

¿Qué es la movilidad?

ELEMENTOS PARA (RE) CONSTRUIR LAS DEFINICIONES
 BÁSICAS DEL CAMPO DEL TRANSPORTE*

WHAT IS MOBILITY?

Elements to (re) built the basic definitions in the transport field

Andrea Gutiérrez

Doctora en Geografía, Universidad de Buenos Aires. Investigadora Adjunta,
 Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas - CONICET
 Profesora Adjunta, Universidad de Buenos Aires. Argentina
 angutz@filo.uba.ar / angutz@gmail.com

Recibido: 23 de octubre de 2012

Aprobado: 15 de enero de 2013

Resumen

Para reflexionar sobre los desafíos de la movilidad urbana y el transporte, es útil comenzar por definir qué entendemos por estos conceptos, revisar qué y cómo medirlos, y así pasar consecuentemente a la evaluación, la toma de decisión y las acciones. El objetivo de este artículo es aportar algunas contribuciones conceptuales y metodológicas para estudiar la movilidad y el transporte, como marco para una reflexión sobre los retos que plantea la ciudad de la globalización, tanto a la gestión como a la academia. Metodológicamente se revisa la discusión en el campo a partir de la teoría y del uso práctico de los términos. Como resultado se recrean definiciones de movilidad, de transporte, y de la propia de la unidad de estudio: el viaje. Se baliza el campo de conocimiento resultante y se plantea el desarrollo de un cuerpo teórico-metodológico complementario al tradicional en transporte.

Palabras clave: transporte, movilidad, conceptos, enfoques, herramientas de estudio.

Abstract

To reflect on the challenges of urban mobility and transport, it is useful begin by defining the precise meaning of these concepts, point out what and how they measure, and according to them, the followed consequential evaluation and decision making process. This paper aims to provide some conceptual and methodological contributions to mobility and transport studies, regarding them as a necessary framework to understand the challenges raised in globalized cities, in both practice and academic fields. Methodologically reviews the discussion in the field, from the practical and theoretical use of terms. As a result, we end up in a reconstruction of the definitions for mobility and transport, as well as unit of study: the journey. These tools set up a field of knowledge and claim for a theoretical-methodological complementary corpus to the mainstream concepts in transport studies.

Keywords: *transport, mobility, concepts, approaches, tools*

Resumo

Para reflexionar sobre os desafios da mobilidade urbana e o transporte, é útil começar por definir que entendemos por estes conceitos, revisar que e como medir os, e assim passar consecuentemente à avaliação, a tomada de decisão e as ações. O objetivo do artigo é aportar algumas contribuições conceptuais e metodológicas para estudar a mobilidade e o transporte como marco para uma reflexão sobre os retos que o planeja a cidade da globalização, tanto à gestão como à academia. Metodologicamente revisa-se a discussão no campo, desde o uso pratico dos términos e desde a teoria. Como resultado recriam-se definições de mobilidade, de transporte, e da própria da unidade do estudo: a viagem. Baliza-se o campo de conhecimento resultante e se apresenta o desenvolvimento de um corpo teórico-metodológico complementário do tradicional em transporte.

Palavras-chave: transporte, mobilidade, conceitos, enfoques, ferramentas de estudo.

* Investigación financiada por Conicet –Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas–.

El devenir de la movilidad urbana a través del discurso

Con independencia de matices conceptuales, la literatura coincide en identificar un conjunto mínimo de rasgos propios de las ciudades de la globalización, entre ellos su crecimiento extendido en superficie, y tener baja densidad y límites difusos. Tanto en el campo de lo urbano como en el del transporte, las interpretaciones sobre estos procesos refieren a las redes de transporte, en particular a las autopistas, y a la pérdida de pasajeros del transporte masivo convencional (trenes, metro, autobuses) a favor del auto particular, planteándose un nexo estrecho entre los cambios en la morfología y estructura interna de las ciudades, y el transporte y la movilidad. El aumento de la velocidad y la proximidad en las últimas décadas del siglo XX que argumenta el propio concepto de globalización, también da marco a una discusión sobre la redefinición de tiempos y distancias que convoca a los medios de comunicación, el transporte y la movilidad urbana haciendo un uso poco diferenciado de los términos.

Andrea Gutiérrez

Licenciada en Geografía, Universidad de Buenos Aires - UBA. Profesora de la UBA y la Universidad Nacional de La Plata - UNLP, e investigadora del CONICET y de la UBA. Coordina el Programa Transporte y Territorio, Instituto de Geografía, UBA. Dirige el Proyecto UBACyT 2012-2015 "Movilidad, territorio y desigualdad en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Estudios de caso vinculados con el acceso a servicios y la accesibilidad a lugares de empleo", y el PIP-CONICET 2011-2013 "Movilidad urbana y acceso a bienes y servicios básicos para la inclusión social en la RMBA. Nuevos insumos para abordar políticas integradas de desarrollo y ordenamiento territorial".

Las remisiones a la movilidad resultan encontradas. Una mirada observa la "hipermovilidad", o su explosión, conforme disminuyen las barreras espacio temporales en un contexto de profunda redefinición de modos de vida, de disponibilidad y uso del tiempo que involucra las formas de trabajo, de vivienda, de ocio, de educación, de relación familiar, etc. Otra observa la "inmovilidad", o su bloqueo, según el impacto desigual de esta redefinición de los modos de vida, reforzando procesos de segregación. Entre los temas de estudio se destacan los procesos de segregación socio espacial según la disponibilidad de automóvil, aplicada a las movilidades residenciales y profesionales de grupos sociales diferentes (mujeres, jóvenes, desempleados, etc.), y su vinculación con el acceso al empleo, la vivienda, el consumo, la educación o la salud (Gallez et al., 1997; Le Breton, 2002, 2008; Grant, 2002; SEU, 2003; Alsnith y Hensher, 2003; Jirón, 2007; Díaz et al., 2008; Cebollada y Miralles-Guasch, 2008; Rodríguez, 2008; Cebollada, 2009; Gutiérrez, 2009; Palma Arce y Soldano, 2010; Avellaneda y Lazo, 2011; entre otros). Así, una parte de la literatura sostiene una movilidad creciente que se asocia al problema de la congestión; y otra, un estancamiento o pérdida de movilidad que se asocia a los problemas del aislamiento o de la inaccesibilidad (Dupuy, 1995; Ascher, 1995; Henry, 2002; Cox, 2003; Le Breton, 2005; García, 2008; Gutiérrez, 2009; Maat, 1998; Cebollada, 2006). También se intuye que la movilidad urbana remite a todas las movilidades de diferente escala espacial y temporal realizadas en el ámbito de un sistema urbano, pues hay referencias a la movilidad cotidiana vinculada a la migración pendular entre el hogar y el trabajo u otras actividades; a la residencial, vinculada al mercado inmobiliario; y a la profesional, vinculada al mercado de trabajo (Fulong, 2005; Korsu, 2010; Massot y Proulhac, 2010; Contreras, 2011).

Entonces, ¿qué se entiende por movilidad? Si bien existe literatura reciente sobre movilidad urbana, y en buena parte de calidad significativa, la insuficiente explicitación del concepto sujeta a la variedad de usos, dificulta articular un cuerpo teórico metodológico aplicado a la reflexión. Así, los avances se dispersan y la discusión pierde consistencia y profundidad.

El transporte es un campo de conocimiento con una débil tradición en producción de teoría propia. Esta particularidad, combinada con un pensamiento no demasiado explícito sobre el transporte en la nueva producción sobre movilidad urbana, ayuda a la difusión amplia y acelerada de ideas con poca discusión y/o escasa solidez teórico metodológica en la evaluación de los avances. Tal el caso de los sistemas de buses rápidos y tronco alimentados (conocidos por las siglas en inglés BRT, *Bus Rapid Transit*), promovidos por la experiencia de ciudades latinoamericanas, cuya propia definición resulta borrosa, al igual que la del concepto de movilidad, sin embargo, ambos ocupan un lugar central en la práctica y el discurso actual.

¿Cómo formular nuevos diseños de red, operacionales y técnicos, para el transporte urbano de la ciudad de la globalización? La magnitud de este desafío, la celeridad de los cambios y la lentitud de las respuestas, sugieren que para responder a este interrogante es útil empezar por poder definir qué es la movilidad y qué la diferencia del transporte. Recrear los conceptos permite revisar las mediciones y, consecuentemente, las evaluaciones y la toma de decisión. Con esta intención el trabajo inicia por los primeros pasos de tal secuencia.

El devenir de la movilidad urbana a través de la teoría

La movilidad fue una pieza central de la Sociología Urbana y de la Geografía Crítica de los años setenta, ambas con un pensamiento enfocado en la desigualdad socio territorial del transporte. En los años noventa, con la preocupación puesta en aspectos económicos de las reformas neoliberales del estado, el término movilidad visitó poco el campo del transporte y de lo urbano. Con el ascenso de la preocupación por aspectos sociales a comienzos de los años 2000, la movilidad se instala progresivamente como paradigma vinculado al advenimiento de las nuevas tecnologías y el fin de la sociedad industrial, en conexión con los cambios en la morfología y estructura urbana. En términos prospectivos, se instala vinculado al modelo de desarrollo urbano, uno integrador de los objetivos de eficiencia económica, equidad social y sustentabilidad ambiental. En general, la literatura muestra una transición hacia enfoques más ampliados y con énfasis en las personas más que en los medios de transporte, e incluso se consigna un cambio en el paradigma de pensamiento, del transporte a la movilidad (Miralles-Guasch, 2002).

La Sociología Urbana es una fuente fundamental de producción teórica sobre movilidad, y obras clásicas como las de

Manuel Castells (1974), Topalov (1979) o Lefebvre (1968) siguen siendo pilares del esquema conceptual disponible. Hoy los análisis se actualizan y avanzan desde un estudio centrado en las relaciones de trabajo hacia otras relaciones sociales de producción y reproducción social; y desde las clases sociales hacia grupos sociales concretos (Allemand et al., 2004; Kaufmann, 2002; Le Breton, 2002; Urry, 2005, entre otros). También la literatura sobre movilidad proveniente de la Geografía Humana se actualiza y avanza hacia una revalorización de los estudios culturales. Inscriptos en el contexto del “achicamiento de las distancias” y la consecuente homogeneización cultural, ponen énfasis en lo particular, lo múltiple y lo diverso, frente al énfasis tradicional puesto en lo estructural, lo general y la totalidad (cuestiones tales como la lógica económica del capitalismo o del Estado, por ejemplo). Se trata de recuperar lo subsumido o no considerado por las “grandes narrativas”, revelando su importancia tanto social como cognitiva, para mejorar la comprensión de los mecanismos a través de los cuales se realizan y especifican las cuestiones estructurales (Zusman et al., 2011).

Si bien ambas disciplinas convergen en recuperar la dimensión cultural y la visión subjetiva en los análisis, el esquema conceptual en movilidad urbana mantiene algunos vacíos. Uno de ellos es el predominio de la visión material del territorio sobre la subjetiva. Los estudios provenientes de la Geografía Humana recogen la visión subjetiva del territorio pero se enfocan en la movilidad de la globalización de manera genérica, más a escala interurbana, regional y mundial que a escala urbana; o bien en la movilidad más larga en términos de permanencia o de distancia (la residencial o turística, por ejemplo). Los provenientes de la Sociología se enfocan en la movilidad urbana y cotidiana y recogen la visión subjetiva del desplazamiento, pero sostienen una visión material del territorio (Zusman et al., 2011; Silveira, 2006; Haesbaert, 2004; Lévy, 2001; Allemand et al., 2004; Orfeuil, 2004; Kaufmann, 2002).

Hay una brecha entre las ideas del nuevo paradigma en movilidad urbana y su aterrizaje metodológico que se expresa en las restricciones de los datos con que se trabaja. A diferencia de los años noventa, hoy se ofrecen bases actualizadas de datos e indicadores de transporte y movilidad urbana, pero aún resulta difícil ampliar el espectro de mediciones de manera innovadora. Las encuestas de origen y destino, también llamadas domiciliarias o de movilidad cotidiana, se revalorizan como herramienta basal del planeamiento y es promovida su realización, continuidad y mejora, tratando de balancear los énfasis en la captura de datos, del medio de transporte a las personas que los usan, cómo, cuánto y porqué, buscando contabilizar todos los desplazamientos, ampliar los motivos de viaje y el conjunto de los medios de transporte (Miralles-Guasch, 2012; Hernández y Witter, 2011). Si bien los avances son significativos, aún persisten vacíos de información. Hay, por ejemplo, datos sobre el número, duración y costo de los viajes por trabajo, pero no desagregados por nivel socio profesional ni vinculados con la distribución del empleo por localidad. Las encuestas, asimismo, no superan el sesgo “espacialista” de capturar la movilidad “a partir” de lugares.

El devenir de la movilidad urbana en relación con el territorio

La Geografía del Transporte, como campo específico de observación de la relación entre transporte y territorio, registra el cambio de paradigma hacia el sujeto y hacia la movilidad cotidiana, pero no supera un sesgo “espacialista” ni el esclarecimiento del vínculo entre transporte y movilidad.

Tras una extensa revisión de la relación entre transporte y ciudad, Miralles-Guasch (2002) sostiene que la Geografía de los Transportes puede definirse como el estudio de los sistemas de transporte y sus impactos territoriales, y la movilidad cotidiana como la suma de los desplazamientos realizados por la población de forma recurrente para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado. El interés de la primera se centra en los medios que permiten el desplazamiento, el de la segunda en las personas que los usan. Por su parte, Estevan y Sanz (1996) revisan bastante acabadamente la terminología del transporte, y sintetizan una definición de movilidad en distinción a la de accesibilidad, donde la movilidad es un parámetro o variable cuantitativa que mide la cantidad de desplazamientos de las personas o los bienes en un determinado sistema socioeconómico; y la accesibilidad un parámetro o variable cualitativa que indica la facilidad con que las personas salvan la distancia que los *separa de los lugares* donde satisfacen sus necesidades o deseos. Miralles y Cebollada (citados en Hernández, 2012: 119) coinciden en afirmar que la accesibilidad refiere a la facilidad con que las personas pueden superar la distancia que separa *dos lugares* y de esta forma ejercer sus derechos como ciudadanos.

Ambas revisiones apuntan a destacar que la movilidad y el transporte son tributos de la satisfacción de necesidades y deseos de las personas, y no valores en sí mismos.

Si bien hay una basculación del énfasis hacia el sujeto, perdura un sesgo materialista en el abordaje del encuentro de éste con su territorio: la satisfacción de necesidades pasa por la llegada a lugares; y la movilidad o la accesibilidad o los itinerarios se explican por la localización, sea de las actividades, de la residencia y las funciones urbanas que las articulan. El desplazamiento territorial y su vinculación con el espacio urbano se lee desde la configuración material del territorio.

La tesis básica de la Geografía del Transporte es que existe una asociación de determinación (causal o recíproca) entre el modelo de urbanización y el modelo de desplazamiento territorial, en torno a una lógica locacional. El nexo fundamental entre ciudad y transporte remite a la distribución de las actividades y personas en el territorio. La distribución territorial de la población, de las actividades, de los sistemas de transporte y demás soportes de las funciones urbanas, es la variable explicativa del desplazamiento territorial, y todos ellos son entendidos como

lugares o “puntos” en el territorio. Hay una lógica de desplazamiento territorial asociada a una lógica locacional que “resume” las actividades, la residencia, etc., a lugares.

Aún entre las revisiones más innovadoras hay una identificación recurrente entre movilidad y desplazamiento entre lugares de un territorio “cartográfico”. El concepto de motilidad mantiene similitud con el mencionado de accesibilidad. Según Kaufmann (2002) la motilidad es un potencial de movilidad que constituye un capital social, una capacidad personal de ser móvil en el espacio a la cual el sujeto accede y se apropia de acuerdo con sus circunstancias. Haciendo pie en este aporte, Hernández (2012) define la accesibilidad como el grado de ajuste entre las estructuras de oportunidades de movilidad y los recursos y activos con los que cuentan los hogares para aprovecharlas. Subraya de su definición la noción de potencialidad, indicando que el estudio de la accesibilidad requiere ir más allá de los movimientos conocidos u observables. Asimismo, hace pie en la definición de Miralles y Cebollada (citados en Hernández, 2012:119) y subraya que la accesibilidad (y la movilidad) es un capital vinculado con la *capacidad de llegar a lugares*.

Así, las definiciones citadas ponen el núcleo central de la reflexión en la capacidad de las personas de *acceder a los lugares* donde se brindan los servicios y oportunidades necesarios (o deseados), sea esto por mejorar la facilidad de desplazamiento (un lugar es más accesible si mejora el sistema de transporte), o bien por mejorar la proximidad (una necesidad o deseo es más accesible cuanto menor es el desplazamiento que hay que efectuar para satisfacerlo) (Estevan y Sanz, 1996; Hernández, 2012).

Ahora bien, considerar la satisfacción de las necesidades o deseos que motivan el desplazamiento territorial de las personas con la intención de “humanizar” la mirada sobre la movilidad y el transporte, y luego estudiarla como si tal satisfacción se resolviese con la llegada a los lugares donde se localizan las actividades o servicios, plantea un contrasentido. Vacía de sentido, el sentido de hacer foco en el sujeto y sus necesidades o deseos.

El giro reciente de la Geografía Humana hacia lo cultural pone en observación un sesgo materialista en las distintas posturas sobre el espacio, aún en aquellas que lo entienden como histórica y socialmente producido. Hay un énfasis en la materialidad producida. Este sesgo alberga una concepción simplificada de lo social, que relega el papel de lo inmaterial que reside en las personas y que se integra en todas sus prácticas. El encuentro del sujeto social con su espacio pone en juego tanto materialidades (objetos, lugares) como cuestiones interpersonales e inmateriales (pautas de acción, códigos, valores, intenciones, etc.) y también acciones, que llevan consigo ambas: una exterioridad a la corporalidad del sujeto que actúa, y una interioridad al mismo que las anima (Lindón, 2011: 198). Las prácticas, pues, albergan una doble condición –material e inmaterial– que acompaña la construcción social del espacio, su dotación de sentido y su apropiación. Este aporte es un norte para el desarrollo conceptual y metodológico propuesto por el trabajo, y que sigue a continuación.

Balizando un campo de conocimiento: ¿qué es la movilidad y qué el transporte?¹

¿Qué diferencia hay entre transporte y movilidad? ¿Por qué existen dos términos distintos? ¿Son sinónimos? Si no lo son ¿qué los diferencia? Estas preguntas, simples, resultan no siempre fáciles de responder.

La nueva literatura referida *ut supra*, que recrea el concepto de movilidad y enfatiza en lo cultural y lo subjetivo, distingue entre transporte y movilidad. Si bien se sostiene una íntima interpenetración entre ambos conceptos, pues sin transporte no hay movilidad (excepto a pie) ni transporte sin movilidad, movilidad y transporte no resultan sinónimos. En un primer trazo grueso de definición, la distinción apunta a entender la movilidad urbana como una *performance* en el territorio, y al transporte como el medio o vector que realiza el desplazamiento.

Según Lévy (citado en Haesbaert, 2004: 285) la concepción euclidiana de espacio, como ámbito absoluto mensurable en distancias del sistema métrico convencional (metros, kilómetros), reduce la movilidad al desplazamiento. Esta frase expresa la distinción entre una concepción más amplia (asociada a la movilidad) y una más restringida (asociada al transporte), y asimismo una contenida o subyacente ambigüedad entorno al propio concepto de desplazamiento.

La actual distinción entre transporte y movilidad no deja en claro qué tienen en común el transporte y la movilidad. Como punto de partida puede asumirse que ambos refieren a un mismo objeto de estudio: el desplazamiento de las personas y sus bienes en el territorio. En estos términos, efectivamente, sendos conceptos se “reducen” al desplazamiento territorial. Tanto la movilidad como el transporte remiten a un campo de conocimiento cuyo objeto de estudio es el desplazamiento territorial.

Ahora bien, retomando su distinción, entender la movilidad como *performance* en el territorio requiere profundizar en las nociones de *performance* y de territorio. El concepto de espacio es complejo y tiene un derrotero propio en el ámbito de las ciencias sociales, pero someramente pueden distinguirse dos enfoques básicos de pensamiento: uno físico y otro social. El primero hace prevalecer el orden natural, el ámbito mensurable y de soporte de la humanidad, al que refiere Lévy *ut supra*; el segundo la historicidad y el conflicto (Santos, 1996). La movilidad urbana como *performance* en el territorio remite a un concepto de espacio social, a uno efectivamente producido y organizado por una sociedad concreta en una situación determinada en tiempo y lugar.

Ahora, ¿cómo aterrizar la noción de *performance*? La propuesta es entender la movilidad como una práctica social de desplazamiento en el territorio. Esta definición hace hincapié en dos aspectos:

1. Que una *práctica* implica la reiteración frecuente de comportamientos.
2. Que una *práctica social* implica comportamientos grupales que definen un patrón, pauta o modelo, conforme a las condiciones medias de un contexto social, espacial y temporal determinado.

Definir la movilidad urbana como práctica social apunta a recoger una visión subjetiva del desplazamiento, pero no individual. Si bien su estudio hace foco en lo particular y lo diverso a través de la investigación empírica, puede dar como resultado explicaciones generalizables que trasciendan la mera descripción de situaciones específicas. El estudio de prácticas sociales, pues, permite construir un cuerpo de evidencia teórica.

De esta manera, *se comienza a balizar un campo de conocimiento para la movilidad urbana, que incumbe el estudio del desplazamiento territorial como geografía de lugares de origen y destino de viaje (convencional del transporte), y como práctica social.*

La definición de movilidad urbana como práctica social de desplazamiento territorial baliza un campo de conocimiento que, asimismo, incumbe:

- Las prácticas sociales de desplazamiento de la movilidad cotidiana, de la movilidad residencial y de la profesional.
- Las prácticas sociales de desplazamiento de las personas y de sus bienes.
- Las prácticas sociales de desplazamiento de las personas físicas o jurídicas (empresas, organizaciones, etc.)

Balizando un campo de conocimiento: ¿cuál es la unidad de estudio de la movilidad?

Delimitar el desplazamiento de las personas y sus bienes en el territorio como objeto de estudio del campo de la movilidad urbana y el transporte no implica estudiarlo de manera reducida. Delimitar el objeto es un paso necesario para ampliar los “bordes” del campo de conocimiento, balizarlo y medirlo.

En línea con la mencionada distinción entre una concepción más restringida, asociada al transporte, y una más amplia, asociada a la movilidad, tanto Lévy (2001) como Kaufmann (2002) y Orfeuil (2004) coinciden en expandir el alcance de la movilidad, yendo de lo material (identificado con el vector del desplazamiento, la “oferta” de infraestructuras, medios y servicios de transporte) hacia el ámbito de lo potencial y de lo subjetivo. Siguiendo distintos caminos y denominaciones, convergen en abordar dimensiones “virtuales” de la movilidad. Lévy (2001) distingue tres: la movilidad como posibilidad, como competen-

1 A lo largo de todo el texto, el término movilidad refiere a la movilidad urbana, es decir, a una movilidad territorial, no a una movilidad social (cambio de posición social).

cia y como capital. La primera refiere a la accesibilidad, como la movilidad ofrecida a través del transporte. La segunda refiere al arbitraje que media entre la movilidad como posibilidad y la movilidad efectiva, pasaje que incluye movi- lidades y no movi- lidades. La tercera refiere al capital social del individuo que le permite desplegar mejor sus estrategias al interior de la socie- dad. Orfeuil (2004) distingue una movilidad potencial, media- da por el conocimiento del espacio y los lazos sociales, de otra efectiva, concreción de la primera, mediada a su vez por aptitu- des físicas, competencias y recursos. Kauffman (2002) enfatiza en la movilidad como capital social. Los tres autores van, pues, del espacio de una movilidad realizada al espacio de una movi- lidad potencial o virtual mediado por competencias subjetivas.

Estos avances en el proceso de recrear el concepto de movilidad amplifican las ambigüedades en cuanto al propio objeto de estudio. Por ejemplo, La movilidad potencial o virtual lleva a hablar de no movi- lidades y a considerar como tal la co- presencia vía telecomunicación. Pero lo que suprime la teleco- municación es el desplazamiento territorial, no la movilidad. Se trataría, pues, de un viaje no materializado o “no viaje”, no de una “no movilidad”. Delimitar el objeto de estudio ayuda a evitar am- bigüedades en el uso del término movilidad.

Efectivamente, la movilidad se explica con base en espa- cios materiales y subjetivos. Ahora, ¿cómo traducir esta idea en las definiciones metodológicas del campo? ¿Cómo expresarla en herramientas de estudio?

Un campo de conocimiento está incompleto si define su objeto pero no la unidad de estudio. Puede asumirse que la unidad de estudio del desplazamiento de bienes y personas en el territorio, es el viaje. La movilidad se explica con base en espacios materiales y subjetivos pero se realiza en el espacio material. El espacio material es inherente a la condición ontológica del ob- jeto de estudio: el desplazamiento en el territorio es material. En un primer trazo de definición, pues, para los campos de la movi- lidad y el transporte un viaje es el desplazamiento material de las personas y sus bienes entre lugares que requieren superar una distancia física en el territorio. Esta definición remite a lo que un viaje es, o sea, es una definición de tipo ontológico.

El pensamiento sobre el territorio, sin embargo, distingue un espacio material o percibido, un espacio mental o concebido y un espacio experimentado o vivido (Soja, 1996). Del mismo modo, el desplazamiento de bienes y personas en el territorio puede ser pen- sado tanto desde su dimensión material, como desde su dimensión simbólica y subjetiva. Entonces, remitiendo a la unidad de estudio, así como se distinguen territorios reales, pensados y posibles, tam- bién es posible distinguir viajes reales, pensados y posibles.

El hecho de que el viaje se realice en el territorio material lleva a poner el foco en la dimensión material del territorio y del viaje. Esto tiene al menos dos consecuencias: lleva a restringir el estudio del territorio material al espacio euclidiano, y lleva a res- tringir el estudio del viaje al materializado.

La delimitación vaga del objeto y la unidad de estudio contribuye a que aún los nuevos aportes que incorporan lo

subjetivo y lo potencial al estudio de la movilidad, mantengan un modo “euclidiano” de tratar el espacio material. La espacia- lidad material de la movilidad virtual es “euclidiana”. Es una gráfica “a partir” de lugares. El viaje (materializado o no) descri- be siempre un gráfica de lugares en el territorio material, pero describirla “a partir” de lugares deja itinerarios subsumidos o excluidos del análisis. La gráfica material del espacio subjetivo, experimentado, requiere partir de definiciones “no euclidia- nas” de viaje.

Asimismo, la movilidad se materializa en viajes y se la es- tudia a través de ellos, pero su comprensión e interpretación no se agota en los materializados. Incluye los materializables y/o no materializados. Estos “otros viajes” suelen quedar subsumidos sin claridad analítica, o bien excluidos de los análisis en transporte. Pero balizan el universo analítico en el que se inscribe una prácti- ca social de desplazamiento en el territorio. En adelante referire- mos al objeto de estudio como práctica de viaje.

Balizando un campo de conocimiento: ¿cuál es el universo analítico de estudio?

Una práctica de viaje es resultante de las representa- ciones, opciones y elecciones de desplazamiento de un grupo social. Esto es, existen ciertas instancias de mediación entre el viaje realizado y el universo subjetivo de representaciones y opciones en el que se inscribe y del cual resulta una práctica de viaje. Entonces, el campo de estudio de la movilidad reco- noce un universo analítico de viajes que abarca aquellos que un grupo social conoce, los que considera posibles hacer y los que finalmente hace. Recogiendo los aportes referidos anterior- mente, una práctica de viaje se inscribe en el contexto de tres universos analíticos:

1. El universo de viajes de la movilidad concebida: opciones de viaje concebidas por la persona en contexto social (conjunto de representaciones del sujeto, que incumben el mundo co- nocido).
2. El universo de viajes de la movilidad efectiva: opciones de viaje que la persona en contexto social considera posibles para sí.
3. El universo de viajes de la movilidad realizada: opciones de viaje que la persona en contexto social selecciona y realiza.

Estos tres universos analíticos balizan conjuntamente el ámbito donde se dirime la movilidad de las personas y sus bienes. Los viajes realizados, al igual que un iceberg, son la parte visible o emergente de un universo mayor cuyo alcance deviene de lo que el propio sujeto en contexto social (espacial y temporalmente situado) concibe. El viaje realizado muestra la elección de un grupo social según un abanico de opciones conocidas de viaje.

Distinguir estos universos permite emerger una visión subjetiva del territorio y el transporte, allende su visión material. Habilita también un juego multiescalar en el análisis de los viajes realizados. Hace posible mirar a través de ellos lo que el viajero hace y no hace, lo que puede y lo que conoce, lo que elige y prefiere. Asimismo, tener como marco esta distinción hace presente en el investigador la mirada del viaje realizado como manifestación de los desplazamientos hechos con lo que hay disponible (con las redes y servicios de transporte disponibles, con la organización y uso del suelo disponible, etc.), y no como “revelación” de los desplazamientos en sí. Esto es un sesgo marcado entre los especialistas en transporte (técnicos o académicos), y si bien es un aspecto más bien de índole teórico-conceptual, tiene efectos pragmáticos: la realidad del viaje se conoce parcialmente. Como se dijo, la forma en que se conceptualiza interviene sobre el dato recogido para conocer la realidad, y mediante el cual después se acciona sobre ella.

En resumen, la movilidad y el transporte comparten la unidad de estudio, pero no estudian el mismo universo de viajes. La movilidad “amplía la frontera” de estudio tradicional del transporte. El transporte es necesario pero insuficiente para conocer la movilidad, pues éste no resume la mediación entre sociedad y territorio.

Recreando definiciones: las prácticas de viaje y el uso del territorio

La movilidad concebida, la efectiva y la realizada, remiten a universos subjetivos de viajes. El pasaje entre una y otra está mediado por condiciones subjetivas, endógenas a la corporalidad del sujeto o de la esfera privada, y por condiciones objetivas, o de la esfera pública. Entre las condiciones objetivas está la propia localización de las actividades y la población en el territorio, esto es, los lugares de origen y destino de los viajes.

Como se vio, los cambios en la estructura urbana, en la economía y en las formas de vida cambian la localización de los orígenes y destinos de los viajes. Pero los itinerarios en el territorio cambian aún sin variar la localización de las actividades y de la población.

Las prácticas sociales de desplazamiento expresan el uso del territorio y hacen a la manera en que se lo apropia. Funcionan

bajo condiciones, y éstas involucran tanto aspectos del transporte, como de las actividades o servicios que el viaje tiene como fin, también aspectos personales. Es más, la práctica social de viaje es un terreno de disputas entre aspectos personales, del transporte y de la actividad o servicio fin, del cual resulta la realización de un viaje (y la no realización de otros).

La movilidad varía conforme a condiciones objetivas que involucran la cantidad y distribución en el territorio de la infraestructura y los servicios de transporte, y también de los servicios de salud, educación, del empleo, etc. en conjunto. Las condiciones en las que éstos se ofrecen inciden en la movilidad, al igual que lo hacen las condiciones del transporte. Asimismo, la movilidad varía conforme a la distribución en el territorio de la calidad de los servicios. Cómo se presta una actividad o servicio incide en la práctica de viaje, sean éstos de transporte o de la actividad o servicio fin del viaje. Este es un cambio sutil, menos perceptible que aquel que implica observar la (in)existencia de servicios e infraestructuras en el territorio, pero relevante, pues incluso con un mismo servicio de transporte, la movilidad de un grupo social varía conforme la calidad del servicio de salud, de educación, al empleo, etc.

En síntesis, las prácticas sociales de desplazamiento expresan requerimientos y capacidades diferentes que trascienden la dirección de los viajes (en función de la localización de orígenes y destinos) y la oferta de transporte (individual o colectivo, redes o servicios). En términos generales, puede decirse que el pasaje de la movilidad concebida a la realizada está mediado por la conjugación de deseos, necesidades, capacidades y esfuerzos de viaje.

Conforme a lo definido hasta acá, *la movilidad es una práctica social de desplazamiento en el territorio que conjuga deseos y necesidades de desplazamiento (que en conjunto pueden definirse como requerimientos de movilidad) y capacidades de satisfacerlos*. Esta definición remite a lo que la movilidad es, vale decir, a una definición de tipo ontológico.

Recreando definiciones: enfoque ontológico y teleológico de estudio

La movilidad no tiene un valor *per se*. El cambio de lugar en el territorio sin un fin predefinido (como la de un vagabundo, por ejemplo) es una situación posible pero excepcional. El desplazamiento material de bienes y personas en el territorio persigue un fin: la esencia de la movilidad es, pues, teleológica. Está en estrecha vinculación con el sentido del desplazamiento en el territorio, y éste, con lo subjetivo.

Como se dijo, ir de un espacio material a uno subjetivo es un desafío que amplía las alternativas de análisis en movilidad urbana, pero que requiere ser traducido metodológicamente a los conceptos y las herramientas de estudio del campo.

Según Bonnemaïson (citado en Haesbaert, 2004: 280) la territorialización engloba un conjunto de lugares jerarquizados, conectados mediante una red de itinerarios. Las prácticas socia-

les de desplazamiento expresan el uso y la apropiación del territorio a través de itinerarios y lugares.

Al recrear el concepto de distancia Lévy (2001) distingue dos enfoques o modos de tratamiento: uno de tipo topográfico (euclidiano) que prioriza una concepción absoluta del espacio, y otro topológico (no euclidiano) que prioriza una relativa, relacional. La concepción del espacio "red", constituida por puntos, líneas y superficies, prioriza un enfoque topográfico. Así es concebida la "red" de transporte convencional, en una métrica euclidiana del espacio. Pero aun cuando se trabaja con una concepción relativa y relacional del espacio, la "red" descrita por las prácticas de viaje sigue siendo una gráfica de lugares que responde a una métrica euclidiana del espacio material. Subyace un registro "car-topográfico" del territorio, subsocializado.

La movilidad, en tanto desplazamiento en el territorio, remite siempre a una gráfica de lugares. Aún las trayectorias e itinerarios que expresan un espacio subjetivo, pensado y/o experimentado, a través de un sentido subjetivo de la movilidad, describen una gráfica de lugares en el espacio material. No basta, pues, con estudiar el sentido o significado de la movilidad. Hay que sumarle sentido o significado a la gráfica del espacio material de la movilidad.

El desplazamiento en el territorio es uno entre lugares, pero su finalidad no son lugares. Son actividades, servicios, bienes situados en lugares. Estudiar la movilidad como práctica social de viaje es estudiar una *performance* en el territorio "a partir" de la satisfacción de necesidades y/o deseos de desplazamiento. Es posible, pues, distinguir entre una definición ontológica de la movilidad y otra teleológica. Es posible, asimismo, aplicar esta distinción a la unidad de estudio, y definir *el viaje como un desplazamiento material de personas y bienes que requiere superar una distancia física y satisfacer una necesidad o deseo*.

El enfoque teleológico de la movilidad revela, pues, trayectorias personales en el territorio involucradas en concretar necesidades o deseos de la vida cotidiana. No en llegar a lugares. Revela un territorio "diseñado" por el sentido último del movimiento en el territorio, que no es un motivo "abstracto" de viaje, ni un lugar. Es algo concreto: arreglar el auto, tramitar un crédito.

Finalmente, la movilidad es una práctica social de desplazamiento entre lugares con el fin de concretar actividades cotidianas.

Involucra el desplazamiento de las personas y sus bienes, y conjuga deseos y/o necesidades de viaje (o requerimientos de movilidad) y capacidades objetivas

y subjetivas de satisfacerlos, de cuya interacción resultan las condiciones de acceso de grupos sociales a la vida cotidiana.

¿Porqué hablar de acceso y no de accesibilidad? Para discernir los enfoques, la accesibilidad, como enfoque ontológico, pondera la facilidad de "llegar a" lugares; y el acceso, como enfoque teleológico, pondera la facilidad de "realizar servicios" o actividades.

Acceder es concretar las necesidades y/o deseos que son el fin de un viaje. Aplicar el enfoque teleológico facilita integrar la movilidad a la gestión y evaluación de las diferentes políticas públicas sectoriales, pues revela las trayectorias involucradas tras la concreción de sus respectivas prestaciones, actividades o servicios (tener clases, controlar la salud, obtener la jubilación) (Gutiérrez, 2010)².

Recreando métodos: ¿cómo estudiar el viaje?

Ahora, ¿cómo estudiar la satisfacción de deseos y/o necesidades de desplazamiento? Estudiar la movilidad a partir de la satisfacción del fin perseguido por el viajero requiere adecuar la definición metodológica de la unidad de estudio. Como se dijo, satisfacer una necesidad o deseo de viaje implica más que "llegar al lugar" de la actividad o del servicio buscado (la escuela, el hospital, la fábrica, etc.). Implica concretar, realizar dicha actividad o servicio (tener clases, controlar la salud, hacer un trabajo, etc.). Pero los estudios en transporte y movilidad, ambos, se enfocan en el viaje entre objetos o lugares (entre la casa y el hospital, la escuela o la fábrica, etc.). Esto deja viajes contenidos o sumergidos sin claridad analítica y/o viajes excluidos del análisis.

El viaje es una unidad de estudio que puede definirse metodológicamente como recorrido entre un lugar de salida y otro de llegada, o como recorrido entre un fin y su satisfacción. Estudiar el viaje "a partir" del nexo entre un fin y su satisfacción permite emerger la secuencia de viajes involucrada en realizar una actividad o servicio, analíticamente "oculta" en el estudio de la "llegada a lugares".

Satisfacer una necesidad o deseo de viaje es realizar actividades o servicios. Y realizar una actividad no es realizar un viaje. *Puede involucrar una secuencia funcional de viajes "partidos", temporal y territorialmente distribuidos*. Cada motivo "abstracto" de viaje (educación, salud, trabajo) involucra actividades

² En Gutiérrez (2010) se distinguen y recrean los conceptos de accesibilidad y acceso, y con ellos, la geografía del acceso y de la accesibilidad.

y servicios diversos que se concretan mediante prestaciones. El viaje con motivo salud, por ejemplo, supone un viaje “lineal” al establecimiento de salud (hospital, consultorio, etc.). Pero recibir atención de salud involucra una secuencia conexas de viajes: para solicitar turnos, hacer la consulta médica, realizar exámenes auxiliares (de sangre, rayos x, por ejemplo), retirar y entregar sus resultados. El viaje con motivo educación supone un viaje “lineal” a la escuela. Pero recibir educación involucra secuencias conexas de viajes para asistir a clase, hacer actividades curriculares complementarias (educación física, idioma, música), trabajos en equipo, investigar en biblioteca, tramitar el boleto estudiantil, hacer exámenes de salud, etc.

En síntesis, estudiar la movilidad a partir de los lugares de origen y destino de un viaje “esconde” trayectorias en el territorio. Tras la llegada al lugar, esto es, a la escuela, al hospital, a la oficina, hay actividades concretas y diversas que pueden involucrar más de un viaje, e incluso diferentes lugares. Son viajes funcionalmente unidos pero operativamente “fragmentados”, distribuidos a través de diferentes días y lugares.

Desde un enfoque teleológico, el viaje (materializado o no) describe una gráfica de lugares en el territorio material “a partir” de un espacio subjetivo, experimentado, del espacio del sentido: *realizar una necesidad (y/o deseo) de viaje describe, finalmente, un espacio en red en el territorio*. El estudio de prácticas de viaje desde un enfoque teleológico revela itinerarios subsumidos o excluidos del análisis convencional, itinerarios que capturan el sentido de la movilidad, y que también dotan de significado a la gráfica del espacio material de la movilidad.

En resumen, el viaje de las personas y bienes en el territorio puede ser estudiado desde distintas miradas en forma complementaria. El enfoque ontológico hace prevalecer una visión cartográfica. La morfología del viaje en el territorio es lineal (une dos lugares, por ejemplo, casa y hospital) y su duración variable pero en un tiempo continuo (el tiempo de realización del trayecto lineal). El enfoque teleológico hace prevalecer una visión biográfica. La morfología del viaje es reticular o de red (une dos o más lugares, casa, hospital y laboratorio; casa, escuela y oficina de expendio del boleto estudiantil, etc.), y discontinua en el tiempo (distribuida en uno o más días). El énfasis puesto en cada una puede variar en forma alternada o no según el interés y criterio del observador.

Recreando métodos: ¿cómo estudiar prácticas sociales de desplazamiento?

La práctica social de viaje, entendida como reiteración de comportamientos que definen un patrón de desplazamiento territorial en cierto momento y lugar, requiere ser estudiada a través de casos. Ergo, el conocimiento sobre las prácticas de viaje depende de la propia definición del caso. Y sobre éste último particular no se avanza demasiado en lo metodológico. Los estudios de casos se fundamentan a sí mismos, esto es, fundamentan su

validez muestral y la de sus conclusiones, pero no suelen explicar cuáles son los elementos que constituyen a la práctica de viaje estudiada en un caso.

Metodológicamente, el estudio de casos requiere la construcción de modelos analíticos que permitan obtener resultados susceptibles de cierta generalización o inferencias, algo más que imágenes específicas y particulares. ¿Cómo construir casos o modelos analíticos para estudiar prácticas de viaje? En Gutiérrez y Minuto (2007) se propone un método basado en el cruce de tres variables:

- Tipo de viaje, según un fin de desplazamiento (a la salud, a la educación, al empleo, etc.),
- Tipo de grupo social (jóvenes, ancianos, desempleados, etc.),
- Tipo de territorio (rural, urbano, rururbano, de frontera, etc.).

La elección de estudios de casos responde así a un modelo (teórico) de práctica de viaje, basado en la selección combinada de un fin, un grupo y un territorio “tipo”, cuyo resultado es el acercamiento a experiencias “modelo” de movilidad.

Recreando herramientas de estudio: la historia de viaje

El estudio de prácticas de viaje requiere usar herramientas distintas a las convencionales en transporte, buscando complementar información cuantitativa y cualitativa proveniente de fuentes secundarias (como las estadísticas de transporte sobre el número de vehículos o de pasajeros, los kilómetros recorridos, la tarifa media, etc.) y de fuentes primarias. La información de fuentes primarias requiere, asimismo, el uso de herramientas que faciliten capturar el intercambio entre la esfera subjetiva o privada y la esfera objetiva o pública del viaje contenido en las prácticas.

Metodológicamente, el estudio de un viaje puede ser abordado como una secuencia de lugares, de origen y de destino; y también como una secuencia de momentos. Siguiendo esta última perspectiva, y recogiendo el modelo aplicado por Thaddeus y Maine (1994), es posible reconocer tres momentos en un viaje:

1. Momento “pre viaje”, vinculado a la decisión, planificación y organización.
2. Momento “viaje”, vinculado al trayecto entre el lugar de origen y de destino.
3. Momento “pos viaje”, vinculado a la realización de la actividad fin del viaje.

Definir la unidad de estudio asumiendo una perspectiva cronológica, facilita estudiar la dimensión biográfica del viaje, como experiencia personal. También permite dar soporte al diseño metodológico de una herramienta para la recolección de datos en campo: la “historia de viaje”.

La historia de viaje captura datos cuali-cuantitativos sobre movilidad y el transporte mediante entrevistas semi estructuradas. Su diseño está orientado a estudiar prácticas sociales de desplazamiento en función de la satisfacción de deseos o necesidades de viaje, y no de la llegada a lugares. Abordar la unidad de estudio o viaje como secuencia de momentos entre una necesidad o deseo de viaje y su realización, permite concretar el estudio simultáneo, transversal y vincular, de aspectos personales (a escala individual, familiar y vecinal), del transporte, y de la actividad o servicio fin del viaje.

Es posible organizar las dimensiones de análisis considerando que en el primer momento o pre viaje prevalecen aspectos relativos al ámbito personal, familiar y vecinal; en el segundo (el "durante" del viaje) aspectos relativos a la infraestructura, medios y servicios de transporte; y en el tercero aspectos relativos a infraestructura y servicios de la actividad fin del viaje (salud, educación, empleo, por ejemplo)³. El primer momento pone énfasis en la esfera subjetiva o privada del viaje. El segundo y el tercero, en la esfera objetiva o pública del viaje.

La información obtenida permite identificar los factores que intervienen en la movilidad y facilitan u obstaculizan el acceso al fin del viaje, y ponderar su participación en el resultado final (la satisfacción del fin del viaje o la movilidad realizada). Por ejemplo, si es mucha la demora en ser atendido por el médico o si es necesario ir varias veces, esto puede incidir en la decisión de viajar a la salud, cuánto y cómo. De este modo, la historia de viaje revela a través de la práctica de viaje la interacción contenida entre aspectos subjetivos y condiciones objetivas relativas tanto al transporte como a la actividad fin, de la cual resulta la realización de un viaje (y la no realización de otros).

La historia de viaje habilita la captura de datos sobre movilidad por cohortes, mediante pequeñas muestras realizables a escala micro o local dentro del ámbito de grandes aglomeraciones u otras unidades territoriales.

Aún queda mucho por indagar respecto a la comprensión de prácticas de viaje. La práctica de viaje varía conforme a una multiplicidad de factores en combinación, entre ellas la edad, el nivel socioeconómico, el género, las aptitudes físicas, cuyo peso relativo difiere y no se conoce con exactitud. Esta conjugación varía entre grupos sociales histórica y territorialmente situados, pero tampoco es estática para un mismo grupo social. Puede variar a lo largo del tiempo, y también conforme a diferentes motivos de viaje (trabajo, salud, educación, compras). Finalmente, la práctica de viaje de un grupo social depende de la propia definición del grupo social. Y sobre esto no se ha avanzado mucho metodológicamente.

³ En el caso de servicios públicos en red, el estudio del segundo momento requiere considerar el lugar de acceso a la red, la espera del servicio, el trayecto en sí, y la llegada desde la red hasta el lugar de destino y viceversa. Y el del tercero, considerar el lugar de acceso a la red del servicio involucrado, la espera y la atención en sí.

Recreando medidas e indicadores: enfoque ontológico

A pesar de no resultar obvia la delimitación del objeto y la unidad de estudio (el viaje) las mediciones e indicadores en movilidad y transporte sí son relativas al viaje, sea en los enfoques convencionales sobre transporte o en los nuevos sobre movilidad. El número de viajes, su distancia (sea métrica, espacio temporal o mental), su duración, el medio de transporte usado y el gasto (monetario o energético) son mediciones típicas.

Sin embargo, las mediciones relativas al viaje no siempre resultan cohesionadas con las caracterizaciones que se hacen de la movilidad a partir de ellas. Vale de ejemplo la mensura de la inmovilidad o la hipermovilidad. Entre la ausencia de movimiento (inmovilidad) y la ausencia de fijación o permanencia (hipermovilidad) es posible trazar un gradiente de movilidad medido en desplazamientos o viajes. Pero la movilidad puede mejorar ampliando o reduciendo la cantidad de viajes (reemplazando viajes por telecomunicación, por ejemplo). La vaga delimitación del objeto y la unidad de estudio traen ambigüedades también en la forma en que se mensura o dimensiona la movilidad.

La movilidad de un grupo social puede ser caracterizada conforme a distintos aspectos relativos al viaje. La movilidad concebida, efectiva y realizada balizan los viajes subjetivos que la persona en contexto social concibe, considera posibles y realiza. Estos viajes pueden ser puestos en confrontación con las condiciones objetivas o de la esfera pública, y así caracterizar "tipos" o clases de movilidad que ayuden a dimensionarla desde nuevos y diferentes aspectos. Se pueden distinguir los siguientes "tipos" de movilidad:

- **Movilidad potencial:** alternativas existentes de transporte con independencia de constituir o no una opción de viaje para un grupo social. Esto es, lo que podría viajar un grupo incluyendo alternativas de desplazamiento no concebidas y no efectivas pero potencialmente realizables.
- **Movilidad latente:** necesidades de desplazamiento no realizadas en viajes. Es el "no viaje" que sugiere una "vacancia" de transporte.
- **Movilidad vulnerable:** necesidades de desplazamiento realizadas en viajes pero en riesgo de realización, reducción o deterioro, por la intervención de obstáculos que condicionan su continuidad, tornándola frágil o debilitándola.
- **Movilidad oculta:** viajes realizados y no registrados por las estadísticas.

La movilidad potencial da una visión desde la red (la oferta de infraestructura y servicios). La latente y la vulnerable la dan desde el viajero. La movilidad vulnerable recoge una perspectiva de movilidad descendente, de regresión en la inserción de la persona o grupo en sociedad (en cantidad y calidad de inserción). Las movilidades potencial y latente recogen una perspectiva de movilidad ascendente, de progresión en la inserción de

la persona o grupo en sociedad. *En el primer caso se dimensiona la (sub)utilización de la oferta de infraestructura y servicios. En el segundo se dimensiona la (sub)realización de la demanda de viajes. La movilidad oculta dimensiona la (sub)visualización de la demanda de viajes.*

Recreando mediciones e indicadores de movilidad: enfoque teleológico

Como se dijo, entre la inmovilidad y la hipermovilidad es posible trazar un gradiente de movilidad medido en desplazamientos o viajes, pero no atribuirle un valor a este gradiente. La inmovilidad o la hipermovilidad no son buenas ni malas en sí, sino en virtud del fin perseguido por el viajero. Ambas, a su vez, son relativas a cada grupo social, y más aún, a cada motivo de viaje dentro de un grupo social.

La movilidad de un grupo social puede ser caracterizada y dimensionada conforme a distintos aspectos relativos al viaje: según la cantidad de viajes (si es mucha o poca), el área de cobertura de los viajes (si es amplia o restringida), el esfuerzo de viaje (si es difícil o fácil), las amenazas de realización del viaje (si es más o menos vulnerable), la satisfacción de deseos o necesidades de viaje (si está más o menos satisfecha). Éste último aspecto expresa el enfoque teleológico, y es el único capaz de dimensionar el valor de la movilidad de un grupo social, en el gradiente de la inmovilidad a la hipermovilidad.

Conforme a esta distinción, en Gutiérrez (2010) se recrean las siguientes mediciones:

- **Movilidad insatisfecha:** viajes realizados sin conseguir satisfacer la necesidad que los motiva (por ejemplo, recibir atención médica). Esto es, son viajes “inútiles”.
- **Movilidad insatisfactoria:** viajes realizados en condiciones desfavorables.
- **Movilidad insuficiente:** viajes no realizados, suspendidos, postergados o realizados en menor cantidad a la necesaria.
- **Movilidad asociada:** viajes realizados para cumplir fines subordinados al principal (por ejemplo, viajes por trámites para acceder a prestaciones, turnos, etc.)

Estas medidas permiten delimitar situaciones de vulnerabilidad y, a la vez, proporcionar un insumo para la acción, a través de la formulación de políticas, sean de transporte o de otros sectores (de salud, educación, empleo, etc.). En este caso, la movilidad no realizada es un complemento de políticas de transporte que lo traten como inductor de la demanda.

Conclusiones

El comienzo del siglo XXI señala un cambio en el paradigma de pensamiento: del transporte a la movilidad. Este cambio supone rupturas, y también continuidades. Una continuidad básica es su remisión a un mismo campo de estudio: el del desplazamiento territorial de las personas y sus bienes. Un cambio es que ahora convergen la movilidad y el transporte como pensamientos alternativos y complementarios entorno a un objeto de conocimiento común, y que se expanden las fronteras convencionales de estudio.

El desarrollo conceptual y metodológico propuesto por el trabajo apunta a componer el campo de estudio del desplazamiento territorial de las personas y sus bienes como uno convergente para la movilidad y el transporte, y a discernir, paralelamente, el enfoque de la movilidad y el enfoque del transporte como materias vinculadas aunque conceptualmente distintas, que no se oponen, no se excluyen mutuamente, ni se encadenan jerárquicamente como tributarios uno del otro.

Movilidad y movimiento no son lo mismo. La movilidad es una acción o práctica social de desplazamiento en el territorio. El movimiento es el acto de desplazamiento en sí. El transporte es el medio utilizado para realizarlo. La movilidad es un concepto amplio y contiene un modo de interpretar el acto de desplazamiento.

La movilidad y el transporte comparten un objeto de estudio: el desplazamiento territorial de las personas y sus bienes en un contexto social, espacio-temporalmente determinados. También comparten la unidad de estudio, el viaje. Pero no estudian el mismo universo de viajes. El pensamiento en movilidad se enfoca en la práctica social de viaje que expresa y contiene aspectos subjetivos y objetivos, materiales e inmateriales, materializables y materializados. Ergo, su universo de estudio remite a los viajes realizados, los realizables y los concebidos. El pensamiento en transporte se enfoca en el medio de desplazamiento que concreta o realiza la

movilidad. Ergo, su universo de estudio remite a los viajes realizados. La movilidad expande las fronteras convencionales de estudio del transporte.

Asimismo, la unidad de estudio o viaje, puede ser definida metodológicamente de diferentes modos. El modo convencional y prevaleciente en los distintos abordajes del transporte y la movilidad urbana actual, aún en los más innovadores, es ontológico. Esto es, es una definición “espacialista” o cartográfica como nexo entre lugares. Esta definición “subsociaza” la esencia del desplazamiento territorial, que es teleológica: persigue la satisfacción de necesidades o deseos de las personas. El trabajo propone un modo alternativo y complementario de definir el viaje, un modo teleológico como nexo entre necesidades (o deseos) y servicios (o actividades). En ambos casos el viaje describe una trayectoria en el territorio, esto es, una trayectoria material entre lugares, pero en el segundo se captura un itinerario distinto. El itinerario que involucra realizar una actividad individual, grafica redes en el territorio: redes de viajes y lugares.

Considerar la satisfacción de las necesidades o deseos que motivan el desplazamiento territorial de las personas con la intención de “humanizar” la mirada sobre la movilidad y el transporte, y luego estudiarla como si tal satisfacción se resolviese con la llegada a los lugares donde se localizan las actividades o servicios, es un contrasentido. Vacía de sentido, el sentido de hacer foco en el sujeto y sus necesidades o deseos.

Satisfacer las necesidades o deseos de la vida cotidiana implica concretar actividades o servicios, no solo llegar a lugares. Y concretar actividades o servicios no necesariamente implica un viaje lineal entre un origen y destino. Concretar actividades implica redes de viajes, que pueden involucrar más de un lugar, más de un viaje, viajes distribuidos en distintos momentos y días, viajes reiterados, infructuosos, encadenados. Una cadena unida por el sentido funcional de concreción de la actividad o servicio.

El campo del desplazamiento territorial está dominado por una visión “espacialista” del nexo entre movilidad, transporte y territorio. La lógica del desplazamiento territorial está indudablemente asociada a una lógica locacional. Esto es cierto, pero

parcial. La localización de las actividades no alcanza a explicar la lógica de los desplazamientos. La localización residencial tampoco alcanza a ser explicada por ella. La proximidad a las actividades no satisface necesariamente la accesibilidad; ni tampoco la de los sistemas de transporte. Hay señales de fronteras explicativas en el sesgo “espacialista” o concepción materialista del territorio.

Cada modelo urbano implica una configuración territorial de localizaciones y también un modo de vida. Los modos de vida “funcionalizan” la configuración territorial, y esto involucra interacciones entre aspectos materiales e inmateriales que hacen al universo interno y externo a la corporalidad del sujeto social. El viaje es resultado de condiciones materiales, y también de universos subjetivos que internalizan esas condiciones.

Delimitar el objeto y la unidad de estudio del campo de la movilidad y el transporte ayuda a operacionalizar metodológicamente los avances hechos en el campo del pensamiento sobre la movilidad y el territorio. Diferenciar entre un enfoque ontológico y teleológico de estudio contribuye a capturar el universo expandido de viajes de la movilidad; a capturar la movilidad no registrada, la movilidad no realizada (el no viaje) y la movilidad ineficaz (el viaje “inútil”). La movilidad de un grupo social abarca lo concebido, lo posible y lo realizado; lo que pasa antes, durante y después de un viaje. Ayuda también a capturar itinerarios que quedan subsumidos o excluidos del análisis, incluso de los nuevos que incorporan lo subjetivo y lo potencial a la movilidad. El viaje (materializado o no) describe siempre un gráfica de lugares en el territorio material. Pero graficar el viaje “a partir” de lugares “subsociaza” el estudio de las trayectorias descritas por las prácticas de viaje. La gráfica material del espacio subjetivo, experimentado, requiere partir de definiciones “no euclidianas” de viaje, que capturen el sentido de la movilidad, y que doten de significado la gráfica de lugares en el territorio.

El desafío de la movilidad urbana y el transporte en la ciudad de la globalización es un desafío técnico y locacional, pero que no se agota en ello. Diseñar opciones para la gestión del transporte urbano por fuera de los modelos convencionales, requiere ir hacia una definición de la movilidad más efectiva, y a la vez más humana. Aportar al desarrollo de un cuerpo teórico, conceptual, metodológico y de indicadores permitirá complementar las herramientas tradicionales de estudio y ampliar el alcance de los análisis. **IG**

Bibliografía

- ALSNGTH, R. y HENSHER, D. (2003). "The mobility and accessibility expectations of seniors in an aging population". En: *Transport Research*, No. 454. Oxford: Elsevier.
- ALLEMAND, S., ASCHER, F. y LEVY, J. (dir.) (2004). *Les sens du mouvement: modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*. Paris: IVM.
- ASCHER, F. (1995). *Metapolis. Ou l'avenir des villes*. Paris: Odile Jacob.
- AVELLANEDA, P. y LAZO, A. (2011). "Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile". En: *Revista Transporte y Territorio*, No. 4. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
- CASTELLS, M. (1974). *La cuestión urbana*. Barcelona: Siglo XXI.
- CEBOLLADA, A. (2006). "Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana". En: *Documents d'anàlisi geogràfica*, No. 48. Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona. En: www.dialnet.unirioja.es.
- CEBOLLADA, A. (2009). "Mobility and labour market exclusion in the Barcelona Metropolitan Region". En: *Journal of Transport Geography*, No. 17. Oxford: Elsevier.
- CEBOLLADA, A. y MIRALLES-GUASCH, C. (2008). "La estructura social de la movilidad cotidiana. El caso de los polígonos industriales". En: *Anales de Geografía*, vol. 28, No. 2. Madrid: Universidad Complutense, pp. 63-83.
- CONTRERAS GATICA, Y. (2011). "Elecciones y anclajes residenciales de los nuevos habitantes del centro de Santiago: la experiencia del Barrio Bellas Artes". En: *Revista Transporte y Territorio*, No. 4. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
- COX, W. (2003). "Private participation in U.S. Public Transport: issues and perspectives". En: *Thredbo8*. Río de Janeiro: Thredbo (CD ROM).
- DÍAZ OLVERA et al. (2008). "Caminar y nada más. Movilidad diaria y pobreza en las ciudades subsaharianas". En: *Scripta Nova*, vol. XII, No. 261. Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona. En: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-261.htm>
- DUPUY, G. (1995). *L'auto et la ville*. France: Dominos-Flammarion.
- ESTEVAN, A. y SANZ, A. (1996). *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España*. España: Bakeaz.
- FULONG, W. (2005). "Mobilité résidentielle, relogement, et différenciations socio-spatiales". En: *Urbanisme*, No. 341. France: Urbanisme.
- GALLEZ, C. et al. (1997). "L'évolution de la mobilité quotidienne. Croissance ou réduction des disparités?". En: *Recherche Transports Sécurité*, No. 56, tomo 1. Paris: INSEE - INRETS.
- GARCÍA PALOMARES, J. C. (2008). "Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante". En: *EURE Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, vol. XXXIV, No. 101. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- GRANT, M. (2002). *Equality of opportunity for all: ensuring access and participation in the Liverpool city region*. En: <http://www.dft.gov.uk/>
- GUTIÉRREZ, A. (2009). "La movilidad de la metrópolis desigual: el viaje a la salud pública y gratuita en la periferia de Buenos Aires". En: *EGAL 2009*. Montevideo: Universidad de La República. En: www.egal2009.com
- GUTIÉRREZ, A. (2010). "Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial". En: *Scripta Nova*, vol. XIV, No. 331 (86). Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona. En: www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm
- GUTIÉRREZ, A. y MINUTO, D. (2007). "Una aproximación metodológica al estudio de lugares con movilidad vulnerable". En: *XIV CLATPU*, Tema: Transporte y Exclusión Social, No. 366. Río de Janeiro: CLATPU (CD ROM).
- HAESBAERT, R. (2004). *O mito da desterritorialização*. Río de Janeiro: Bertrand.
- HARVEY, D. (1999). *La condición de la posmodernidad*. Buenos Aires: Amorrortu.
- HENRY, E. (2002). *Novas tensões entre trajetórias espaciais e econômicas na dinâmica de uma grande metrópole, São Paulo*. São Paulo: IRD-Brasil.
- HERNÁNDEZ, D. (2012). "Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad". En: *EURE Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, vol. 38, No. 115. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- HERNÁNDEZ, D. y WITTER, R. (2011). "Entre la ingeniería y la antropología: hacia un sistema de indicadores integrado sobre transporte público y movilidad". En: *Revista Transporte y Territorio*, No. 4. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
- JIRÓN, P. (2007). "Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile". En: *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, vol. 12, No. 29. Caracas: Universidad Central de Venezuela.
- KAUFMANN, V. (2002). *Re thinking mobility*. Aldershot: Ashgate.
- KORSU, E. (2010). "La proximidad domicilio-trabajo en los choix residenciales y profesionales de l'individu hyper-moderne". En: MASSOT, M. H. (dir.) *Mobilités et modes de vie métropolitaines. Les intelligences du quotidien*. France: l'œil d'or.
- LAZO, A. (2008). "Transporte, movilidad y exclusión. El caso de Transantiago en Chile". En: *Scripta Nova*, vol. XII, No. 270 (45). Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona. En: www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-45.htm
- LE BRETON, E. (2002). *Les raisons de l'assignation territoriale. Quelques éléments d'appréhension des comportements de mobilité de personnes désqualifiées*. En: <http://www.ville-en-mouvement.com>
- LE BRETON, E. (2005). *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*. Paris: Armand Colin.
- LE BRETON, E. (2008). *Domicile-travail. Les salariés à bout de souffle*. Paris: Les Carnets de l'Info.
- LEFEBVRE, H. (1968). *Le droit à la ville*. Paris: Anthropos.
- LÉVY, J. (2001). "Os novos espaços da mobilidade". En: *Geographia*, vol. 3, No. 6. Quito: Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos.
- LINDÓN, A. (2011). "Revisitar la concepción de lo social para una Geografía constructivista". En: ZUSMAN, P.; HAESBAERT, R.; CASTRO, H. y ADAMO, S. (ed.) *Geografías culturales. Aproximaciones, intersecciones y desafíos*. Buenos Aires: Ed. FFyL - UBA.
- MAAT, K. (1998). "The compact city and mobility". En: *8th. World Conference on Transport Research*. Belgium: WCTR.
- MASSOT, M.E. y PROULHAC, L. (2010). "Modes de vie et mobilités des actifs franciliens: le clivage par les temps d'accès au travail". En: MASSOT, M. H. (dir.) *Mobilités et modes de vie métropolitaines. Les intelligences du quotidien*. France: l'œil d'or.
- MIRALLES-GUASCH, C. (2002). *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. España: Ariel.
- MIRALLES-GUASCH, C. (2012). "Las encuestas de movilidad y los referentes ambientales de los transportes". En: *EURE Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, vol. 38, No. 115. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- ORFEUIL, J. P. (dir.) (2004). *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. Paris: éditions de L'Aube.
- PALMA ARCE, C. y SOLDANO, D. (2010). "Capital espacial y movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Una propuesta analítica y empírica". En: ROFMAN, A. (comp.) *Sociedad y territorio en el conurbano bonaerense: un estudio de*

las condiciones socioeconómicas y sociopolíticas de cuatro partidos: San Miguel, José C. Paz, Moreno y Morón. Los Polvorines: Universidad Nacional de General Sarmiento.

RODRÍGUEZ VIGNOLI, J. (2008). "Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina". En: *EURE Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, vol. 34, No. 103. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile, pp. 49-71.

SANTOS, M. (1996). *De la totalidad al lugar*. Barcelona: Oikos-tau.

SILVEIRA, M. L. (2006). "O espaço geográfico: da perspectiva geométrica a perspectiva existencial". En: *GEOUSP - Espaço e Tempo*, No. 19. São Paulo: USP, pp. 81-91.

SOCIAL EXCLUSION UNIT, SEU (2003). *Making the connections: final report on transport and social exclusion*. En: <http://www.socalexclusionunit.gov.uk>

SOJA, E. (1996). *Thirdspace*. Oxford: Blackwell.

THADDEUS, S. y MAINE, D. (1994). "Too far to walk:

maternal mortality in context". En: *Soc Sci Med*, No. 38 (8). Oxford: Elsevier.

TOPALOV, C. (1979). *La urbanización capitalista*. Buenos Aires: Edicol.

URRY, J. (2005). *Sociologie des mobilités*. Paris: Armand Collin.

ZUSMAN, P.; HAESBAERT, R.; CASTRO, H. y ADAMO, S. (ed.) (2011). *Geografías culturales. Aproximaciones, intersecciones y desafíos*. Buenos Aires: Ed. FFyL - UBA.