

Movilidad, territorio y pobreza

¿Es la Región Metropolitana de Buenos Aires una ciudad inclusiva?

Por Jorge Blanco | Geógrafo, Magister en Políticas Ambientales y Territoriales, UBA. Director del Instituto de Geografía, UBA.

La movilidad cotidiana condensa un conjunto de relaciones socioterritoriales que se ponen en juego partir de las necesidades de los sujetos y los hogares. La movilidad facilita y promueve el acceso a las oportunidades de trabajo, a la educación, a la salud, a la recreación, a los ámbitos de sociabilidad. En relación con la pobreza, la movilidad tiene un doble rol. Por un lado, la pobreza reduce las posibilidades de movilidad, limitando el abanico de opciones disponibles para satisfacer las necesidades de desplazamiento. Por otro lado, los problemas de movilidad contribuyen a profundizar la pobreza, dificultando el acceso a recursos y relaciones que podrían mejorar las condiciones de vida.

En la movilidad se activan competencias y recursos propios de los sujetos y su grupo de referencia más inmediato (como el nivel de ingresos, la disponibilidad de vehículos de distinto tipo y las experiencias de viaje), junto con recursos colectivos propios de la materialidad del territorio (la existencia de redes y servicios de transporte; la distribución de los equipamientos urbanos, los servicios y las áreas de empleo). De allí que el territorio es el contexto en el que se plantean las necesidades y las posibilidades de movilidad, identificándose territorios más o menos inclusivos.

¿Es la Región Metropolitana de Buenos Aires una ciudad inclusiva en términos de facilitar la movilidad para sus habitantes más pobres? La heterogeneidad de la ciudad metropolitana se manifiesta en diferentes condiciones para el par pobreza-movilidad. Grupos sociales pobres situados

en contextos urbanos que tienen buena oferta de transporte público, educación, salud y empleos, tienen mejores condiciones de vida. La Ciudad Autónoma de Buenos Aires, los centros del conurbano, los principales corredores de transporte, son algunos ejemplos de “territorios más inclusivos” desde el punto de vista de la movilidad. Aunque esta afirmación debe ser matizada cuando se pone el foco en la movilidad en la escala micro (el recorrido al interior de las villas de la ciudad hasta acceder a las redes de transporte o la presencia de barreras que fragmentan la continuidad del tejido urbano, por ejemplo). La heterogeneidad metropolitana se manifiesta también en amplias extensiones de “territorios menos inclusivos”, identificables en las áreas de expansión urbana y en los asentamientos periféricos, carentes de servicios de transporte y de una vialidad apropiada para la circulación en bicicleta o peatonal durante los días de lluvia; alejados de los equipamientos sociales básicos y restrictivos a la hora de buscar trabajo por el enorme esfuerzo que implican las largas distancias que hay entre el lugar de residencia y los potenciales lugares de empleo.

Esta perspectiva abre el planteo para la identificación más precisa de problemas y desafíos en materia de movilidades metropolitanas, resaltando la importancia de las políticas públicas urbanas y de transporte –sobre todo las dirigidas al transporte público–, explicitando la búsqueda de equidad social en el territorio, y dando cuenta de la diversidad de herramientas que se requiere activar para promover una mayor inclusión socioterritorial. ■