



Presentación de Dossier Temático nº 06: MOVILIDAD Y DERECHO A LA CIUDAD

Editores Invitados: CARLOS LUCCAⁱ y CLAUDIO TECCOⁱⁱ

La cobertura y accesibilidad de los servicios públicos impacta en la calidad de vida de la población y cumplen una función central en la dinámica de las ciudades. En este contexto, los servicios de transporte público adquieren un carácter estratégico, ya que inciden en los grados de libertad con los que cuentan los ciudadanos para desplazarse y acceder a diversos bienes y servicios necesarios para una vida digna.

Esta perspectiva queda reflejada en el Artículo XIII (Derecho al Transporte Público y la Movilidad Urbana) de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad en donde se señala que “las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad)”.

La materialización del Derecho al Transporte Público y la Movilidad Urbana plantea la necesidad de que los gobiernos cuenten con capacidad para formular e implementar políticas que garanticen el acceso de las personas a los diversos activos (tangibles e intangibles) y oportunidades existentes en las ciudades.

Sin embargo, la realidad pone de manifiesto que distintos grupos poblacionales tienen diferentes niveles de movilidad y, como consecuencia de ello, distintos grados de apropiación y uso de la ciudad, debido a que la movilidad no se distribuye de forma equitativa entre los mismos.

El presente Dossier tiene como objetivo reflejar algunos de los debates que se plantean en la actualidad acerca del alcance del concepto de movilidad así como la relación entre movilidad y sustentabilidad, entendida esta en un sentido amplio.

En su artículo, Juan de Dios Ortúzar plantea en un primer momento una definición del concepto de sustentabilidad, enfatizando la relevancia que tiene la movilidad urbana en el desarrollo urbano sustentable a partir de la reflexión acerca de uno de los principales desafíos que enfrentan las ciudades en nuestro tiempo, la congestión vehicular.

En este punto, el autor señala que muchas de las estrategias propuestas desde el sentido común para abordar esta problemática, particularmente aquellas que se orientan de manera exclusiva al incremento de la infraestructura vial, no funcionan, haciendo referencia a las paradojas de Braess y de Downs-Thomson-Mogridge para ayudar entender mejor las razones de la inocuidad (y a veces el perjuicio) de este tipo de soluciones *obvias*, calificando a los problemas vinculados con el desarrollo y la movilidad urbanas como *retorcidos en complejidad organizada*.

ⁱ Ingeniero Civil (FCEFyN-UNC). Magister en Administración Pública (IIFAP-UNC). Master of Urban & Regional Planning (GSPIA University of Pittsburgh). Docente de grado (UNC y UNVM) y postgrado (IIFAP - UNC).

ⁱⁱ Licenciado en Geografía (UBA, reválida de título extranjero). Magister en Ciencias Sociales (Universidad de Lund, Suecia)

La perspectiva sistémica planteada por Ortúzar permite poner en evidencia el carácter *contraintuitivo* que tienen fenómenos complejos como la congestión vial, y la necesidad de que este tipo de problemáticas sean entendidas como decisiones individuales *autoorganizadas* que dan lugar a la *emergencia* de un patrón de comportamiento colectivo que en ciertas circunstancias pone en marcha ciclos de reforzamiento (retroalimentación positiva) tal como lo ejemplifica a través del *Círculo Vicioso del Transporte Público* al que hace referencia en su artículo. Es lo que Thomas Schellingⁱⁱⁱ (2006) definió como *micromotivos* y *macrocomportamientos*.

Por esta razón, con la expectativa de modificar el sistema de incentivos que incide en los *micromotivos*, Ortúzar propone implementar la estrategia del *garrote* (tarifación vial) y *la zanahoria* (provisión de un sistema de transporte público de calidad) para dar cuenta de este tipo de problemas, señalando que para que este tipo de estrategias tenga lugar, es necesario que haya un liderazgo positivo.

Por su parte, Riera plantea en su artículo la necesidad de formular políticas de movilidad que den cuenta de la marcada heterogeneidad que hay en la distribución de la accesibilidad entre distintos grupos sociales, y a la necesidad de tener en cuenta el impacto que tienen los sistemas de transporte público en la calidad de vida de los habitantes, abogando por una conceptualización de la movilidad desde una perspectiva social que considere los conceptos de inclusión, justicia, seguridad y accesibilidad.

Luego de hacer referencia a distintos indicadores que permiten reflejar el grado de materialización de estos conceptos, la autora analiza los aspectos distributivos de la movilidad en cuatro áreas metropolitanas de Argentina a partir de las Encuestas de Origen y Destino de Viajes realizadas en las mismas, señalando el bajo nivel de movilidad que tienen ciertos grupos poblacionales que potencian las situaciones de exclusión que enfrentan los mismos y que demandan acciones del estado para su corrección.

A partir del presente Dossier se buscó aportar a la reflexión sobre algunas de las problemáticas vinculadas con la movilidad en nuestras ciudades, con la finalidad de mejorar comprensión de dichas problemáticas, informar mejor los procesos de formulación de políticas públicas en este campo y evitar la comisión de los denominados errores del tercer tipo, que reflejan la proposición de soluciones adecuadas a problemas equivocados.

ⁱⁱⁱ Scelling, T. (2016). *Micromotives and Macrobehavior*. 1st ed. London: Castle House.