

# tema central

Transporte y movilidad  
socio-espacial en América Latina



# Transporte y movilidad socio-espacial en América Latina

En las últimas décadas la movilidad y el transporte se han transformado en temas emergentes de análisis social. La relevancia de ambos coincide con la configuración de nuevas dinámicas globales que apuntan a un fenómeno de conectividad a escala planetaria en el que los modos de comunicación se han diversificado, así como los objetos de intercambio. En efecto, junto a los bienes y las personas, la información se ha convertido en otro elemento básico de esa misma circulación gracias, en esta ocasión, a la conexión telemática, la cual además ha permitido una mayor conectividad entre los individuos. Sin duda, la aparición y consolidación de nuevos medios de transporte y comunicación, basados en una revolución tecnológica –y cuyo mayor paradigma ha sido y es internet–, puede explicar en cierta manera este nuevo contexto; de ahí la relevancia e importancia de los estudios técnicos y geográficos en la labor de análisis y examen de este campo.

Sin embargo, junto con lo tecnológico, habría que resaltar otras dimensiones que también forman parte de este campo y que están reconfigurando las formas de movilidad y transporte. Entre ellas deberían resaltarse las que obedecen a las políticas públicas, los intereses del mercado y de la industria de movilidad, la morfología de las ciudades, los estilos de vida asociados a grupos específicos y las agencias de los sujetos, entre otras. Dimensiones que apuntan directamente a las ciencias sociales y con ellas a la sociología, la antropología, la economía y, más en general, a los estudios culturales. Asimismo, dichas dimensiones a la par que configuran y articulan ese campo de la movilidad y del transporte, también coadyuvan a explicar dos aspectos que se presentan como cardinales en el entendimiento del mismo y que nos remiten a los conceptos de espacio y tiempo. Con respecto al tiempo se ha producido una aceleración y volatilidad del mismo, muy en consonancia con los modos de producción del capitalismo tardío; y en relación con el espacio, este ha sufrido tal achicamiento que en la actualidad es medido conforme al tiempo invertido: lo lejano puede ser ahora sentido, percibido y vivido más próximo que lo cercano espacialmente hablando.

A pesar de que en las postrimerías del siglo XIX Charles Horton Cooley escribiera en su tratado seminal *The theory of transportation* acerca de la importancia del transporte en la configuración de una sociedad en sus sentido más amplio, es decir con respecto a su articulación territorial, política, económica y social; que el antropólogo francés Marcel Mauss, a mediados del siglo XX, le dedicase un capítulo en su *Introducción a la etnografía* a la industria del transporte, ofreciendo pautas para estudiar de modo macro y micro la movilidad; o que el sociólogo y economista Manuel Castells, en la década de 1970, introdujera en su célebre *La cuestión urbana* las formas del sistema de transporte como un aspecto central en el funcionamiento de la ciudad capitalista y lo demostrara a partir de estudios empíricos para el área metropolitana parisina, no ha sido hasta los años noventa del siglo XX cuando la sociología –y en menor medida la antropología social y

cultural- ha retomado de un modo enfático y prolijo la cuestión del transporte y la movilidad y su imbricación con otros fenómenos sociales.

Este interés fue suscitado en buena medida gracias a las aportaciones de Mimi Sheller y John Urry encarnadas en su propuesta del nuevo paradigma de la movilidad, el cual podría ser entendido, en última instancia, como la redefinición de la movilidad desde una perspectiva holística (“The New Mobilities Paradigm”). De este modo, junto con el componente técnico del transporte, habría que sumarle otros que están dando cuenta de su dimensión política, económica, social, pero también emotiva del mismo. Quizás este último aspecto es capital por cuanto permite introducir otras variables que escapan de las perspectivas más racionalistas, para dar paso a ese ámbito de las emociones y sentimientos que también juega un papel destacable en los modos de desplazamiento tanto colectiva como individualmente.

Esta reformulación del objeto de estudio ha permitido dos consideraciones: una primera que apunta a conceder más preponderancia a la noción de movilidad que a la de transporte, focalizando el interés en las formas de desplazamiento de los sujetos más que en los dispositivos físicos y técnicos, lo que ha provocado una mirada más socio-antropológica al respecto; y una segunda consideración que, muy vinculada a la primera, se refiere a un interés por teorizar acerca de los modos de movilidad. Dicho interés ha conllevado, por un lado, la transferencia de categorías o incluso teorías en principio pensadas para otros objetos a la cuestión de la movilidad; ejemplos de ello los tenemos en la micro-sociología de Erving Goffman, en las teorías estructuralista-constructivista de Pierre Bourdieu o en la semiótica de Roland Barthes; y, por otro, la aparición de nociones *ad hoc* tal como la de motilidad de Vicent Kauffman. Sin duda, esta proliferación de miradas indica el interés actual de las ciencias sociales por la temática.

En efecto, esta actividad teórica y las formas empíricas y metodológicas de abordaje han significado también la apertura de nuevos subcampos de análisis dentro del de la movilidad espacial, por cuanto esta última no opera en la realidad de un modo desgajado y autónomo. Es por ello que comienzan a analizarse el papel del Estado en la configuración de la movilidad espacial en un contexto de achicamiento del aparato estatal y la aparición del sector privado en la gestión de dicha movilidad: procesos como la privatización de los servicios de transporte público, las grandes inversiones en algunas infraestructuras de comunicación y las nuevas formas de gestión privado-pública, así como las consecuencias de todo ello se están convirtiendo en problemas sociológicos. Del mismo modo, la aparición de nuevas clases medias, en particular en América Latina, y su acceso al mercado de transporte motorizado ha reconfigurado no solo lo relativo a gustos de clase y mecanismos de enclasmiento, sino también la morfología de las propias ciudades. Esto remite también a otro subcampo de interés como es el que se refiere a la relación entre el transporte y lo ambiental, puesto que determinados hábitos de movilidad cotidiana están propiciando, por un lado, el aumento de la polución y contaminación atmosférica y, por otro, el aumento social de la percepción de riesgo que ello conlleva y la subsiguiente tensión social que genera. Esta tensión ha ocasionado la articulación de grupos, colectivos e iniciativas contra-hegemónicos que reclaman nuevas políticas de

movilidad más compatibles con el medio ambiente, a la par que los gobiernos han ido promocionado iniciativas en dicho sentido y que apuntan a la implantación de nuevos sistemas de transporte colectivo y la recuperación de otros más inclusivos y sostenibles.

Situándonos más específicamente en el contexto de América Latina, destaca, junto con las últimas que han sido nombradas, otras problemáticas. Una de ellas es la dicotomía formal-informal que ha ocasionado el surgimiento y consolidación de auténticos gremios que al ofertar servicios de transporte desde la informalidad ha permitido repensar algunos aspectos de gran interés sociológicos, entre los que destacan la eficacia del Estado y del mercado como agentes de intermediación y proveedor de estos servicios, las estrategias de los sectores más empobrecidos por satisfacer esas necesidades, así como el reacomodo de sectores de la población expulsados del mercado laboral formal en la industria de la movilidad. Todo ello ha conllevado, por un lado, la configuración de estructuras gremiales de transporte estables y eficientes que están satisfaciendo en parte las necesidades de esos sectores más vulnerables –aun con las tensiones que ello genera– y, por otro, la resemantización de la movilidad espacial como un derecho y no solo como un fenómeno funcional y secundario de la vida cotidiana de las ciudades.

Otra de las problemáticas habría que situarla en la consolidación y posterior evaluación del sistema de bus rápido (BRT por sus siglas en inglés), el cual, si bien espoleó y centró las discusiones sobre la movilidad en el contexto latinoamericano a partir de la década de 1990, así como ha ofrecido soluciones parciales a los graves problemas de desplazamiento cotidiano, también ha sido sujeto de debate debido a que se ha cuestionado su propia eficacia (al menos con respecto a las expectativas generadas), la circunstancia de funcionar como mecanismo de gentrificación y las consecuencias del modelo público-empresarial de gestión que se ha aplicado en algunos casos. Esto sitúa plenamente la cuestión de la movilidad no sólo en su dimensión técnica sino también en la política y social.

Por último, un tercer ejemplo de problemática es el que se refiere a la promoción y uso de la bicicleta. Precisamente, y como consecuencia de las peculiaridades históricas de las ciudades de América Latina, todo lo que pivota acerca del ciclismo urbano funcional adquiere una dimensión diferenciadora en comparación con las reclamaciones de los movimientos ciclistas europeos y de aquellas políticas públicas que fueron impulsadas al calor de esas reclamaciones. No hay que olvidar que mientras en el viejo continente fueron principalmente los colectivos ecologistas de raigambre urbanista los que intercedieron para la recuperación de la bicicleta como medio de transporte cotidiano dentro de un marco ambientalista reivindicativo, en América Latina, y si bien existen grupos análogos a estos, los principales usuarios siguen siendo los sectores populares. Grupos sociales que no tienen más alternativas de movilidad que su propia máquina: la bicicleta.

Así pues, a partir de cuatro artículos el presente número de la revista *sociedad y economía*, el cual está dedicado al tema del transporte y la movilidad en América Latina, ofrece precisamente una muestra de las diferentes temáticas, enfoques y tratamientos que, como hemos podido observar, comienzan a visibilizarse en las ciencias sociales de la región respecto a dicho tema. El primer

artículo, cuyo autor es Francisco Adolfo García Jerez, es el desarrollo teórico de la perspectiva estructuralista-constructivista aplicada a la movilidad. Para ello se centra en las nociones de campo, capital y *habitus* y cómo estos pueden ayudar a comprender fenómenos relacionados con la movilidad, así como sus efectos en otros espacios de la vida social. El segundo artículo, elaborado por Madisson Yojan Garmona Rojas, es una lectura del transporte público concesionado de la ciudad de México a partir de la propuesta analítica del orden urbano: para ello se tiene en consideración la estructura funcional del transporte concesionado, el ámbito normativo y las prácticas espaciales de los usuarios de algunas de las rutas de autobuses de dicha ciudad. El tercer artículo se centra en los ejes de infraestructura vial y dinámicas de Bogotá-Bucaramanga; desde un enfoque procesual, María Patricia Rincón Avellaneda disecciona cómo la planificación territorial y, en particular, el de las infraestructuras, junto con procesos migratorios y económicos, es causante de desequilibrio entre ambas regiones colombianas. Y, por último, el artículo de María Janeth Mosquera Becerra, el cual a través de un estudio de caso situado en la ciudad de Cali, Colombia, analiza el proceso sociopolítico y espacial por el cual se ha consolidado un sistema de transporte basado en lo motorizado, el cual impide la consolidación de otros medios más inclusivos, convirtiendo la vía pública en un espacio de lucha clasista.

Comité Editorial



Este trabajo está bajo la licencia Creative Commons Attribution 3.0

**¿Cómo citar este artículo? / How to quote this article?**

Comité Editorial. «Presentación tema central edición N° 31. Transporte y movilidad socio-espacial en América Latina». *Sociedad y economía*, No. 31 (julio - diciembre 2016): 9-14.