidad, este trabajo se plantea como objetivo aportar algunas contribuciones conceptuales y metodológicas para definir movilidad y transporte, y enmarcar una reflexión sobre los interrogantes anteriores.

Re visitar el concepto de movilidad, balizar su campo y redefinir sus límites, es útil para avanzar hacia una definición de la movilidad más efectiva, aportando innovación al desarrollo de un cuerpo teórico, metodológico y de indicadores, que permita complementar las tradicionales herramientas de estudio del transporte.

La propuesta, entonces, es compartir parte de la reflexión teórica elaborada para una investigación realizada en el marco del Programa Internacional de Investigación en Red sobre Movilidad y Salud del International Forum for Rural Transport Development¹.

¹ Gutiérrez, A. (Dir.) (2008) Movilidad, pobreza y salud adolescente en Argentina. El caso del rurbano de Buenos Aires, IFRTD – SKAT/COSUDE. <http://www.mobilityandhealth.org>

1. INTRODUCCION.

El territorio de la ciudad actual es un territorio que crece y se transforma manteniendo sus desigualdades e incrementando sus diferencias. Hay una movilidad creciente para unos, que contrasta con la creciente inmovilidad relativa de otros. Hay una movilidad creciente en viajes, pautada por la cantidad de actividades realizadas en diferentes lugares a lo largo del día. Y una movilidad creciente en kilómetros, pautada por la mayor distancia que separa unas de otras.

Pero, ¿quién se mueve en la ciudad de la globalización?. ¿Cómo lo hace?. ¿Dónde lo hace?. Según los datos del último censo (2001) la Región Metropolitana de Buenos Aires crece en la periferia lejana. En partidos paradigmáticos como el de Pilar, la población crece un 61% y el parque automotor se duplica. Pero el 21% de los hogares tiene necesidades básicas insatisfechas, 65200 personas no poseen servicios públicos de transporte, y 110000 no tienen acceso a caminos pavimentados. Hay un vehículo de auto transporte público cada 3000 habitantes, y en su conjunto éste ofrece la mitad de asientos que la flota de remises. ¿Es este un problema de movilidad, o de inmovilidad?. ¿Es posible radicar el problema en el uso del auto particular?. Puede haber inmovilidad por movilidad creciente (congestión), y también por inmovilidad creciente (aislamiento, insularidad).

Desde una visión técnica de las redes y los servicios, lo que avanza el transporte urbano de personas desde los años '70 es poco respecto a la revolución tecnológica de la economía mundo. ¿Se hace un buen diagnóstico del problema de la movilidad urbana y de los requerimientos de desplazamiento que se desean satisfacer?.

La realidad evidencia que no es útil comprender el dilema actual de la movilidad a través de “tensiones” binarias entre transporte público y privado. Ni tampoco identificar al transporte privado con el “enemigo” de la movilidad urbana, como sinónimo de inmovilidad, y al transporte público con el “bien público”, como sinónimo de “movilidad”.

Identificar la movilidad urbana actual con una sola respuesta tecnológica y organizacional del transporte público resulta insuficiente. Es necesario comprender que el transporte público convencional (masivo, tecnológicamente uniforme, a frecuencias regulares, etc.) tiene una vigencia relativa y una obsolescencia relativa en la metrópolis actual (Gutiérrez, 2005). El papel que jugaba el transporte público en la movilidad urbana de los '70, hoy no alcanza a satisfacer por sí sólo los requerimientos de viaje. Datos recientes de grandes ciudades de países diversos convergen en mostrar que el transporte público convencional no es un sustituto del auto, excepto en ciertos “nichos” de viajes, tales como los corredores troncales de las mayores áreas metropolitanas nacionales². Los sistemas tronco alimentados son una opción buena pero parcial para las ciudades latinoamericanas. La evidencia empírica revela que atienden población de ingresos medios, con una cobertura geográfica limitada respecto al área de expansión demográfica (Lleras e Idrovo, 2007).

¿Cómo formular nuevos diseños de red, operacionales y técnicos, sin conocer los requerimientos de movilidad que se desean satisfacer?. Para poder responder estos interrogantes, antes debemos poder definir qué es la movilidad, y qué la diferencia del

² En Estados Unidos, no obstante el alza record de los precios del petróleo y el aumento del desempleo, el transporte masivo capturo el 4% de los viajes “perdidos” por el auto (<http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2008/12/07/AR2008120702792.html>).

transporte. Empezar por recrear los conceptos, a partir de allí las mediciones, y consecuentemente las evaluaciones, la toma de decisión, y las acciones.

2. LA MOVILIDAD EN LA AGENDA DEL TRANSPORTE Y DE LAS CIENCIAS SOCIALES: LA “LAGUNA” TEORICO CONCEPTUAL.

En los años '90 el término movilidad visitaba con poca frecuencia el campo del transporte, y también el de lo urbano. En el contexto de las reformas económicas y del estado aparejadas por la reestructuración del capitalismo, crece la preocupación por los aspectos económicos del transporte urbano (y en especial del transporte público), y las palabras eficiencia, circulación, congestión se reiteran en el campo.

La acentuación de procesos de desigualdad socioterritorial instala progresivamente la inclusión como un tema que va sumando fuerza en la articulación de debates, políticas y modelos de desarrollo alternativos al “pensamiento hegemónico” neoliberal. El ascenso de la inclusión social como objetivo del desarrollo, acompaña el respectivo ascenso de la movilidad en el campo del transporte. Los aspectos sociales reaparecen, y en lo que va del milenio las palabras equidad, movilidad, desigualdad, pasan a ocupar un lugar en la literatura que no venían teniendo.

Pero con anterioridad a estos últimos 20 años, en los '70 y hasta los '80, si se hablaba con frecuencia de movilidad en el campo del transporte y el de lo urbano, y hablar de movilidad remitía a un pensamiento particular sobre el transporte (Gutiérrez, 2003). Estas discontinuidades en el enfoque del pensamiento, tienen consecuencias en la producción de conocimiento.

2.1 La “laguna” teórico conceptual y sus repercusiones analíticas.

La movilidad fue una pieza central de la sociología urbana de los años '70. Obras clásicas como la de Manuel Castells (1974), aún hoy son pilares fundamentales del esquema conceptual disponible. Pero estos conocimientos resultaron de una realidad distinta a la actual.

Con independencia de matices conceptuales, la literatura en el campo de lo urbano coincide en señalar que las ciudades de la globalización comparten entre sí rasgos comunes, distintivos de otros momentos de la historia. Entre ellos, su crecimiento extendido en superficie, bajo en densidad y con límites difusos. Si bien estos tres aspectos plantean un nexo estrecho con el transporte y la movilidad, los cambios en la estructura interna y la morfología de las ciudades se incorporan tardíamente al debate en el campo del transporte, y todavía es débil la caracterización de la ciudad de la globalización desde el punto de vista de su movilidad.

La cuestión de la movilidad se instala hoy vinculada a la evolución de la sociedad y sus técnicas. Se plantea un eje de debate entorno al paradigma de la movilidad puesto en cuestión con el fin de la sociedad industrial, y el advenimiento de las nuevas tecnologías de producción y comunicación. Una mirada observa la “hipermovilidad”, o su explosión conforme a la disminución de las barreras espacio temporales, en un contexto de profunda redefinición de modos de vida, de disponibilidad y uso del tiempo que involucra las formas de trabajo, de vivienda, de ocio, de educación, de relación familiar, etc. Otra mirada observa la “inmovilidad”, o el bloqueo de la movilidad según el impacto desigual de esta redefinición

de los modos de vida, reforzando procesos de segregación (Henry, 2008). Entre los temas de estudio destacan los procesos de segregación socio espacial según la disponibilidad de automóvil, aplicada a las movibilidades residenciales y profesionales de diferentes grupos sociales (mujeres, jóvenes, desempleados, etc.), y su vinculación con el acceso al empleo, la vivienda, el consumo, la educación o la salud (Le Breton, 2005, 2008; Díaz Olivera, 2008; Mignot y otros, 2006; Cox, 2006; Gallez y otros, 1997; Alsnith y Hensher, 2003; entre otros).

La escuela francesa sigue siendo la fuente más fructífera de producciones teórico conceptuales sobre movilidad urbana y es la primera en avanzar hacia una actualización de disciplinas como la Sociología Urbana. Así, los análisis estructurados entorno a las relaciones de trabajo, hoy se extienden a otras relaciones sociales de producción y también de reproducción social. Del mismo modo, los análisis estructurados entorno a clases sociales se extienden a grupos sociales concretos. La escuela anglosajona se destaca también en la producción de evidencia empírica y el desarrollo de acciones gubernamentales de distinto nivel (Urry, 2005; Allemand, 2004; Ascher, 1995, 2003; Le Breton, 2002; Fulong, 2005; Grant, 2002; Stanley y otros, 2005; SEU, 2003; Ying, 2005; Cabanes, 2002, entre otros).

A pesar de la cantidad y calidad creciente de los estudios de caso, la investigación empírica no alcanza a cubrir una laguna teórico - conceptual. En la literatura actual sobre movilidad urbana se encuentran referencias a migraciones pendulares, y también a los migrantes recibidos por las grandes ciudades. A la movilidad residencial, vinculada al mercado inmobiliario; y también a la movilidad profesional, vinculada al mercado de trabajo. Empleando las palabras de Henry (2008), podría decirse que la movilidad urbana remite a todas las movibilidades de diferente escala espacial y temporal realizadas en el ámbito de un sistema urbano.

También hay remisiones encontradas a la “movilidad” respecto a los cambios en la forma y estructura interna de las ciudades y al estancamiento o contracción de los pasajeros del transporte masivo, cuya interpretación asume tanto la mirada de la hiper como de la inmovilidad. Una parte de la literatura sostiene una movilidad creciente, asociada a problemas de congestión. Otra una pérdida o estancamiento de la movilidad, asociada a problemas de aislamiento o inaccesibilidad (Henry, 2002; Cox, 2003; García Palomares, 2008; Gutiérrez, 2005; Gwilliam, 2003; Mertins, 2002; Maat, 1998; Figueroa, 2005; Ascher, 1995). Entonces, ¿qué se entiende por movilidad?

En síntesis, existe literatura reciente sobre movilidad urbana, pero la falta explicitación del concepto de movilidad sumada a la variedad de usos, impide aún identificar el cuerpo de definiciones aplicado a la reflexión sobre movilidad urbana. Los avances teóricos resultan en alguna manera confusos y la discusión pierde en consistencia y profundidad.

2.2. ¿Por qué es necesario re visitar los conceptos?: la “laguna” teórico conceptual y sus repercusiones prácticas.

Las dificultades en la construcción de un marco conceptual tiene repercusiones en la investigación empírica y en la aplicación práctica a la toma de decisiones: no podemos gestionar lo que no conocemos, no podemos conocer lo que no medimos, y no podemos medir lo que no pensamos.

Las bases de datos e indicadores disponibles en transporte y movilidad urbana dan un ejemplo de esta situación. Distintos organismos internacionales (entre ellos el Banco

Mundial, la Confederación Andina de Fomento, la Unión Internacional sobre Transporte Público) están realizando esfuerzos por salvar un vacío de información y de sistematización significativo en el campo, conformando bases actualizadas de datos e indicadores, pero el espectro de mediciones relevadas es el convencional. Resultan, pues, poco innovadoras, y el alcance cualitativo de “lo medido” no se amplía (ver <http://www.uitp.org>, <http://www.worldbank.org/transport/transportresults/home.html>).

Tanto en el campo de lo urbano como en el del transporte, las interpretaciones sobre los procesos de expansión, difusión y discontinuidad territorial de las grandes ciudades de la globalización (características que suelen condensarse bajo el término periurbanización), se enfocan en su asociación con las redes de transporte, la vialidad rápida (autopistas) y la pérdida de pasajeros del transporte masivo convencional (trenes, metro, autobuses).

Pero la discusión sobre la pérdida de pasajeros del transporte masivo en consideración a los cambios en la morfología y la estructura interna de las ciudades podría agotarse rápidamente conforme a los datos existentes, pues éstos señalan que la matriz básica de desplazamiento de los años '70 por él atendida aún perdura (viajes por grandes corredores “centro – periferia” con motivo trabajo) (ver <http://www.megapole.org>; Strambi y Van de Bilt, 2001; SECTRA, 2001; Mertins, 2002; entre otros). En Buenos Aires, por ejemplo, los resultados preliminares de la encuesta de orígenes y destinos finalizada en 2007, revela que la ciudad central del aglomerado sigue siendo el principal nodo generador de viajes y el trabajo el principal motivo, al igual que en 1972, año del anterior relevamiento (<http://www.transporte.gov.ar/intrupuba/index.html>).

¿Es posible capturar adecuadamente la movilidad actual con los mismos datos e indicadores de los años '70?. ¿Es suficiente para abordar los cambios urbanos de los últimos 40 años?.

Los datos existentes miden las redes desde la oferta (las empresas prestadoras), más que desde la demanda (las personas). Datos básicos y universalmente utilizados como el de pasajeros transportados o autos ingresados por autopista, no expresan el uso de las redes (cuánto viaja quién)³.

La discusión sobre las redes de transporte y la vialidad rápida también encuentra límites analíticos. Diversos autores distinguen las redes técnicas (materiales) de las sociales (inmateriales), apuntando a destacar que la red es más que infraestructura. En transporte, sin embargo, esta ampliación del marco de interpretación no cambia la definición del objeto: el análisis de las redes sociales tiene como sustrato las redes técnicas.

El caso de Buenos Aires muestra que la ciudad crece por fuera de las redes, disminuyendo su cobertura y aumentando las diferencias. La red de la “ciudad difusa” permanece en la “ciudad compacta”. Los datos ni siquiera en ella: la encuesta de orígenes y destino releva 27 de los 32 municipios cubiertos por la mancha urbana (Gutiérrez, 2008a).

Hay una movilidad “visible”, canalizada por las redes y registrada por las estadísticas. Y hay también una movilidad “oculta”. Una movilidad no canalizada por las redes, o canalizada pero no registrada por los datos. Pero no en desuso. Hay una movilidad oculta en la autopista,

³ Un incremento en el número de pasajeros transportados por trenes, metro, autobuses, no indica necesariamente una distribución socialmente progresiva de la movilidad (puede que una misma persona o grupo social viaje más veces) ni un incremento en los vehículos ingresados por autopista una distribución regresiva (puede que un auto transporte varias personas de bajos ingresos).

en los triciclos que la cruzan cargados con bidones de plástico y cartones, o en las camionetas con más de 20 años de antigüedad que llevan hacinados los trabajadores hacia las huertas o countries periurbanos. Hay una movilidad oculta en las vías en desuso del ferrocarril, por las que circulan zorras llevando maestros a las escuelas. Hay una movilidad oculta en las redes barriales de colectivos no registradas por las estadísticas oficiales. Hay una movilidad oculta en los autos de alquiler compartidos. Amén de la movilidad ilegal en todas las formas de transporte motorizadas, sean remises, colectivos, o charter (Gutiérrez, 2008a).

Las redes de transporte definen un territorio pero no revelan su movilidad. Revelan los viajes que se hacen con lo que hay al alcance. La red interfiere en la definición del territorio de la acción, sea de la acción política o de la acción científica. No es neutra, y hay limitaciones para aprehender la movilidad mediante las redes de transporte.

2.3 Tendencias actuales de pensamiento: la revalorización de lo cultural.

A partir de los años '80 se instala un nuevo interés y una nueva forma de pensar las relaciones entre territorio y cultura, y la literatura sobre la movilidad en la globalización a escala interurbana, regional y mundial muestra una revalorización de los estudios culturales. Estos estudios, inscriptos en el contexto del "achicamiento de las distancias" y la consecuente homogeneización cultural, ponen énfasis en lo particular, lo múltiple y lo diverso; frente al énfasis tradicional puesto en lo estructural, lo general y la totalidad (cuestiones tales como la lógica económica del capitalismo o del Estado, por ejemplo). Se trata de recuperar lo subsumido o no considerado por las "grandes narrativas", revelando su importancia tanto social como cognitiva, para mejorar la comprensión de los mecanismos a través de los cuales se realizan y especifican las cuestiones estructurales (<http://aportes.educ.ar/geografia>).

Como se vio, la literatura sobre movilidad urbana hace foco en las desigualdades así como en lo particular y lo diverso a través de la investigación empírica, pero no hay una renovación de definiciones conceptuales. Subyace una visión material del territorio y "cartográfica" del viaje como vínculo entre lugares de origen y destino.

El desplazamiento territorial de bienes y personas es un desplazamiento material, y esto ha llevado a que tradicionalmente los estudios en transporte pongan énfasis en la dimensión material del territorio. Pero el desplazamiento material de bienes o personas se explica desde diferentes espacios (materiales y subjetivos). Actualmente el pensamiento sobre el espacio es entendido tanto desde su dimensión material, como desde su dimensión simbólica y subjetiva. Es así que Soja (1997) distingue tres tipos de espacio: un espacio material o percibido, un espacio mental o concebido, y un espacio experiencial o vivido.

La posibilidad de distinguir distintos enfoques y dimensiones en el análisis de lo territorial, enciende la tarea en el campo del transporte. Ir de un espacio material a uno cultural es un desafío que amplía las alternativas en un vínculo de mutuo enriquecimiento y complementación, no de predominio ni de sustitución. Pero la noción de espacio experimentado desde una perspectiva cultural es difícil de incorporar y todavía está poco estudiada. Este documento intenta trabajar en esta dirección.

3. MOVILIDAD O INMOVILIDAD: ¿QUE ES LA MOVILIDAD?.

¿Qué diferencia hay entre transporte y movilidad?. ¿Porqué existen dos términos distintos?. ¿Son sinónimos?. Si no lo son ¿qué los diferencia?. Estas preguntas, simples, resultan sin embargo difíciles de responder.

Si bien es posible afirmar que no hay movilidad sin transporte (excepto a pie), ni transporte sin movilidad, movilidad y transporte no son sinónimos.

En un primer y grueso trazo de definición, se asume que la movilidad es una *performance* en el territorio, entendido éste como espacio social. Un espacio en el que prevalecen la historicidad y el conflicto, a diferencia de su enfoque como medio físico natural, geométrico y mensurable, ámbito de soporte y contenedor. Desde este enfoque social, el territorio emerge como el espacio efectivamente producido y organizado por una sociedad dada, en una situación concreta y determinada en tiempo y lugar (Santos, 1996).

Intentando profundizar en una definición, este documento entiende la movilidad como una práctica social de viaje. Esta definición hace hincapié en tres aspectos:

- 1) que una práctica de viaje es una práctica en el *territorio*.
- 2) que una práctica implica una *frecuencia* de realización de un comportamiento de viaje.
- 3) que una práctica *social* de viaje implica la reiteración de comportamientos que definen un patrón (pauta o modelo) de desplazamiento en un contexto social, espacial y temporalmente determinado.

Entendido en este sentido, el estudio de la movilidad urbana es capaz de dar como resultado explicaciones y/o descripciones sobre situaciones específicas, y también explicaciones situadas en tiempo y espacio pero generalizables (más adelante se avanza sobre la definición metodológica de patrones o modelos de movilidad).

En la Sociología Urbana, la Geografía Crítica y la Economía Política predomina una visión del espacio material y de la dimensión económica en el análisis. Coherente con este marco teórico, el enfoque social del transporte se centra convencionalmente en la consideración de “necesidades” de desplazamiento. La definición de movilidad adoptada y propuesta incorpora también los deseos de desplazamiento. Se entiende, entonces, por movilidad *una práctica social de viaje que conjuga deseos y necesidades de desplazamiento (que en conjunto pueden definirse como requerimientos de movilidad) y capacidades de satisfacerlos. De su interacción resultan las condiciones de accesibilidad de grupos sociales, sea de sí mismos o de sus bienes.*

Las prácticas de viaje hacen a la manera en que se apropia el territorio, y trascienden la oferta de “equipamientos” de transporte (individual o colectivo, redes o servicios). Los cambios aparejados por nuevos patrones de acumulación cambian la localización de las actividades y la población, y también la forma de “uso” del territorio. En sociedades que acentúan situaciones de desigualdad (socioeconómica y espacial), el uso del territorio define requerimientos y capacidades diferentes de movilidad, que trascienden la dirección de los viajes (en función de la localización de orígenes y destinos).

De esta manera, se pretende balizar un campo de conocimiento que abarque desde el estudio del desplazamiento territorial como una geografía de los lugares de origen y destino de viaje (residencia y salud, por ejemplo), al estudio de prácticas migratorias.

4. TRANSPORTE Y MOVILIDAD: ASPECTOS COMUNES Y DIFERENCIADORES.

La movilidad y el transporte comparten una misma unidad metodológica de estudio: el viaje. Por viaje se entiende un cambio de lugar de las personas o bienes en el territorio, cambio que requiere superar una distancia material.

Pero la movilidad y el transporte no analizan el mismo universo de viajes. El transporte es el medio o vector de desplazamiento usado para realizar un viaje. Es así que los estudios en transporte se enfocan convencionalmente en el viaje realizado. Este foco expresa una perspectiva material del viaje. El viaje es material, pero el universo analítico del viaje no se restringe a los viajes materializados. Incluye también los materializables, y los no materializados. Puesto el foco en la movilidad realizada, esos “otros viajes” que balizan el universo analítico de la movilidad (y en el que se inscriben los viajes realizados) suelen quedar subsumidos sin claridad analítica, o bien excluidos de los análisis en transporte.

La movilidad abarca los viajes que un grupo social conoce, los que considera posibles hacer, y los que finalmente hace. Se concreta (o realiza) en viajes y se la estudia a través de ellos, pero su comprensión e interpretación no se agota en los viajes realizados. Un viaje es un resultado de la movilidad (de un bien, persona o grupo en contexto social). Los viajes realizados son una manifestación de la movilidad de un grupo social, y como tal, parcial. En estudios sobre movilidad territorial, pues, el transporte no resume la mediación entre sociedad y territorio. Es necesario pero insuficiente para conocer la movilidad. La movilidad “borra las fronteras” tradicionales del transporte. Abarca lo que pasa antes, durante y después del viaje.

4. 1 Balizando el campo de conocimiento de la movilidad: el viaje como unidad de estudio y su alcance.

Así como diversos autores distinguen entre territorios reales, pensados y posibles, también es posible pensar en viajes reales, pensados y posibles.

Una práctica de viaje es resultante de las representaciones, opciones y elecciones de desplazamiento de un grupo social (se trate de bienes o personas). Conjuntamente balizan el universo de la movilidad. Entre éste y el viaje finalmente realizado es posible identificar ciertas instancias de mediación. Se plantean, así, tres universos analíticos de la movilidad:

1. el universo de la movilidad concebida: entendido como las opciones de viaje concebidas por la persona en contexto social (conjunto de representaciones del individuo).
2. el universo de la movilidad efectiva: entendido como las opciones de viaje que la persona en contexto social considera posibles de realizar.
3. el universo de la movilidad realizada: entendido como las opciones de viaje que la persona en contexto social selecciona y realiza.

La totalidad de estos tres universos analíticos delimita el ámbito donde se dirime la movilidad (de un bien, persona o grupo en contexto social). Su consideración permite emerger una visión subjetiva del espacio, el territorio y el transporte, allende su visión material.

Entre uno y otro universo de viajes media un cambio en la escala del análisis, de lo macro a lo micro. Al igual que en un iceberg, los viajes realizados son la parte visible o emergente de un universo mayor, cuyo alcance deviene de lo que el propio individuo en contexto social

(espacial y temporalmente situado) concibe. El viaje realizado muestra la elección de un grupo social según un abanico de opciones conocidas de viaje.

Distinguir estos universos habilita un juego multiescalar en el análisis de los viajes realizados. Hace posible mirar a través de ellos lo que el viajero hace y no hace, lo que puede y lo que conoce, lo que elige y prefiere. Asimismo, tener como marco esta distinción hace presente en el investigador la mirada del viaje realizado, como manifestación de los desplazamientos hechos con lo que hay disponible (con las redes y servicios de transporte disponibles, con la organización y uso del suelo disponible, etc.), y no como “revelación” de los desplazamientos en sí. Esto es un sesgo marcado entre los especialistas en transporte (técnicos o académicos), y si bien es un aspecto más bien de índole teórico - conceptual, tiene efectos pragmáticos: la realidad del viaje se conoce parcialmente. Como se dijo, la forma en que se conceptualiza interviene sobre el dato recogido para conocer la realidad, y mediante el cual después se acciona sobre ella.

El pasaje de la movilidad concebida a la realizada está mediado por la conjugación de deseos, necesidades, capacidades y esfuerzos de viaje. Si bien esta conjugación claramente varía entre grupos sociales, tampoco es estática para un mismo grupo social. Puede variar también a lo largo del tiempo, y también conforme a diferentes motivos de viaje (trabajo, salud, educación, compras), o para el mismo grupo localizado en diferentes lugares (por ejemplo, el viaje a la salud de población pobre habitante en áreas centrales o periféricas).

5. HACIA UNA REVISIÓN DE LA UNIDAD DE ESTUDIO: NUEVAS DEFINICIONES DE VIAJE.

5.1 Visión lineal y visión en red (o intersectorial).

Cambiar de lugar en el territorio con independencia de un fin predefinido de viaje es una situación posible, pero excepcional. El caso de un vagabundo, por ejemplo. Fuera de excepciones como ésta, el desplazamiento material de bienes o personas sobre el territorio está asociado a un fin de viaje predeterminado. Por ende, la movilidad de personas o bienes no tiene un valor en sí (ni bueno ni malo), sino en virtud del fin perseguido por el viajero.

Este documento asume el viaje como un cambio de lugar que requiere superar una distancia, y responder a la satisfacción de un fin que lo motiva. Los estudios en transporte se enfocan convencionalmente en el viaje realizado definido como relación entre lugares (la casa y el hospital, por ejemplo). También esta definición deja viajes contenidos o sumergidos sin claridad analítica y/o viajes excluidos del análisis. Interpretar la intervención del viaje en el acceso de bienes al mercado internacional, o de personas a la salud, la educación o el trabajo, conforme al trayecto entre un origen y un destino, no es interpretar la movilidad.

El concepto de acceso es un nexo fundamental en el estudio de la relación entre movilidad territorial e inclusión social. En términos de acceso, la movilidad remite a la satisfacción del fin perseguido por el viajero. Para estudiar el vínculo entre movilidad y acceso, es que se “reinventa” la definición de viaje como relación entre un fin (recibir atención en el sistema público de salud) y su satisfacción (concretar una prestación de salud).

Esta definición permite emerger la secuencia de viajes involucrada en el acceso a una actividad o servicio, analíticamente “oculta” en el estudio de la accesibilidad a “lugares”. Por

ejemplo, concretar una prestación de salud involucra la secuencia de viajes requerida para sacar el turno, para hacer la consulta, para realizar un estudio, para retirar sus resultados, y para llevarlos al médico.

El estudio de un viaje, entonces, puede abordarse como recorrido entre un origen y un destino, o como recorrido entre un fin y su satisfacción (exportar un bien, realizar un diagnóstico de salud). En el primer caso prevalece una visión lineal. En el segundo una visión en red.

5.1.1 La utilidad de la visión en red: un enfoque intersectorial.

Las prácticas sociales de viaje funcionan bajo condiciones. Las condiciones de movilidad son intrínsecas al problema del acceso a las actividades o servicios que el viaje tiene como fin, y las condiciones en las que éstos se ofrecen inciden asimismo en la movilidad. Estudiar el problema del acceso requiere, pues, un enfoque intersectorial.

Estudiar la intervención de la movilidad en el acceso a la salud, el trabajo, la educación, etc., es observar una fase de intercambio entre aspectos personales (a escala individual, familiar y vecinal), del transporte, y de la actividad o servicio fin del viaje. Por ejemplo, si es mucha la demora en ser atendido por el médico o si es necesario ir varias veces, esto puede incidir en la decisión de viajar a la salud, cuánto y cómo. Si varía la cantidad, calidad o distribución en el territorio de una actividad o servicio, varía la movilidad.

La práctica social de viaje (y el acceso) es un terreno de disputas entre aspectos personales, del transporte y de la actividad o servicio fin, del cual resulta la realización de un viaje (y la no realización de otros). El estudio de la movilidad requiere la comprensión de prácticas de viaje considerando una perspectiva en red y también cronológica del mismo.

5.2 Visión morfológica y visión cronológica.

El estudio de un viaje puede ser abordado asimismo desde una perspectiva morfológica, como una secuencia de lugares, y también desde una perspectiva cronológica, como una secuencia de momentos. En la primera prevalece una visión del viaje en el plano, cartográfica. En la segunda una visión en el tiempo, como ilación de momentos en una experiencia biográfica o personal.

Siguiendo la última perspectiva, y recogiendo el modelo aplicado por Thadeus y Maine (1994), es posible reconocer tres momentos en un viaje:

1. momento “pre viaje”, vinculado a su decisión, planificación y organización.
2. momento “viaje”, vinculado al trayecto entre el lugar de origen y de destino.
2. momento “pos viaje”, vinculado a la realización de la actividad o fin del viaje (por ejemplo, realizar una ecografía en el hospital público).

El primer momento pone énfasis en la esfera privada del viaje. El segundo y el tercero en la esfera pública del viaje, fuera del ámbito privado. En términos de un correlato entre ambas perspectivas (el viaje como secuencia de lugares y de momentos, respectivamente), el primer momento encontraría correspondencia con el origen del viaje, el segundo con el trayecto, y el tercero con el destino.

En síntesis, el viaje de las personas y bienes en el territorio, es una unidad de análisis que puede ser estudiada desde distintas miradas en forma complementaria. La perspectiva cronológica permite emerger una visión “biográfica” o “experimentada” del viaje, por sobre una cartográfica. El énfasis puesto en cada una puede variar en forma alternada o no según el interés y criterio del observador.

6. HACIA UNA REVISION DE LAS HERRAMIENTAS DE ESTUDIO: METODOS, TECNICAS E INDICADORES.

6.1 El estudio de patrones o modelos de movilidad.

Entendiendo las prácticas sociales de viaje como reiteraciones de comportamientos que definen un patrón (pauta o modelo) de desplazamiento en cierto momento y lugar, su estudio es capaz de dar como resultado algo más que imágenes específicas y particulares de un caso. Construir modelos analíticos para enmarcar el estudio de las prácticas de viaje contribuye a obtener resultados susceptibles de cierta generalización o inferencias, que complementen los datos agregados y cuantitativos ofrecidos, por ejemplo, por las estadísticas de las redes de transporte (números de vehículos o pasajeros, kilómetros recorridos, tarifa media, etc.). En Gutiérrez y Minuto (2007) se propone un método basado en el cruce de tres variables:

- tipo viaje, según un fin de desplazamiento (a la salud, a la educación, al empleo, etc.),
- tipo de grupo social (jóvenes, ancianos, desempleados, etc.),
- tipo de territorio (rural, urbano, rururbano, de frontera).

La elección de una práctica de viaje responde así a un modelo (teórico), basado en la selección combinada de un viaje, un grupo, y un territorio “tipo”, cuyo resultado es el acercamiento a experiencias “modelo” de movilidad. Por ejemplo, en la investigación de la cual resulta este documento, el caso de movilidad estudiado considera como grupo social a jóvenes (adolescentes embarazadas pobres), como territorio al rururbano bonaerense, y como fin del desplazamiento (o viaje) a la salud pública.

6.2 ¿Cómo medir la movilidad?.

Para poder comprender la movilidad, hay que desarrollar métodos y herramientas analíticas capaces de capturar en datos nuevos fenómenos.

La movilidad en el territorio no tiene un valor en si mismo, pero es posible trazar un gradiente de medición desde la ausencia de movimiento (inmovilidad) a la ausencia de fijación o permanencia. El gradiente de movilidad de un bien, persona o grupo social puede ser medido de diferentes maneras: en cantidad de viajes (si es mucha o poca), en área de cobertura de viajes (si es amplia o restringida), en esfuerzo de viaje (si es difícil o fácil), en amenazas de realización del viaje (si es más o menos frágil), en satisfacción de deseos o necesidades de viaje (si está más o menos satisfecha).

Un primer paso para desarrollar “medidas” de movilidad es clasificar distintos “tipos” de movilidad, como herramientas analíticas. Este documento realiza la clasificación siguiente:

- movilidad potencial: alternativas de desplazamiento para un grupo social espacial y temporalmente definido, con independencia de constituir o no una opción de viaje. Esto es, lo que podría viajar un grupo incluyendo las alternativas de desplazamiento no concebidas y no efectivas pero potencialmente realizables,

- movilidad latente (vacancias de movilidad): necesidades de desplazamiento no realizadas en viajes.
- movilidad vulnerable: necesidades de desplazamiento realizadas en viajes pero en riesgo de realización, reducción o deterioro, por la intervención de obstáculos que condicionan su continuidad, tornándola frágil o debilitándola.

La movilidad potencial da una visión desde la red (la oferta de infraestructura y servicios). La latente y la vulnerable la dan desde el viajero. La movilidad vulnerable recoge una perspectiva de movilidad descendente, de regresión en la inserción de la persona o grupo en sociedad (en cantidad y calidad de inserción). La movilidad potencial y latente recogen una perspectiva de movilidad ascendente, de progresión en la inserción de la persona o grupo en sociedad.

Conforme a esta distinción, en Gutiérrez (2008) se emplean las siguientes mediciones:

- movilidad insatisfecha: viajes realizados sin conseguir satisfacer la necesidad que los motiva (por ejemplo, recibir atención médica). Esto es, son viajes “inútiles”,
- movilidad insatisfactoria: viajes realizados en condiciones desfavorables,
- movilidad insuficiente: viajes no realizados, suspendidos, postergados o realizados en menor cantidad a la necesaria,
- movilidad asociada: viajes realizados para cumplir otros fines asociados al principal (por ejemplo, viajes por trámites para acceder a prestaciones, turnos, etc.).

Estas medidas permiten delimitar situaciones de vulnerabilidad, y a la vez, proporcionar un insumo para la acción, a través de la formulación de políticas, sean de transporte o de otros sectores de actividad (salud o empleo, por ejemplo). En este caso, la movilidad no realizada es un complemento de políticas de transporte que lo traten como inductor de la demanda.

6.3 ¿Qué técnicas para el estudio de la movilidad?.

El estudio de prácticas sociales de viaje requiere utilizar herramientas distintas a las convencionales en transporte, buscando complementar información cuantitativa y cualitativa. La perspectiva cronológica del viaje y su definición biográfica, dan soporte a una herramienta para la recolección de datos que este estudio denomina “historias de viaje”. Se trata de una técnica cualitativa basada en trabajo de campo. La misma habilita la captura de datos sobre movilidad por cohortes, mediante pequeñas muestras de entrevistas semi estructuradas, realizables a escala micro o local dentro del ámbito de grandes aglomeraciones u otras unidades territoriales.

Comprender prácticas sociales de viaje, en especial en términos de acceso, requiere considerar en forma conjunta sus tres momentos cronológicos. Pero distinguirlos analíticamente permite identificar la intervención de factores que facilitan u obstaculizan el acceso al fin del viaje (la salud, un destino de exportación, etc.), asignarlos, y ponderar su participación en el resultado final (la satisfacción del fin del viaje o la movilidad realizada).

Es posible considerar que en el primer momento del viaje (pre viaje) prevalece la intervención de factores relativos al ámbito personal, familiar y vecinal. En el segundo (el “durante” del viaje) la de factores relativos a la infraestructura, medios y servicios de transporte. Y en el tercero la intervención de factores relativos a infraestructura y servicios de

la actividad fin del viaje (salud, por ejemplo)⁴. En todos los casos, el índole de los factores es diverso (técnico, económico, regulatorio, locacional, político institucional, administrativo, étnico, de género, etc.), y su intervención trasciende la existencia, cantidad y distribución de infraestructuras y servicios en el territorio. La movilidad (y el viaje) es, pues, resultado (de factores) y condición (de fines).

7. CONCLUSIONES.

La movilidad y el transporte tienen en común una misma unidad de estudio: el viaje. El viaje es resultado de condiciones, y también de universos de movilidad subjetivos que internalizan esas condiciones. Esto no necesariamente implica trabajar en la psicología del individuo, sino en lo social pero a escala micro.

Diseñar opciones para la gestión del transporte urbano por fuera de los modelos convencionales, requiere captar un nuevo tipo de información. Y captar un nuevo tipo de información requiere no sólo nuevas herramientas, sino formas alternativas de pensar el problema.

Las perspectivas cronológica, intersectorial y en red del viaje contribuyen a capturar el universo extendido de viajes de la movilidad. A capturar la movilidad no registrada, la movilidad no realizada (el no viaje) y la movilidad ineficaz (el viaje “inútil”). De estos viajes no suele hablar el campo del transporte. El universo de la movilidad realizada tiene restricciones para capturar la eficacia del transporte. La movilidad habla de la eficacia del transporte.

El desafío de la movilidad es un desafío técnico, pero que no se agota en lo técnico. Es preciso ir hacia una definición de la movilidad más efectiva, y a la vez más humana. Aportar al desarrollo de un cuerpo teórico, conceptual, metodológico y de indicadores permitirá complementar las herramientas tradicionales de estudio y ampliar el alcance de los análisis.

Bibliografía.

- Alsnith, R. y D. Hensher (2003) The mobility and accessibility expectations of seniors in an aging population. En: *Transport Research*, N°454.
- Allemand, S. (dir.) (2004) *Les sens du mouvement: modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, IVM, Paris.
- Argentina – Secretaría de Transporte de la Nación (2008) Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires, <http://www.transporte.gov.ar/intrupuba/index.html>.
- Argentina – Ministerio de Educación (2008) La cultura constituída espacialmente, <http://aportes.educ.ar/geografia>
- Ascher, F. (1995) *Metapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob.
- Ascher, F. (2003) Des villes de toutes les mobilités et de toutes les vitesses: un défi pour les architectes, les urbanistes et les responsables politiques, Biennale d'architecture de Róterdam- <http://www.ville-en-mouvement.com>
- Banco Mundial - Transport Results Measurement <http://www.worldbank.org/transport/transportresults/home.html>
- Cabanes, R. (2002) Travail, familles et mondialisation. Récits de la vie ouvrière à São Paulo, Brésil, IRD/Karthala, Paris.
- Castells, M. (1974) *La cuestión urbana*, Siglo XXI, Barcelona.

⁴ En el caso de servicios públicos en red, el estudio del segundo momento requiere considerar el lugar de acceso a la red, la espera del servicio, el trayecto en sí, y la llegada desde la red hasta el lugar de destino y viceversa. Y el del tercero, considerar el lugar de acceso a la red del servicio involucrado, la espera y la atención en sí.

- Cox, W. (2003) Private participation in U.S. Public Transport: issues and perspectives. En: Thredbo8, Río de Janeiro (CD ROM).
- Cox, W. (2006) *Central Business Districts*, Demographia, United States.
- Díaz Olvera y otros (2008) Caminar y nada más. Movilidad diaria y pobreza en las ciudades subsaharianas. En: *Scripta Nova*, Vol. XII, N° 261, <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-261.htm>
- Figueroa, O. (2005) Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. En: *EURE*, vol. XXXI, N94, Sgo. de Chile.
- Fulong, W. (2005) Mobilité résidentielle, relogement, et différenciations socio-spatiales". En: *Urbanisme*, N°341, Paris.
- Gallez, C. y otros (1997) L'évolution de la mobilité quotidienne. Croissance ou réduction des disparités?. En: *Recherche Transports Sécurité*, N°56, tomo 1, INSEE - INRETS, Dunod, París.
- García Palomares, J. C. (2008) Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante. En: *EURE*, vol. XXXIV, N°101, Sgo. de Chile.
- Grant, M. (2002) Equality of opportunity for all: ensuring access and participation in the Liverpool city region <http://www.dft.gov.uk/>
- Gutiérrez, A. (2003) Para la práctica nada mejor que la teoría. Reflexiones iniciales para un transporte público en transformación. En: *Litorales*, N°3, FFyL - UBA. <http://www.litorales.filo.uba.ar>
- Gutiérrez, A. (2005) Transporte público y exclusión social. Reflexiones para una discusión en Latinoamérica tras la década del '90. En: XIII CLATPU, Lima, Tema III, cap. 12 (CD ROM).
- Gutiérrez, A. y D. Minuto (2007) Una aproximación metodológica al estudio de lugares con movilidad vulnerable. En: XIV CLATPU, Río de Janeiro, Tema Transporte y Exclusión Social, N°366 (en CD ROM).
- Gutiérrez, A. (2008a) Déplacements motorisés et l'étalement illimité de Buenos Aires. En: *Mégapoles, transports et mobilités: confrontations*, PMG / INRETS, Paris, pp. 145-160. <http://www.megapole.org/Deplacements-motorises-et.html>. También en español.
- Gwilliam, K. (2003) Land passenger transport in th developing world and the World Bank policy. En: Thredbo8, Río de Janeiro (CD ROM).
- Henry, E. (2002) *Novas tensões entre trajetórias espaciais e econômicas na dinâmica de uma grande metrópole, São Paulo*, IRD-Brasil, Sao Paulo.
- Henry, E. (2008) *Retour sur la mobilité*, Projet Scientifique, EHESS, Paris.
- Le Breton, E. (2002) Les raisons de l'assignation territoriale. Quelques éléments d'appréhension des comportements de mobilité de personnes disqualifiées. <http://www.ville-en-mouvement.com>
- Le Breton, E. (2005) *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Armand Colin, París.
- Le Breton, E. (2008) *Domicile – travail. Les salariés à bout de soufflé*, Les Carnets de l'info, París.
- Lleras, G. y M. J. Idrovo (2007) Movilidad y Pobreza en Bogotá, análisis alternativo de la encuesta de movilidad 2005. En: XIV CLATPU, Río de Janeiro (en CD ROM).
- Maat, K. (1998) The compact city and mobility. En: 8th. World Conference on Transporte Research, Belgium.
- Mertins, G. (2002) Transformaciones urbanas recientes en América Latina. En: La ciudad en cuestión. Nuevos lugares, viejos espacios, Cátedra Walter Gropius, FADU-UBA/DAAD, Bs. As..
- Mignot, D. y otros (2006) Movilidad y desigualdades sociales y territoriales. En: I Congreso Internacional "Los Ciudadanos y la Gestión de la Movilidad", Madrid.
- Nogué Font, J. y J. V. Ruti (2001) *Geopolítica, identidad y globalización*, Barcelona, Ariel (Geografía).
- Orfeuil, J. P. (dir.) (2004) *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, éditions de L'Aube, Paris.
- Santos, M. (1996) *De la totalidad al lugar*, Oikos-tau, Barcelona.
- SECTRA (2001) Encuesta origen-destino de viajes del Gran Santiago, 2001. Comisión de Planificación de Inversiones en Infraestructura de Transporte, Sec. Ejecutiva, Sgo. de Chile.
- Social Exclusion Unit (2003) Making the connections: final report on transport and social exclusion <http://www.socalexclusionunit.gov.uk>
- Soja, E. (1996) *Thirdspace*, Blackwell, Oxford, UK.
- Stanley, J. y S. Lucas (2005) Designing public transport to foster patronage and social inclusión. En: Thredbo 9, ITS, Lisboa. <http://www.civil.ist.utl.pt/thredbo9/proceedings/html/>
- Strambi, O. y K. Van de Bilt (2001) Mobilidade em Sao Paulo: uma perspectiva temporal. En: C. Nasi et al. (org.) *Transportes. Experiências em rede*, RECOPE Transportes – FINEP, Río de Janeiro.
- Sun, L. (2008) New ridership record shows U.S. still lured to mass transit, Washington Post Staff Writer, 8/12/08, pág. A08. <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2008/12/07/AR2008120702792.html>
- Thadeuss, S. y D. Maine (1994) Too far to walk: maternal mortality in context. En: *Soc Sci Med*, N°38 (8).
- UITP – Millennium Cities Database for Sustainable Mobility <http://www.uitp.org/knowledge/Statistics.cfm>
- Urry, J. (2005) *Sociologie des mobilités*, Armand Collin.
- Ying, N. (2005) Mouvement perpétuel. En: *Urbanisme*, N°341, París.