

## Movilidad urbana y vulnerabilidad socio-territorial. Aportes para el análisis de las regiones metropolitanas en Latinoamérica

Sonia Vidal-Koppmann

[sonia.vidalk@gmail.com](mailto:sonia.vidalk@gmail.com)

Universidad de Buenos Aires

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo

Centro de Estudios de Transporte del Área Metropolitana

### Reseña bibliográfica

***Movilidad urbana y vulnerabilidad socio-territorial*** constituye el quinto libro de una serie que, a lo largo de una década, ha ido documentando los avances del Grupo de Investigación Interdisciplinario sobre Movilidad y Pobreza, equipo consolidado con sede en el Centro de Estudios de Transporte Metropolitano (CETAM) de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires.

En efecto, desde 2010 hasta el presente se fueron ejecutando sucesivas fases del Proyecto Movilidad y Pobreza, enmarcado dentro del Área de Marginaciones Sociales, y que dirigido por la Dra. Ana María Liberali y quien suscribe ha convocado a un conjunto de especialistas del quehacer de las Ciencias Sociales y Humanas, investigadores del CONICET y de la UBA.

A lo largo de la trayectoria del equipo y de la continuidad de sus investigaciones, puede apreciarse la evolución de la temática de la movilidad urbana; pero particularmente, este nuevo trabajo reúne los avances de investigación realizados antes de la pandemia de COVID-19; y de los resultados de estudios posteriores a la misma.

Debido a sus características coyunturales, esta situación tan inesperada como compleja impactó en la planificación de los estudios y les imprimió ciertos cambios. Sin duda, el más importante fue el reemplazo de la noción de pobreza por la de vulnerabilidad. De tal forma que cuando se diseñó la cuarta fase de la investigación, se advirtió que la noción de pobreza debía ampliarse con la de vulnerabilidad, y que la misma no solo era aplicable a los habitantes sino también a los territorios.

Por otra parte, si bien los estudios se focalizaron en la región metropolitana de Buenos Aires, en esta etapa nos pareció adecuado ampliar el universo de análisis, abarcando otras áreas metropolitanas tanto de Argentina como de América latina, ya que la problemática de la movilidad urbana presentaba condiciones de similitud, a pesar de las singularidades de los países.

Resultó notorio, también, comprobar la manera en que la crisis sanitaria había afectado las condiciones de movilidad y sus consecuencias en los segmentos de población más desfavorecidos. De repente, los efectos de la pandemia se reflejaron en forma semejante en Ciudad de México, Guadalajara y Buenos Aires. Por ende, los análisis de los diferentes sub-equipos de investigación pudieron evidenciar algunos matices en la gestión de la movilidad.

Como corolario, todas estas consideraciones fueron tomadas en cuenta al momento de diseñar el producto final. De ahí que la estructura de la obra se organizó en tres partes. En la primera de ellas se buscó dar continuidad a los aportes planteados en un trabajo precedente ***Movilidad y pobreza. Otras miradas sobre las marginaciones sociales y la planificación territorial.***

En este sentido, los artículos que la integran versan sobre las diferentes aristas que presenta la movilidad urbana y metropolitana en relación con distintas escalas de transformación de las metrópolis.

La primera parte "Transformaciones socio-territoriales y desplazamientos" comienza con el planteo de las cuestiones de movilidad en dos mega-regiones, Buenos Aires y México, cuyas transformaciones traspasan la escala metropolitana.

Los dos primeros artículos enfocan aspectos de las modalidades de movilidad en dos mega-regiones, Buenos Aires y México, cuyas transformaciones traspasan la escala metropolitana. En la región metropolitana de Buenos Aires (RMBA), su acelerada expansión y su tendencia a la fusión con la conurbación del Gran Rosario, requiere del análisis de las políticas y proyectos de ampliación de infraestructuras y sistemas de transporte, que directa o indirectamente conducen a una fusión interjurisdiccional.

En el estudio sobre la Ciudad de México (CDMX), la construcción de un segundo aeropuerto en la zona periférica metropolitana, plantea una importante transformación que afecta distintas escalas. A nivel nacional y regional se amplían las comunicaciones; pero a nivel local, la presencia de esta infraestructura de envergadura produce importantes transformaciones en las prácticas cotidianas de accesibilidad y comunicación. De tal forma que en ambos casos se vuelve imperioso un análisis multi-escalar, ya que se evidencia una superposición de movilidades cotidianas con otras de carácter inter-urbano o regional. De tal forma que, en ambos casos, explícita o tácitamente, se constata cómo las transformaciones en las infraestructuras de desplazamiento influyen en el aumento o disminución de las condiciones de vulnerabilidad socio-territorial.

Por lo tanto, también resultó imprescindible profundizar los estudios sobre movilidad y vulnerabilidad en sectores residenciales marginados. Para cubrir esta dimensión se incluyó el análisis aplicado a un área metropolitana del NOA (San Miguel de Tucumán), ampliando el grado de detalle a escala de micro-geografía. Y como cierre de la primera parte, se abordaron cuestiones teóricas que relacionan procesos de renovación urbana y movilidad.

La segunda parte denominada “Pandemia y movilidad”, engloba las contribuciones que surgieron como producto de la coyuntura imperante entre 2020 y 2021. Se trató de mostrar en diferentes casos, algunos de los puntos más críticos de deficiencias estructurales urbanas remarcadas por las medidas de emergencia sanitaria.

La idea consistió en poner el foco sobre aspectos parciales pero relevantes, como por ejemplo las movilidades transfronterizas de habitantes en asentamientos precarios; las disfuncionalidades de la movilidad en el conurbano bonaerense; las prácticas cotidianas y las estrategias de movilidad en la periferia metropolitana de una ciudad capital del nordeste argentino; y la movilidad durante la pandemia en un segmento acotado de la población de la zona metropolitana de Guadalajara (México).

Los diferentes casos expuestos permitieron avanzar sobre factores comunes a los territorios periféricos de las grandes ciudades. Las condiciones de vulnerabilidad social aparecen tanto en áreas centrales como en áreas suburbanas. Por eso, como estrategia de investigación resultó interesante contraponer distintas regiones y países.

Finalmente, en la tercera parte “Otros enfoques para pensar las políticas de movilidad”, se retoma el escenario de la Ciudad de Buenos Aires y su área metropolitana analizando los procesos de renovación urbana y su vinculación con las políticas de movilidad; y, particularmente, se analiza el impacto del Proyecto RER en el AMBA y la perspectiva de género en las políticas públicas propuestas para el corredor sudoeste de dicha región.

El objetivo de este último tramo del libro consistió en trascender la descripción de la problemática central de la movilidad urbana y la vulnerabilidad socio-territorial para abrir el debate sobre las acciones de planificación urbana y sus fortalezas y debilidades. Lo que implica que este libro presente un final abierto. La tarea de reflexionar sobre unos pocos ejemplos cumple la finalidad de comenzar el análisis crítico, pero advierte sobre la necesidad de continuar estudiando la problemática referida a los sistemas de movilidad y su articulación dentro de una estrategia de planificación metropolitana. Indudablemente, esta será una de las metas a cumplir en los próximos años, antes de la conclusión de la presente investigación.

*Referencia del libro consultable en el siguiente QR institucional de CONICET-IMHICIHU (Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas):*

