

POLÍTICAS DE MOVILIDAD URBANA E INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE: aportes teóricos y metodológicos para su abordaje

Publicado por Estefanía Szupiany



El artículo focaliza en las políticas de movilidad urbana e infraestructura de transporte, proponiendo para su análisis dos dimensiones analíticas: la gestión de la movilidad urbana sostenible y la gobernanza neoliberal. El objetivo consiste en establecer algunos aportes teóricos y metodológicos para el abordaje de dichas políticas, en el marco de los procesos contemporáneos de gobernanza construidos en el contexto latinoamericano.



INTRODUCCIÓN

El modelo de ciudad fragmentada en América Latina cobró impulso a partir de los años 80 en el marco de una fuerte reestructuración económica y política que replanteó el posicionamiento de las principales ciudades latinoamericanas frente al fenómeno global (Brand 2009; De Mattos 2010, 2015; Szupiany 2018). A pesar de los matices locales de dicho modelo, se evidencian dos lógicas comunes en la organización socioespacial de los territorios: la expansión urbana, caracterizada por un crecimiento extendido en superficie, de baja densidad y con límites difusos (De Mattos 2010; Gutiérrez 2012); y la fragmentación urbana, como el resultado de repliegues y comunitarismos diferenciales a partir del agravamiento de las desigualdades sociales (Prévôt Schapira 2001), del desarrollo de fragmentos urbanos no integrados entre sí (Janoschka 2005), del surgimiento de la «ciudad archipiélago» (Gorelik 2011). Estas tendencias dominantes y opuestas –pues, al mismo tiempo, suponen una dispersión espacial y una concentración de las relaciones entre individuos que pertenecen a un mismo estrato social– combinan elementos radiales y sectoriales: por un lado, la generalización de una pauta de crecimiento insular, antiguamente propia de la localización periférica de las clases populares y luego extendida a la construcción general del espacio residencial; por otro, el desarrollo de autopistas se superpone a la vieja traza ferroviaria, convirtiéndose en factor determinante de la producción y rentabilidad del suelo urbano (Janoschka 2005). Así, los espacios de conexión, las vías, los transportes, los puntos de intercambio e intercambio telemático constituyen «los verdaderos soportes de la identidad metropolitana» (Solá Morales 2003, 71), en el marco de una complejización de los flujos urbanos.

En este contexto de redefinición, los problemas producidos por el uso intensivo del automóvil se convirtieron en una preocupación recurrente entre las prácticas de ordenamiento urbano. No obstante, a pesar de los planteos en torno a la idea de una movilidad sostenible –que derivaron en una serie de principios normativos utilizados, en muchos casos, de manera acrítica por los gobiernos locales–, se evidencia la pérdida y/o ausencia de enfoques integradores, sistémicos y globales para el tratamiento de dichos problemas. Por el contrario, se detectan intervenciones puntuales, *ad hoc* y fragmentadas, dirigidas a la promoción de determinados proyectos de mercantilización del espacio urbano, en el marco de

procesos de gobernanza neoliberal (Calonge Reillo 2015, 2017). A diferencia de lo experimentado en países desarrollados, donde las ciudades llevan décadas de planificación integrada, las ciudades latinoamericanas carecen de herramientas de planeamiento para enfrentar el crecimiento urbano, la motorización y el uso del automóvil, en un contexto de debilidad institucional que no logra desarrollar el concepto de movilidad en toda su magnitud e integridad (CEPAL 2008).

A partir de esta problemática, en el presente artículo, se focaliza en las políticas de movilidad urbana e infraestructura de transporte, proponiendo para su análisis dos dimensiones –o categorías– analíticas: por un lado, la noción de **gestión de la movilidad urbana sostenible** (en adelante, GMUS), construida en las últimas décadas a partir de un conjunto de principios normativos para la planificación de la movilidad en las ciudades; en algunos casos, promovidos a modo de guía de buenas prácticas urbanas. Por otro lado, la noción de gobernanza neoliberal, entendida como el marco político contemporáneo en el que se despliegan diversas relaciones de interdependencia en los procesos de toma de decisión –por caso, vinculados a la gestión urbana–, con dominio de los mercados y la lógica empresarial.

Las indagaciones que aquí se presentan proponen establecer algunos aportes teóricos y metodológicos para el estudio de la movilidad urbana y las infraestructuras de transporte, en el marco de los procesos contemporáneos de gobernanza construidos en el contexto latinoamericano. Para ello, el artículo desarrolla, en primer lugar, los conceptos de GMUS y gobernanza neoliberal, para luego presentar algunas precisiones metodológicas derivadas de su correspondencia. Finalmente, se esbozan algunas posibles contribuciones que este tipo de investigaciones puede generar en el ámbito de la toma de decisiones de las políticas urbanas.

DIMENSIONES TEÓRICAS

LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Los principios normativos que dieron origen a la GMUS responden a un conjunto de prácticas y estrategias de planificación orientadas hacia el movimiento de personas, a través de la optimización de los sistemas de transporte y la promoción de un uso eficiente de los recursos disponibles. Este enfoque ha alcanzado un amplio consenso a nivel internacional en las últimas décadas, impulsando un cambio de paradigma en la planificación del transporte.

Siguiendo el viejo paradigma, la congestión vehicular representa la manifestación más aguda de los problemas de la movilidad urbana, de la que derivan una serie de conflictos que se experimentan a diario en el espacio urbano: disminución de la movilidad para los usuarios de automóviles y transportes públicos, aumento de los tiempos de viaje, dificultades para estacionar en las áreas más dinámicas de las ciudades. Ante estos inconvenientes, las respuestas por parte de la planificación tradicional del transporte se focalizan en aumentar las velocidades y volúmenes de tráfico vehicular, mediante proyectos de infraestructura dirigidos a la ampliación y/o readecuación de calles, rutas y espacios de estacionamiento, todos ellos, a favor de la automovilidad. En muchos casos, inducidos por la presión que ejerce el «poderoso lobby» de los automovilistas (Gakenheimer 1998, 36). Asimismo, una lectura sesgada de los conflictos en el espacio urbano conduce a responsabilizar al automóvil –y a los automovilistas– de los problemas derivados de la congestión, como así también a acusar la tendencia de los usuarios de transporte público por acceder a la tenencia de automóviles.

Por el contrario, los enfoques vinculados a la GMUS apuntan a examinar los mecanismos que impulsan dicha disfuncionalidad más allá de sus manifestaciones más agudas, centrando la mirada en aspectos fundamentales como: el crecimiento urbano desordenado y con escasa o insuficiente planificación; la creciente segregación socioterritorial, acompañada de un aumento de la desigualdad en términos de accesibilidad a las oportunidades y servicios que ofrece la ciudad; la sostenibilidad ambiental y la calidad del espacio urbano; el funcionamiento eficiente, racional y competitivo de las ciudades, entre otros.

Los antecedentes de la GMUS pueden rastrearse desde las discusiones en torno a la idea de desarrollo sostenible, impulsadas tras la presentación del informe Nuestro Futuro Común de la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo en 1987, también conocido como Informe Brundtland. En dicho informe, el desarrollo sostenible fue presentado como el principio rector para el desarrollo mundial a largo plazo, suponiendo una interacción equilibrada entre el desarrollo económico,

el desarrollo social y la protección del medio ambiente. El concepto quedó formalizado en 1992 en la Cumbre de la Tierra de Río, donde se definieron una serie de principios –que en su conjunto conformaron el Programa 21 de Naciones Unidas– dirigido a alcanzar un desarrollo más sostenible. En ese contexto de debate, la movilidad y el transporte se convirtieron en tópicos recurrentes, a causa de los problemas derivados del aumento del tráfico y la motorización, fundamentalmente, en ciudades europeas. Esta creciente relevancia quedó reflejada en la elaboración de diversos documentos oficiales, desde los años 80 a nuestros días, en su mayoría encabezados por instituciones y organismos pertenecientes a la Unión Europea. Entre ellos, se destacan: Carta Europea de los Derechos de los Peatones (1988); Libro Verde sobre Medio Ambiente Urbano (1990); Carta de Aalborg (1994); Libro Blanco del Transporte: La hora de la verdad (2001); Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana (2007); Plan de Acción de Movilidad Urbana (2009); Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transporte competitivo y sostenible (2011); Paquete de Movilidad Urbana (2013).

Hacia el año 2014, estos documentos derivaron en la promoción de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), elaborados a partir de pautas nacionales con el objetivo de orientar a los gobiernos locales. No obstante, en algunos países su implementación había comenzado algunos años antes. En Francia, *Plans de Déplacements Urbains* (1983); en el Reino Unido, *Local Transport Plans* (1997); en Italia, *Piani Urbani di Mobilità* (1996); en España, PMUS (2004). En el contexto latinoamericano: en México, Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable – PIMUS (2008)–; en Chile, Planes de Acción a partir de la creación de la Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana en 2014; en Brasil, lineamientos para una Política Nacional de *Mobilidade Urbana*, a partir de la Ley Federal 12587 del año 2012. En Argentina, los avances en materia de gestión de la movilidad se reducen al impulso de determinados gobiernos locales, resultando aún incipientes las propuestas promovidas desde el nivel nacional.

Otro grupo de antecedentes puede ser analizado a partir de experiencias de planificación impulsadas por gobiernos regionales y/o locales. Es posible que las primeras prácticas vinculadas a la gestión de la movilidad hayan surgido hacia mediados del siglo XX, precisamente, en las ciudades de Curitiba (Brasil) y Copenhague (Dinamarca). Algunas décadas más tarde, y ya insertas en el marco del debate sobre el desarrollo sostenible, surgieron diversas propuestas. En Dresden (Alemania), *Verkehrsentwicklungsplan 2025plus* (2009–2014); en Berlín, *Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr* (2002–2011); en la Comunidad Autónoma de

Cataluña, Ley 9/2003 de movilidad. En Latinoamérica: en Belo Horizonte (Brasil), PlanMob-BH (2008-2010); Bogotá (Colombia), TransMilenio (2000) y Plan Maestro de Movilidad (2006-2018); Santiago de Chile, Plan Integral de Movilidad (2015-2019). En Argentina, se destaca el proceso para la gestión de la movilidad impulsado por la ciudad de Rosario. El mismo se inició en el año 2004 con la creación del Ente del Transporte de Rosario –mediante ordenanza 7627– derivando en la presentación del Plan Integral de Movilidad en 2010. En 2011, dicho organismo fue renombrado como Ente de la Movilidad de Rosario. Por su parte, la ciudad de Buenos Aires promueve, desde el año 2010, su Plan de Movilidad Sustentable de Buenos Aires.

En su conjunto, estas prácticas y estrategias de planificación han legitimado una serie de principios normativos, desde los que se pretende regular la GMUS en el marco de una perspectiva integral, a saber: la planificación integrada del uso del suelo y la movilidad urbana; la modernización, mejoras y promoción del transporte público; el desincentivo y racionalización del uso del automóvil a través de restricciones y tarifas; la promoción y planificación del transporte no motorizado; la dotación de políticas y leyes marco de movilidad urbana; la gestión del transporte de cargas; las reformas de tarificación en el mercado del transporte; la gestión del estacionamiento; la promoción de una nueva cultura de la movilidad; entre otros componentes y medidas que varían según el caso. Al mismo tiempo, el nuevo paradigma apunta a que la identificación de los problemas ya no responda a una visión establecida desde arriba, es decir, desde una autoridad dada –sea nacional, regional o local–, sino a una plataforma colaborativa conformada por las autoridades y los diversos actores sociales del caso a intervenir, a partir de diagnósticos participativos y/o diálogos ciudadanos (Litman 2006; Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana 2014).

Ahora bien, esclarecidos estos principios normativos, ¿qué ocurre con ellos en el proceso de gestión urbana? Como se ha advertido en algunos casos, el viejo paradigma continúa vigente en el proceso de toma de decisión vinculado a la gestión de la movilidad (Offner 1993; Offner *et al.* 2014), eventualmente acompañados por declaraciones, planes y documentos oficiales redactados en un lenguaje retórico y abstracto. A través de ellos, sostienen algunos autores, se ofrece una lista de falsos compromisos que eluden los problemas reales (Evans y Reid 2014; Borja & Carrión 2016; Pérez 2016) o, como afirman Zunino Singh & Velázquez (2014), la adopción del concepto de movilidad se reduce a un «giro semántico» más que teórico-metodológico. Para evitar esta falta de profundidad en la comprensión de los

problemas, Pérez (2016) sugiere la indagación de las causas a través de dos nociones centrales: la mercantilización y la propiedad, en tanto mecanismos de expulsión en el proceso de construcción del territorio urbano. Extendiendo esta sugerencia al problema de la movilidad urbana, precisamente en el contexto latinoamericano, Calonge Reillo (2015, 2017) propone establecer una agenda de investigación en la que se indiquen los modos en los que los procesos de reorganización del capitalismo global inciden en los condicionantes que enmarcan la movilidad en las ciudades contemporáneas. O, como sugiere la Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana (2014), el abordaje de los problemas dependerá de cuán estratégica y estructural sea la visión de la que se parte. Todo esto, conduce a reflexionar en torno a la segunda dimensión analítica aquí propuesta.

GOBERNANZA NEOLIBERAL

Con el objeto de aproximarnos a los procesos contemporáneos de gestión urbana, se retoman una serie de estudios que, bajo el escenario de la globalización, analizan la relación entre la dinámica de acumulación capitalista en las prácticas de producción y reproducción del espacio. Particularmente, aquellos enfoques críticos que exploran el mundo regional y urbano a partir de procesos de neoliberalización del territorio (Amin 2002; Brenner & Theodore 2005; De Mattos 2015; Hackworth 2007; Harvey 2005; Peck & Tickell 2002; Peck, Theodore & Brenner 2009; Ribeiro 2014; Roy 2011; entre otros). Con independencia de matices y divergencias contextuales, estos estudios coinciden en que la apertura, competitividad y desregulación de los mercados que representan los mecanismos más eficientes para el desarrollo socioeconómico en clave neoliberal, libres de interferencias por parte del Estado y/o de acciones sociales colectivas. Bajo este axioma, las ciudades se han vuelto cada vez más importantes para la reproducción, extensión y mutación del neoliberalismo, convirtiéndose en objetivos estratégicos y campos de prueba para una serie de innovaciones institucionales y experimentos políticos neoliberales.

Estas redefiniciones suponen analizar los procesos urbanos regionales desde una perspectiva multi-escalar –entre interacciones de procesos globales, configuraciones macro regionales y trayectorias nacionales (Fernández 2017; Jessop, Brenner & Jones 2008)– en el marco de nuevas formas de gobernanza

urbana (Brenner 2004; De Mattos 2004; Sassen 2007). En términos generales, el concepto de gobernanza representa la sustitución de las funciones atribuidas a los Estados fordistas–keynesianos por procedimientos de reparto difusos y descentralizados (Calonge Reillo 2017), a partir del surgimiento de nuevos actores en los procesos de toma de decisión. En un primer momento, con la recuperación del protagonismo de la sociedad civil, más tarde, y ya en su faceta neoliberal, con el creciente impulso de las actividades del mercado.

No obstante, esto no supone una desaparición de la actividad del Estado –y, en consecuencia, en una libre concurrencia de los actores individuales como anhelaba el sueño liberal–, sino su reposicionamiento como interventor de las nuevas relaciones sociales mercantilizadas y como facilitador para la articulación de intereses y voluntades (Zetter 2004; Van Dyck 2012). En este sentido, Peck, Theodore & Brenner (2009) precisaron la combinación de dos fases o momentos en los programas concretos de reestructuración neoliberal: por un lado, el desmantelamiento de las formas institucionales –momento de destrucción o *rollback*–; por otro, el despliegue de nuevos modos de regulación institucional junto al restablecimiento de formas de gobierno –momento de creación o *rollout*–. De este proceso, sostienen los autores, se desprenden formas híbridas de neoliberalización asociadas a sus propiedades emergentes (*path-dependent neoliberalization*), traducidas en mecanismos políticos–institucionales dirigidos a la promoción de proyectos neoliberales. Por su parte, Keil (2009) señaló una tercera fase, a la que denominó *roll-with-it neoliberalization*, en la que se desencadena la normalización de las gubernamentalidades (siguiendo a Foucault) asociadas con la formación social neoliberal y sus crisis emergentes.

En el campo de la gestión y planificación urbana, la gobernanza neoliberal se materializa a través de la jerarquización de los mercados en el proceso de toma de decisiones e implementaciones, donde la lógica del beneficio económico se ubica por encima de la inclusión social y la integración territorial (Baeten 2012). Particularmente, y ya entrando en el terreno de la movilidad urbana, esto se manifiesta en la fragmentación de las redes de transporte, entre aquellas que resultan rentables y aquellas necesarias para la integración de entornos marginados y débilmente conectados. Se generan, por lo tanto, sistemas de transportes fragmentados y carentes de complementariedad (Nijkamp *et al.* 2000, 14); en sistemas desagregados que jerarquizan determinados segmentos de la oferta en función de las demandas solventes de la población (Figuroa 2005). Así, las mejoras en los transportes y comunicaciones contribuyen a la consolidación de procesos de

desconexión y aislamiento territorial, en el marco de «una más fina especialización y subespecialización de los territorios, deparando otras tantas posibilidades de acumulación capitalista» (Calonge Reillo 2015, 137). La gestión de la movilidad urbana, por lo tanto, se desarrolla mediante intervenciones –e inversiones– puntuales, dispersas e inconexas, carentes de un enfoque global, integrador y sistémico, reforzando así el sentido excluyente y fragmentador de los sistemas de movilidad (Calonge Reillo 2015, 2017). Incluso, en el marco de políticas integrales de transporte que promueven sistemas de movilidad sostenible, pero que, en definitiva, presentan dificultades para coordinar adecuadamente los modos de gobernanza (Sack 2011).

PRECISIONES METODOLÓGICAS

A partir de la reconstrucción de los antecedentes en torno a las nociones de GMUS y gobernanza neoliberal, es posible definir a las políticas de movilidad urbana e infraestructura de transporte como un conjunto de principios normativos y, al mismo tiempo, como un conjunto de intervenciones fragmentadas. La interrelación entre estas dos proposiciones conduce a pensar en el modo en que los procesos de gobernanza urbana determinan los sistemas de movilidad o, en otras palabras, en las limitaciones que encuentran aquellos principios normativos en los procesos de toma de decisión.

Por otra parte, esta conceptualización permite formular algunos interrogantes para el estudio de la problemática en diversos contextos geográficos: ¿cómo se materializan en el territorio las políticas de movilidad urbana e infraestructura de transporte, a partir de la compleja interrelación entre los procesos de gobernanza urbana y los principios normativos de la GMUS? ¿Cuáles son los avances en materia de GMUS y cómo se plantean las estrategias en el marco de enfoques integrales? ¿Cómo se insertan y distribuyen en el territorio los proyectos, obras e inversiones en infraestructura, en relación con la expansión del tejido urbano y la dinámica demográfica? ¿Qué mecanismos políticos–institucionales de urbanización construyen los procesos de toma de decisión dirigidos a la concreción de los proyectos, obras e inversiones en infraestructura? Y, al mismo tiempo, ¿cómo se traducen esos mecanismos en los principios normativos de la GMUS?

Para dar respuesta a estos interrogantes, se sostiene en primer lugar que la compleja interrelación entre las formas neoliberales de gobernanza urbana y los principios normativos de la GMUS deviene en políticas aisladas y fragmentadas de movilidad urbana e infraestructura de transporte, la cual se materializa en el territorio a través de intervenciones puntuales y dispersas dirigidas a la mercantilización del espacio urbano. En segundo lugar, que los planteamientos en materia de GMUS en el contexto latinoamericano son aún incipientes, y las estrategias propuestas carecen de enfoques integrales, tanto en el tratamiento de aspectos centrales (uso del suelo, segregación socioterritorial, desigualdad y accesibilidad, entre otros) como en su alcance geográfico (propuestas descoordinadas entre las distintas jurisdicciones que componen un mismo *continuum* urbano). En tercer lugar, que la inserción y distribución de los proyectos, obras e inversiones en infraestructura, en relación con la expansión del tejido urbano y la dinámica demográfica, se concreta a partir de políticas urbanas excluyentes. Esto se materializa en una jerarquización de aquellas infraestructuras destinadas al incremento de dinámicas extralocales, y al aumento de velocidades y volúmenes de tráfico vehicular, en detrimento de las infraestructuras destinadas a la movilidad urbana cotidiana y a la integración y cohesión social.

A partir de estas afirmaciones, es posible sostener que, en los procesos de toma de decisión política vinculados al transporte y la movilidad, los principios normativos de la GMUS no alcanzan las etapas para su adopción e implementación; por el contrario, se mantienen suspendidos en las etapas de elaboración y publicación, expresados en un lenguaje retórico y abstracto. Al mismo tiempo, la materialización de las infraestructuras responde, fundamentalmente, a intereses vinculados con la captación de flujos de capital internacionales, con el objetivo de lograr una mayor competitividad regional. En definitiva, el viejo paradigma continúa vigente en los procesos de toma de decisión política vinculados a la movilidad urbana y a la infraestructura de transporte, legitimados por mecanismos políticos–institucionales de urbanización neoliberal.

Por lo tanto, con el propósito de avanzar hacia la verificación de estos supuestos en un contexto determinado, será conveniente la formulación de objetivos dirigidos a analizar la materialización territorial de las políticas de movilidad urbana e infraestructura de transporte, precisamente, a partir de la compleja interrelación entre los procesos de gobernanza urbana y los principios normativos de la GMUS. A continuación, se enumeran algunos objetivos particulares posibles:

- Registrar los planteamientos y experiencias en materia de GMUS y analizar las estrategias en el marco de enfoques integrales.
- Examinar los proyectos, obras e inversiones en infraestructura y analizar su inserción y distribución en el territorio en relación con los usos del suelo, el desarrollo del tejido urbano y la dinámica demográfica.
- Identificar y analizar los mecanismos político-institucionales de urbanización que construyen los procesos locales de gobernanza. Particularmente, aquellos que se reproducen en el ámbito de la toma de decisión vinculado a las políticas de movilidad urbana e infraestructura de transporte, tanto en su dimensión normativa (principios de la GMUS) como en su dimensión fáctica (materialización de las infraestructuras).
- Sugerir lineamientos teórico-metodológicos dirigidos a la formulación de estrategias situadas y a la elaboración de planes locales de movilidad urbana sostenible.

Estos objetivos pueden servir de referencia para el estudio de diversas situaciones urbanas en el contexto latinoamericano. No obstante, es posible que el recorte temporal quede definido entre la década de 1980 a la actualidad, período que coincide con el surgimiento de los principios normativos de la GMUS y, al mismo tiempo, con el desarrollo de las formas neoliberales de gobernanza urbana. En referencia a estas últimas, será necesario ajustar los análisis en función de las distintas fases o momentos que se interrelacionan en los programas concretos de reestructuración neoliberal.

Finalmente, es preciso señalar la importancia que asumen los abordajes multidisciplinarios en este tipo de indagaciones, entre aportes provenientes, fundamentalmente, del campo de los estudios urbanos y territoriales, la economía espacial, la geografía económica relacional y la geografía urbana. Asimismo, es posible incorporar al estudio aquellos trabajos que han prestado mayor atención a la movilidad como una práctica social y cultural, entendida desde un plano teórico donde se superponen transportes, infraestructuras y flujos, y superando análisis reduccionistas que tienden a asimilar transporte y movilidad (Miralles-Guasch 2002). En este sentido, la movilidad –tradicionalmente asociada al campo de la geografía, el urbanismo y la ingeniería, entre otras disciplinas– comenzó a ser objeto de las ciencias sociales y las humanidades, experimentando un giro ontológico y

epistemológico a partir del llamado *mobility turn* o nuevo paradigma de la movilidad (Urry 2000; Urry & Sheller 2006). En efecto, si los estudios tradicionales del transporte distinguen el viaje de las actividades, este *mobility turn* entiende que las actividades pueden ocurrir también en movimiento, al tiempo que la distinción entre lugares y viajantes es también superada si se comprende que los mismos lugares pueden ser creados a partir de las actividades y el movimiento. Esto motivó una renovación de los estudios urbanos vinculados al transporte y la movilidad, al punto que se hizo necesaria la distinción entre la movilidad como objeto de estudio y la movilidad como un enfoque para la observación de fenómenos sociales (Cresswell 2010; Gutiérrez 2012; Zunino Singh, Giucci & Jirón 2017; Jirón & Imilán 2018). Esto supone una renovación teórica–metodológica en donde la experiencia del viajar se convierte en unidad de estudio, complementado o, mejor aún, superando las herramientas empleadas por la planificación tradicional y la ingeniería de transporte, como las encuestas origen–destino, los modelos de movimientos y flujos, entre otras.

DISCUSIONES

En el marco de las discusiones teóricas vinculadas a la reconfiguración del capitalismo global en ciudades medias latinoamericanas, se propone aquí contribuir a la reflexión y conocimiento de los procesos de neoliberalización del territorio y las formas híbridas que asume la gobernanza contemporánea, desde la perspectiva de las políticas de movilidad urbana e infraestructura de transporte.

Al mismo tiempo, se procura que este tipo de investigaciones brinde la posibilidad de generar algunos aportes prácticos en el ámbito de la gestión del transporte y la movilidad. Por un lado, a partir de la identificación y el análisis de los mecanismos políticos–institucionales que construyen los procesos locales de gobernanza, estableciendo una visión estratégica y estructural para el abordaje de los problemas reales que afectan a las movilidades urbanas. Por otro lado, a partir de una aproximación (situada) a las estrategias planteadas en el marco de la GMUS, a fin de definir pautas locales desde las cuales planificar su efectiva adopción e implementación. Para ello, se manifiesta que las políticas urbanas en materia de transporte y movilidad precisan superar la fase de elaboración de las propuestas, a

fin de evitar que los principios normativos –construidos en clave sostenible e integral– se conviertan en simples añadidos retóricos.

En definitiva, mientras los gobiernos locales hacen gala de estrategias que se adaptan a ciertas modas urbanas, alineadas al marketing de las ciudades globales, la concreción efectiva de las políticas urbanas se rige bajo las lógicas de la gobernanza neoliberal. Se sostiene, por lo tanto, que comprender esta paradoja resulta esencial para la generación de lineamientos teórico–metodológicos que contribuyan a la formulación de estrategias situadas y a la elaboración de planes locales de movilidad urbana sostenible.

Referencias bibliográficas

Amin, A. Spatialities of globalization. *Environment and Planning A*, 34(3) (2002): 385–399.
<https://doi.org/10.1068/a3439>

Baeten, G. (2012). «Neoliberal Planning. Does it Really Exist?». En *Contradictions of Neoliberal Planning*, editado por G. Baeten y T. Tasan-Kok, 205–211. London: Springer, 2012.

Borja, J. y F. Carrión (2016). «Introducción. Ciudades resistentes, ciudades posibles». En *Ciudades para cambiar la vida. Una respuesta a Hábitat III*, editado por J. Borja, F. Carrión y M. Corti, 17–58. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Café de las Ciudades.

Brand, P. *La ciudad latinoamericana en el siglo XXI: globalización, neoliberalismo, planeación*. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, 2009.

Brenner, N. *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. Oxford, New York: Oxford University Press, 2004.

Brenner, N., y N. Theodore. «Neoliberalism and the urban condition». *City*, 9(1) (2005): 101–107.
<https://doi.org/10.1080/13604810500092106>

Calonge Reillo, F. «Neoliberalización del territorio y movilidad urbana, una agenda de investigación». *Territorios* (32) (2015): 133–156. <https://doi.org/10.12804/territ32.2015.07>

Calonge Reillo, F. «Gobernanza neoliberal. Retos para el ordenamiento de las movilidades urbanas». *Revista Transporte y Territorio* (16) (2017): 184–200. <https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3609>

CEPAL. «Políticas de movilidad urbana». *Boletín Fal: Facilitación del comercio y el transporte en América Latina y el Caribe* (260) (2008). <https://www.cepal.org/es/publicaciones/36025-politicas-movilidad-urbana>

Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana (2014). *Problemas de la movilidad urbana: Estrategias y Medidas para su mitigación*. Santiago de Chile: Subsecretaría de Transportes.

Cresswell, T. Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1) (2010): 17–31. <https://doi.org/10.1068/d11407>

De Mattos, C. «De la planificación a la governance: implicancias para la gestión territorial y urbana». *Revista Paranaense de Desenvolvimento* (107) (2004): 9–23.

De Mattos, C. «Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado». *Revista de Geografía Norte Grande* (47) (2010): 81–104. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022010000300005>

De Mattos, C. *Revolución urbana. Estado, mercado y capital en América Latina*. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile y RIL editores, 2015.

Evans, B., y J. Reid. *Resilient Life. The Art of Living in Dangerously*. USA: PolityPress, 2014.

Fernández, V. R. *La trilogía del erizo-zorro: redes globales, trayectorias nacionales y dinámicas regionales desde la periferia*. Buenos Aires y Santa Fe, Argentina: Editorial Anthropos-Ediciones UNL, 2017.

Figueroa, O. Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. *EURE*, 31(94) (2005): 41-53. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612005009400003>

Gakenheimer, R. «Los problemas de la movilidad en el mundo en desarrollo». *EURE*, 24(72) (1998): 33-52. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71611998007200002>

Gorelik, A. «Roles de la periferia Buenos Aires: de ciudad expansiva a ciudad archipiélago». En *Correspondencias. Arquitectura, ciudad, cultura*, 265-293. Buenos Aires: Nobuko, 2011.

Gutiérrez, A. «¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte». *Bitácora Urbano Territorial*, 2(21) (2012): 61-74.

Hackworth, J. *The Neoliberal City. Governance, Ideology and Development in American Urbanism*. London: Cornell University Press, 2007.

Harvey, D. *A brief history of neoliberalism*. Oxford: Oxford University Press, 2005.

Janoschka, M. «El modelo de ciudad latinoamericana. Privatización y fragmentación del espacio urbano de Buenos Aires: el caso Nordelta». En *Buenos Aires a la deriva. Transformaciones urbanas recientes*, editado por M. Welch Guerra, 96-131. Buenos Aires: Biblos, 2005.

Jessop, B., N. Brenner y M. Jones. «Theorizing sociospatial relations». *Environment and Planning D: Society and Space*, 26(3) (2008): 389-401. <https://doi.org/10.1068/d9107>

Jirón, P., y W. Imilán (2018). «Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea». *QUID* 16, (10) (2018): 17-36.

Keil, R. «The urban politics of roll-with-it neoliberalization». En *City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action*, 13(2-3) (2009): 230-245. <https://doi.org/10.1080/13604810902986848>

Litman, T. Gestión de la movilidad. En SUTP -Sustainable Urban Transport Project, Transporte Sostenible-. *Texto de Referencia para formuladores de políticas públicas en ciudades de desarrollo* (Módulo 2b). Eschborn, Alemania: Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ), 2006. <https://www.sutp.org/>

Miralles-Guasch, C. *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Barcelona, España: Ariel, 2002.

Nijkamp, P., H. Van Delft, H. Geerlings y D. Van Veengroot (2000). Transportation between globalization and localization. *Innovation*, 13(1), 11–26. <https://doi.org/10.1080/135116100111630>

Offner, J. M. «Les “effets structurants” du transport: mythe politique, mystification scientifique». *L'Espace géographique*, 22(3) (1993): 233–242.

Offner, J. M., F. Beaucire, M. Delaplace, A. Frémont, O. Ninot, A. Bretagnolle y D. Pumain (2014). «Les effets structurants des infrastructures de transport». *L'Espace géographique*, 43(1) (2014): 51–67. <https://doi.org/10.3917/eg.431.0051>

Peck, J. y A. Tickell. «Neoliberalizing Space». *Antipode* 34(3) (2002): 380–404. <https://doi.org/10.1111/1467-8330.00247>

Peck, J., N. Theodore y N. Brenner (2009). «Neoliberal Urbanism: Models, Moments, Mutations». *SAIS Review*, 39(1) (2009): 49–66. <https://doi.org/10.1353/sais.0.0028>

Pérez, P. «Las ciudades latinoamericanas y la justicia espacial». En *Hacia un Hábitat III Alternativo*, coordinado por F. Carrión. Diálogo llevado a cabo en el Foro Alternativo de Hábitat III, FLACSO, Quito, Ecuador. Publicado en octubre de 2016. <https://www.youtube.com/watch?v=X9PbpWtewpU>

Prévôt Schapira, M. F. «Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades». *Perfiles Latinoamericanos*, 9(19) (2001): 33–56.

Ribeiro, L. C. «Las Metrópolis del Pensamiento Urbano Latinoamericano. Reflexiones para una teoría urbana del proceso de metropolización». En *Teorías sobre la Ciudad en América Latina*, compilado por B. R. Ramírez Velázquez y E. Pradilla Cobos, 102–140. México: Universidad Autónoma Metropolitana, 2014.

Roy, A. «Slumdogcities: Rethinkingsubalternurbanism». *International Journal of Urban and Regional Research*, 35(2) (2011): 223–236. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2011.01051.x>

Sack, D. «Governance failures in integrated transport policy. On the mismatch of “co-opetition” in multi-level systems». *German PolicyStudies*, 7(2) (2011): 43–70.

Sassen, S. «El reposicionamiento de las ciudades y regiones urbanas en una economía global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza». *EURE*, 33(100) (2007): 9–34. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612007000300002>

Solá Morales, I. *Territorios*. Barcelona: Gustavo Gilli, 2003.

Szupiany, E. La ciudad fragmentada. Una lectura de sus diversas expresiones para la caracterización del modelo latinoamericano. *Revista de Estudios Sociales Contemporáneos*, (19) (2018): 99–116.

Urry, J. *Sociology beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century*. Londres, Routledge, 2000.

Urry, J. y M. Sheller. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2) (2006): 207–226. <https://doi.org/10.1068/a37268>

Van Dyck, B. «Social entrepreneurship in urban planning and development in Montreal». En *Contradictions of Neoliberal Planning*, editado por G. Baeten y T. Tasan-Kok, 117–132. London: Springer, 2012.

Zetter, R. (2004). «Market Enablement and the Urban Sector». En *Market Economy and Urban Change. Impacts in the Developing World*, editado por R. Zetter y M. Hamza, 1–40. London: Earthscan, 2004.

Zunino Singh, D. y M. Velázquez. «Notions of mobility in Argentina. A discussion of the circulation of Ideas and their local uses and meanings». *Transfers*, 4(1) (2014): 116–123.
<https://doi.org/10.3167/TRANS.2014.040109>

Zunino Singh, D., G. Giucci y P. Jirón (Eds.) *Términos clave para los estudios de la movilidad en América Latina*. Buenos Aires, Argentina: Biblos, 2017.

Cómo citar

Szupiany, Estefanía. «Políticas de movilidad urbana e infraestructura de transporte: aportes teóricos y metodológicos para su abordaje». *Polis*, n° 20 (2022). <https://www.fadu.unl.edu.ar/polis>



szupiany

arquitecta. Instituto de Humanidades y Ciencias Sociales del Litoral (IHUCSO Litoral, UNL-

COMPARTIR:    

< ANTERIOR

SIGUIENTE >

LACATON & VASSAL. Arquitectura,
estética y energía

Polis #20. Editorial

ARTÍCULOS RELACIONADOS



LA FIGURA DEL ESTUDIANTE -PASANTE EN DOCENCIA. Construcción desde distintas miradas en FADU (UNL)

31 agosto, 2021



LA PERCEPCIÓN EN LA BIOMECAÁNICA DE LAS PERSONAS: intersensorialidad y diseño industrial

22 abril, 2022



BIBLIOTECAS POPULARES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE SENTIDOS. Arquitectura móvil como posibilitante

22 abril, 2022



ACERCA DE: Legibilidad y tipografía. La composición de los textos

31 agosto, 2021

polisSanta Fe - Argentina
ISSN: 2362-3284
polis@fadu.unl.edu.arUNL - FACULTAD
DE ARQUITECTURA,
DISEÑO Y URBANISMO edicionesUNL