

Movilidad pública, activa y segura. Reflexiones sobre la movilidad urbana en tiempos de COVID-19*

Public, Active and safe mobility. Reflections about urban mobility during COVID-19

*Dhan Zunino Singh, Verónica Pérez, Candela Hernández y Maximiliano Velázquez***

Resumen

El artículo describe los principales problemas para la movilidad urbana a partir de las restricciones a la circulación y uso del transporte público que impusieron las medidas para enfrentar la pandemia de la COVID-19 en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). Basado en investigaciones empíricas anteriores y una encuesta *online* implementada durante la cuarentena, en la segunda semana de mayo de 2020, y siguiendo los debates recientes en torno al tema, el artículo se propone reflexionar sobre la movilidad futura abordando tres conceptos: la noción de lo público y de la seguridad para repensar al transporte público y el concepto de movilidad activa como alternativa al transporte privado automotor. De este modo, se busca superar los lineamientos clásicos de la movilidad sustentable situando la movilidad en el contexto local, considerando el rol del Estado, la escala metropolitana, sus desigualdades estructurales y las experiencias cotidianas.

* Parte de los avances incluidos en este artículo fueron realizados en el marco del proyecto ANPCyT PICT 2017-1880, "Pasajeros, conductores, ciclistas y peatones. Un análisis sociocultural e histórico de la producción de sujetos, prácticas y sentidos de la movilidad en Argentina desde fines del siglo XIX", del cual forman parte las y los autores.

** *D. Zunino Singh*: Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Universidad Nacional de Quilmes, Centro de Historia Intelectual, Argentina, dhasebastian@gmail.com.
V. Pérez: Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Universidad Nacional de San Martín, Instituto de Altos Estudios Sociales, Argentina, veronikaperez@gmail.com.
C. Hernández: Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Sociales, Instituto de Investigaciones Gino Germani, Argentina, candeher@gmail.com.
M. Velázquez: Universidad de Buenos Aires, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Centro de Estudios del Transporte Área Metropolitana, Argentina, maxovelazquez@gmail.com.



Palabras claves: pandemia, movilidad urbana, transporte público, cuidado, Área Metropolitana de Buenos Aires.

Abstract

This article depicts the urban mobility main problems emerged from the restrictions of circulation and use of public transport, imposed by the policies to deal with the COVID-19 pandemic in the Metropolitan Area of Buenos Aires (MABA). Based on previous empirical research and an online survey carried out during the quarantine, in the second week of May 2020, and on recent debates about the topic, the paper aims to think about future mobility addressing three concepts: the idea of public and safety to think on public transport and the concept of active mobility as an alternative to private motor transport. Thereby, it aims to go further the sustainable mobility recommendations by situating mobility in the local context, considering the role of the state, the metropolitan scale, its inequalities and the daily experience.

Keywords: pandemic, urban mobility, public transport, care, Buenos Aires Metropolitan Area.

Introducción

La pandemia de la COVID-19 alteró la forma en que se desarrolla nuestra vida social, entre otras, nuestra movilidad urbana. Esta se vio restringida por el aislamiento impuesto como principal modo de evitar que el virus circule y se expanda entre las personas. Es que, en efecto, los humanos, que hemos sido creadores de medios de transporte, nos hemos convertido en vehículos del virus (Lavau, 2014). La inmovilidad, largamente significada como algo negativo, invierte su signo y se convierte en una forma de preservar la salud. El lema “Quedate en casa” afecta nuestra circulación, porque esta es la causante de la difusión del virus. En otras palabras, movilidad y pandemia están intrínsecamente relacionadas: pues una enfermedad es pandémica cuando deja de afectar a un grupo localizado en un espacio (endémica), se extiende a un gran número de personas (epidemia) y atraviesa varios países. Dicha expansión del virus fue posible, no solo por los contactos entre personas (proximidad), sino porque esas personas viajaron grandes distancias, cruzando fronteras, en un ritmo de circulación marcado por los viajes en avión a escala global. Como advirtieron varios especialistas (ver, por ejemplo, Cresswell, 2020), la pandemia de la COVID-19 es un efecto del capitalismo, porque es un sistema que se basa en y promueve la circulación e intercambio de bienes, personas y capitales, que se han visto intensificadas y aceleradas con la globalización (Urry, 2009). Como señala Roger Keil (2014), mientras las enfermedades cruzan fronteras debido a la globalización o se globaliza la “inseguridad” sanitaria, las respuestas a estos problemas son locales y, por lo que hemos observado, desiguales en términos de infraestructura sanitaria, condiciones socioeconómicas y habitacionales. También, en términos políticos porque las respuestas nacionales y de las ciudades fueron diferentes.

El confinamiento o cuarentena fue una política aplicada en varias ciudades del mundo. En Argentina, a partir del 20 de marzo de 2020 comenzó el llamado Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio (ASPO) cuya fase 1 significó una fuerte reducción de la movilidad y un cambio significativo en los motivos de viajes.

Según datos relevados por Google (2020),¹ a partir de una metodología basada en el uso de dispositivos móviles, en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) comparando datos prepandemia con datos del 21 de agosto de 2020 y promediando porcentajes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) con los partidos correspondientes de la provincia de Buenos Aires (PBA), se produjo una caída del 62% en la visita a tiendas y ocio; un 6% en la provisión de abastecimiento en supermercados, un 59% en la asistencia a parques; un 60% a la concurrencia a centros de transbordos, tales como estaciones ferroviarias y paradas de colectivos; un 50% a las actividades laborales. Consecuentemente la movilidad de cercanía, aquella que se realiza en torno a espacios residenciales, aumentó un 27%.

En el caso del transporte público el efecto de la normativa ASPO impactó directamente en su uso, el cual se redujo a un 18% respecto de la ocupación prepandémica. De un promedio de 4.100.480 de personas movilizándose diariamente se pasó a 735.305² para el 20 de marzo de 2020, para estabilizarse unos cuatro meses después en torno al millón de usuarios.

Antes de restringir la circulación en las ciudades se cerraron las fronteras nacionales. Luego, hacia el interior de estas, surgieron fronteras entre estados o provincias, incluso dentro de estas. El caso emblemático es la provincia de Buenos Aires que creó "barreras sanitarias" internas, los pueblos o el Partido de la Costa se cerraron ante la llegada masiva de habitantes del AMBA que buscaban escapar de la aglomeración urbana (De Abrantes, Greene y Trimano, 2020) para pasar la cuarentena en un espacio de menor densidad demográfica. Particularmente el AMBA, fue uno de los sitios de mayor propagación del virus por las condiciones urbanas de toda metrópolis (acumulando alrededor del 80% de los casos de contagio).

Esta coyuntura nos lleva a reflexionar sobre tres aspectos de la movilidad urbana que serán ejes de este artículo: lo público, la seguridad y la movilidad activa. Poner como premisa una movilidad pública, segura y activa nos permite reflexionar sobre los posibles cambios que conlleva la pandemia de la COVID-19 para la vida social urbana. Como lo definimos desde las ciencias sociales, las movilidades no son el mero desplazamiento físico de un punto al otro en el espacio. Son prácticas sociales mediadas por tecnologías, se desarrollan en espacios urbanos-ambientales heterogéneos y están atravesadas por relaciones de poder y, por lo tanto, son desiguales (Zunino Singh, Jirón y Giucci, 2018). En otras palabras, el modo en que nos movemos da cuenta de la espacialización de las relaciones económicas, sociales y políticas. Preguntarnos por una movilidad pública, segura y activa busca pensar la movilidad urbana más allá de la justicia ambiental (sustentabilidad) y articularla con un horizonte de justicia social, interrogarnos por el modo en que habitamos (en movimiento) la ciudad, el rol del Estado y el cuidado colectivo.

¹ Para todas las ciudades del mundo la información en tiempo real y la histórica pueden consultarse en: <https://www.google.com/covid19/mobility/>

² Para el 22 de julio, ya en fase de liberación de algunas actividades no esenciales, la cantidad de usuarios del sistema alcanzó los 937.944, un 23% respecto del momento previo al ASPO según los partes de prensa del Ministerio de Transporte de la Nación de fechas 20/6/2020 y 23/7/2020. Pueden consultarse los portales de noticias: <https://www.telam.com.ar/notas/202006/479196-millon-personas-utilizaron-diario-transporte-publico-amba-esta-semana.html> y <http://7mocielo.com.ar/novedades-ver.html?id=2454> que hacen referencia a las cifras expresadas.

Con esta perspectiva abordamos la relación entre la pandemia y la movilidad urbana en el AMBA. Para ello, nos basamos en resultados provenientes de nuestros estudios situados en el abordaje de las movilidades y de nuevos instrumentos de investigación que construimos en el contexto del ASPO (observaciones *in situ*, encuesta *online* sobre uso y prácticas de cuidado en el transporte público,³ diarios de viaje). También realizamos un seguimiento sistemático del tema en los medios de comunicación y en debates entre expertos que tuvieron lugar en los últimos meses.

La agenda del transporte público en los planes de movilidad urbana

El crecimiento urbano del siglo XX se ha caracterizado por generar vías de circulación que fomentan el transporte privado, en que el automóvil particular es el instrumento central del sistema de movilidad (Robert, 2018). Esta forma de urbanización y de movilidad urbana ha traído graves consecuencias ambientales y sociales en el planeta: problemas de salud por la mala calidad del aire y ruidos, fenómenos como los de congestión de determinadas vías, competencia por el uso del espacio público, problemas de accesibilidad y conectividad en una urbanización que se expande, excesivo consumo de energía y, por supuesto, las emisiones de gases que contribuyen a la crisis climática global (Brueckner, 2000).

La no sostenibilidad del modelo urbano y su modelo de transporte autointensivo, exigió la necesidad de repensar la movilidad urbana y la planificación de las ciudades como aspectos integrados de un mismo proceso interactivo y dinámico. En Latinoamérica, y bajo sugerencia y recomendación de organismos internacionales de crédito, desde finales del siglo XX se han venido desarrollando los llamados planes de movilidad urbana sostenible (PMUS), bajo diversos nombres, formatos y acentos que procuran trabajar políticas públicas para lograr sostenibilidad y sustentabilidad del transporte y regular los modelos de desarrollo urbanos y territoriales.

El concepto de PMUS (Unión Europea, 2009) no es una definición rígida de cómo debería ser la planificación urbana, o un enfoque único para la planificación de la movilidad y el transporte en nuestras ciudades, sino más bien un conjunto de principios rectores que tienen como objetivo central mejorar la accesibilidad de las áreas urbanas y proveer de transporte y movilidad sostenible y de alta calidad hacia, a través y dentro de un área urbana. Su lema es planificar para la movilidad de personas y no para los vehículos de transporte, característica fundamental de los modelos tradicionales de modelización de tránsito

³ En el marco del PICT 2017-1880 desarrollamos la encuesta Movilidad Pública, Activa y Segura. La misma fue implementada entre el 2 y el 9 de mayo de 2020, momento en que el número de viajes en el AMBA rondó los 800 mil. La encuesta fue difundida por redes sociales (Facebook, Instagram, Twitter) y medios de prensa. Se trata de una muestra no probabilística. El instrumento utilizado consistió en un cuestionario *online* autoadministrado que indagó sobre las prácticas de cuidado de las y los usuarios del transporte público durante los viajes realizados en las dos semanas previas al período de aplicación de esta y su percepción respecto de las medidas de cuidado adoptadas por otros usuarios. También indagó los cambios modales durante la pandemia y las preferencias de movilidad a futuro. En total contestaron 1.252 personas, 58% mujeres, 41% varones y 1% otros, mayores de 18 años, de los cuales 56% reside en CABA y 44% en el Gran Buenos Aires. El 58% de los encuestados tiene terciario-universitario completo. Cabe resaltar que los guarismos no coinciden con las características del usuario típico del transporte público de pasajeros del AMBA, lo cual radica en el carácter no probabilístico de la muestra.

desarrollados desde mediados del siglo XX para justificar las inversiones en el sector transporte. El cambio de paradigma, del transporte de vehículos a la movilidad de personas, está aún en proceso de consolidación, no obstante, en Latinoamérica fue fuertemente promocionado por los organismos internacionales de crédito e implementado en gran parte de las ciudades desde finales del siglo XX, algunas veces como apartados en sus planes urbanos o códigos urbanísticos, otras como planes de movilidad específicos.

Para el caso del transporte público, los PMUS planteaban metas muy ambiciosas para reconvertir infraestructuras ferroviarias, tranviarias y viales inadecuadas u obsoletas. Para el autotransporte, revisar la cobertura territorial desigual y para el caso del microtransporte automotor, las prestaciones con diversos grados de formalidad. Como las vialidades y sus jerarquías habían sido pensadas para el automóvil particular se trabajaron infraestructuras segregadas del tipo BRT o metrobus, con diversos formatos y funcionalidades inscriptas como políticas de transporte orientado al desarrollo (TOD, por sus siglas en inglés). Estos proponen privilegiar nodos urbanos servidos por el transporte público (ITDP, 2014) que, en el caso argentino, asumieron la modalidad de sendas preferenciales para el uso de las líneas del transporte colectivo con el nombre comercial de Metrobus (Velázquez, 2014).

Sin embargo, toda la agenda de los PMUS fue alterada por la incorporación masiva de medidas sanitarias para atender la pandemia de la COVID-19. Nos referimos a las medidas de aislamiento obligatorio que redujeron violentamente la demanda global de transporte y las de distanciamiento social que hicieron lo suyo con la oferta global de transporte. De los cuatro pilares de lineamientos estratégicos de los PMUS, solo uno de ellos pareciera salir victorioso de la crisis pandémica. Los revisaremos brevemente:

- La promoción de un urbanismo responsable que controle la expansión indefinida de la ciudad y genere una de carácter dinámico, de escala humana y policéntrica, con subcentralidades activas de atractores de viajes de cercanía. Este es cuestionado ya que la gestión de la densidad y el control de las aglomeraciones de personas son vistas como claves para evitar la propagación del virus.
- La racionalización del uso del automóvil privado que produce una nueva oferta del transporte público y no motorizado. Este eje también se ve afectado ya que las movilidades privadas (autos y motos) son ahora observadas como una posibilidad deseable para garantizar la seguridad sanitaria.
- La promoción del transporte público urbano como integrador social basado en la apuesta por mejorar su calidad, es ahora tensionado al exigirse una utilización aún más intensiva del vehículo (o incorporando flotas), pero con mínimas cargas. Esto provoca una fuerte adversidad financiera que obstaculiza nuevas inversiones y hace peligrar la continuidad del negocio para los agentes privados, actores dominantes del sector en Latinoamérica.
- El fomento de la movilidad no motorizada es el pilar de los PMUS que la coyuntura pandémica refuerza más, particularmente, en recorridos cortos en que la movilidad en bicicletas o en micromovilidades (patinetas eléctricas, *segway*, *e-bike* y BOT), puede ofrecerse como alternativa eficiente y eficaz, situación que probablemente impacte en los recorridos troncales del transporte público en áreas centrales.

Para el caso de la CABA, estos lineamientos fueron tímidamente incorporados en la agenda del Plan Urbano Ambiental (formulado en 1998 y aprobado en 2006), luego detallados en el Plan de Movilidad Sustentable de 2010 y sus actualizaciones posteriores. Para el caso de la PBA solo la promoción de un urbanismo responsable y del transporte público quedaron

incorporadas como políticas generales a los Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires de 2007, con una mención al ordenamiento del uso del automotor en cuanto a estacionamiento y circulación en subcentralidades de los partidos del conurbano bonaerense. En 2018 la Agencia de Transporte Metropolitano formuló el Plan Director de Transporte revalidando las cuatro líneas mencionadas.

La fuerte reducción de la demanda de transporte público debido a los nuevos requerimientos de distanciamiento social y el miedo al contagio de COVID-19, plantea varias preguntas para la sostenibilidad futura de la movilidad en las ciudades. Devolver la imagen de que el transporte público es seguro demandará un largo período de tiempo (suponiendo que no haya inmunidad generalizada al nuevo virus en los próximos años) y acciones coordinadas de los planificadores, gestores, operadores y usuarios (Tirachini y Cats, 2020, 13). El desafío será garantizar que el transporte público sea lo más seguro posible y que pueda atraer a más personas y no solo a aquellas que carecen de alternativas.

Si los transportes públicos durante la pandemia circulan con muy pocos pasajeros, las políticas de descarbonización que muchos Estados están encarando para la transformación de las motorizaciones hacia la electromovilidad (Creutzig, 2016) se verán seriamente desafiadas. Como se ha mencionado, en Latinoamérica el sector se encuentra concesionado o permisionado a empresas privadas y sus tarifas reguladas cuyos precios se fijan con base en rentabilidades que solo se obtienen a condición de la utilización intensiva de los vehículos y con alta ocupación. En este escenario, emerge el interrogante de qué actor será el que afronte los costos económicos de dicha transformación para proporcionar movilidad pública de calidad, con distanciamiento social y a precios asequibles para las mayorías.

La necesidad de cumplir con el distanciamiento social para detener la propagación del coronavirus ha acelerado los debates en torno a la movilidad para la nueva normalidad. Retomando algunas de las líneas estratégicas de los planes integrales de movilidad sostenible, en particular, como ya mencionamos, se destaca el eje de la promoción de movilidades no motorizadas o activas. Observamos que emergen en muchas ciudades, opciones de urbanismo táctico (Lydon, 2013) para agregar carriles de ciclovías y ampliar espacios para la peatonalización de subcentralidades comerciales. Bogotá, Lima, México, Santiago de Chile, entre otras, han implementado ciclovías transitorias simplemente demarcando la vialidad sin generar infraestructura segregada, en algunos casos, duplicando o triplicando la cantidad de kilómetros preexistentes. En Argentina, ciudades como Rosario, Salta y Mendoza entre otras, también han redefinido vialidades en favor de la movilidad sustentable. En el caso del AMBA algunas pequeñas iniciativas han prosperado: ensanchamiento de circulación peatonal en áreas comerciales y algunas ciclovías temporales en avenidas.⁴ En CABA entre fines de septiembre y principios de octubre de 2020 fueron inauguradas nuevas bicisendas en avenidas troncales: Corrientes, Córdoba, Estado de Israel y Ángel Gallardo. Estas en su conjunto sumaron diecisiete kilómetros a la traza de ciclovías.⁵

⁴ Desde el Proyecto PDE 18-2020 “Instrumentos de actuación para las nuevas formas de la metrópolis. Cursos de agua y cuencas, corredores de movilidad, reservas intrametropolitanas y multiescalaridad para una Buenos Aires Metropolitana” se está trabajando en una recopilación y mapeo de estas iniciativas.

⁵ “Cómo son las nuevas ciclovías en Corrientes y Córdoba”, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2/10/2020. Recuperado de: <https://www.buenosaires.gob.ar/noticias/finalizaron-las-obras-de-las-ciclovias-en-corrientes-y-cordoba>.

En el caso del AMBA, según los datos de la última encuesta de movilidad domiciliaria (ENMODO 2009-2010), el 35% de la movilidad cotidiana se concentra en las subcentralidades de los diversos municipios de la PBA y barrios de la CABA. Estas implican distancias de viaje cortas, ideales para la movilidad activa y las micromovilidades. Dicha movilidad de cercanía es la que ha resultado vital para que una porción de la población pueda transitar las primeras etapas del ASPO y el distanciamiento social, aunque para otra porción no menor, la escala metropolitana deviene en condición de posibilidad para su propia reproducción, obturada frente a las restricciones de circulación (ver Soldano y Villarroel, 2020).

Otro problema es que las vialidades están diseñadas para el automotor y resultan agresivas para el uso seguro de bicicletas y peatones. Las calles y avenidas de las ciudades no están preparadas para mantener la seguridad en la convivencia de distintos modos, particularmente por el diferencial de velocidades. Este hecho provoca múltiples incidentes viales, algunos con consecuencias fatales para los usuarios de bicicletas y peatones, que son los sujetos más vulnerables que se mueven en el entorno público.

Otro desafío que presenta la pandemia es cómo mejorar la calidad de vida urbana optimizando las alternativas de movilidad de personas (y de bienes), sin descuidar el rol del transporte público como articulador esencial de las mismas. Como sostienen Alejandro Tirachini y Oded Cats, la visión del transporte público como motor de integración social parece hoy más distante que nunca (2020, 13) y las opciones por la movilidad activa se encuentran tensionadas por las dificultades expuestas.

Movilidad activa

La movilidad activa o micromovilidad aparece como uno de los pilares de la política urbana sustentable y en algunas ciudades se ha estimulado como opción de movilidad segura frente a la pandemia. Moverse a pie, usar la bicicleta u otros vehículos como el monopatín son fomentados especialmente para viajes de proximidad. En el caso del uso de la bicicleta, se conformó como una alternativa factible para permitir un transporte más seguro durante la pandemia de la COVID-19 en distintas ciudades del mundo (Chai et al., 2020). Se trata de un transporte individual, con el que es relativamente sencillo respetar las distancias de seguridad recomendadas –entre 1,5 y 2 metros– para reducir los riesgos de contagio, y por su muy bajo costo una alternativa para las poblaciones socioeconómicamente más vulnerables (PAHO, 2020).

La proximidad es un término clave en el contexto del ASPO porque se alentó a que las actividades de consumo se realizaran en comercios de cercanía. El eslogan “Quedate en casa” es una medida que varía territorial y socialmente de acuerdo con los recursos disponibles para implementarla. Así como no todos tienen las mismas condiciones habitacionales para quedarse en la casa, tampoco tienen las mismas ofertas de comercios, bancos y otros servicios que permitan satisfacer las necesidades reproductivas de personas y hogares. Como señalan Daniela Soldano y Noelia Villarroel (2020, 5), si las rutinas metropolitanas están hechas de desplazamientos en procura del trabajo, del ingreso y de consumos, desde los bordes, esta agenda se agudiza y el aislamiento se convierte en sinónimo de pérdida. A pesar de estas diferencias territoriales, la proximidad buscó desalentar la circulación de personas a una escala metropolitana. A la limitación de la movilidad para el consumo se sumó incluso el paseo o la

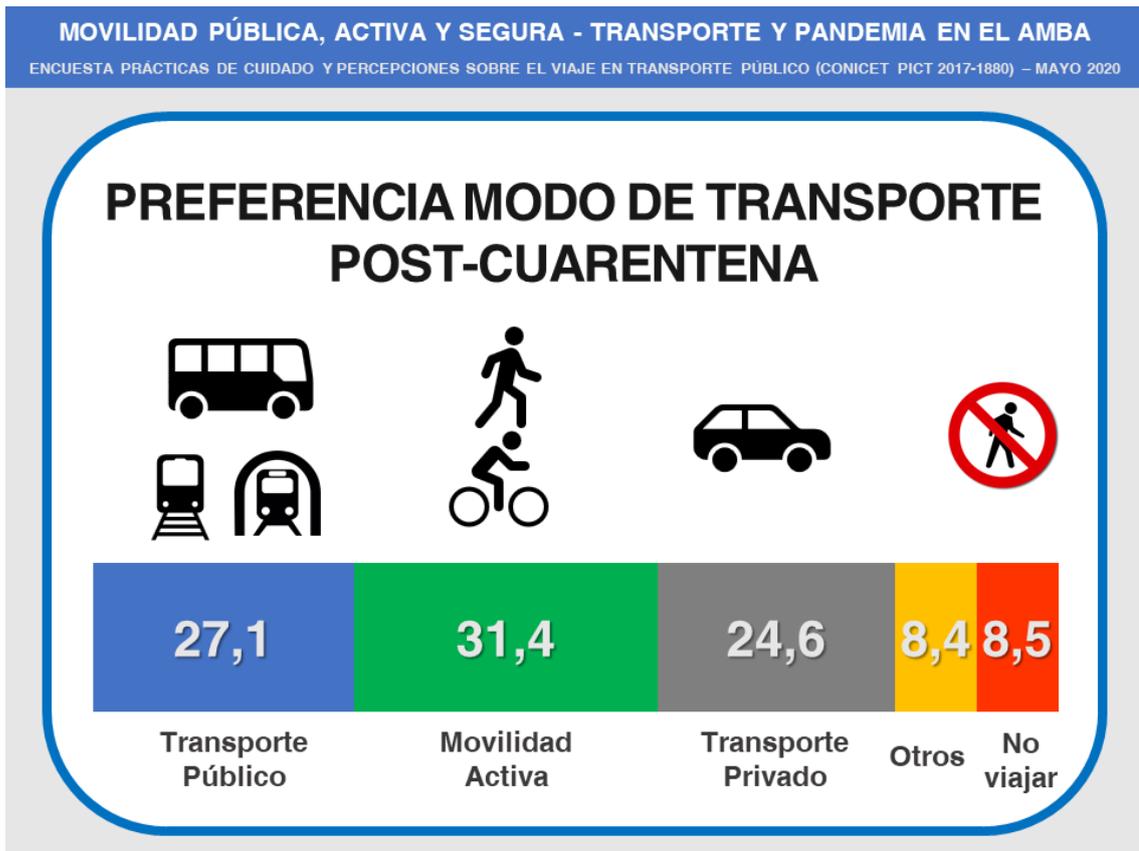
recreación, la cual debía realizarse “a cinco cuadras de la casa”. Estas prácticas involucran principalmente el movimiento a pie, mientras que el uso de la bicicleta también fue alentado como alternativa al uso del transporte público.

En la búsqueda de obtener una aproximación al modo como se desarrolló esta dinámica durante la primera etapa del ASPO, indagamos a través de la encuesta “Movilidad pública, activa y segura” sobre la movilidad realizada. Los datos recabados entre los encuestados, aunque no son generalizables al conjunto de los usuarios del transporte público, arrojan algunos marcadores para conocer y complejizar los interrogantes planteados. En estos términos, vemos que casi la mitad de quienes respondieron la encuesta no realizaron ningún desplazamiento que implicara el uso de transportes públicos o privados (45%). El 33% circuló en transporte público y un 18% en modos privados. Entre estos últimos, el 40% lo hizo a pie y en bicicleta, mientras que el 44% lo hizo en su auto particular y el 14% en taxis, remis o Uber. Observando a quienes usaron el automóvil es importante notar que, en este grupo, el uso del auto crece a un 75% entre quienes viven en la PBA, mientras que en CABA es de un 50%. Por su parte, el uso de la bicicleta no varió según jurisdicción de residencia, mientras que los viajes a pie fueron levemente mayores en CABA (43%) que en el resto del AMBA (36%). Estos guarismos podrían estar influenciados por la distancia del viaje y la accesibilidad, asuntos sobre los que volveremos más adelante. Cuando se analiza el uso del transporte público (33%), los resultados que arroja la encuesta son coherentes con la distribución modal previo al aislamiento. Entre nuestros encuestados el colectivo fue el modo más utilizado (66%), seguido por el tren (20%) y el subterráneo (14%).

La polarización entre movilidad activa y privada con base al uso del automóvil nos resulta sugerente para comprender las formas de la movilidad en el contexto de la pandemia. El transporte público no solo fue restringido a pasajeros que realizaban actividades esenciales, sino que también se enfatizó su peligrosidad como espacio de contagio y explícitamente se fomentó el uso de modos privados para resolver la necesidad de desplazamientos. El transporte privado se convirtió discursivamente en sinónimo de movilidad segura.

Como hemos discutido en el apartado anterior, esta política sanitaria apoyada en el control de la circulación produjo alertas, ya que puso en tensión la idea de movilidad sustentable al promover el uso del automóvil, pero al mismo tiempo generó expectativas porque alentó la movilidad activa. Para explorar esta tensión, preguntamos a los encuestados sobre sus preferencias futuras respecto del modo de moverse en un contexto pospandemia. Como muestra el gráfico 1, el resultado funcionó como indicador alentador en relación con el paradigma de la sustentabilidad, dado que el transporte público y la movilidad activa fueron las opciones más destacadas. El uso del auto particular fue la preferencia solo para un cuarto de los encuestados.

Gráfico 1. Preferencias de uso de transporte poscuarentena



Fuente: elaboración propia basada en datos de la encuesta "Movilidad pública, activa y segura". N = 1252.

Si bien las respuestas de nuestra muestra no son representativas ni generalizables, los resultados nos convocan algunas reflexiones. Por un lado, la preferencia por una movilidad activa puede estar ligada al nivel educativo alto (un sesgo de nuestra encuesta), que es un indicador de clase. También a la motilidad, entendida como el capital que permite poder cambiar modos porque se tiene acceso a esa posibilidad, tanto porque existen infraestructuras como medios económicos para realizar esa movilidad (Kaufmann, Bergman y Joye, 2004). Debemos contemplar que quienes responden que "prefieren" el uso del transporte público tienen acceso al mismo, pero también, más que una preferencia, la respuesta puede estar indicando situaciones en que no es posible visualizar alternativas modales al transporte público, ya que se presenta como el único modo accesible.

En el caso de las preferencias por el uso del transporte privado, el lugar de residencia es una variable interviniente. Lo que se observa en nuestra muestra es que, si el 25% prefiere el automóvil, entre quienes residen en la PBA este porcentaje aumenta al 31% y en CABA baja al 20%, mientras que, respecto de la movilidad activa, la relación se invierte: hay mayor preferencia por moverse a pie y en bicicleta entre quienes viven en CABA (39%) que entre quienes residen en el Gran Buenos Aires (22%). Se podría suponer que las distancias a recorrer y las infraestructuras disponibles son variables intervinientes en estas orientaciones electivas. No obstante, otras como la percepción de seguridad en el uso del transporte público (robos, hurtos, *performance* de la prestación), y las condiciones físicas de las personas, entre otras, también pueden jugar un rol en estas preferencias. Requerirá investigaciones futuras profundizar en qué medida este ordenamiento se mantiene frente a un universo

representativo de los usuarios del transporte y qué otros clivajes juegan a favor de la estructuración de unas por sobre otras.

En resumen, sea que esté motivado por la restricción al uso del transporte público durante la cuarentena o como preferencia futura, la movilidad activa se vislumbra en nuestra muestra como alternativa de movilidad urbana. Esta aparece como uno de los pilares de la política urbana sustentable que en el caso argentino forma parte de una política de Estado (Resolución Ministerio de Transporte de la Nación, SPT 3E/2016) a la que refieren todos los planes urbanísticos y de movilidad desde la última década del siglo pasado. Si se atiende a la preferencia por el uso del transporte público pospandemia se observa que esta no disminuye abruptamente, tampoco se dispara un “boom” del automóvil.

Resta pensar y gestionar la manera en que diferentes modos privados ocuparán el espacio público, es decir, el lugar que tendrá la movilidad activa respecto del predominio del automóvil en las calles. Al mismo tiempo, nace la pregunta sobre el tipo de transporte público que se debería pensar a partir de la pandemia y de las experiencias previas. Para ello, creemos que lo público y la seguridad son palabras clave para pensar la movilidad futura.

Lo público

Como hemos señalado, la pandemia por COVID-19 golpeó fuertemente los sistemas de transporte público masivo en todo el planeta. Recientemente, en diversos encuentros entre especialistas preocupados por su futuro, circuló la pregunta acerca de si el paradigma de transporte público se encuentra en crisis. Es decir, entra en crisis la idea de incrementar la movilidad mediante sistemas que permiten mover a una mayor cantidad de personas y bienes disminuyendo las externalidades negativas, como el tráfico y la contaminación (Crotte y Narezo, 2020). Con su centralidad puesta en su carácter masivo, las medidas de distanciamiento físico implementadas en diversos países lo colocan en una difícil situación. Cabe señalar que aún resulta mucho más inviable retornar a las condiciones previas a la pandemia, cuando el hacinamiento, sobre todo en horarios pico (los de mayor flujo de pasajeros), constituía la norma. Más adelante retomaremos este punto al analizar el proceso social por el cual masividad y hacinamiento se convirtieron en sinónimos.

Sin embargo, el concepto de lo público debería ser especificado. Porque si lo consideramos según su función social podemos ver que este se fortalece, a contramano de lo que ocurre cuando consideramos o confundimos lo público con lo masivo. Para avanzar en el argumento es necesario realizar algunas precisiones conceptuales. ¿A qué nos referimos cuando remitimos a ese adjetivo? Tratándose de servicios públicos, ¿cuál es el carácter público de los mismos?

Una mirada histórica nos coloca en la relación de implicación entre Estado y servicios públicos, en cuanto el mismo concepto de servicio público surge y se desarrolla en función de la ampliación de los fines del Estado. Este remite, desde sus primeras manifestaciones, a una forma o tipo de actividad estatal, tendiente a la satisfacción de necesidades materiales de la sociedad (González Moras, 2004). Actividad estatal y satisfacción de necesidades sociales son los aspectos centrales de su configuración. Sin embargo, esta relación no siempre se desarrolló de manera coordinada y armónica.

En el plano local, la reforma del Estado realizada durante la década de 1990, cuando las concesiones de empresas de servicios públicos jugaron un rol central, inició una cuarta etapa en la historia de la regulación de los servicios públicos (González Moras, 2004). No obstante, pese a que el Estado se enajenaba de la prestación directa otorgando la misma a terceros mediante la figura de la concesión, no quedaba eximido de sus deberes de regulación, control y fiscalización. La titularidad intransferible e indelegable de este no fue disuelta. En este contexto, los ferrocarriles de superficie y subterráneos fueron transferidos al capital privado para su explotación, no así los servicios de autotransporte de pasajeros, que constituían una actividad privada –aunque regulada por el Estado– desde fines de la década de 1960.

Desde entonces, la regulación del Estado en los servicios públicos en general y de transporte en particular, atravesó distintos momentos conforme a la orientación que asumían los gobiernos de turno. El modelo de eficiencia económica de los noventa dio paso a uno de equidad distributiva en los 2000, para nuevamente retornar al anterior, con el cambio de gobierno en diciembre de 2015 (Serrani, 2020; Pérez y Serrani, 2020). Sin embargo, pese a las marcadas diferencias en lo que respecta a los contenidos concretos de la regulación y sus resultantes en la relación Estado-capital, la treintena de años que comprenden el período mencionado arrastraron un denominador común: la ausencia de una perspectiva integral que contemple las necesidades de los usuarios en la definición de las políticas.

El tipo de relación Estado-capital que dominó la historia de los servicios de transporte posconcesiones produjo, en el caso de los ferrocarriles metropolitanos, graves perturbaciones. Estas fueron protagonizadas por pasajeros disconformes con la calidad de las prestaciones y funcionaron como señal de alerta (Coser, 1967) promoviendo una progresiva mayor participación del Estado en la actividad (Pérez, 2013). Pero la continuidad de un estado de simbiosis colusiva entre funcionarios públicos y empresas privadas (Pérez, 2015), sentó las bases de uno de los eventos de mayor envergadura en la historia del ferrocarril metropolitano de pasajeros. El 22 de febrero de 2012 el choque de una formación contra el sistema de amortiguación de uno de los andenes de la terminal de Once provocó 52 muertos y 789 heridos. En este contexto se produjo una importante reorganización institucional y se concretó la estatización de cinco de las siete líneas de servicios que conforman la red (Pérez y Rebón, 2017).

Así como ocurrió con otros servicios públicos estatizados (correo, agua y saneamiento, Aerolíneas Argentinas, gas), en el caso de los ferrocarriles de pasajeros, la mayor presencia del Estado emerge como la resultante de experiencias fallidas del capital privado (Gaggero, Schorr y Wainer, 2014), para prestar los servicios de un modo congruente con las necesidades de movilidad de los habitantes de la región. La opción por la estatización se erige como la alternativa para superar dichas falencias, otorgando a lo público un carácter predominantemente estatal. Se abre aquí la pregunta acerca de los obstáculos para la regulación en función del interés público, más allá del control directo por parte del Estado, pues las reestatizaciones recientes abren también el interrogante acerca de la regulación de las empresas estatales. Las deficiencias que presentan todos los modos masivos de transporte, siguen convocando la pregunta acerca de los obstáculos existentes para promover una experiencia de lo público que aliente su elección por parte de la ciudadanía.

La responsabilidad intransferible del Estado sobre esta actividad parece fortalecerse allí en que lo privado no logra dar respuesta a las necesidades sociales, o cuando la rentabilidad empresarial se diluye, como producto de crisis económicas de envergadura. Es la situación

que atravesamos en este momento a consecuencia de la pandemia de la COVID-19, no solo en Argentina sino en todas las latitudes del globo.

Hoy el Estado hace su mayor esfuerzo por sostener una actividad esencial congelando tarifas en todos los modos de transporte, incrementando el monto de los subsidios en aquellos servicios concesionados, generando nuevos instrumentos como las asistencias estatales para el pago de salarios o distintos fondos compensadores. Si bien la situación actual no es comparable con las anteriores crisis, hay un elemento que emerge con toda nitidez. La importancia del rol del Estado y la necesidad de jerarquizarlo, no solo como reaseguro de la rentabilidad empresarial, sino como entidad excluyente en la revalorización de lo público.

Retomando la definición de lo público como actividad orientada hacia las necesidades materiales concretas de la sociedad, su consumación sigue siendo un camino que recorrer, en tanto su construcción real no articula acabadamente con su definición formal. Desde hace décadas el paradigma de lo público está siendo desvalorizado concomitantemente a la degradación de las condiciones concretas de su realización. La salud, la educación, el transporte forman parte de los espacios que se vieron devaluados socialmente, debido a las deficiencias que exhiben sus prestaciones. Articulado a ello, las clases sociales más pudientes, aquellas con los recursos económicos suficientes para optar por alternativas privadas de servicios –cuando encontraron opciones sustitutivas– se volcaron a ellas, profundizando las brechas existentes en términos de bienestar social. Una tendencia que también se observa en el uso del transporte público y privado.

Sin desmedro de la importancia de atender el sostenimiento de las actividades que posibilitan satisfacer las necesidades de movilidad de la población (sean de capital privado o estatal), la pandemia por COVID-19 abre una ventana de oportunidad para que el Estado amplíe la construcción de lo público, incorporando aspectos que no se reduzcan a la mera disposición material de los servicios.

Seguridad

No es la primera vez que el transporte masivo de pasajeros aparece públicamente asociado a la cuestión de la seguridad. Lo que sí resulta novedoso es que, cada vez que esto ocurre, los sentidos atribuidos a esta categoría no son siempre los mismos. Lo relevante también por observar es que en la construcción social de la seguridad median criterios de inclusión, exclusión y de jerarquización que colaboran en definir el tipo de problema al que nos enfrentamos en determinado momento: ¿cuáles son sus características? ¿Qué lo causó? ¿a quién podemos atribuir la responsabilidad? Y, ¿cómo podríamos solucionarlo? En la medida en que logramos construir consensos en torno a esta narrativa es que podemos afirmar haber estado frente a una cuestión que nos interpeló activamente para intervenir en su proceso de definición (Gusfield, 2014; Loseke, 2007).

En materia de transporte podemos observar un componente que empieza a registrar un carácter regular. Como señalamos en el apartado anterior, emerge cuando ocurren acontecimientos disruptivos que producen una perturbación social que desborda al espacio de realización de los servicios. Esto visibiliza las condiciones en las que realizamos nuestra movilidad urbana cotidiana.

De acuerdo con investigaciones propias, la última vez que el tema de la seguridad en el transporte público concitó una amplia repercusión social fue con motivo de una serie de accidentes que tuvieron a los trenes urbanos como protagonistas (Pérez y Rebón 2017; Hernández 2019). En los años 2011 y 2014 registramos una tendencia ascendente en la producción de descarrilamientos, colisiones con objetos u obstáculo y choques entre trenes, los cuales tuvieron en su haber muertes masivas con distinto grado de envergadura según el saldo de víctimas y heridos (CNRT, 2017). También este tipo de episodios resultó un buen indicador del grado de deterioro de los activos ferroviarios por falta de mantenimiento (ITF, 2013), condición que permitió reconocer la necesaria responsabilidad empresarial como una de sus fuentes de producción (Hernández, 2019).

En este marco lo sucedido en la estación de Once fue un punto de inflexión, no solo para los trenes urbanos sino también para el conjunto de los servicios de la red metropolitana de Buenos Aires. Este acontecimiento puso en agenda el problema de la seguridad operativa y situó la preocupación en el estado de las infraestructuras, de las formaciones o unidades en servicio, los sistemas de señalización y mecanismos de prevención. Estos fueron los elementos públicamente destacados con mayor intensidad (Hernández, 2020). Aunque la prestación en materia de calidad y confort resultaron en este contexto ponderadas, los elementos más estructurales de los servicios fueron los que dominaron el eje de su tematización y, como dijimos, llevaron a la estatización de los mismos. Las condiciones de realización de nuestras prácticas de viaje que atraviesan directamente nuestra experiencia de movilidad quedaron subsumidas a una concepción estrecha de seguridad que –aunque indudablemente necesaria para la protección de los pasajeros– deja por fuera la experiencia concreta de viaje, la cual actúa a otra escala.

Como mencionamos, con la eclosión de la pandemia por COVID-19, asistimos nuevamente a la emergencia del transporte público como tema de amplia atención social. La seguridad otra vez es el eje de la problematización. Lo que cambia en este caso es que los elementos que intervienen en este proceso responden a otro tipo de atributos que juegan en su caracterización. El transporte de pasajeros emerge públicamente como uno de los espacios por excelencia para la propagación del virus dado que un componente central de su realización es la masividad. La seguridad, ahora definida con criterios sanitarios, se juega entonces en aliviar su carga de modo que podamos realizar acciones para prevenir el contagio, manteniendo la distancia física entre personas. Se instala públicamente como un espacio social que al no ser “seguro” frente a la COVID-19, requiere de medidas específicas que permitan ganar en este atributo, orientadas a la preservación de la salud. Este horizonte que la pandemia abre a los que son usuarios del transporte público, instala una doble tensión y nos abre la brecha para intervenir en las disputas por su definición.

Parte de las políticas dirigidas al sector estuvieron orientadas a atender este punto como vimos al comienzo de este artículo. En este contexto en términos relativos no existe evidencia empírica que muestre que el transporte sea un espacio con mayor riesgo al contagio que otros en que también ocurre la concentración de personas, sino que se dispuso su no utilización a partir de la hipótesis de ser un espacio cerrado y de aglomeración. El nivel de riesgo de contagio por exposición de COVID-19 en el transporte versus actividades realizadas en los lugares que las personas visitan, sea por motivos de trabajo, comercio o esparcimiento no está claro que sea más alto, ya que son múltiples las variables que intervienen en la determinación de los niveles de riesgo reales en diferentes entornos. La evidencia empírica de algunos

estudios sugiere que el transporte es mucho más seguro que otros ámbitos, sea por menor demanda, por aplicación de protocolos o por mejor utilización de los vehículos y plataformas (GIZ, 2020; SAGE, 2020, TUMI, 2020; UITP, 2020).

El otro núcleo problemático se instala relacionadamente entre el escenario pre-pandémico y el pandémico. En el pasado reciente, masividad y hacinamiento resultaban de hecho homologados como una única condición cuando no necesariamente son lo uno y lo mismo. El contexto actual permite evidenciar con mayor nitidez esta distinción. Como primer término pesa la función estructural que el transporte público de carácter masivo tiene en la producción y la reproducción de la vida social. Abona este punto un hallazgo de nuestras investigaciones en que mostramos que una variable que interviene en la concepción de seguridad que tienen los usuarios respecto del transporte, está fundada en la posibilidad de poder contar con servicios que garanticen la producción de su movilidad (Ministerio de Transporte, 2019).

Respecto del hacinamiento –aunque favorecido en su producción por el componente masivo que tiene el transporte público de pasajeros– este es la resultante extrema de un conjunto de variables que se articulan para que la aglomeración excesiva de personas en un espacio reducido sea el estado regular en el que se realizan los viajes. Las múltiples actividades productivas que tienen mismos horarios de ingreso y egreso producen horas pico en el uso de los transportes; las alteraciones en la programación de los servicios y cambios de frecuencias, las congestiones de tránsito, la capacidad del transporte, entre otros, junto con la necesidad imperativa de arribar a destino en tiempo y forma, colabora con la construcción de una cultura que normaliza como condición de viaje el contacto hiperestrecho entre los cuerpos (Pérez, 2014). Relevamientos propios realizados a los usuarios del transporte metropolitano,⁶ abonan esta proposición dado que sus preocupaciones centrales están focalizadas en los problemas de regularidad de los servicios más que en las condiciones de calidad bajo las cuales el viaje se materializa. En la actualidad la forma que tiene la COVID-19 de transmitirse principalmente de persona a persona no hizo más que poner en crisis esta situación.

Al igual que ocurre con la necesidad de dotar de un sentido más amplio al concepto de lo público, la pandemia emerge como una oportunidad para confrontar la homologación del atributo de masividad al de hacinamiento.

Conclusiones

La movilidad urbana se ha puesto en el centro de la escena con la pandemia de la COVID-19 porque, como hemos mencionado, es un efecto de la movilidad global. Reducida y controlada, la movilidad de personas en las ciudades obliga a repensar justamente la forma en que nos movemos, no solo en términos de elección de modos de transporte sino en cómo estos son expresiones de relaciones sociales, económicas y territoriales. Especialmente, nos permite pensar la relación entre lo público y lo privado. La alternativa y fomento del transporte privado, incluso

⁶ Estos fueron realizados en el marco de los proyectos PIP-CONICET “Cambio y conflicto social en el sistema ferroviario de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires” y UBACyT “Transporte público y conflicto social. El caso del sistema ferroviario de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires”. Encuestas propias realizadas en el marco de la tesis doctoral Hernández (2019) para el conjunto de los servicios de la red pública masiva de pasajeros.

aquellos como el caminar o el ciclismo, como mero espacio de seguridad sanitaria –esto es sin discutir las implicancias o relaciones con la sustentabilidad, accesibilidad, desigualdades socioterritoriales, seguridad vial, derecho a la movilidad, entre otras– echaría por tierra los enormes esfuerzos que se han hecho para promover una movilidad más sustentable y justa. Este constreñimiento, por un lado, desvincula a la movilidad de su relación con la ciudad, la reproducción social y el medio ambiente; por otro, no nos permite pensar nuevas formas de concebir el transporte público masivo.

En apoyo a lo anterior cabe mencionar que amplios sectores de la población metropolitana carecen de la opción por el transporte público, constituyéndose en demanda cautiva de formas precarias e informales ajenas a toda regulación. Asimismo, existen sectores que, si bien tienen acceso a la red, las condiciones de prestación dificultan la realización de una movilidad que atienda al bienestar de los usuarios. En el extremo, están quienes pueden prescindir de esta para la producción y reproducción de su vida al contar con diversas posibilidades electivas para realizar su movilidad. Esta breve esquematización, sin pretensión de exhaustividad, da cuenta de los desafíos a los que se enfrentan los servicios de transporte público masivo.

Entonces, si los procesos de problematización social requieren para su consolidación de voluntades activas dispuestas a controvertir en su definición, la pandemia deja el escenario planteado para que esto se produzca. Nuestra disputa se concentra en ampliar los márgenes de las categorías usadas para entender el transporte público, ¿puede lo público incluir en su configuración concreta dimensiones que amplíen el concepto de necesidad como mera disposición material? ¿Puede la seguridad en los términos en los que emergió públicamente ensancharse y complejizarse? Incluso, ¿puede la seguridad ser reemplazada por el término de cuidado, de un cuidado colectivo en el uso y prestación de servicios públicos? Las condiciones de prestación limitadas del transporte público que hoy impone la pandemia no debieran atender contra la orientación de una movilidad pública y segura articulada con la movilidad activa en el futuro próximo. Porque pensar sobre y desde la movilidad es también un acto político, creemos que es posible concebir un transporte inclusivo y de calidad en que lo público y lo seguro se haga extensivo a la promoción del cuidado y del bienestar social de quienes lo utilizan. Ese es el desafío por venir.

Referencia bibliográfica

- Brueckner, J. K. (2000). “Urban sprawl: Diagnosis and remedies”. *International Regional Science Review*, 23(2): 160-171.
- Chai, X., X. Guo, J. Xiao y J. Jiang (2020). *Spatiotemporal Analysis of Share Bike Usage during the COVID-19 Pandemic: a Case Study of Beijing*. Consultado en: https://www.researchgate.net/publication/340963930_Spatiotemporal_Analysis_of_Share_Bike_Usage_during_the_COVID-19_Pandemic_a_Case_Study_of_Beijing.
- CNRT (2017). *Serie estadística de accidentes ferroviarios*. Buenos Aires: Comisión Nacional de Regulación del Transporte.
- Coser, L. (1967). *Nuevos aportes a la teoría del conflicto social*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Cresswell, T. (2020). “Mobility: the lifeblood of modernity and the virus that threatens to undo it”. *Mobile Lives Forum*. Consultado en:

- <https://en.forumviesmobiles.org/2020/03/18/mobility-lifeblood-modernity-and-virus-threatens-undo-it-13266>.
- Creutzig F. (2016) “Evolving Narratives of Low-Carbon Futures in Transportation”. *Transport Reviews*, 36(3): 341-360. Consultado en: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01441647.2015.1079277>.
- Crotte, A. y J. Narezo (2020). “Cambio de paradigma: de la movilidad a la accesibilidad urbana”. *Moviliblog*. Consultado en: <https://blogs.iadb.org/transporte/es/cambio-de-paradigma-de-la-movilidad-a-la-accesibilidad-urbana/>. Consulta: 10/8/2020.
- De Abrantes, L., R. Greene y L. Trimano (2020). “Huir de la metrópolis y de la pandemia”. *Ciper académico*. Consultado en: <https://ciperchile.cl/2020/06/27/huir-de-la-metropolis-y-de-la-pandemia/>. Consulta: 10/8/2020.
- Gaggero, A., M. Schorr y A. Wainer (2014). *Restricción eterna. Poder económico y trabas al desarrollo durante el kirchnerismo*. Buenos Aires: Futuro Anterior.
- GIZ (2020). *Standard Operating Procedures (SOPs) for Bus Transport Post COVID-19 Lockdown. GIZ Report*. Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit: GIZ. Consultado en: <https://www.sutp.org/publications/standard-operating-procedures-sopsfor-bus-transport-post-covid19-lockdown/>. Consulta: 10/8/2020.
- González Moras, J. M. (2004). “El concepto de servicio público”. *Revista Argentina del Régimen de la Administración Pública*, 26(309), ediciones RAP.
- Gusfield, J. R. (2014). *La cultura de los problemas públicos el mito del conductor alcoholizado versus la sociedad inocente*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Hernández, C. (2019). *Las vías del poder social. Límites y potencialidades a la capacidad asociativa de los usuarios/pasajeros del sistema metropolitano de transporte público colectivo (2002-2017)* (Tesis de doctorado). Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires: Argentina.
- (2020). “Familiares en acción. La tragedia de Once y la cuestión ferroviaria metropolitana en la escena pública”. En: Pita, M. V. y S. Pereyra (eds.). *Movilización de víctimas y demandas de justicia en la Argentina contemporánea*. Buenos Aires: Teseo.
- ITDP (2014). *TOD Estandar, versión 2.1, Institute for Transportation & Development Policy*. Consultado en: <https://www.itdp.org/tod-standard/>. Consulta: 9/1/2020.
- Instituto de Transporte Ferroviario (ITF) (2013). *Una estrategia para la rehabilitación de los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires*. Buenos Aires: Foro de discusión sobre el FC suburbano, Universidad Nacional de San Martín. Consultado en: <http://www.unsam.edu.ar/institutos/transporte/FFCC-Metropolitanos.pdf>.
- Kaufmann, V., M. M. Bergman y D. Joye (2004). “Motility: mobility as capital”. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28: 745-756.
- Keil, R. (2014). “Diseased”. En: Adey, P. et al. (eds.). *The Routledge Handbook of Mobilities*. Nueva York: Routledge, pp. 388-397.
- Lavau, S. (2014). “Viruses”. En: Adey, P. et al. (eds.). *The Routledge Handbook of Mobilities*. Nueva York: Routledge, pp. 298-305.
- Loseke, D. R. (2011). *Thinking about Social Problems: An Introduction to Constructionist Perspectives*. Nueva York: Aldine de Gruyter.
- Lydon, M. (2013). *Urbanismo Táctico Vol. 3 Casos Latinoamericanos*. Nueva York: Creative Commons. Disponible en: https://issuu.com/ciudademergente_cem/docs/ut_vol3_2013_0528_10.

Movilidad pública, activa y segura. Reflexiones sobre la movilidad urbana en tiempos de COVID-19 / Dhan Zunino Singh, Verónica Pérez, Candela Hernández y Maximiliano Velázquez

- Ministerio de Transporte de la Nación (2019). “Movilidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires”. Ministerio de Transporte de la Nación, Buenos Aires
- NACTO (2016). *Guía global de diseño de calles*. National Association of City Transportation Officials. Disponible en: <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide-es/>. Consulta: 10/8/2020.
- PAHO (2020). “En tiempos de COVID-19, el uso de la bicicleta es un imperativo para mantenernos sanos y saludables”. *Pan American Health Organization: PAHO/WHO*. Disponible en: <https://www.paho.org/es/noticias/18-5-2020-tiempos-covid-19-uso-bicicleta-es-imperativo-para-mantenernos-sanos-saludables>. Consulta: 10/8/2020.
- Pérez, V. (2013). *Estallidos de hostilidad en el transporte ferroviario de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires. 2002-2010* (Tesis doctoral). Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires: Argentina.
- (2014). “Viajar en la ciudad. Movilidad, padecimiento y disconformidad entre los pasajeros de transporte ferroviario del área metropolitana de Buenos Aires. Argumentos”. *Argumentos, Revista de Crítica Social*, 16: 315-343. Disponible en: <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/argumentos/article/view/921/807>.
- (2015). “Los senderos de la transición. De la emergencia ferroviaria a la estatización de los ferrocarriles metropolitanos”. *Revista Transporte y Territorio*, 13: 253-256.
- Pérez, V. y J. Rebón (comps.) (2017). *La perturbación como motor de la historia. Los ferrocarriles metropolitanos durante el kirchnerismo*. Buenos Aires: Biblos-CLACSO.
- Pérez, V. y E. Serrani (2020). *¿Atrapados y sin querer salir? Los subsidios económicos a los servicios públicos en Argentina, 2002-2019* (Manuscrito).
- Robert, K. (2018). “Automovilidad”. En: Zunino Singh, D., G. Giucci y P. Girón (eds.). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Biblos.
- SAGE (2020). “Transmission and Control of SARS-CoV-2 on Public Transport”. Scientific Advisory Group for Emergencies, United Kingdom. Disponible en: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/888755/4b_EMG-Transport_Overview_18502020_updated_S0407.pdf. Consulta: 10/8/2020.
- Serrani, E. (2020). “Modelos de regulación de servicios públicos de gas natural en Argentina, 1967-2017”. *América Latina en la Historia Económica*, 27(2): e1062.
- Soldano, D. y N. Villarroel (2020). “Llueve sobre mojado. El conurbano bonaerense entre nuevos y viejos confinamientos”. Disponible en: observatorioconurbano.ungs.edu.ar.
- Tirachini, A. y O. Cats (2020). “COVID-19 and Public Transportation: Current Assessment, Prospects, and Research Needs”. *Journal of Public Transportation*, 22(1). Disponible en: <https://scholarcommons.usf.edu/jpt/vol22/iss1/1>.
- TUMI (2020). “Annex 1: The four phases of COVID-19 and Transport response”. En: *COVID-19 and Sustainable Mobility. Observations and documentation of first developments*. Transformative Urban Mobility Initiative: TUMI. Disponible en: https://www.transformative-mobility.org/assets/publications/2020_05_TUMI_COVID-19-and-Sustainable-Mobility.pdf. Consulta: 10/8/2020.
- UITP (2020). *Management of COVID-19, Guidelines for Public Transport Operators. Factsheet*. International Association of Public Transport: UITP. Disponible en:

<https://www.uitp.org/management-covid-19-guidelines-public-transport-operators>.
Consulta: 10/8/2020.

Unión Europea (2009). “Comunicación de la comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité económico y social europeo y al Comité de las regiones. Plan de Acción de Movilidad Urbana”. Bruselas: Comisión de las Comunidades Europeas. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0490:FIN:ES:PDF>.
Consulta: 20/5/2020.

Urry, J. (2009). *Mobility*. Cambridge, UK: Polity.

Velázquez, M. (2014). “View from the Street: The Buenos Aires Metrobus”. *T2M - International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility*, XI(2): 20-23. Disponible en: <http://t2m.org/wp-content/uploads/2009/11/T2M-newsletter-May-2014.pdf>.

Zunino Singh, D., G. Giucci y P. Jirón (eds.) (2018). *Términos clave para los estudios de la movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Biblos.