
PRESENTACIÓN DE DOSSIER

Carme Miralles Guasch

PRESENTACIÓN: DOSSIER METODOLOGÍAS Y NUEVOS RETOS EN EL ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD Y EL TRANSPORTE

Revista Transporte y Territorio N° 8, Universidad de Buenos Aires, 1º sem. de 2013.



Revista Transporte y Territorio

ISSN 1852-7175

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:

MIRALLES GUASCH, Carme. 2013. Presentación: Dossier metodologías y nuevos retos en el análisis de la movilidad y el transporte. *Revista Transporte y Territorio N° 6*, Universidad de Buenos Aires. pp. 1-6.
<<http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00801001.pdf>>



Presentación: Dossier Metodologías y nuevos retos en el análisis de la movilidad y el transporte

Carne Miralles Guasch¹

Presentation: Dossier Methodologies and new challenges in transport and mobility analysis

En los últimos años, la movilidad y el transporte, tanto en la academia como en las políticas públicas, han sido objeto de una enorme transformación analítica y aplicativa. El sujeto de estudio ha pasado del transporte a los desplazamientos de la población, lo que significa de la oferta a la demanda. A la vez que se ido incorporando una aproximación metodológica dialéctica o congruente, en sustitución a la más tradicional o causal (Offner, 1992; Miralles-Guasch, 2002a). Todo ello enmarcado dentro de la innovación que ha supuesto pasar del paradigma de la modernidad al de la sostenibilidad. Cambios que se inician en la década de los 80 del siglo XX, después de la gran crisis económica de los 70, cuando el petróleo empieza a dar señales de energía finita y se tienen que replantear las políticas públicas de transporte, especialmente en las ciudades y áreas metropolitanas.

Hasta ese momento y durante todo el siglo XX, el transporte hegemónico, y en algunos lugares incluso el único, era el privado. Todo se reducía a cuestiones de tránsito y de capacidades del viario. Por entonces, ciudades como Detroit triunfaban como modelos urbanos y económicos y el Funcionalismo era el sustrato conceptual y el objetivo principal desde el que se planificaba lo urbano. Como resultado se invirtieron grandes sumas de dinero público en la construcción de enormes redes de autopistas y miles de coches circulando por ellas. Los centros urbanos se abandonan y las periferias residenciales de baja densidad aparecen como el paisaje cotidiano de buena parte de la población. Una imagen perfectamente descrita en la novela *Revolutionary Road* (1961) de Richard Yates, llevada a la pantalla por Sam Mendes (2008).

A pesar de las reflexiones de Jane Jacobs, escritas en su magnífico libro, *Muerte y vida de las grandes ciudades* (1961), Robert Moses, el ingeniero en jefe del Ayuntamiento de Nueva York durante más de 40 años, seguía construyendo sus *expressway*. Aunque esto significara asesinar los barrios por los que pasaba, con la expulsión de sus moradores y de su tejido económico y social. Berman (1982) en su libro, *Todo lo sólido se desvanece en el aire*, lo describe perfectamente bien:

Diariamente cientos de miles de conductores, al utilizar la autopista del Bronx que pasa por el centro del barrio, ven la horrible suerte corrida por el Bronx, aunque tal vez no la comprendan. Esta vía, aunque atascada noche y día por el tráfico, es rápida, mortalmente rápida...Una hojeada al paisaje urbano del norte o del sur sugerirá la causa: cientos de edificios abandonados y tapiados y esqueletos de construcciones consumidas y carbonizadas; docenas de manzanas donde no hay nada más que desperdicios y ladrillos rotos. Diez minutos por esta ruta, dura prueba para cualquiera, es algo especialmente horrible para aquellos que recuerdan el Bronx tal como era antes, que recuerdan estos barrios tales como en otros tiempos eran o se desarrollaban, hasta que esta misma autopista atravesó su corazón, haciendo del Bronx, por encima de todo, un lugar de donde hay que salir (306-310).

Sin embargo, en las últimas décadas del siglo XX y como consecuencia de la crisis energética, se descubre que los envejecidos transportes públicos, que en algunas ciudades,

¹ Departamento de Geografía. Instituto de Ciencia y Tecnología Ambiental (ICTA), Universitat Autònoma de Barcelona, España – Carne.Miralles@uab.cat



habían sobrevivido (no en todas) pueden recuperar un papel central en las ciudades. Los abandonados trenes de cercanías, los metros, tranvías y los viejos autobuses urbanos, empiezan a ser rescatados del olvido y la marginalidad, y van reconquistando protagonismo en los desplazamientos cotidianos de la población. Es cuando el concepto de tránsito, que sólo incluye a un modo de transporte, el privado, se amplía, y se empieza a utilizar la idea de modos de transporte, en plural. Concepto que Incluye a todos los transportes mecánicos, sean viarios o ferroviarios, de superficies o subterráneos, públicos o privados. Es el momento en el que la noción de red aparece en los estudios sobre transportes y Gabriel Dupuy publica, *El urbanismo de las redes* (1991).

Es el momento en que, con los trabajos de Banister and Hall (1981), Pacione, (1981), Potrykowsky y Taylor (1984), Cervero (1984), Hass-Klau y Hall (1985), Flick (1987), Seguí y Petrus (1991), se inicia un cambio en la reflexión teórica al considerar que no era cuestión de adaptarse al automóvil privado a través de una política sectorial viaria y de tráfico, sino de replantearse un plan integral de los transportes. Este plan tenía que incluir a toda la población móvil y no sólo aquella que tenía coche, dentro de un contexto más acorde con la colectividad y que reconociera el territorio como una variable importante en la planificación. No se trataba de excluir al transporte privado, todo lo contrario, se pretendía su integración de forma más coherente con el resto de medios de transporte, recuperándolos como oferta de transportes válida para los ciudadanos (Ziv y Napoleon, 1981).

Sin embargo la inclusión de los medios de transporte públicos en las políticas urbanas y la ampliación en los estudios sobre transporte e infraestructuras no significaba cambiar el sujeto de análisis. En esta primera etapa sólo se incluían nuevos medios, todos ellos mecánicos. Con ello se le daba un nuevo reconocimiento a los transportes que habían sido los grandes protagonistas del siglo XIX (Miralles-Guasch, 2002a).

A finales del siglo XX y comienzos del XXI, los estudios de transporte emprenden un nuevo proceso de renovación teórica con la inclusión de las ciencias sociales, las nuevas tecnologías de las telecomunicaciones como reto social y además la presencia del territorio como un elemento fundamental para conceptualizar de nuevo los desplazamientos de la población (Blanco y Rearte, 2009; Gutiérrez, 2010). En este contexto, el objetivo son las personas que se mueven y los medios de transporte pasan a ser los instrumentos que permiten ese movimiento y que alcanzan distintas velocidades (Roberts, 1980; Miralles-Guasch y Cebollada, 2003). Además no sólo se incluyen los medios de transporte mecánicos, como se había hecho en la etapa anterior, por primera vez el ir andando, adquiere una categoría analítica de medio de transporte (Bettini, 1998).

En los últimos años se asiste a un periodo de transformación que abandona el paradigma de la modernidad, estructurador del siglo XX, y adopta el de la sostenibilidad, eje conductor del siglo XXI. Este nuevo paradigma se inicia en los años sesenta y setenta cuando de forma tímida se emprendieron las primeras críticas a los modelos ilimitados de crecimiento, ahondando sus raíces en las diatribas iniciales al modelo desarrollista, a las consecuencias del derroche de energías no renovables y en la interacción entre el desarrollo económico y el medioambiente. Algunos autores y la propia conferencia de Naciones Unidas de 1972 evidenciaron que el planeta es un sistema cerrado y que cualquier factor local o regional tiene efectos globales sobre el medio ambiente (Lemkow, 2002). Pero no es hasta finales del siglo XX que la sostenibilidad emerge como un nuevo paradigma que transforma la escala de valores en lo referente a la forma de entender el desarrollo o la relación con el medio natural, social y cultural. Desde el informe Brundtland (1987) el concepto ocupa una posición transversal que afecta distintas esferas y actividades humanas, en términos académicos y políticos. Los estudios académicos y las políticas de transporte, y con ellas las herramientas informativas sobre movilidad y transporte que las acompañan, tienen que desplegarse e interpretarse dentro de este nuevo marco conceptual (Miralles-Guasch, 2012).



En este contexto, el necesario avance de la nueva cultura de la movilidad debe basarse en el conocimiento exhaustivo de las dinámicas del desplazamiento de los ciudadanos y con ellas la utilización de los medios de transporte y de las dinámicas territoriales. Los desplazamientos no tienen sólo una dimensión individual sino también colectiva (Ciuffini, 1993), con lo que no todos los grupos de ciudadanos tienen la misma posibilidad de desplazamiento y el mismo nivel de accesibilidad a los lugares de trabajo, a los bienes y a los servicios (Wiel, 1999). En este sentido es imprescindible conocer los desplazamientos cotidianos de la población desde los distintos grupos que conforman la estructura social, colectivos que tienen pautas de movilidad asociadas a sus posición social (Cebollada, 2008).

De lo expuesto se deduce que las herramientas de información y las metodologías a partir de las cuales se afrontan los análisis de movilidad y transporte tienen que adaptarse a estos nuevos conceptos y prácticas. En este contexto se encuadra el dossier sobre Metodologías y nuevos retos en el análisis de la movilidad y el transporte, que aquí se presenta. Un dossier que incluye seis artículos que presentan distintos estudios de caso, aplicando diversas metodologías. El primero de ellos, el artículo de Cerdá y Marmolejo, relaciona las infraestructuras con la caracterización social y urbana del tiempo de viaje. Un tiempo derivado del comportamiento cotidiano de las personas. La aplicación se lleva a cabo en la Región Metropolitana de Barcelona y se analizan las etapas descritas en las cadenas de viaje, según los datos que ofrece la Encuesta de movilidad cotidiana catalana (EMQ06). El artículo de la profesora Navas examina las carreteras secundarias en la región de Barcelona. Una red viaria que se presenta como el resultado de las decisiones e intervenciones sociales y políticas en un periodo de tiempo determinado. Subrayando que el binomio planificar y construir redes viarias tiene que complementarse con el fenómeno de la movilidad. El artículo de los profesores del Departamento de Geografía de la Universidad de Concepción (Chile), aplicado a la ciudad chilena intermedia de los Ángeles, en la región de Biobío, relaciona exclusión social y sistema de transporte a través de indicadores cuantitativos. Una metodología alejada de los trabajos cualitativos, mayoritarios en el estudio de la exclusión. Los profesores del Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño (CUAAD) de la Universidad de Guadalajara (México) reflexionan sobre un modelo conceptual en los procesos de aplicación de una nueva infraestructura ferroviaria, el autotrán, en un recorrido que enlazaría el Zoo y el centro de la ciudad de Guadalajara (México). El artículo de Miralles-Guasch y Martínez, del departamento de Geografía de la Universitat Autònoma de Barcelona, hace hincapié en las fuentes de información que se utilizan en España para el análisis de la movilidad y el transporte. El estudio se centra en la aplicación de la metodología Delphi, con el objetivo de analizar las opiniones que tienen los profesionales que utilizan estas fuentes de información y con ello captar sus disfunciones y aplicabilidades. Por último el artículo de Bellet, profesora de geografía la Universitat de Lleida, plantea la relación entre la implantación de una nueva red ferroviaria de alta capacidad con sus repercusiones territoriales y sociales en el territorio español. Un estudio que incluye, como no podría ser de otra manera, las relaciones multiescalares y los arcos temporales largos.

Es un dossier que se enmarca en el proyecto CSO2010-18022 (subprograma GEOG): *La perspectiva territorial, social y medioambiental en las investigaciones sobre movilidad y transporte. Un análisis desde la geografía. En él* participan personas expertas en movilidad y transporte, de distintos ámbitos geográficos y de distintas disciplinas. Sus aportaciones abordan situaciones que tienen como marco de referencia espacial distintas escalas territoriales: la ciudad, la región y el ámbito estatal, y sus temas de estudio son muy diversos. Aparecen análisis de infraestructuras ferroviarias de calibre y escala dispar, como es la aplicabilidad de un autotrán en un recorrido urbano o el estudio de la nueva red de alta velocidad ferroviaria española. También se tratan las infraestructuras viarias, no desde un enfoque clásico, derivadas de la oferta y la demanda o de nuevas implantaciones



tecnológicas, sino al contrario insertadas en la estructura social y política en un periodo histórico determinado. Dos artículos utilizan métodos cuantitativos para tratar realidades cotidianas de los desplazamientos, uno en relación con los datos de tiempo, otro con relación a índices que miden la exclusión social. Los dos utilizan encuestas de movilidad cotidiana de sus respectivos territorios. Por último hay un análisis Delphi, una metodología cualitativa para valorar las fuentes de información.

Es un dossier con temas diversos y con dispersidades geográficas, que tiene un objetivo común: ahondar en el avance de lo que se puede llamar nueva cultura de la movilidad. Se trata de unas miradas recientes, alejadas del legado del siglo XX, sobre los desplazamientos cotidianos de la población que requieren otras variables y otros relatos. A la vez que reclaman visiones interdisciplinarias y ejemplos de lugares distantes y distintos.

BIBLIOGRAFÍA

- POTRYKOWSKI, M. y TAYLOR, Z. 1984. Geografía del Transporte. Barcelona. Ariel.
- BANISTER, D. y HALL P. (Eds.) 1981. Transport and public policy planning. London. Mansell
- BARBERO, J.A. y RODRÍGUEZ TORNQUIST, R. 2012. Transporte y cambio climático: hacia un desarrollo sostenible y de bajo carbono. Revista Transporte y Territorio N° 6 Universidad de Buenos Aires pp. 8 - 26 http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT006020_08.pdf
- BERMAN, R. 1982. Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad. Siglo XXI editores. Madrid 385 p. (1988)
- BETTINI, V. 1998. Elementos de Ecología Urbana (edición de Manuel Peinado Lorca), Madrid. Editorial Trotta.
- BLANCO, J. y REARTE, J. 2009. Presentación: Dossier Estado, Transporte y Territorio Revista Transporte y Territorio N° 1, Universidad de Buenos Aires. pp. 2-5. www.rtt.filo.uba.ar/RTT00101002.pdf
- CEBOLLADA, À. y MIRALLES-GUASCH, C. 2008. "La estructura social de la movilidad cotidiana. El caso de los polígonos industriales". Anales de Geografía de la Universidad Complutense, nº 28, 63-83.
- CERVERO, R. 1984. "Light rail transit and urban redevelopment". Journal of the American Planning Association, nº 50, 133-147.
- CIUFFINI, F.M. 1993. "El sistema urbà i la mobilitat horitzontal de persones, maeria i energia" en Medi ambient en Tecnologia i Cultura 5 (Repensar la ciutat), 42-53.
- DUPUY, G. 1997. L'urbanisme de les xarxes. Teories i Mètodes, Barcelona: Oikos-Tau, 1997. 216 pp. El urbanismo de las redes. Teorías y métodos, Barcelona: Oikos-Tau, 1997. (1ª ed. L'Urbanisme des Réseaux. Théories et méthodes, París: Armand Colin, 1991).
- FLICK, J.J. 1987. The automobile age. Cambridge (Mass.). MIT Press.
- GUTIÉRREZ, A. 2010. Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial Scripta Nova revista electrónica de geografía y ciencias sociales Universidad de Barcelona. vol. XIV, núm. 331 (86)
- GUTIERREZ, A. y KRALICH S. 2011. Presentación dossier: De movilidades e inmovilidades urbanas Revista Transporte y Territorio N° 4, Universidad de Buenos Aires, pp. 1-9 www.rtt.filo.uba.ar/RTT00401001.pdf
- HASS-KLAU, C. y HALL, P. 1985. Can the rail save the city? The impacts of the rail rapid transit and pedestrianisation on British and German cities. Aldershot. Gower.
- JACOBS, J. 1961. The Death and Life of Great American Cities, New York: Random House.
- LEMKOW, L. 2002. Sociología Ambiental: pensamiento socioambiental y ecología social del riesgo. Barcelona. Icaria, editorial.
- MIRALLES-GUASCH, C. 2002a. Transporte y territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica. Documents Anàlisi Geogràfic, (DAG) nº 41 pp.107-120



- MIRALLES-GUASCH, C. 2002b. Ciudad y Transporte. El binomio imperfecto. Ariel Geografía. Barcelona. 250 p.
- MIRALLES-GUASCH, C. y CEBOLLADA, A. 2003. Movilidad y transporte: opciones políticas para la ciudad. Fundación Alternativas.
- MIRALLES-GUASCH, C. 2012. Las encuestas de movilidad y los referentes ambientales de los transportes [versión electrónica]. Eure, 38 (115), 33-45.
- OFFNER, J. M. 1992. "Les effets structurants du transport: mythe politique, mystification scientifique". L'espace Geographique, nº 3, 233-242.
- PACIONE, M. 1981. Urban Problems and planning in the developed World. Londres. Croop Helm
- ROBERT, J. 1980. Le temps qu'on nous vole. Como. Red edizione.
- SEGUI PONS, J.M. y PETRUS BEY, J.M. 1991. Geografía de redes y sistemas de Transporte. Madrid. Sintesis Wiel, 1999).
- WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT. 1987. Our Common Future. Oxford: Oxford University Press. p.27.(Informe Brundtland)
- ZIV, J.C. y NAPOLEON, C.H. 1981. Les transports. Un enjeu pour les villes. París. Dunod.



Carme Miralles Guasch

Doctora en Geografía. Profesora del Departamento de geografía de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB). Investigadora principal del Grupo de Estudios sobre Movilidad, Transporte y Territorio (GEMOTT) de la UAB. Especialista en dinámicas metropolitanas y en estudios sobre la movilidad y el transporte urbano. Ha sido directora del Instituto de Estudios Metropolitanos de Barcelona (IERMB) entre el 2004 y el 2008.