



Reflexiones teóricas en torno a la temática de la movilidad y el transporte

Luis Gabriel Fabiani

CONICET/FAUD-UNMdP

Este trabajo se enmarca en el proyecto de tesis doctoral Temas Estratégicos (CONICET) denominado "Tensiones y contradicciones en la relación entre movilidad de la población y expansión urbana. Reflexiones en torno a los procesos de erradicación/relocalización poblacional, Mar del Plata 1998-2015", en el que se intenta avanzar en el conocimiento respecto de la relación entre movilidad poblacional, políticas urbanas y expansión urbana.¹ Además, allí se pretende comprobar o refutar la hipótesis de que *la planificación urbana no involucra problemas derivados de la expansión urbana, en relación al transporte público, generando una contradicción entre relocalización y mejora habitacional.*

Caracterización

En la literatura actual sobre la temática del transporte y la movilidad se observa una discusión respecto de la superación del concepto tradicional de transporte (centrado anteriormente en estudios relacionados con la accesibilidad y la velocidad, y en el siglo XIX sobre la vialidad y la circulación) por la apertura hacia el nuevo concepto de movilidad (Avellaneda y Lazo, 2011)² y el de conectividad. Si bien se hace necesaria esta revisión que ha pasado por perspectivas vinculadas con una visión organicista (circulación sanguínea) hacia perspectivas con una mirada más social acerca de la temática, a nuestro modo de ver los análisis dejan inobservados procesos sociales que explican el derrotero de pujas por la apropiación del territorio. Son escasos los estudios que abordan el problema de la movilidad desde la órbita del sistema capitalista en el que estamos inmersos, abriéndonos camino por los recovecos de su motor lógico que se sintetiza en la pregunta acerca de ¿cómo lograr reproducir y hacer rotar más rápidamente el capital? (Acebal, Fabiani, & Martínez, 2016, pp. 159-160).

¹ Allí se busca analizar las condiciones generales de producción (transporte como una forma en particular) que repercuten negativamente en las condiciones generales de reproducción de la fuerza de trabajo de los ex habitantes de Villa Paso, en el marco del Programa Bonaerense IX-Dignidad, destinado a "eliminar las viviendas insalubres y el hacinamiento" (Resolución N° 2260).

² Para un mayor abordaje tanto de la relación entre movilidad y exclusión social como de los modos de abordaje y evolución académica en torno de los conceptos de transporte urbano y movilidad cotidiana ver el análisis de Ricardo Apaolaza *Los debates sobre transporte urbano, movilidad cotidiana y exclusión social. Una revisión desde el caso argentino* (Apaolaza, 2009).

En algunos textos,³ foros,⁴ planes,⁵ etc., se tiende a hacer foco sobre las consecuencias relacionadas con las falencias en los sistemas de transporte, invisibilizando los procesos sociales que les dieron forma (Acebal et al., 2016, pp. 160-161). Otros, al hablar sobre la movilidad centran su mirada sobre cuestiones como la localización, el cambio de lugar, el desplazamiento (Blanco, Bosoer, & Apaolaza, 2014), que son aspectos importantes a tener en cuenta, pero no explican per se el movimiento social de fondo que impide o posibilita la reproducción del capital y de la fuerza de trabajo.

El objetivo de este trabajo apunta a abrir algunas dimensiones de análisis en la temática de la movilidad y el transporte público de pasajeros, en relación a sus aspectos más institucionales, de redes y de agentes sociales involucrados.

Desmenuzamiento

El transporte opera (bajo el modo de producción capitalista) como un realizador de mercancías. En este sentido resulta crucial el estudio de las tensiones y contradicciones que el juego de relaciones sociales desencadena en su interacción. Es por ello que pensamos resulta relevante el estudio acerca de cómo, a través de la creación de políticas públicas y de direccionamientos de capital por parte del empresariado del transporte (entre otros), se produce ciudad, y cómo reaccionan los distintos agentes sociales ante el avance de estos sectores y el uso que hacen del aparato estatal.

Oscar Oszlak (2012) abre un primer abordaje acerca de lo que implican las políticas públicas a partir del debate en torno al rol del Estado. Analiza cómo los actores personifican al mismo en determinadas instancias gubernamentales. Esto nos permite, en principio, posar la mirada hacia las relaciones sociales que se ocultan detrás. Sin embargo, en su estudio mantiene inalterada la mirada del Estado como una cosa, como una entidad con existencia propia, impidiendo, a nuestro modo de ver, desmenuzar el entramado de relaciones sociales que se dan en su interior.

Susana Kralich (2011) en su estudio sobre el transporte público de pasajeros descubre que, detrás de la oferta y demanda de servicios de transporte de la red tradicional, existe otra alta proporción de clandestinos, inversamente correlacionados con el nivel socioeconómico de los usuarios de esos medios de transporte, y nos muestra cómo se relaciona esto con el accionar estatal:

³ (Catenazzi & Reese, 2010; Grassi, 2004; Iracheta, s. f.).

⁴ Foro internacional sobre el derecho a la movilidad. México, Distrito Federal 13/08/2012.

⁵ Plan Maestro de Transporte y Tránsito de la ciudad de Mar del Plata (PMTT).

“Los organismos de control estatal se ven en la encrucijada de proteger a los prestadores regulares y velar por la seguridad de los usuarios, penalizando a los servicios no habilitados, y/o tolerar – por acción u omisión– su circulación, posiblemente a cuenta de su rol como recurso frente a demandas insatisfechas y la provisión de empleo que involucran para muchas familias.”

Este hecho resulta revelador si se tiene en cuenta cómo pone en tensión nociones como el concepto de legalidad, el rol del Estado, los aparatos del Estado,⁶ los sistemas de control, la no-invisibilización (sino todo lo contrario) de actores de agentes sociales “encubiertos” o invisibilizados, entre otros.

La misma autora en otro apartado devela, para el caso de Buenos Aires, las rispideces que existen, existieron y existirán entre la gobernación capitalina y la nacional (de distintos y cambiantes colores políticos), lo que desemboca en una no-coordinación en materia de problemas y, por supuesto, el no-abordaje de la solución. Más adelante propondrá la necesidad de contar o con una autoridad metropolitana (frente a la incorporación de localidades ahora urbanas y la división de partidos),⁷ o con una coordinación entre jurisdicciones. Frente a este último punto cabe señalar, sin embargo, que no siempre una acética, bienintencionada y necesaria coordinación entre jurisdicciones, ni la cantidad y diversidad de organismos creados para la regulación y el control en el sector del transporte público de pasajeros es signo de fortaleza institucional, sino todo lo contrario. Como menciona López (2011) en relación al proceso de privatizaciones iniciado en la Argentina a fines de la década de los '80 y la falta de una estructura regulatoria capaz de recrear la institucionalidad necesaria para hacer frente a las nuevas condiciones de gestión de los servicios:

“Bajo esta lógica, la regulación y el control en el sector del transporte público de pasajeros, tanto del modo ferroviario como

⁶ En un interesante trabajo de la Dra. Ana Núñez se define al Estado como “conjunto dinámico, cambiante, y conflictivo de relaciones entre clases, en una determinada sociedad, que expresan la dominación bajo formas aparentes de consenso” y se hace la distinción con respecto a los aparatos del Estado definiéndolos como forma visible en que el conjunto dinámico, cambiante, y conflictivo de relaciones entre clases, en una determinada sociedad, expresan la dominación bajo formas aparentes de consenso (Roze, 2003b y Santos, 1998 en (Núñez, 2006, p. 30)).

⁷ En su texto aborda el estudio del AMBA, pero el problema de escalas entendemos es salvable pensando que Mar del Plata sigue expandiendo su zona de alcance e incluso actualmente hay signos de municipalización de una localidad perteneciente al Partido de General Pueyrredón, Sierra de los Padres (ver nota “Sierra de los Padres busca autonomía municipal” http://www.agencianova.com/nota.asp?n=2017_2_2&id=54322&id_tiponota=10, último acceso 12/12/2018).

del automotor, fue una de las más afectadas, tal como lo demuestra la cantidad y diversidad de organismos creados que, en muy corto plazo, fueron o bien disueltos, o fusionados, o reconfigurados, vulnerando cada vez más su autonomía y su fortalecimiento institucional.”

En un interesante⁸ estudio realizado para el período colonial en el Río de la Plata, encontramos cómo Moutoukias (1992, en (Moutoukias, 1995, p. 237)) resalta la importancia de las redes sociales y vínculos parentales en la organización de las empresas y en la conveniencia de las mismas para la escala institucional macro, la Corona:

“Las redes de vínculos primarios cuyo núcleo eran las parentelas, constituían para los miembros de los grupos dominantes el principal recurso con el cual organizaban sus negocios o, mejor dicho, la propia organización de sus empresas. Paralelamente, esas mismas redes efectivamente conectadas eran el instrumento con el que los representantes de la Corona organizaban cadenas de mando político y militar, indispensables al funcionamiento de las instituciones imperiales.”

“La racionalidad económica se halla entrelazada con la lógica de los vínculos primarios” (Moutoukias, 1995, p. 238).

En este sentido, y enmarcando la investigación en los objetivos del PICT 2053 del cual se formó parte, el cual tenía como fin buscar *“describir los intereses y estrategias que desde las distintas fracciones del capital intervienen en la configuración del orden urbano, detectando especialmente aquellos que afectan a sectores poblacionales más vulnerables y hacen emerger conflictos”* (PICT 2053, 2014, p. 3), el abordaje de la temática debiera enfocarse en desandar la trama de relaciones sociales que corren detrás de estos artefactos sociales, para evitar caer en reismos y cosificaciones que cercenan el análisis de cuanto ocurre hacia su interior. El trabajo que se realizó en el marco de dicho proyecto dio como resultado algunos avances en este aspecto, visibilizando por ejemplo tensiones entre algunos actores locales que trabajaron durante la etapa de diagnóstico del Plan Maestro de Transporte y Tránsito de la ciudad

⁸ Quizás resulta muy particular o extrapolado para este trabajo el texto citado, leído durante el cursado del taller de tesis dictado por la Dra. Liliana Da Orden, Facultad de Humanidades, UNMdP, en abril de 2018, pero revelador.

de Mar del Plata en el año 2012. Es por esto que se espera que, en futuras investigaciones, se pueda profundizar en el abordaje de la movilidad en relación con los aparatos del Estado, estudiando los vínculos que se van tejiendo, momentánea y dinámicamente, entre los agentes que participan del orden institucional, empresarial y social históricamente.

Referencias bibliográficas

Acebal, A., Fabiani, L., & Martínez, M. (2016). Reflexiones teórico-epistemológicas sobre la construcción de políticas urbanas desde los Organismos Internacionales de Financiamiento. En A. Núñez, *Epistemologías del (Des)orden Territorial* (EUDEM, pp. 139-172). Mar del Plata, Argentina.

Apaolaza, R. A. (2009). *Los debates sobre transporte urbano, movilidad cotidiana y exclusión social. Una revisión desde el caso argentino*.

Avellaneda, P. & Lazo, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio del Instituto de Geografía "Dr. Romualdo Ardissoni"*. N°4. Buenos Aires. Pp. 47 - 58.

Blanco, J., Bosoer, L., & Apaolaza, R. (2014). Movilidad, apropiación y uso del territorio: una aproximación a partir del caso de Buenos Aires. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 18(0). <https://doi.org/10.1344/sn2014.18.14977>

Catenazzi, A., & Reese, E. (2010). Derecho a la ciudad. La dinámica de crecimiento urbano, el déficit habitacional y las asignaturas pendientes. *Voces en el Fénix*, 1. Recuperado de <http://www.vocesenelfenix.com/content/derecho-la-ciudad>

Grassi, E. (2004). *Política y cultura en la sociedad neoliberal. La otra década infame (II)*. Espacio.

Iracheta, A. (s. f.). *Legislar el derecho a la ciudad. Foro Internacional sobre el Derecho a la Movilidad*. Recuperado de <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Mesa-5-Alfonso-Iracheta-Foropolis.pdf>

Kralich, S. (2011). Reflexiones sobre los cambios habidos en la movilidad diaria metropolitana. *Voces en el Fénix*. Recuperado de <http://vocesenelfenix.com/content/reflexiones-sobre-los-cambios-habidos-en-la-movilidad-diaria-metropolitana>

López, A. (2011). Regulación y control del transporte urbano de pasajeros y de cargas. *Voces en el Fénix*. Recuperado de <http://vocesenelfenix.com/content/regulaci%C3%B3n-y-control-del-transporte-urbano-de-pasajeros-y-de-cargas>

Moutoukias, Z. (1995). Narración y análisis en la observación de vínculos y dinámicas

sociales: el concepto de red personal en la historia social y económica. En M. Bjert & H. Otero, *Inmigración y redes sociales en la argentina moderna* (CEMLA-IEHS, pp. 221-241). Tandil.

Núñez, A. (2006). *Lo que el agua no se llevó...: política urbana, estado del poder, violencia e identidades sociales: Mar del Plata, entre siglos* (Doctoral, FLACSO. Sede Académica Argentina). Recuperado de

<http://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/1036/1/TFLACSO-2006AN.pdf>

Oszlak, O. (2012). La capilaridad social del rol del Estado. Voces en el Fénix. Recuperado de <http://vocesenelfenix.com/content/la-capilaridad-social-del-rol-del-estado>

PICT 2053. (2014). *Prácticas espaciales desobedientes, de posesión y resistencia. Análisis comparativo de procesos de apropiación/expropiación de la territorialidad social en ciudades argentinas*. FONCyT/ANPCyT.