Paper

Mega-regiones metropolitanas: la multi-escalaridad y su abordaje en los estudios socio-territoriales

Vidal-Koppmann, Sonia

sonia.vidalk@gmail.com

Universidad de Buenos Aires. Facultad Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Centro de Estudios de Transporte Metropolitano. Ciudad de Buenos Aires, Argentina

Línea temática 1. Escalas, diagnósticos y representaciones

Palabras clave

Mega-regiones metropolitanas, Multi-escalaridad, Transformaciones socio-territoriales, Ordenamiento territorial, Buenos Aires

Resumen

Abordar el estudio de una ciudad, de una región o de una zona urbana, demanda apriorísticamente establecer un recorte geográfico; y a la vez, determinar la escala de análisis. Ahora bien, cuando se trata de indagar en las transformaciones socio-territoriales de mega-regiones metropolitanas como es el caso de Buenos Aires, San Pablo o México, no es posible establecer una sola escala de trabajo. La complejidad del proceso de expansión conlleva a la superposición de diferentes escenarios que deben ser analizados y entendidos simultáneamente aplicando el concepto de multi-escalaridad. Adoptada esta noción en el marco teórico-conceptual, es indispensable que en el método de trabajo se articulen variables e indicadores a escala micro y macro.

En el Proyecto UBACyT Interdisciplinario, actualmente en curso, nos enfocamos en las cuestiones de movilidad metropolitana y vulnerabilidad socio-territorial de la mega-región

rioplatense, cuyos límites abarcan desde el Gran Rosario hasta el Gran La Plata. En este caso, la investigación trasciende la escala inter-jurisdiccional, por un lado; y por otro, profundiza en las micro-geografías de fragmentos urbanos, que demandan para su estudio una escala intra-urbana. La urbanización sin confines a lo largo de corredores viales, se yuxtapone a áreas intersticiales no articuladas entre sí. La escala regional para analizar la lógica de los sistemas de accesibilidad y conectividad metropolitanos, debería vincularse con las sub-centralidades periféricas y sus zonas adyacentes.

En síntesis, cuestiones inherentes a: proximidad y lejanía, centro-periferia y desarrollo urbano desigual, configuran los ejes de trabajo que orientan esta investigación; y que además servirían para repensar nuevas estrategias y políticas de ordenamiento urbano-territorial.

Introducción al concepto de multi-escalaridad

El proyecto sobre Movilidad y Pobreza encuadrado en el área interdisciplinaria de las Marginaciones Sociales (UBA Proyectos Interdisciplinarios)¹, desde sus comienzos en 2010 hasta la actualidad, ha ido incorporando cambios tanto en el recorte geográfico como en los conceptos clave contenidos en el marco teórico.

En efecto, en la Fase I el enfoque se centró sobre el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) tomando como universo de análisis la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y los 25 municipios que constituían los tres cordones de su zona de influencia (INDEC, 2010). En las investigaciones de esa primera etapa cuyos resultados se publicaron en el documento de trabajo *Movilidad y Pobreza. Una prioridad para el Área Metropolitana de Buenos Aires* (Liberali et al., 2013), la escala metropolitana fue adoptada para estudiar de manera crítica las condiciones desiguales de accesibilidad y sistemas de

¹ Convocatorias UBACyT para Proyectos Interdisciplinarios 2010-2013, 2013-2016, 2016-2020; 2020-2025 (en curso).

movilidad, los proyectos y propuestas para el AMBA, particularmente el Proyecto RER² y algunas cuestiones puntuales que marcaban la necesidad de análisis con mayor profundidad en ciertos municipios del conurbano (por ejemplo, La Matanza).

Dentro de este contexto se verificó que trabajar en una sola escala no era suficiente, ya que la noción de centro-periferia (Abba, 2010) por su complejidad y heterogeneidad, implicaba descender de lo metropolitano a lo urbano e inclusive a un recorte menor a escala de micro-geografías.

Algo similar sucedió en la segunda Fase del proyecto cuyas conclusiones se publicaron en *Movilidad y Pobreza II. Accesibilidad y políticas de transporte* (Liberali y Vidal-Koppmann, 2016).

En este caso y debido a la temática analizada, se volvió imprescindible traspasar los límites del AMBA. Efectivamente, las investigaciones sobre los corredores metropolitanos; las políticas nacionales de transporte; las distintas aristas de la movilidad en otras metrópolis nacionales; etc., plantearon la necesidad de rever el tema de las escalas de abordaje.

En la fase mencionada ya no solo se incorporaron análisis a escala micro y *mezzo*, sino que dentro de estos estudios surgió una convergencia de recortes geográficos. Así los trabajos sobre las ciudades inclusivas demandaron un grado de detalle que llegaba hasta la unidad barrial; mientras que las investigaciones sobre la expansión de la periferia metropolitana (Nel-lo, 1998) ampliaron la escala del universo de estudio incorporando el concepto de región metropolitana (CABA y 41 municipios). Pero en esta contribución, la noción de desarrollo urbano desigual y combinado (Harvey, 2007), planteó el requerimiento de adoptar también el concepto de multi-escalaridad.

En la Fase III del Proyecto registrada en *Movilidad y Pobreza III. Conectividad y Marginación* (2017), gran parte de las contribuciones científicas se sustentaron en diferentes escalas de abordaje para poder describir y explicar los fenómenos de

² <https://buenosaires.gob.ar/rer>

inclusión-segregación, dispersión-concentración y conectividad o fragmentación (Pereira, 2008).

Lo que hemos deseado señalar a través de esta sintética exposición de los avances de un proyecto consolidado de investigación, es la manera en que las diferentes escalas utilizadas para el análisis, la descripción y la explicitación de resultados se enlaza con los conceptos-clave incorporados en un marco teórico-empírico que con la prosecución de una línea de investigación (la movilidad urbana y las marginaciones sociales) modifica y amplía el recorte geográfico y por ende, las escalas aplicadas.

Mega-regiones y movilidad urbana: proximidad y lejanía ¿espacial o temporal?

Como se señalara en el apartado precedente, el avance de las investigaciones llevó a incorporar un nuevo paradigma urbano: la mega-región (Lencioni, 2017). En este caso no se trató solamente de una modificación cuantitativa del objeto de estudio, sino de una variación cualitativa que interpela los límites jurisdiccionales en relación con las fronteras urbanas. De tal forma que los alcances de la escala metropolitana al no responder metodológicamente para un adecuado abordaje, debían ser ampliados.

Igualmente, en la Fase IV del proyecto, el concepto de multi-escalaridad (Moura, 2008) también se asoció al de multi-sectorialidad³, entendiendo que ambos daban cuenta del grado de complejidad del objeto de estudio.

En este punto debe enfatizarse que metodológicamente la superposición de diferentes escalas requiere la combinación de métodos de trabajo cualitativos y cuantitativos; actividades que permitan recopilar información secundaria y otras que lleven a la producción de nueva información.

Estas formas de trabajo e indagación sobre una temática determinada, en nuestro caso la movilidad urbana y su vinculación con las mutaciones socio-territoriales, quedaron reflejadas en los avances

³ <https://www.cepal.org/es/publicaciones/44845-planificacion-multiescalar-regional-local-volumen-i>

publicados en *Movilidad y Pobreza. Otras miradas sobre las marginaciones sociales y la planificación territorial*, (Vidal-Koppmann et al., 2018).

Este cuarto producto incorporó la comparación entre mega-regiones (Región Metropolitana de Buenos Aires, Zona Metropolitana de México) y las interpela sobre la cuestión de la escala. Dicha apertura metodológica requirió yuxtaponer una escala barrial para analizar las modalidades de la movilidad cotidiana y una escala de nivel regional para describir y explicar los movimientos diarios pendulares de la periferia al centro en ambos casos. Los desplazamientos que co-existen de forma sincrónica, incorporan la ecuación espacio tiempo articulada al concepto de escala geográfica.

En este análisis se constató que, paradójicamente, el incremento de la movilidad en las mega-regiones no aumenta las posibilidades de accesibilidad de determinados segmentos de la población; sino que por el contrario, pone en evidencia mayores situaciones de desigualdad socio-territorial (Isunza Vizuet, 2023). Es por este motivo que mientras se planifica la movilidad a escala metropolitana adicionando nuevas modalidades de transporte, se descuida y posterga la movilidad cotidiana aumentando la marginación social.

Sin duda, se trata de dos escalas diferentes, pero que con el mismo grado de prioridad deberían estar contempladas en las agendas de las políticas públicas que deberían articular la planificación de usos del suelo y de los sistemas de transporte.

Vulnerabilidad socio-territorial: de los barrios populares a los conglomerados de urbanizaciones

Numerosas investigaciones muestran la manera en que se ha naturalizado que en mega-regiones como San Pablo, México o Buenos Aires, los tiempos de viaje para realizar actividades cotidianas superen en exceso lo aceptable para un patrón de movilidad eficiente y racional.

Durante la pandemia de COVID-19, las distancias para el desarrollo de actividades productivas y las

imprescindibles medidas de aislamiento pusieron en evidencia la falta de sustentabilidad de los sistemas de movilidad metropolitana. Y las investigaciones realizadas en este período, se enfocaron sobre esta temática, sosteniendo la hipótesis de que la misma constituía un nuevo factor de vulnerabilidad.

En este sentido, los barrios populares localizados en zonas periféricas se vieron más desfavorecidos por las condiciones de aislamiento (Carballo y Lacabana, 2021); mientras que los conglomerados de urbanizaciones privadas localizados también en la periferia hacían crecer el número de viajes de los vehículos particulares. Ambas situaciones mostraron lo alejadas que están las mega-regiones del concepto de “ciudad sustentable” definido en la Agenda 2030 (CEPAL, 2017).

Siguiendo la hipótesis propuesta por R. Méndez (2020) sobre la movilidad como un factor de aumento de la vulnerabilidad social de los segmentos de población más marginados, en los avances de la investigación en curso⁴ se ha podido demostrar mediante el estudio de casos (región metropolitana de Buenos Aires, región metropolitana de Santiago de Chile, zona metropolitana de México, zona metropolitana de Guadalajara), la falta de articulación entre las políticas habitacionales y las de movilidad urbana. Se destaca una ausencia del Estado en materia de ordenamiento territorial, a pesar de que los ejemplos mencionados cuentan con planes estratégicos territoriales (Goicoechea y Abba, 2021; Orellana Ossandón, 2021; Isunza y Rodríguez, 2021; Lara Guerrero, 2021).

En estas megalópolis se utilizó una escala de estudio supra-metropolitana para aplicar variables que permitieron observar patrones semejantes aun considerando las singularidades de cada país. En efecto, las cuestiones inherentes a la gobernanza, la desarticulación entre niveles de planificación, las políticas sectoriales poco integradas y la segregación socio-residencial, entre otros aspectos, han dejado al descubierto las debilidades

⁴ Convocatoria UBACYT 2020 Proyectos Interdisciplinarios, Movilidad urbana y vulnerabilidad socio-territorial en la región metropolitana de Buenos Aires, Dir.: A. Liberali y S. Vidal-Koppmann.

estructurales del nuevo paradigma de mega-región, expandido particularmente en América latina.

Resumiendo, si la tendencia sociodemográfica estaría indicando que la concentración del mayor porcentaje de habitantes se registra en las grandes regiones urbanizadas de Latinoamérica (Le Monde Diplomatique, 2014), en cuyo interior se reproducen “ciudades miseria” (Davis, 2006), y que este proceso es continuo y acelerado, la necesidad de adoptar escalas de trabajo adecuadas para el avance de las investigaciones es indispensable. Y en este sentido, el paradigma de las mega-regiones y su inclusión en las agendas de planificación territorial exige flexibilidad y creatividad en los métodos de abordaje.

Reflexiones finales

A la luz de las investigaciones realizadas y en curso, se pueden extraer algunas conclusiones de los logros y los obstáculos encontrados, que señalaremos a continuación.

En primer lugar, la evolución del enfoque teórico-conceptual y la búsqueda de formas de comparación entre mega-regiones metropolitanas, ha demostrado que la elección de escalas de trabajo no es un tema menor o simplemente de método. En efecto, la necesidad de aplicar el concepto de multi-escalaridad nos condujo a desarrollar formas de interactividad para observar el comportamiento de variables e indicadores. Probablemente, esta es una de las cuestiones de difícil resolución; ya que al descartar compartimentos estancos para analizar sectores urbanos a escala micro, zonas bajo la visión de escalas intermedias (*mezzo*) y regiones altamente urbanizadas con el enfoque macro para abarcarlas como un todo, las variables y los indicadores que permiten atravesar estos recortes geográficos, demandan una rigurosa selección.

En segundo lugar, la adopción de una forma de trabajo comparativa entre mega-regiones también conlleva dificultades, porque aun definiendo variables e indicadores comunes la contemporaneidad de las fuentes de información

y/o el grado de detalle de datos censales o estadísticos, deja áreas de vacancia y requiere a veces de la elaboración de información primaria para sortear ese obstáculo. Ya sea en un mismo país a diferentes escalas de planificación, o en diferentes países factiblemente comparables, la circunstancia descrita es un factor común.

En tercer lugar, y esto se convalidó en nuestros trabajos sobre movilidad y vulnerabilidad, una temática coyuntural de alto impacto (la pandemia) lleva a determinar escalas de análisis similares para avanzar en la producción de nuevos conocimientos (Ordaz Zubia y Vásquez Ornes et al., 2022).

En último lugar y por tratarse de investigaciones aplicadas, la transferencia de los resultados constituye un ítem insoslayable y nuevamente se encuentra asociado a la cuestión de las escalas. En este sentido, el aporte a los diferentes organismos de planificación a nivel nacional, regional, metropolitano y local determina el recorte empírico y condiciona los resultados esperados.

Bibliografía

Abba, A. (2010). *Metrópolis Argentinas. Agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales*. Buenos Aires: Ed. Café de las Ciudades.

Carballo, C. y Lacabana, M. (2021). Quilmes territorio fragmentado: escenarios socio-ambientales frente al cambio climático. En S. Vidal-Koppmann (Comp.) *Metrópolis en la encrucijada. Nuevas amenazas, debilidades estructurales y oportunidades pos pandemia*, (pp.291-318). Buenos Aires: Ed. IMHICIHU-CONICET.

Davis, M. (2006). *Planeta de ciudades miseria*. 1ª Ed. En español. Madrid: Akal.

Goicoechea, M. y Abba, A. (2021). La Buenos Aires Metropolitana frente al COVID-19. Una mirada a las pautas de (in)movilidad en contextos de crisis. En S. Vidal-Koppmann (Comp.) *Metrópolis en la encrucijada. Nuevas amenazas, debilidades estructurales y oportunidades pos pandemia*,

(pp.101-132). Buenos Aires: Ed. IMHICIHU-CONICET.

Harvey, D. (2007) *Urbanismo y desigualdad social*. 7ª. Ed. En español, Madrid: Siglo XXI.

Isunza Vizuet, G. (2023). *Movilidad periférica en la Zona Metropolitana del valle de México*. Ciudad de México: PUEC – UNAM.

Isunza Vizuet, G. y Rodríguez, M. B. (2021). La movilidad urbana y la crisis sanitaria en la Ciudad de México. Explorando escenarios posibles. En S. Vidal-Koppmann (Comp.) *Metrópolis en la encrucijada. Nuevas amenazas, debilidades estructurales y oportunidades pos pandemia*, (pp.133-162). Buenos Aires: Ed. IMHICIHU-CONICET.

Lara Guerrero, J. (2021). Los entornos de la vulnerabilidad social en el Área Metropolitana de Guadalajara. En S. Vidal-Koppmann (Comp.) *Metrópolis en la encrucijada. Nuevas amenazas, debilidades estructurales y oportunidades pos pandemia*, (pp.225-256). Buenos Aires: Ed. IMHICIHU-CONICET.

Le Monde Diplomatique (2014). *Atlas de las ciudades. El mundo a través de sus grandes conglomerados urbanos*. 1ª Ed. En español. Buenos Aires: Capital Intelectual.

Lencioni, S. (2017). *Metrópole, metropolização e regionalização*. Río de Janeiro: Consequencia Editora.

Liberali, A., Vidal-Koppmann, S. y Orduna, M. (2013). *Movilidad y pobreza. Una prioridad para el Área Metropolitana*. Buenos Aires: Ed. CETAM – FADU.

Liberali, A., Vidal-Koppmann, S. y Orduna, M. (2016). *Movilidad y pobreza II. Accesibilidad y políticas de transporte*. Buenos Aires: Ed. CETAM – FADU.

Liberali, A. y Vidal-Koppmann, S. (2017). *Movilidad y pobreza III. Conectividad y marginación*. Buenos Aires: Ed. CETAM – FADU.

Méndez, R. (2020). *Sitiados por la pandemia. Del colapso a la reconstrucción: apuntes geográficos*. Madrid: Revives.

Moura, R. (2010). Conglomerados urbano-regionales: confluencia multi-escalar. En Fernández, V. y Brandao, C. (Dir.) *Escalas y políticas del desarrollo regional* (pp.151-184). Buenos Aires: UNL – Miño y Dávila Eds.

Naciones Unidas, CEPAL (2017). *La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sustentable*. Santiago de Chile: CEPAL.

Nel-lo, Oriol (1998). Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa. En Monclús, F. (Comp.) *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias* (1ª Ed., pp. 35-58). Barcelona: Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona.

Ordaz Zubia, Y. y Ornes Vasquez, S. (2022). *Miradas de la vulnerabilidad urbana como foco de transformación*. Ciudad de Guanajuato (México): Akademia. Pensamiento y Ciencias Sociales.

Orellana Ossandón, A. (2021). Los desafíos de la gobernanza metropolitana pos pandemia. En S. Vidal-Koppmann (Comp.) *Metrópolis en la encrucijada. Nuevas amenazas, debilidades estructurales y oportunidades pos pandemia*, (pp.27-54). Buenos Aires: Ed. IMHICIHU-CONICET.

Pereira, P. (2008). *Producción inmobiliaria y reestructuración en América latina*. San Pablo: EDUSP.

República Argentina, Ministerio de Economía de la Nación, INDEC (2010). *Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda*. Buenos Aires: Autor.

Vidal-Koppmann, S. (2019). Movilidad, pobreza y desigualdades socio-territoriales: la periferia metropolitana como escenario de conflictos. En S. Vidal-Koppmann (Comp.) *Movilidad y Pobreza. Otras miradas sobre las marginaciones sociales y la planificación territorial* (pp. 13-28). Buenos Aires: IMHICIHU-CONICET.