

---

## PRESENTACIÓN DE DOSSIER

Andrea Gutiérrez  
Susana Kralich

### DE MOVILIDADES E INMOVILIDADES URBANAS

*Revista Transporte y Territorio N° 4, Universidad de Buenos Aires, 2011.*

---



**Revista Transporte y Territorio**  
**ISSN 1852-7175**  
[www.rtt.filo.uba.ar](http://www.rtt.filo.uba.ar)

[Programa Transporte y Territorio](#)  
Instituto de Geografía  
Facultad de Filosofía y Letras  
Universidad de Buenos Aires



---

#### Cómo citar este artículo:

GUTIERREZ, Andrea y KRALICH Susana. Presentación dossier: De movilidades e inmovilidades urbanas. *Revista Transporte y Territorio N° 4, Universidad de Buenos Aires, 2011.* pp. 1 a 9 <[www.rtt.filo.uba.ar/RTT00401001.pdf](http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00401001.pdf)>



## Presentación Dossier 4. De movilidades e inmovilidades urbanas.

[Andrea Gutiérrez](#)<sup>1</sup>  
[Susana Kralich](#)<sup>2</sup>

Cuando ¿Cómo, cuánto y por qué nos movemos los residentes urbanos? ¿Qué tan fácil o difícil nos resulta llegar adonde necesitamos? ¿Qué patrones diferenciales podemos identificar en la movilidad de los distintos grupos socioterritoriales, etarios, de género? ¿Cuántos viajes necesarios son efectivamente realizados y cuántos abortados? ¿Cuántos movimientos quedan por fuera de las estadísticas recopiladas?

En fin, ¿qué tan adecuados son los estudios disponibles o proyectados por las respectivas administraciones a cargo, para ponderar los problemas de movilidad en nuestras urbes y metrópolis y orientar positivamente la toma de decisiones en el sector transporte (así como en otros, como salud, trabajo, educación...) y en el ordenamiento y planificación territorial?

Las ciudades del mundo, y en particular las de América Latina, han sufrido en las últimas décadas los impactos de políticas que, encuadradas en contextos globalizadores, profundizaron la desigualdad de sus estructuras socio espaciales. Tras la caída del Estado de Bienestar, se avanza en el último cuarto del siglo XX en la implementación de medidas de liberalización económica. Ello se traduce en la modificación de los regímenes sociales de acumulación y la aplicación de políticas públicas orientadas a la privatización y desregulación de servicios urbanos.

En la actualidad asistimos a una cierta “vuelta” al Estado, sin haber completado el modelo de “retirada”. En el caso argentino por ejemplo, no hay -por ley- definición de los órganos de regulación. La Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) sigue intervenida desde hace una década, la participación de los ciudadanos es precaria y la convocatoria a audiencias públicas ha quedado testimoniada por unos relativamente pocos casos. Por otra parte, en los últimos años se ha verificado la re estatización de algunos ramales ferroviarios metropolitanos, bajo nuevas formas –mixtas- de operación, que sui géneris combinan los modelos previo y posterior a su privatización por concesión.

La literatura especializada da cuenta de cómo, de resultas de los procesos citados, se afirma en casi todas las ciudades capitalistas, una clara dualización socio territorial, en la que al sector transporte le ha tocado jugar, por acción u omisión, un rol relevante.

A la par que se consolida el carácter excluyente de amplios territorios y sectores sociales, surgen y se multiplican cientos de barrios “cerrados”, “privados” o condominios, pensados para y demandados por las clases más acomodadas. Desarrollados en combinación con fuertes inversiones en vialidad rápida, sus típicas bajas densidades no facilitan (ni la mayoría de sus habitantes, posiblemente desearía) la disponibilidad de transporte público.

Ahora bien, ¿qué pasa con quienes habitan en la vecindad de estos predios? Quienes no cuentan con accesibilidad (física y/o económica) a servicios públicos, ni disponen de vehículo automotor para ser beneficiarios de las vialidades rápidas?

<sup>1</sup> CONICET / Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Argentina - [angut2@gmail.com](mailto:angut2@gmail.com)

<sup>2</sup> CONICET / Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Argentina - [skralich@educ.ar](mailto:skralich@educ.ar)



Estos procesos inauguran y consolidan una etapa en la que, a la vez que los bordes urbanos y en especial metropolitanos, se extienden a expensas de la periurbanización polarizada -por la reubicación de los más pobres y la autosegregación de los más ricos, se pierde en integración -entre otros factores- por la proliferación de cerramientos y barreras demandados por los últimos. En esta escenografía, el automóvil, devenido en una suerte de híbrido entre divinidad insustituible y monstruo que no para de crecer, juega un rol estelar, contaminando y devorando combustibles fósiles y espacio público vial.

Sobre éstas y otras cuestiones análogas, esperamos brindar una contribución a través de este dossier, con nuestro punto de vista como investigadoras de la temática y el de los autores, con cuya valiosa colaboración contamos en esta oportunidad.

En el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), la implantación de medidas neoliberales aplicadas a partir del '76, y en especial en la década del '90, va de la mano con la concreción de procesos de achicamiento y retirada del Estado. Esta circunstancia se combina, en el caso del sector transporte, con el carácter oligopólico conseguido por los grupos económicos que lo sustituyen en la operación de servicios privatizados o concesionados. Entre ellos destaca el poder de lobby logrado por los empresarios del transporte urbano de pasajeros, los que, por añadidura, cuentan con la ventaja adicional de trabajar sobre demandas altamente cautivas, cuya única opción muchas veces puede ser, simplemente, no viajar.

Nos referimos a que importantes barriadas (en particular, pero no exclusivamente las de más bajos ingresos) enfrentan serias dificultades para concretar sus necesidades de producción y reproducción, no contando con mecanismos formales eficaces para responder a las mismas. Se trata de la inadecuada captación de necesidades de transporte, y también de demandas de movilidad (deseos, necesidades, prácticas de viaje), como lo demuestran los trabajos reseñados.

Por otra parte, la yuxtaposición de jurisdicciones (nacional, provincial y municipal en el ejemplo de localidades de la RMBA) y la debilidad de gobernantes, funcionarios y técnicos para construir consensos, entre sí y con los prestadores privados, conlleva que la modificación de las redes, su ampliación o reducción, quede finalmente sujeta a iniciativas y decisiones unilaterales y/o corporativas, caracterizadas por la carencia de visión de conjunto y prospectiva. Esta circunstancia implica que, salvo el caso de itinerarios claramente rentables en términos comerciales, las empresas no tengan interés en asumir la cobertura de nuevas demandas (cosa que, admitimos, con seguridad también ocurriría de contar con la necesaria coordinación).

Las grandes ciudades constituyen enormes mercados de viajes, pero desigualmente distribuidos sobre superficies extensas. Ello implica la generación de distorsión del interés de los prestadores, en detrimento de las rutas con menor rentabilidad.

Por su parte, la Administración, ante estas demandas múltiples y cada vez más complejas de movilidad, no se muestra capaz de proponer alternativas de prestación diferenciales (según la aptitud de los distintos mercados, o de su concepción no sólo en términos económicos, sino también técnicos y de servicio).

\*\*\*\*\*

Justamente, una experiencia surgida a raíz de una demanda vecinal de accesibilidad insatisfecha, es ilustrada en el artículo de Rosana Zanca. La autora describe el caso de un grupo de residentes en Cuartel V (localidad situada a 20 km de la cabecera municipal de Moreno y a 55 del centro metropolitano), donde mediante una iniciativa organizativa solidaria y tras años de lucha, los vecinos logran autogestionar exitosamente los servicios requeridos



(y no recibidos de la autoridad municipal). Y más aún, consiguen extender el proyecto original al desarrollo de otras actividades y servicios, para provecho comunitario y mejoramiento de la calidad de vida, no solo de los residentes en la localidad, sino también en áreas más o menos próximas, dentro del propio municipio, o aún fuera de él.

La propuesta implicó la búsqueda de una figura jurídica adecuada, que cristalizó en la creación de la Asociación Mutual El Colmenar (AMEC), en mayo de 1990. Toda una paradoja para un momento histórico en que la Argentina iniciaba, con sendos mandatos del presidente Carlos Menem, una década de promoción e implementación de políticas neoliberales.

El trabajo de los mutualistas no sólo consiguió la meta de brindar accesibilidad a los vecinos, sino que por añadidura, obligó al abaratamiento de las tarifas del servicio de transporte automotor público municipal (el mismo cuyos operadores no habían aceptado, pocos años antes, incrementar la cobertura solicitada, beneficiando por ende, a otros pobladores del distrito.

Asimismo Zanca nos relata la experiencia de su participación, en colaboración con un centro comunal, en el desarrollo de actividades interdisciplinarias, con participación de docentes y alumnos de escuelas de enseñanza secundaria de la localidad. El objetivo de las mismas apuntaba al fortalecimiento o *empoderamiento*<sup>3</sup> vecinal logrado, mediante la reproducción de la identidad comunitaria y la promoción de la membresía mutua. Para ello se trabajó sobre conceptos clave, como: Derecho, Público-Privado, Servicios, Concentración, Distribución, Economía Capitalista ó Social, Ciudadanía Activa, Democracia Participativa, etc.

En suma, nos hallamos frente a una experiencia excepcional de iniciativa popular y trabajo participativo, que logró solucionar problemas urbanos, allí donde las estructuras formales no contaron con la capacidad de hacerlo. Una salida diferente, conjunta y organizada de la comunidad, que no dependió ni de las autoridades, ni de la coordinación de jurisdicciones, sino de la capacidad de una comunidad de convertir una necesidad en problema frente al cual plantarse y responder con acciones concretas.

\*\*\*\*\*

Con el objeto de procurar superar los enfoques metodológicos tradicionales de estudio del transporte y la circulación urbana, Pau Avellaneda y Alejandra Lazo abordan el estudio de las prácticas de movilidad en dos barriadas latinoamericanas pobres y muy dependientes de los respectivos centros urbanos: Juan Pablo II en Lima (municipio de San Juan de Lurigancho) y El Castillo (comuna La Pintana), en Santiago de Chile.

Echando mano de métodos cualitativos, concretamente entrevistas, el abordaje de los autores se sustenta en la integración de los conceptos de movilidad, cotidianeidad y procesos de inclusión-exclusión, ponderando la percepción que acusan los residentes sobre las redes y servicios de transporte con que cuentan para desplazarse.

En tanto que el sistema de transporte público en Lima es desregulado y se rige por pautas de libre mercado, el que utilizan los pobladores del Barrio Juan Pablo II es prevalentemente de tipo informal (entendiendo este concepto como definitorio de actividades que se desarrollan por fuera de pautas legales básicas, equiparándolo al de ilegalidad o clandestinidad).

---

<sup>3</sup> Del vocablo inglés *empowerment*: valoración del estado de una organización. Remite a los conceptos de proceso, responsabilidad, aprendizaje y rediseño organizacional (Nota de las editoras).



Y sorprendentemente, los residentes limeños lo reivindican, destacando que unos años atrás, no contaban con una red tan extensa y con una frecuencia tan amplia (provocando por ejemplo que en ese entonces muchos jornaleros no pudieran regresar a sus hogares, tras finalizar sus labores cotidianas, retornando únicamente los fines de semana). Los mismos declaran que admiten que tales servicios están lejos de ser buenos, y que tienen problemas, pero que lo que ellos valoran es que finalmente los llevan adonde necesitan.

El ejemplo muestra similitudes con el caso de la RM de Buenos Aires, donde el sistema de transporte público, regulado y subsidiado, que ha gozado tradicionalmente de buena calificación en estudios comparativos con otras urbes, también acusa, de unos años a esta parte, la consolidación de servicios de transporte alternativos a la red ortodoxa, entre los que coexisten legales, con otros total o parcialmente clandestinos. Unos y otros, también asombrosamente, con buena o muy buena aceptación de parte de sus usuarios.

En los momentos de mayor crisis (la década del '90 y en general los años que rodearon el cambio de milenio) los transportistas del modo automotor masivo, bajo el argumento de la merma de pasajeros y/o los mayores costos operativos, operaron con menores frecuencias y peores condiciones de prestación. Este deterioro (que también involucra a los modos ferroviarios metropolitanos, sobre todo en ciertas líneas), sumado al contemporáneo aumento de las tasas de desempleo, generó y sostuvo la prestación de servicios alternativos a la red masiva: *remises* (automóviles de alquiler, de operación similar al servicio de taxi), *charters*, *vans* y *combis*. Los últimos a pesar de su explícita prohibición inicial, y de su posterior restricción regulatoria, que llega al punto de cerrar el ingreso de nuevos prestadores y vedar el incremento de los existentes, estimulándose una notable clandestinidad.

Cabe señalar que hoy no es menor la incidencia de la inseguridad urbana -otro fenómeno de índole global- que localmente da lugar a la preferencia por servicios que, eludiendo paradas intermedias, esperas, caminatas y trasbordos -característicos del transporte masivo- reducen la exposición a ilícitos. Exposición con la que coadyuvan la falta de iluminación, veredas y paradas adecuadas, la escasez e incumplimiento de frecuencias, la ausencia de información al pasajero (de gran valor para la organización del viaje) o incluso la carencia de promoción o estímulo de lazos de compañía/ayuda entre usuarios.

En este sentido, el déficit de servicios masivos o alternativos, se ve agravado en los segmentos de menor demanda: las horas "valle" del día hábil (en particular las primeras y últimas de la jornada, que no cuentan con luz diurna), y los fines de semana y feriados, colaborando con el vaciamiento de las calles, de viajantes que caminan, esperan, trasbordan; haciéndolas aún más inseguras. Inseguras y segregadas, entre quienes pueden optar por su automóvil o por servicios "puerta a puerta" (como el taxi o el *remise*), y quienes no. Y muchos no pueden optar por éstos u otros servicios simplemente porque no los hay, más allá de que puedan o no pagar por ellos. El enorme crecimiento de prestadores de *remise* en la periferia de la RMBA, por ejemplo, es un elocuente muestrario de oferta discrecional; entre otros; según el barrio, tipo de vialidad, conocimiento previo del cliente, horario nocturno o diurno, etc.; atributos que pasan a determinar el precio del servicio y su disponibilidad.

\*\*\*\*\*

Volviendo al caso de los santiaguinos, los autores ponen énfasis en las estrategias cotidianas que los vecinos de El Castillo -18 km. al sudeste del centro metropolitano- tienen que poner en marcha para adaptarse a la mutación profunda sufrida por su sistema de transporte público, tras la implementación, en 2007, del Transantiago. Ambos estudios de caso coinciden en destacar aspectos subjetivos, en un enfoque sobre la "demanda", que revaloriza su capacidad de acción y sus estrategias. También tienen en común el recoger



como resultados, observaciones disonantes con las ideas predominantes entre los especialistas (vg. que el transporte informal es “malo”, o que el transporte público es “bueno”, juicios supuestamente argumentados en defensa del interés de los usuarios).

Tal el caso de los residentes en Santiago de Chile, quienes en general se muestran bastante críticos con el nuevo esquema de transporte público, y muy especialmente los de menores ingresos. Toda una paradoja para un sistema moderno e integrado, que contribuye a un manejo más sustentable y limpio del transporte urbano de pasajeros y a descongestionar la vía pública, pero que acaba siendo más beneficioso y funcional para los grupos más acomodados. Para aquéllos cuya movilidad prevaleciente, mediante auto particular, recupera el espacio liberado por una más acotada circulación de servicios públicos. En contraste, el Transantiago disminuye la accesibilidad y empeora la calidad de los viajes. Al eliminar coberturas geográficas y frecuencias económicamente no rentables, pero cuya existencia permitía a los grupos más pobres acceder a sus actividades cotidianas.

\*\*\*\*\*

Integran el dossier otros dos artículos sobre Santiago de Chile, el de Yasna Contreras y el de Yves Jouffe, quienes estudian la movilidad cotidiana en combinación con los cambios en la localización de la vivienda (movilidad residencial). Se nos ofrece así la convergencia de miradas sincrónicas y complementarias sobre una misma ciudad, que —a los efectos de destacar aspectos subjetivos— acuden al uso de métodos cualitativos.

La complejidad de lo metropolitano y de la movilidad de quienes allí habitan, trabajan o transitan, emerge con fuerza de todos los trabajos, destacando el hecho de que ésta tiene alcances, modalidades y significados variables, que responden a cuantiosos y diversos factores.

Mientras que Jouffe (como Avellaneda y Lazo) pone el acento en barrios periféricos; Contreras enfoca el estudio de un barrio central, renovado y habitado por clases medias y altas, subrayando un singular proceso de transformación territorial metropolitana: el de recentralización, que resulta solapado por el de periurbanización, tanto en la literatura general sobre lo urbano como en aquella referida a la movilidad urbana.

Con el objeto de estudiar la movilidad residencial en articulación con la movilidad cotidiana y la localización del trabajo, Contreras efectúa el análisis comparado de datos censales. Empieza por observar las migraciones intraurbanas, señalando que la movilidad centrífuga es a la vez acompañada por otra, hacia el centro de la ciudad y en especial hacia la comuna de Santiago. Allí, al igual que en otras ciudades de Latinoamérica, se dio en los '90 un relevante proceso de expansión residencial de clases medias y medias altas, hacia la periferia. En efecto, puede verificarse que entre 1997 y 2002, allí se produjo, a la par que un éxodo de casi el 50% de su población, un ingreso de alrededor de un 40% de nuevos residentes.

Si bien en la ciudad actual, la movilidad centrípeta es menos intensa que la centrífuga, no por ello es menos relevante. Y en especial, resulta interesante para capturar las prácticas de movilidad cotidiana de los habitantes del centro, y sus preferencias por la centralidad. Lo cual nos lleva a reflexionar acerca de que el concepto de lugar central, inherentemente asociado al de estructura urbana, permanece insuficientemente revisado, considerando su peso en los debates del urbanismo y el planeamiento en torno de la ciudad difusa y compacta, mono y policéntrica.

Contreras combina el análisis de fuentes censales, con entrevistas en profundidad a residentes del Barrio Bellas Artes (un barrio histórico de elite, en la comuna de Santiago,



venido a menos y renovado en los '90 por capital inmobiliario privado), para indagar sobre los motivos de la elección residencial y las prácticas de movilidad cotidiana.

La preferencia por la centralidad en este barrio indica que el patrimonio histórico, arquitectónico, paisajístico y comercial, es elegido por elites locales, intelectuales, artistas, y clases medias en ascenso.

El barrio, que supo ser antaño un espacio exclusivo de elites burguesas locales, hoy en día ha mutado, mostrando un mosaico social más diverso, indicativo de que las clases medias en ascenso aprecian la periferia, pero también las ventajas del área central.

La proximidad al trabajo y la conectividad son factores de la elección residencial inclinada por la centralidad, pero no los predominantes. Contreras observa que en las clases medias y altas, la percepción de la propiedad de la vivienda central, como inversión inmobiliaria, tiene un peso mayor (quizás incluso un carácter decisivo) del que deriva de los análisis que enfatizan la proximidad al trabajo y la conectividad. Jouffe, por su parte, consigna la intervención de estos dos últimos factores en la elección residencial de la población más pobre y desfavorecida, hecho por el que cuestiona su idoneidad para observar particularidades de clase.

En la elección residencial central de clases medias y altas también participan valoraciones subjetivas. Se aprecia la “vida de barrio urbano”, así como se aprecia la “vida de campo” entre los que eligen la residencia periférica, por ejemplo en barrios cerrados. En ambos casos, esta valoración no se traduce en inscripciones y compromisos territoriales con el lugar. Subyacen prácticas de movilidad que combinan el repliegue territorial y la movilidad metropolitana.

Tanto en el trabajo de Contreras, como en el de Jouffe, se identifican estilos de vida particulares, al interior de lo metropolitano y al interior de una clase social.

Por una parte, se marcan las diferencias entre quienes perteneciendo a las clases media y alta, optan por la periferia, y quienes se inclinan por el centro. Pero en ambos casos las formas de sociabilidad y prácticas cotidianas responden a escalas territoriales diversas: próximas y distantes, combinando el repliegue barrial y las prácticas cotidianas metropolitanas. Las clases medias y altas, doquiera se localicen, sienten (tienen) garantizada su conexión con las redes familiares y sociales a partir de la conectividad, que la centralidad asegura hacia diferentes sectores de la ciudad. Lo mismo aplica a su opción periférica, donde autopistas y vías rápidas satisfacen éste (y otros) requerimiento/s.

Por otra parte, en los hogares pobres de barrios periféricos santiaguinos, analizados por Jouffe, también hay combinaciones entre el repliegue barrial y la movilidad metropolitana. Sin embargo entre ellos hay una diferenciación relevante. Quienes cuentan con mayores recursos comunitarios se desplazan dentro del barrio, y en cambio los que disponen de mayores recursos individuales, lo hacen a la escala metropolitana. Asimismo, el repliegue territorial acompaña el avance del ciclo vital, sobreviniendo con la vejez bajo diferentes trayectorias de vida.

En síntesis, nos hallamos frente a lecturas complementarias, que revelan territorios de vida. El anclaje territorial abarca un conjunto diferenciado de lugares practicados, que no se restringe al lugar de residencia, sino que aparece articulando repliegues y despliegues territoriales, legibles a través de la movilidad cotidiana.

La relación entre movilidad y territorio es particularmente central en Jouffe. El autor revisa el concepto de clase social de la tradición marxista, y trabaja sobre uno de clase socioterritorial, a partir de las configuraciones de la movilidad cotidiana, en articulación con



un proyecto residencial. Definir las clases sociales como socioterritoriales, no solo agrega la dimensión territorial, sino también la biográfica (o cronológica), como dominios complementarios del análisis.

En cuanto a la movilidad, destaca su dimensión territorial. Es abordada como un capital territorial, refiriendo a la específica combinación de capitales económicos, culturales, sociales y físicos. Y también refiriendo al atributo de “autoctonía” (en términos del autor); esto es, el de un capital que tiene valor en un territorio dado, pero no fuera de él.

En cuanto a la accesibilidad, destaca su dimensión subjetiva. Es abordada como un recurso que resulta de combinar activos materiales (infraestructuras, medios y servicios de transporte), y capacidades subjetivas de efectivizar su uso; esto es, de convertirlos en recursos usables y usados por el sujeto. Por medio de ambos conceptos, movilidad y accesibilidad, se apunta a una construcción y uso diferenciados del territorio, y a una connotación de clase.

Así, a partir de dos tipologías iniciales de clases socioterritoriales, una clase popular – barrial, y otra clase media – metropolitana (correspondientes a configuraciones territoriales tendientes al repliegue barrial o a la movilidad metropolitana), el autor desarrolla una clasificación según seis rasgos clave: arraigo, integración, aspiraciones, trabajo, transporte y ocio.

\*\*\*\*\*

El estudio de lo cotidiano es una tendencia en ascenso en la producción de la Geografía, la Antropología, la Sociología y otras ciencias sociales, que pugna por introducir cambios en los enfoques, metodologías y herramientas tradicionales. Durante los últimos 10 años se producen renovaciones significativas, aún no totalmente sistematizadas. En tal sentido, este dossier se completa con el aporte de Hernández y Witter, quienes nos ofrecen un trabajo de sumo interés para la planificación del transporte, válido para tomadores de decisión, académicos, técnicos y profesionales, bajo la consigna de profundizar la reflexión sobre las herramientas disponibles.

La planificación y el dimensionamiento de redes, la definición y el monitoreo de la calidad de los servicios y también en muchos casos la regulación, son desafíos claves compartidos por las ciudades actuales, que sin duda ameritan la incorporación, a sus insumos, de la dimensión social del transporte. Con un acabado análisis bibliográfico sobre el tema, los autores revisan en forma comparada las técnicas cuantitativas y cualitativas en vigor. Refieren tanto a las convencionales, más sustentadas en la Ingeniería (entre las que figuran, por ejemplo, las encuestas de origen y destino de viajes); como a otras más recientes, o en desarrollo, como las encuestas de motilidad, o las entrevistas en profundidad, justamente utilizadas por los autores que integran el dossier.

Los resultados logrados por Hernández y Witter diagnostican aptitudes, restricciones y potencialidades de las herramientas disponibles para integrar un sistema de información sobre movilidad urbana. La propuesta apunta a la complementación entre datos de alcance metropolitano y mayor abstracción, y de alcance micro o barrial y de mayor riqueza, según momentos y lapsos de recolección, con una aguda apreciación sobre su interacción con una base geográfica.

Concluyendo, a nuestro parecer, al menos dos lecciones pueden recogerse de la lectura de este dossier. Una, que ampliar el enfoque convencional de estudio sobre el transporte, aporta nuevos datos sobre movilidad urbana y nuevos insumos para la toma de decisiones. Otra, que estos datos muestran cosas distintas, incluso contrarias, a las sostenidas desde los enfoques tradicionales.





Destacamos, por otra parte, el hecho de que los trabajos presentados reflejan producción latinoamericana reciente, a cargo de jóvenes investigadores posgraduados, preocupados por la transformación y renovación de la realidad regional. Los mismos comparten la particularidad de ser novedosos y de abordar fenómenos a la vanguardia de los intereses del campo de lo territorial y de la movilidad urbana. Particularidad sustentada en la reunión de evidencia empírica, conforme a renovadas miradas conceptuales. Simultáneamente nos aportan bibliografía e hipótesis de trabajo que, entendemos, orientan sencilla y acertadamente sobre el estado actual de la cuestión.

En fin, nuestra postura no pretende poner en tela de juicio las transformaciones necesarias o deseadas, sino hacer hincapié en la atención de la pluralidad de facetas involucradas. Más aún cuando se trata de cambios que impactan fuertemente en la población, desatando efectos, económicos y socioterritoriales, directos e indirectos. En suma, atendiendo a que en las ecuaciones respectivas haya lugar para la totalidad de los componentes involucrados y no sólo los de mayor peso cuantitativo o cualitativo.

La experimentación y el ensayo-error son parte del proceso de intervención y gestión de la movilidad urbana. Pero las metrópolis y ciudades no son los laboratorios de las ciencias duras, ni su gestión una disciplina exacta: en ellas lo que genera mejoras para unos, a la vez puede estar dando lugar a serios perjuicios para otros: un porcentaje de un dígito es un margen de error aceptable, pero cuando el universo son millones de personas, deja de serlo.

El fundamento que brindan las teorías, estudios y buenas prácticas a veces puede no ser suficiente. Cada realidad (socioterritorial y de gestión), es única e irrepetible. Y sin embargo, siempre es posible mejorar las evaluaciones, reducir las imprevisiones, ampliar las miradas y proveer nuevos insumos a la toma de decisiones.

Afines al espíritu de nuestra revista, queremos cerrar esta presentación, destacando tres conceptos que han estado presentes, vertebrando este dossier: movilidad, transporte y territorio, como ejes de la reflexión que pretendemos plantear: que las configuraciones territoriales nos revelan el sentido de las movilidades e inmovilidades urbanas.



**Andrea Gutiérrez** ([angut2@gmail.com](mailto:angut2@gmail.com)).

Licenciada y doctora en Geografía (Universidad de Buenos Aires, UBA). Investigadora de la Carrera de Investigador Científico y Tecnológico (CONICET) y del Programa Transporte y Territorio del Instituto de Geografía (UBA). Directora de proyectos (2010 – 2013) Programa UBACyT, PIP-CONICET e Impacto 2.0 – Fundación Comunica en movilidad urbana, territorio y acceso a bienes y servicios públicos. Profesora del Departamento de Geografía (UBA) y de la Maestría en Políticas de Integración Latinoamericana (Universidad de La Plata).

**Susana Kralich** ([skralich@educ.ar](mailto:skralich@educ.ar)).

Licenciada en Geografía (UBA). Especialista en Transportes Terrestres, Facultad de Ingeniería (Universidad Politécnica de Madrid). Investigadora Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) – Instituto de Geografía (UBA). Directora Revista Transporte y Territorio. Docente Maestría en Planificación Urbana y Regional (FADU-UBA).