
Para la práctica nada mejor que la teoría. Reflexiones iniciales para un transporte público en transformación

<https://web.archive.org/web/20090327123449/http://litorales.filo.uba.ar:80/web-litorales4/articulo-3.htm>

Andrea Gutiérrez: Departamento e Instituto de Geografía, Programa de Transporte y Territorio, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.

angut@filo.uba.ar / angut2@fullzero.com.ar

Resumen

El objetivo del trabajo es proponer una reflexión de carácter teórico sobre el abordaje del transporte público de las grandes ciudades del capitalismo global.

Los cambios acaecidos en la economía, en la sociedad y en el territorio en los últimos años tienen a las grandes ciudades como escenario privilegiado, e irremediablemente involucran a su movilidad interna. La dimensión adquirida en superficie y población, la carencia de recursos públicos, empleo e infraestructura de las regiones urbanas de los países pobres enfrentan al transporte público a desafíos complejos y de significativa envergadura económica y social.

Es por ello que se considera la necesidad de incluir el plano teórico en el debate de la especialidad, a fin de encuadrar las propuestas técnicas en un contexto más amplio, orientado hacia la comprensión de su significado hacia la nueva realidad de las grandes ciudades, en especial la de aquellas crecientemente empobrecidas y desiguales, como las latinoamericanas.

Palabras clave

Transporte - ciudad - globalización.

1. Introducción

La crisis del transporte público ha pasado a ser uno de los *slogan* de la especialidad en los últimos tiempos. Empleamos el término *slogan* no por desatender el mérito de la problemática, sino por la falta de reflexión acerca de ella.

La dispersión territorial y la creciente motorización de las grandes ciudades, elementos a los que se suman el crecimiento sostenido de la población y la dotación insuficiente de infraestructura y recursos en el caso de los países pobres, conjugan un cuadro que indiscutiblemente pone la atención sobre la movilidad interna de las ciudades y su sustentabilidad futura en sentido amplio, esto es, tanto ambiental como económica y social.

Sin entrar a profundizar si es pertinente o no hablar de crisis del transporte público, lo cierto es que toda situación de cambio, en particular si asume la celeridad y generalidad de la actual, genera incertidumbre; y como es natural, frente a ella se esgrime un arsenal de "reductores de incertidumbre" que vienen a ser las respuestas "just in time" del transporte.

Cuanto más complejo es el problema, más sencillas las soluciones. Se comienza así a definirlo por sus síntomas: el dilema de las grandes metrópolis es la congestión y la crisis del transporte público. Estos postulados funcionan como dogmas, y por ende generan respuestas obvias: hay que restringir las externalidades producidas por el automóvil particular y dar prioridad al transporte público. Ubicados en este plano, proliferan las reflexiones "hacia delante": mejoras al transporte público (incluidas privatizaciones y desregulaciones como medidas de saneamiento), peaje urbano, restricciones al ingreso de vehículos, regulaciones al uso del suelo, tasas de estacionamiento, etc.

Pero, lamentablemente, la realidad no suele ser complaciente y se empeña en ser compleja. Y cierto es que si de algo adolece la especialidad hoy en día es de reflexión acerca de cuál es el lugar del transporte público en la globalización. Antes de abordar las soluciones, es conveniente intentar comprender qué ciudad, qué movilidad, y finalmente, qué transporte público para las sociedades de hoy.

Dar respuesta a estos interrogantes escapa a las posibilidades del trabajo, pero sí son su punto de partida. Su pretensión es simplemente asumir un carácter "transgresor": proponer una reflexión teórica para fines prácticos. Como paso inicial para instalar la discusión se comienza por revisar la evolución del pensamiento en ciencias sociales acerca del transporte, para luego observar los enfoques desde los cuales se lo aborda actualmente en el marco de la discusión teórica dominante: la ciudad en la economía global. En este sentido se orientan las siguientes páginas.

2. Retrospectiva: Espacio, sociedad y transporte

El transporte, por definición, está indisolublemente unido a espacio y sociedad, en tanto remite al desplazamiento de bienes y personas en el territorio. Reconstruir la evolución del pensamiento en la disciplina remite, pues, a la de una multiplicidad de ciencias sociales asociadas, entre las que se destacan la economía, la geografía y la sociología. De hecho tiempo y espacio son categorías comunes a todas las ciencias sociales, cuya transformación estructura el pensamiento de las diversas disciplinas, y el transporte se define por la conjunción de ambas. La revisión propuesta pone el énfasis en la segunda.

Según E. Soja (1997), pueden identificarse tres momentos en la evolución del espacio en lo que va del siglo:

- 1) el espacio material (percibido o primer espacio),

- 2) el espacio mental (concebido o segundo espacio),
- 3) el espacio experiencial (vivido o tercer espacio).

El concepto de espacio material fue dominante en términos cronológicos durante el período comprendido entre 1800 y 1950. El espacio decimonónico era el espacio absoluto de la física newtoniana y de la geometría euclídeana. Un espacio extensión, estático, área mensurable y continente, marco de acción asociado al medio físico-natural. Coincidente con una concepción del tiempo fragmentada, cíclica, también era fragmentado, esto es, la escala de su análisis era la local, era el recorte territorial, la región.

En cuanto al método, dos grandes escuelas trabajaron sobre esta concepción del espacio, una basada en las ciencias exactas (el positivismo), otra en las ciencias humanas (historicismo). Pero en ambos casos la ausencia de teoría redundaba en estudios descriptivos, cuya característica fundamental era el destaque de las particularidades, con una visión estática y armónica de las cosas en el espacio. El transporte no aparece como objeto de reflexión relevante.

Después de 1950, surge el espacio moderno como una alternativa más amplia y superadora asociada a la Teoría de la Relatividad de Einstein y a la geometría no euclídeana: se concibe el espacio relativo. Aunque se conserva la percepción del espacio material, ahora se visualizan las cosas en un espacio que puede ser geométrico o histórico. El paso de la descripción a la explicación de fenómenos se auxilia con la incorporación de teoría de distintas disciplinas. En el primer caso proviene de la economía y se sustenta en el enfoque cuantitativo del neopositivismo. En el segundo de la historia y la sociología, y se sustenta en el enfoque social del neohistoricismo. Se pasa ahora a una concepción lineal del tiempo, de proceso, que es acompañada por un cambio en la escala espacial del análisis, ahora ampliada, global.

Junto con el reconocimiento de que no existe un único espacio posible, y de que la espacialidad forma parte de los fenómenos mismos, que la crean al relacionarse, el concepto de distancia incorpora el transporte a la economía y a la geografía. Interacción, accesibilidad, áreas de influencia y flujos se convierten en cuestiones fundamentales para el hombre económico y para la región económica. Entonces, los estudios se enfocan en la localización (recogiendo a H. Von Thünen, a A. Weber) y distribución de la actividad económica en el espacio (recogiendo a Lösch, a Christaller), y como contrapartida, en las desigualdades entre áreas (es un clásico al respecto la obra de Isard, 1960). La noción de región sistema que subyace en el análisis regional remite necesariamente a las funciones de conexión, a aquellas que hacen a la unidad del sistema: los flujos. El transporte se posiciona como elemento de integración y como infraestructura, indisolublemente asociado al desarrollo de la actividad económica. Los estudios de transporte se abocan, pues, al análisis de la estructura de las redes y de la intensidad de los flujos, y de su significado para el desarrollo económico, elaborándose un conjunto clave de técnicas cuantitativas basadas en modelos matemáticos y estadísticos (modelos de redes, gravitatorios, de optimización de tráfico, análisis topológicos, resumidos acabadamente en Potrykowsky y Taylor, 1984).

Como contrapartida a esta concepción de espacio geométrico, ahistórico, ausente de conflicto, tendiente a una situación de equilibrio espacial que refleje el equilibrio de la economía (predominante en los años 60), desde el neohistoricismo (predominante en los años 70) se recoge el aporte teórico de la historia y la sociología, y se concibe un espacio organizado, producido por la sociedad, donde predomina el conflicto y la historicidad de los procesos. La Escuela de la Sociología Urbana francesa (Castells, 1974; Topalov, 1979; Lojkine, 1972) recoge la teoría marxista y aborda el estudio de las desigualdades sociales a nivel espacial, resultando la movilidad un aspecto central de la segregación socioespacial. El reemplazo del término circulación por el de movilidad indica la distinción entre una concepción del desplazamiento en abstracto y una de desplazamiento desigual, diferencial según sexo, ingresos, raza, edad, etc.

El transporte resulta una mediación entre economía y territorio y constituye un aspecto singular de la ciudad industrial y posindustrial del capitalismo. Según Fernández Durán (1980), la estructura urbana está determinada por tres aspectos:

- la división económica del espacio (trabajo/residencia),
- la división social del espacio (diferencias entre áreas residenciales) y
- la forma de producción del espacio urbano (promoción inmobiliaria, etc.).

El mecanismo con que se lleva a cabo esta división social y económica del espacio es el de la renta del suelo, y ésta está determinada por la puesta en valor del mismo conforme a la distribución espacial de accesibilidad generada por el sistema de transporte. Es decir, el transporte es un elemento constitutivo de la segregación urbana, vía definición de rentas del suelo diferenciales según tipo y grado de accesibilidad. El transporte es, pues, una herramienta de producción del espacio urbano, y por consiguiente, de organización y control del espacio. Es, por ende, objeto de conflicto de intereses sociales (Fernández Durán, 1980; Chapoutot y Gagner, 1973; Moraes y Da Costa, 1987; Soja, 1983; Martins y de Sequeira Santos, 1991).

Por lo tanto, también desde este enfoque social del transporte predomina su dimensión económica, asociada a la viabilidad de la concentración y especialización de actividades en el territorio y a la expansión de la economía. Pero, además de estos enfoques sobre el espacio material (el cuantitativo y el social), en los años 60 y 70 aparece una nueva concepción del espacio: la del espacio mental o concebido, el pensamiento sobre el espacio.

En esta corriente se encuadran los estudios de la percepción y del comportamiento. La movilidad se define ahora como una construcción basada sobre una multiplicidad de valores que determinan la percepción del espacio. La cultura incide en la percepción de la distancia, en la toma de decisiones y en el comportamiento en cuanto al desplazamiento, y pasa, por lo tanto, a ser un elemento explicativo de la estructura del viaje y de la elección del modo. El individuo o el grupo social construyen mapas mentales donde se posicionan en función de lugares conocidos, definidos por dos coordenadas fundamentales: el *action space* y el *activity*

space. El espacio de acción es el conjunto potencial de localizaciones conocidas mediante algún tipo de información. El espacio de actividad es el conjunto real de localizaciones conocidas, es el espacio personal y directamente vivido a través de la realización de actividades frecuentes. El cambio de enfoque acerca del espacio y del transporte no excluye sin embargo la utilización de técnicas cuantitativas.

Esta dimensión del espacio, poco desarrollada en la especialidad y en las ciencias sociales en general, cobra nuevo vigor con la llegada del espacio posmoderno en los años 80, que lo recoge en cierta medida al comenzar a cuestionar la subordinación de lo espacial a lo social, revalorizando lo local en lo global, y lo cultural allende lo económico.

La noción de tiempo simultáneo aparejada por la revolución tecnológica reciente abre una nueva dimensión temporal, la del tiempo vivido, cuyo correlato es el espacio vivido, el espacio de la experiencia que refleja diferentes formas de convivencia. Según Soja (1996, 1997), esta tercera dimensión del espacio abarca las anteriores y las supera a través de una visión cultural: no es sólo la producción, sino la vida. Asimismo, el espacio posmoderno amplía la escala del análisis, ya no es local ni es global, es lo local en lo global. Según Santos (1996), el orden local se contrapone y antepone al orden global, es horizontalidad, es cooperación en el conflicto. El orden global, en cambio, es verticalidad, es conflicto en la cooperación. Pero, el orden local tiene fundamento en el territorio, éste es categoría de análisis de lo local, es un territorio "usado". El espacio local resulta así la base del anclaje de la comunidad como grupo y en la sociedad global (Hiernaux Nicolas, 1995; Augé, 1998; Harvey 1992, 1996, 1997; Santos, 1996, 1996b). Hay, pues, una revalorización de las condiciones locales, de las relaciones interpersonales, contemplando aspectos más complejos desde lo cultural.

Dado el dominio del enfoque físico del transporte como circulación, esta dimensión del espacio vivido desde una visión cultural todavía está poco estudiada y es difícil de incorporar a la especialidad. Se destacan al respecto avances recientes provenientes de la sociología (Henry, 2002) que recogen la escuela francesa originada en los aportes de la sociología urbana, destacada por la incorporación de la dimensión sociohistórica y territorial a la especialidad (Godard, 1992; Figueroa, Godard y Henry, 1997; Boulahbal, 1997; Gallez y otros, 1997; Wiel, 1998).

Lo concreto es que las categorías de espacio y tiempo evolucionan y se redefinen según la época. Son categorías de las ciencias sociales y su estudio en los '90 es definitivamente transdisciplinario. No hay una única visión del tiempo ni del espacio, ni una única combinación de ambos, sino diferentes combinaciones que predominarán unas sobre otras según la evolución de procesos históricos y espaciales particulares. Se abre actualmente un abanico de distintas cosmovisiones espacio-temporales. ¿Podemos pensar, entonces, una única movilidad o, más específicamente, un único transporte público? Veamos cómo se inserta el transporte en la evolución reciente del pensamiento en ciencias sociales.

3. Ciudad y transporte en la economía global

En los años 80 se acumularon un conjunto de críticas a los enfoques cuantitativos y sociales basados en la dimensión material del espacio, que dieron lugar a nuevos desarrollos teóricos. Se cuestiona la concepción del espacio como un soporte, reflejo de las relaciones sociales. Las relaciones sociales de producción, de circulación, de distribución, políticas o jurídicas tienen un correlato indirecto en el espacio, es decir, a través de la espacialidad de los sujetos y objetos que actúan como sostenes de esas relaciones (Coraggio, 1987). De este modo, lo material ejerce una acción pasiva sobre lo social que condiciona su evolución futura (Santos, 1996). También se cuestiona el determinismo económico y el reduccionismo escalar del análisis a lo global, y se revaloriza la dimensión de lo cultural y el aporte de lo local.

Al marxismo en particular se le critica la subordinación del hombre a las estructuras y la evolución positivista hacia el socialismo, catalogando al obrero como un agente revolucionario *per se* y observando sólo las relaciones sociales de producción (las relaciones jurídicas de propiedad entre el capital, el trabajo y los medios de producción) como motor de la dinámica histórica del capitalismo.

Conservando la concepción de espacio material y el predominio del enfoque económico, la Escuela de la Regulación francesa recoge la importancia de las relaciones técnicas de producción (las relaciones entre los agentes económicos según las características técnicas de las fuerzas productivas) para explicar las mutaciones de la producción capitalista. Así, la categoría de régimen de acumulación resulta central en la explicación de la crisis y reestructuración actual del capitalismo (Coriat, 1994; Boyer y Saillard, 1995; Lipietz y Leborgne, 1989, 1994; Benko y Lipietz, 2000).

La incorporación de innovaciones tecnológicas al desarrollo de las fuerzas productivas no sólo modifica la forma de organización del trabajo sino también el orden espacio temporal de cada momento histórico. De este modo, la producción y organización del espacio capitalista se define por la dinámica de dos movimientos opuestos complementarios: expansión y concentración, tanto económica como territorial. En su dimensión económica, la expansión remite a la reproducción ampliada del capital en busca del constante aumento de la tasa de ganancia, y en la territorial al dominio ampliado del espacio como lugar de producción y desplazamiento del excedente. En su dimensión económica, la concentración remite a la del capital y los medios de producción, y en la territorial a la división espacial del trabajo mediante la concentración y especialización de actividades (producción y consumo, residencia y trabajo). Por consiguiente, cada fase de crisis y reestructuración del capitalismo reorganiza su base territorial mediante la promoción de desarrollo económico geográficamente desigual.

La concepción teórica sobre el papel del transporte se conserva: superar la distancia física que separa los lugares de producción y consumo resultado de la división territorial del trabajo, mediante el cambio de localización de bienes y personas. La aceleración de los tiempos de circulación permite la integración de nuevos espacios y mercados al sistema económico,

haciendo viable la estrategia expansionista de la economía capitalista. Este aspecto resulta crucial en el nuevo orden económico mundial dada su articulación entorno a una red de flujos planetarios, por lo que las cualidades de confianza y minimización de costos de transporte se revalorizan. De allí, el impulso que tienen las grandes inversiones de capital destinadas a la construcción de redes intermodales que permiten superar las barreras continentales a los flujos interoceánicos. A escala nacional, la tendencia a la mundialización tiene como elemento concomitante la aplicación de políticas de reforma y reconversión económica del sector.

En la economía global pues, la expansión económica y territorial del capital se expresa en la configuración de un espacio reticular sustentado en la concentración material discontinua pero plenamente integrada de lugares de rentabilidad. La hipermovilidad es, por lo tanto, el atributo fundamental de la economía global. Esta economía de flujos de escala planetaria, materiales y mayormente inmateriales (digitales), se soporta en ciertos lugares fijos del espacio que funcionan como *locus* de actividades de producción e intercambio reuniendo las condiciones de modernidad necesarias para dicha articulación (Santos, 1993). La ciudad es el lugar de la economía global, y su incorporación a la red planetaria de flujos implica un cambio de su significado y del de la red de ciudades, tanto a nivel mundial como nacional.

La ambigüedad en la definición del nuevo patrón de ciudad expresa sin lugar a dudas que la problemática no es tan clara ni tan sencilla. Aunque con diferentes denominaciones (*ciudad red* en Castells, *ciudad globalen* Sassen, *megalópolis* en Fernández Durán, *ciudad región* en Harvey, *ciudad dual* en Santos, entre otras), se confluye en señalar un conjunto de elementos en tensión que perfilan el proceso de cambio actual. Veamos esto brevemente, para ver cómo aparece en la discusión teórica dominante la temática del transporte.

3.1 Desterritorialización

Con el acento puesto en la inmaterialidad de los flujos recientemente aludida, se define la ciudad red como los nodos de la economía global. "La ciudad global es una red de nodos urbanos con distintas jerarquías y funciones que se extiende por todo el planeta y que funciona como centro nervioso de la nueva economía" (Borja y Castells, 1997: 43). A estos flujos desterritorializados algunos autores les reconocen un poder que debilita y condiciona el control "territorial" del estado nacional.

3.2 Concentración e integración territorial: revalorización de las ventajas comparativas de la aglomeración.

Aunque en un primer momento se pensó que las grandes ciudades iban a perder significado al disminuir el peso de la distancia por los avances tecnológicos, sus ventajas siguen siendo valoradas y son los lugares que mayor cantidad de inversiones reciben de los territorios nacionales. Las metrópolis refuerzan su papel de enlace con la economía mundial hacia fuera,

y con la economía nacional hacia adentro, y son el lugar elegido para la gestión de las empresas transnacionales por sus ventajas en cuanto a infraestructura, servicios, oferta y calificación de la mano de obra, funciones administrativas e institucionales, y también como lugar de representación simbólica del sistema de poder. Por su fertilidad territorial (empleando los términos de de Mattos, 1998) las grandes ciudades son los lugares elegidos como espacio físico organizacional de la economía global.

3.3 Terciarización y gentrificación.

En su carácter de espacio organizacional de la economía global, la gran ciudad es el lugar de localización de servicios estratégicos para las empresas transnacionales (contables, jurídicos, de gestión, publicitarios, tecnológicos.), es el lugar de comando de la industria financiera, es el lugar de producción de las innovaciones y del mercado para su consumo. Esto acarrea cambios en el uso de las áreas centrales, orientándose progresivamente al sector terciario. Simultáneamente se destinan inversiones a la reproducción social, asociadas a la actividad cultural, turística y recreativa que renuevan y revalorizan el antiguo espacio central de la ciudad, convocando también como ámbito de residencia a sectores de altos ingresos. Es la ciudad global de Sassen (1999).

3.4 Periurbanización: dimensión y difusión territorial.

La construcción y ampliación de las autopistas y el uso creciente del automóvil particular, junto con el avance tecnológico de las telecomunicaciones, permiten que la población y las empresas se localicen en zonas cada vez más alejadas de la periferia. El espacio de la centralidad se desconcentra e instala en los suburbios (los "countries" o los barrios cerrados como lugar de residencia y centros de localización de servicios) aunque sin establecer una conexión con estos, sino con el espacio central antiguo. Se construye un espacio reticular también al interior de la ciudad, que sustenta su expansión en superficie, formando pequeñas regiones de urbanización dispersa y de poca densidad, con límites difusos. Es la ciudad región de Harvey (1992).

Desde estos cuatro primeros aspectos, los estudios sobre la ciudad como lugar de la economía global destacan el papel del transporte como infraestructura de vinculación necesaria para la concentración y expansión económica y territorial que apareja el proceso de mundialización (Castells, 1995; Sassen, 1999; Fernández Durán, 1993; de Mattos, 1998; Veltz, 1999). Siendo la hipermovilidad un atributo fundamental de la economía global, las cualidades de confianza y minimización de costos de transporte se revalorizan, pues la aceleración de los tiempos de circulación es esencial para la integración de nuevos espacios y mercados al sistema económico, haciendo viable la estrategia expansionista de la economía capitalista. Si bien se coincide en incluir y destacar la enorme necesidad de la puesta a punto del transporte, ésta se circunscribe a la infraestructura vial, portuaria y aeroportuaria, fundamentalmente.

Se asocia la infraestructura vial a la fluidez de la circulación interna de la ciudad, identificada con la del automóvil particular, en referencia a los procesos de terciarización, gentrificación y periurbanización de las grandes ciudades. El modelo moderno de ciudad asociado al patrón norteamericano, policéntrico y difuso, articulado en torno a una infraestructura de transporte destinada al automóvil particular, se contrapone así al modelo tradicional asociado al patrón europeo, con un área central y un suburbio compacto (Cervero, 2000; Seguí Pons y Petrus Bey, 1991). La infraestructura portuaria y aeroportuaria se asocian a la fluidez de la conexión con la red global de nodos urbanos.

3.5 Intensificación de la segregación socioespacial.

No toda la ciudad es global. En el área central coexisten las áreas revalorizadas con otras deterioradas (inquilinos, hoteles, casas ocupadas por sectores de bajos ingresos, migrantes recientes, marginales). Lo mismo sucede en la periferia en relación a procesos de desindustrialización territorialmente selectivos. Es la ciudad dual de Santos (1994), o el cuarto mundo dentro de la ciudad según Sassen (1999), el de los sobrantes (los desempleados, las minorías, los migrantes, etc.).

Respecto a la intensificación de la segregación socioespacial, las referencias al transporte desde la óptica de la movilidad apuntan mayormente a la oposición entre transporte público y transporte privado. La dispersión territorial y la creciente motorización, sumados al crecimiento poblacional y a la insuficiencia de infraestructura y recursos en el caso de países pobres, llaman la atención sobre la movilidad interna de las ciudades y su sustentabilidad futura en sentido amplio, esto es, tanto ambiental como económica y social (Massot, 1996; Gallez y otros, 1997; Mathieu y otros, 1998; Matt, 1998; Viegas, 1998, entre otros). Pero no se profundiza en el papel de la política de transporte público hacia adentro, observándola no sólo como elemento de segregación socioespacial, sino inclusive de exclusión social. El cambio del estado interventor al neoliberal, y la consecuente retirada de la prestación directa del servicio, sumado al funcionamiento ineficaz de la regulación y el control, pueden explicarse en la reproducción al interior de la política de transporte público de los dos aspectos centrales de la dinámica de acumulación actual: concentración del capital (resultado principal de las políticas de privatización y desreglamentación del sector) y exclusión social (resultado de los niveles de precio y oferta de los servicios, fundamentalmente) (Gutiérrez, 1997, 2000).

En los estudios de movilidad de la década del 70, el papel del transporte público en la ciudad industrial se explicaba en la satisfacción del requerimiento de movilidad masiva, esto es, generalizada, del patrón de acumulación fordista (Fernández Durán, 1980; Chapoutot y Gagner, 1973). Dicha demanda se garantizaba mediante la concepción jurídico-filosófica del servicio público. El papel del transporte público en la movilidad interna de la ciudad pos industrial es una cuestión que aún no ha sido retomada y analizada en profundidad desde este tipo de enfoque.

3.6 Multiculturalidad urbana y conflicto.

La convivencia de múltiples culturas, agentes y estrategias definen a las grandes ciudades como lugares difíciles de regular y de una alta conflictividad social. Se puntualiza en este caso que la forma espacial distintiva de la ciudad global, en cuanto a la difusión de los límites externos, la dispersión de la actividad productiva y la concentración terciaria (servicios avanzados y financieros), adquiere singularidades según el modelo socioterritorial previo. Se observa que las carencias de infraestructura, empleo y recursos de las ciudades del tercer mundo, agravadas por el crecimiento de su población, tanto por la natalidad como por las migraciones que alienta la desconcentración de industrias de tecnología madura desde los países centrales hacia lugares de la periferia con mano de obra barata, tornan a estas ciudades ingobernables. Es la megaciudad de Fernández Durán (1993).

El conflicto se destaca en la política de transporte nuevamente desde la óptica de la circulación. El problema de la congestión es colocado como cuestión central. No se recoge el conflicto generado al interior de la política de transporte desde el concepto de movilidad (los trabajos de Vasconcellos [1995, 1996, 1998, 1999] son la excepción más relevante para América Latina), como resultado de diferenciales de oferta, precio y calidad del servicio, aspectos que definen la segregación socioespacial de la población y también la exclusión del derecho a la movilidad de sectores cada vez más numerosos (Gutiérrez, 1997, 2000).

Desde la antropología y la sociología se rescata la cuestión de la multiculturalidad atendiendo a la convivencia e intersección de diversas ciudades en la megalópolis. Es una ciudad híbrida que busca democratizarse combinando las demandas locales con las inducidas por la globalización.

3.7 Nuevos imaginarios colectivos: calidad de vida y participación.

Como respuesta al desafío de gobernar las megaciudades surgen los planes estratégicos y las propuestas de autosustentabilidad urbana (Borja y Castells, 1997; Martins, 1997a, 1997b). Los primeros se enfocan en la cuestión de la participación ciudadana y los segundos en la de la calidad de vida. Ambos conceptos remiten a la necesidad de generar colectivos de representación, ahora no políticos sino civiles, que recreen nuevas formas de solidaridad y de cohesión social. Los trabajos teóricos de este tipo provienen fundamentalmente de la antropología urbana y de la sociología de la cultura. El tema de la preservación y/o construcción de identidades locales en la ciudad global, se opone a la idea de una vivencia fragmentada de la ciudad. Cultura y territorio se asocian, y se ve lo local como el espacio de la identidad en la era de las redes (Giménez, 1996). Se busca observar cómo y desde dónde se articula la identidad local en lo global, a fin de edificar una imagen de ciudadano en la que

las personas puedan identificarse, como formas de equilibrar la democracia (Safa Barraza, 1997, 1999).

Se contempla la planificación participativa y la autosustentabilidad como imaginarios destinados a recomponer la capacidad de reproducción de la ciudad como espacio capitalista. Ante el debilitamiento del estado, y el de los sindicatos como ámbitos de representación colectiva, se recrean formas para contener el conflicto que remiten a una condición de igualdad más allá de las evidentes desigualdades económicas de las personas como consumidores. El derecho ciudadano pasa a estar representado por nociones como calidad de vida y solidaridad urbana, que apuntan a un fortalecimiento de la cultura cívica, más allá de la lógica del mercado.

Subyace a la planificación estratégica el concepto de ciudad *marketing*, la ciudad como una mercancía en busca de una identidad cultural que le permita diferenciarse e insertarse en el mercado mundial de ciudades. Economía y cultura se asocian, pues, para insertarse en el nuevo orden urbano (y económico) mundial. La imagen de salubridad, equilibrio, homogeneidad y estética de la ciudad contrapesa, así, su creciente desigualdad social.

El tratamiento de las cuestiones de la multiculturalidad y de los imaginarios urbanos recoge la segunda y la tercera dimensión del espacio a las que se hizo referencia inicialmente (el espacio percibido y el espacio experimentado), asumiendo un enfoque más cultural que estrictamente económico, pero la problemática del transporte no aparece reflejada en estos trabajos.

Sin embargo, aunque de manera inconexa y mayormente desde la discusión técnica, pragmática, dichos aspectos forman parte de los temarios de la disciplina. Los mecanismos de participación ciudadana, como las audiencias públicas o las agencias de regulación, se introducen en la agenda del transporte de la mano de las políticas de privatización y concesión de infraestructura y explotación de servicios. En cuanto a la planificación estratégica, se destaca la sustentabilidad ambiental y económica del transporte por su singular importancia como consumidor de recursos energéticos no renovables y agente de contaminación (entre otros, Harris, 1993; Liu y Gannon, 1997; Malbrán y otros, 2000; Martins, 2000; Brasileiro y Aragao, 2000).

4. Reflexiones finales

Evidentemente, en el debate teórico actual sobre la ciudad y el transporte predomina una concepción de espacio material, con énfasis en la dimensión económica. En los cuatro primeros aspectos comentados *ut supra*, la referencia al transporte como elemento clave es explícita, pero no es así en los tres últimos. Y tanto en los trabajos de enfoque cuantitativo como social, se lo recoge fundamentalmente desde la circulación, desde la dimensión del transporte como elemento integrador, el transporte infraestructura: a nivel interurbano, la

logística y el intermodalismo en las cargas y el transporte aéreo en los pasajeros; a nivel intraurbano, las autopistas, los puertos y aeropuertos.

En cuanto a la estructura interna de las ciudades, la dispersión territorial se asocia a la construcción y ampliación de la red de autopistas, enfatizándose la oposición entre el transporte público y el transporte privado. También a esta escala las cuestiones de la circulación predominan por sobre las de la movilidad, tanto desde los enfoques cuantitativos como desde los sociales. La dualidad de la política de transporte se resume en la antítesis transporte público - transporte privado, sin profundizar su análisis desde la perspectiva de la movilidad. Los trabajos de la especialidad atienden la problemática del transporte público, pero sin conectarla con la dinámica de la nueva tipología de ciudad.

Saskia Sassen (1999) argumenta que el funcionamiento de la economía global también necesita de una economía informal y habla de los "invisibles", los trabajadores de bajos ingresos o los migrantes por ejemplo, señalando que no sólo aportan mano de obra barata al sistema sino también flexibilidad, facilitando su funcionamiento, y sostiene que la incapacidad para reconocerlo es la mayor rigidez que se conserva. Desde este punto de vista, podría pensarse quizás que el transporte público pasó en cierta medida a ser un "invisible", ya que con el acento puesto en la fluidez en la escala global y también en la local, domina la escena el transporte particular. Y así como Sassen hace referencia a la flexibilidad del trabajo informal, de la vivienda informal, de la economía informal, podría pensarse tal vez en el transporte informal. Informalidad que coexiste con la creciente concentración de las empresas formales de transporte público, complementada con procesos de expansión y diversificación económica desde el sector hacia fuera, y desde afuera hacia el sector (Gutiérrez, 2000, 2001).

Del mismo modo, los sobrantes del cuarto mundo en la ciudad también son viajeros sobrantes, esto es, aquellos para los que el costo y la oferta de transporte es un factor limitante de la movilidad, cuestión que ya no parece ser necesario garantizar.

La tensión entre los procesos de periurbanización y gentrificación perfila una nueva movilidad que intensifica la segregación socioespacial. La diversidad de la demanda de transporte, tanto en volumen y tipo como en direccionalidad, se acentúa y se destaca.

No por casualidad el nuevo patrón de acumulación recibe el calificativo de "flexible". Es que si algo caracteriza el momento actual es la coexistencia de una diversidad de opciones de equipamiento, de organización del trabajo en la fábrica, de gestión interna de las firmas, de relaciones entre empresas y laborales, y de organización del territorio. No hay un modelo rígido ni único, sino una tendencia dominante sobre la que se montan una multiplicidad de formas posibles destinadas a superar la rigidez de las del anterior patrón de acumulación (el fordismo o capitalismo monopolista). Los cambios en la forma, extensión y estructura interna de las ciudades y en su movilidad, sugieren que el incremento de la motorización y la pérdida de pasajeros del transporte público responden a causas más complejas y profundas de desentrañar. Quizás resulte rígido también, concebir sólo *una* movilidad masiva, *un* modelo de

empresa transportista, *una* estrategia reglamentaria. Quizás sea tiempo de empezar a pensar la coexistencia de muchas formas posibles, abordando la diversidad desde la generalidad, lo local desde lo global, y la economía junto a la cultura.

Para promover la discusión teórica en la especialidad, aún desde la investigación empírica, es preciso despegarse de la enunciación de postulados. Prioridad al transporte público, pero ¿a qué transporte público? ¿Subtes? ¿Ómnibus o combis? ¿Todos? Y dónde, ¿Para quiénes y para qué tipo de desplazamiento? Prioridad a las empresas de transporte público, pero ¿a qué empresas? ¿Pequeñas o grandes? ¿Formales o informales? ¿Mercantiles o sociales? ¿Todas? Reglamentar al transporte público, ¿con qué modelo reglamentario? ¿Es suficiente con un sólo? Coordinar al transporte ¿con un ente metropolitano o con políticas metropolitanas? ¿Un único nivel metropolitano es suficiente para las ciudades región que, por su extensión y dimensión, contienen en sí mismas diferentes escalas de lo regional?

Las respuestas a estas preguntas tienen en común una idea central: la coexistencia de un gradiente de posibilidades para el transporte público, un abanico de posibilidades reglamentarias (desde las más flexibles a las más rígidas), de posibilidades institucionales (de las macro a las micro), de gestión (de las grandes empresas a las pequeñas, de las públicas a las privadas, de las mercantiles a las sociales), etc., enfocados básicamente a superar las convencionales "tensiones binarias" a las que suelen reducirse los planteos en la especialidad.

Pero como se anticipó, escapa a las pretensiones del ensayo proponer respuestas acabadas o sacar conclusiones. Por el contrario, se intenta promover la formulación de preguntas abriendo la mirada, a fin de quitarla del árbol y posarla en el bosque. Porque no sólo es cuestión de saber responder sino también de saber preguntar, y para ello hacen falta investigaciones empíricas y estudios comparados sobre la movilidad de las grandes ciudades de la globalización, capaces de superar lo meramente descriptivo y lo meramente técnico, dando lugar a lo explicativo, ida y vuelta de lo global a lo local, de lo homogéneo a lo diverso, de la economía a la cultura.

Empleando las palabras de Giménez I Capdevilla (Capdevilla, 1986: 55):

"Dos grandes opciones han aparecido en la base de las argumentaciones de los geógrafos al tratar de las relaciones entre transporte y medio geográfico: la busca de su regularidad y la de su singularidad. Dejando de lado la literatura "informativa", la geografía no ha visto en el transporte un objetivo *per se*, sino la posibilidad de explicar y comprender a través de él otros fenómenos humanos. La comprensión, en cambio, deriva precisamente de la singularidad de cada caso, que llega a entenderse sólo conociendo su particular proceso histórico. Ambas opciones pueden complementarse para conseguir un trabajo geográfico más eficaz."

Creemos que la sugerencia es válida para todas las disciplinas que abordan el tema, y es independiente del enfoque teórico metodológico que se adopte.

BIBLIOGRAFIA

- AUGÉ, M. (1998) **El imaginario en el mundo contemporáneo**, conferencia, Facultad de Filosofía y Letras-UBA, Buenos Aires.
- BENKO, G. y Lipietz, A. (2000) **La richesse des régions. La nouvelle géographie socio-économique**, Presses Universitaire de France, Paris.
- BOYER, R. y Saillard, Y. (1995) **Teoría de la regulación: estado de los conocimientos**, Eudeba, Buenos Aires.
- BORJA, J. y Castells, M. (1997) **Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información**, Taurus, Madrid.
- BOULAHBAL, M. (1997) "Les territoires individuels de la mobilité. Proposition d'une méthode de représentation et premiers résultats". En: **Recherche Transports Sécurité**, N°57, tomo 2, INSEE - INRETS, Dunod, París, pp. 36 - 52.
- BRASILEIRO, A. y Aragao, J. (2000) "Agencias regulatorias: que contribucoes do (ao) setor transportes no Brasil?". En: Santos y Aragao (eds.) **Transporte em tempos de reforma**, L.G.E. Editora, Brasília.
- CASTELLS, M. (1974) **La cuestión urbana**, Siglo XXI, Barcelona.
- CASTELLS, M. (1995) **La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano - regional**, Alianza Editorial, Madrid.
- CERVERO, R. (2002) **Informal transport: mobility options for the developing world**, United Comission on Human Settlements (Habitat), Nairobi.
- CORAGGIO, J.L. (1987) **Territorios en transición. Críticas a la planificación regional en América Latina**, Ciudad, Quito.
- CORIAT, B. (1994) "Los desafíos de la competitividad". En: **Realidad Económica**, N°125, IADE, Buenos Aires.
- CHAPOUTOT, J. Y Gagner, J. (1973) **Caractères économiques des transports urbains. Contribution à une recherche sur le rôle de l'Etat et des collectivités locales dans le fonctionnement économique des transports urbains**, Université des Sciences Sociales, Grenoble.
- de MATTOS, C. (1998) **Globalización, movimientos del capital, mercados de trabajo y concentración territorial expandida**. En: *Castello, R. y otros (comp.) Fronteiras na América Latina. Espaços em transformação.*
- FERNÁNDEZ DURÁN, R. (1980) **Transporte, espacio y capital**, Nuestra Cultura, Madrid.
- FERNÁNDEZ DURÁN, R. (1993) **La explosión del desorden. La metrópoli como espacio de la crisis global**, Fundamentos, Madrid.
- FIGUEROA, O.; Godard, X.; Henry, E. (1997) **Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement**, INRETS, Acta N°55.
- 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, pp. 27 - 42.

- GIMÉNEZ, G. (1996) "Territorio y cultura". En: **Estudios sobre las culturas contemporáneas**, Colima, México.
- GIMÉNEZ I CAPDEVILLA, R. (1986) "La geografía de los transportes en busca de su identidad". En: **Geocrítica**, N°62, Edicions de la Universitat de Barcelona, Barcelona.
- GODARD, X. (1992) **Mobilité et transport dans les villes en développement**, L'Harmattan, París.
- GUTIÉRREZ, A. (1997) "Neoliberalismo y servicio público: el caso del transporte urbano de pasajeros, con especial referencia al de la región metropolitana de Buenos Aires". En: **XI ANPET**, COPPE-UFRJ, Río de Janeiro.
- GUTIÉRREZ, A. (2000) "La producción del transporte público en la metrópolis de Buenos Aires. Cambios recientes y tendencias futuras". En: **Revista EURE**, N°77, Instituto de Estudios Urbanos - Pontificia Universidad Católica de Chile, Sgo. de Chile.
- GUTIÉRREZ, A. (2001) "Transporte alternativo: algo más que una cuestión de tamaño". En: **Actas VIII Encuentro de Geógrafos de América Latina**, Fac. de Arquitectura y Urbanismo - Universidad de Chile, Sgo. de Chile, pág 129 - 139 (en CD ROM).
- HARRIS, N. (1993) "Transporte y supervivencia económica de las ciudades". En: **La Era Urbana**, vol II, N°2, Washington.
- HARVEY, D. (1992) **La condicao posmoderna**, Ediciones Loyola, Sao Paulo.
- HARVEY, D. (1996) **Justice, nature and the geography of difference**, Blackwell Publishers, Oxford, UK.
- HARVEY, D. (1997) "Globalización y urbanización". En: **Geographikós**, VI EGAL - Conferencias, Buenos Aires.
- HENRY, E. (2002) "Novas tensões entre trajetórias espaciais e econômicas na dinâmica de uma grande metrópole, São Paulo", IRD-Brasil, Sao Paulo.
- ISARD, W. [1973] **Métodos de análisis regional. Una introducción a la ciencia regional**, Ariel, Barcelona, 2da edición.
- LIPIETZ, A. y Leborgne, D. (1989) "Nuevas tecnologías, nuevas formas de regulación. Algunas consecuencias espaciales". En: Laurelli E. y Lindenboim, J. (compiladores), **Reestructuración económica global. Efectos y políticas territoriales**, CEUR, Bs. As..
- LIPIETZ, A. y Leborgne, D. (1994) "El posfordismo y su espacio". En: **Realidad Económica**, N°122, IADE, Bs. As..
- LIU, Z. Y GANNON, C. (1997) "Transport, water, and urban development". En: **Infrastructure Notes**, The World Bank, Washington, D.C..
- LOJKINE, J. (1972) **La politique urbaine dans la région parisienne**, M.E.L., París.
- MALBRÁN y otros (2000) "La política de prioridad al transporte público es factible". En: **XI Congresso Panamericano de Engenharia de Transito e Transporte**, ANPET, Gramado, pág. 429-438.
- MARTINS, J. y de Sequeira Santos, M. (1991) "O papel oculto do transporte en el espacio subdesenvolvido". En: **V Encuentro Latinoamericano de Transporte Público**, CLATPU-REDES, Santiago de Chile.
- MARTINS, J. (1997a) "Novos enfoques para a pesquisa em transporte diante do próximo ciclo econômico". En: **XI ANPET**, Vol.2, Río de Janeiro.

- MARTINS, J. (1997b) "Globalização, autosustentabilidade e planejamento de transportes urbanos". En: **XI ANPET**, Vol.2, Río de Janeiro.
- MARTINS, J. (2000) "Gestão participativa da produção de transporte vinculado ao uso do solo". En: Santos y Aragao (eds.) **Transporte em tempos de reforma**, L.G.E. Editora, Brasília.
- MASSOT, M. (1996) "La multimodalité automobiles et transports collectifs: complémentarités des pratiques modales dans les grandes agglomérations". En: **Recherche Transports Sécurité**, N°50, INSEE - INRETS, Dunod, París, pp. 3 16.
- MAAT, K. (1998) "The compact city and mobility". En: **8th. World Conference on Transporte Research**, Belgium.
- MATHIEU, Y. y otros (1998) "The value of public transport: mass production and quality". En: **CODATU V**, Peter Freeman y Christian Jamet Eds., Cape Town.
- MELCHIOR, E. (1987?) **Introducción a la Teoría Económica Espacial**, ILPES-CEPAL, Santiago de Chile.
- MORAES, A. y Da Costa, W. (1987) **Geografía crítica. A valorização do espaço**, Editorial Hucitec, Sao Paulo.
- HIERNAUX NICOLAS, D. (1995) "La región insoslayable". En: **Revista EURE**, vol. XXI, N°63, Santiago de Chile.
- POTRYKOWSKY, M. y Taylor, Z. (1984) **Geografía del Transporte**, Ariel, Barcelona.
- SEGUI PONS, J. Y Petrus Bey, J. (1991) **Geografía de redes y sistemas de transporte**, Editorial Síntesis, Madrid.
- SAFA BARRAZA, P. (1999) "Ofertas culturales y demandas vecinales". En: **Hacia una distribución horizontal de la oferta cultural**, Inst. de Cultura de la Ciudad de México - Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, México.
- SAFA BARRAZA, P. (1997) "Ciudadanía cultural y las identidades vecinales en las metrópolis: un acercamiento teórico". En: **2do. Congreso Nacional de la Red Nacional de Investigaciones Urbanas**, Tlaxcala, México.
- SANTOS, M. (1993) "A aceleração contemporânea: tempo mundo e espaço mundo". En: Santos, M. y otros (compiladores) **Fim de século e globalização**, HUCITEC ANPUR, Sao Paulo.
- SANTOS, M. (1994) "Globalización, medio técnico científico, nueva urbanización, nueva metropolización", conferencia, **Seminario Las ciudades en la ordenación del territorio**, Presidencia de la Nación - UBA - Universidad de Mar del Plata, Mar del Plata.
- SANTOS, M. (1996) **De la totalidad al lugar**, Oikos-tau, Barcelona.
- SANTOS, M. (1996a) **Por una geografía nova**, Hucitec, Sao Paulo.
- SASSEN, S. (1999) **La ciudad Global. Nueva York, Londres, Tokio**, Eudeba, Buenos Aires.
- SOJA, E. (1983) "Uma concepção materialista da espacialidade". En Becker, B., Costa, R. y Silveira, C. (compiladores) **Abordagens políticas da espacialidade**, UFRJ, Río de Janeiro.
- SOJA, E. (1996) **Thirdspace**, Blackwell, Oxford, UK.
- SOJA, E. (1997) "Thirdspace. Expanding the scope of the geographical imagination", conferencia, **6to. EGAL**, Dpto. de Geografía-FFyL-UBA, Buenos Aires.
- TOPALOV, C. (1979) **La urbanización capitalista**, Edicol.

- VASCONCELLOS, E. (1995) "The urban transportation crisis in developing countries: alternative policies for an equitable space". En: **CODATU V**, New Delhi.
- VASCONCELLOS, E. (1996) **Transporte urbano nos países em desenvolvimento. Reflexoes e propostas**, Anna Blume, Sao Paulo, 1ra. Edición.
- VASCONCELLOS, E. (1998) **Transporte urbano, espaço e eqüidade. Análise das políticas públicas**, FAPESP, Sao Paulo, 2da. edición.
- VASCONCELLOS, E. (1999) **Circular é preciso. Viver nao e preciso. A história do trânsito na cidade de Sao Paulo**, Anna Blume - FAPESP, Sao Paulo.
- VELTZ, P. **Mundialización, ciudades y territorios**, Ariel, Barcelona.
- VIEGAS, J. (1998) "Efficiency and quality of public transport in developing cities". En: **CODATU V**, Peter Freeman y Christian Jamet Eds., Cape Town.
- WIEL, M. (1998) "Comment gérer la transition urbaine". En: **Recherche Transports Sécurité**, N°58, tomo 2, INSEE - INRETS, Elsevier, París, pp. 3 - 20.
- ZUKIN, Sh. (1987) "Gentrification: Culture and capital in the urban core". En: **Annual Review of Sociology**, Vol. 13, Palo Alto, California.