

La movilidad urbana en la Ciudad de México¹

Lidia Cadena Pérez-Campos *

El objetivo de las presentes notas es hacer una propuesta conceptual a la noción de Movilidad Urbana, proceso social y multifactorial propio de las grandes ciudades, interrelacionado con el papel estratégico del transporte.

Con sus características actuales, la Ciudad de México requiere de un óptimo sistema de transporte. La concentración territorial de la población y de las actividades económicas, políticas y sociales han constringido a la capital del país en la metrópoli más grande del mundo. La ciudad también concentra la infraestructura en transporte y vialidad que posibilita el funcionamiento de este complejo urbano.

En su expansión, la urbe ha incorporado municipios circunvecinos del Estado de México, incrementando con esto la distancia de las zonas de habitación de las áreas industriales, de servicios, de empleo, administrativas y escolares. Resultado de ello es un mayor número de viajes, tiempo de transporte y costos realizados por amplios sectores de la población urbana.

Paralelamente a la concentración de la población se ha generado una creciente demanda de servicios de transporte: por su carácter metropolitano, la capital exige medios de transportación que respondan a sus complejas necesidades de funcionamiento. El transporte urbano es un elemento indispensable para todas las actividades de la sociedad, ir al trabajo, a centros escolares, a zonas de abastecimiento y recreación, etc.

En este contexto, se reconoce al transporte como un eje importante en la vida económica de la ciudad por el papel que ha tenido en el proceso de acumulación capitalista en México, así como por su función en el traslado de fuerza de trabajo y mercancías.

En los estudios sobre transporte urbano han prevalecido los enfoques vinculados más a los aspectos técnicos y a la práctica planificadora. No se ha reflexionado en la relación que guarda la utilización de los medios de transporte con el rol familiar del usuario ni se ha pensado en lo que significa el problema para el deterioro de las relaciones sociales. Más concretamente, podemos decir que no se profundiza en las determinaciones socioeconómicas del transporte ni tampoco se retoma al usuario, por ejemplo: sus prácticas individuales y familiares de movimiento, su influencia en la vida cotidiana, etc.

Margarita Camarena ubica el transporte en el conjunto de la actividad económica como un complejo multimodal, estrechamente vinculado al aparato productivo y que posibilita la *movilidad* humana en un contexto determinado social e históricamente. La autora puntualiza la proyección del transporte como fenómeno social. Esto significa rebasar la visión del transporte como medio de desplazamiento.

En este marco queremos hacer algunas anotaciones sobre la Movilidad Urbana. El concepto es utilizado comúnmente como sinónimo para expresar el alto índice de viajes generados diariamente en la Zona Metropolitana de la Ciudad de

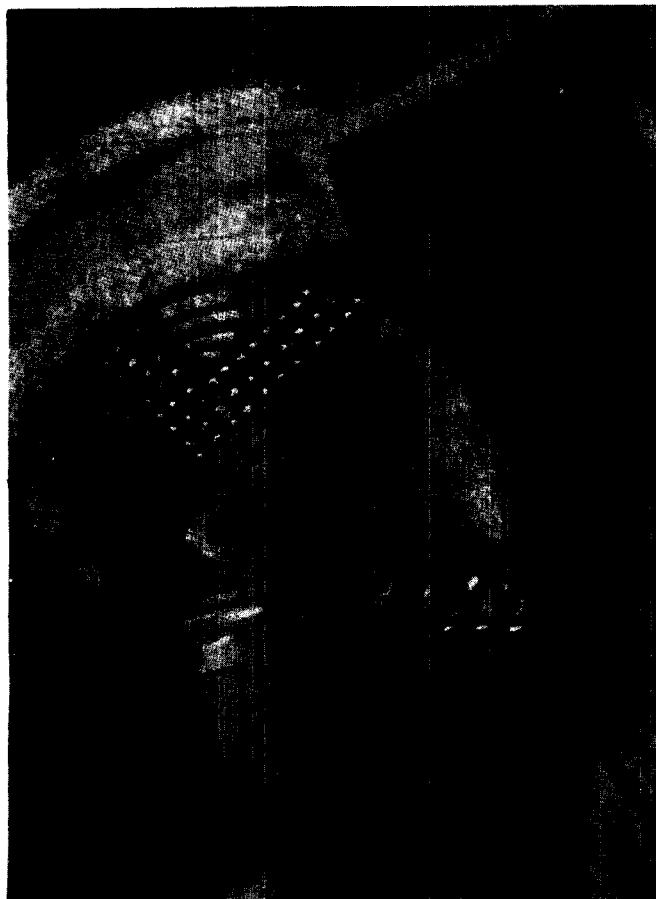
México (ZMCM) y no obstante que la Movilidad Urbana es una noción ampliamente utilizada por planificadores, urbanistas e ingenieros, no existe en el terreno de la sociología urbana una definición concreta sobre este fenómeno metropolitano. Tampoco se le ha estudiado como un proceso de la vida cotidiana en la ciudad.

Por lo general, los estudios de Movilidad Urbana hacen énfasis en las principales ocupaciones de los usuarios de transporte colectivo, sin realizar un análisis de las clases sociales y la estructura social.

De igual forma, la Movilidad Urbana se asocia frecuentemente con los flujos de personas que en las ciudades utilizan los diferentes medios de transporte para desplazarse de sus lugares de residencia a distintos puntos de las urbes.

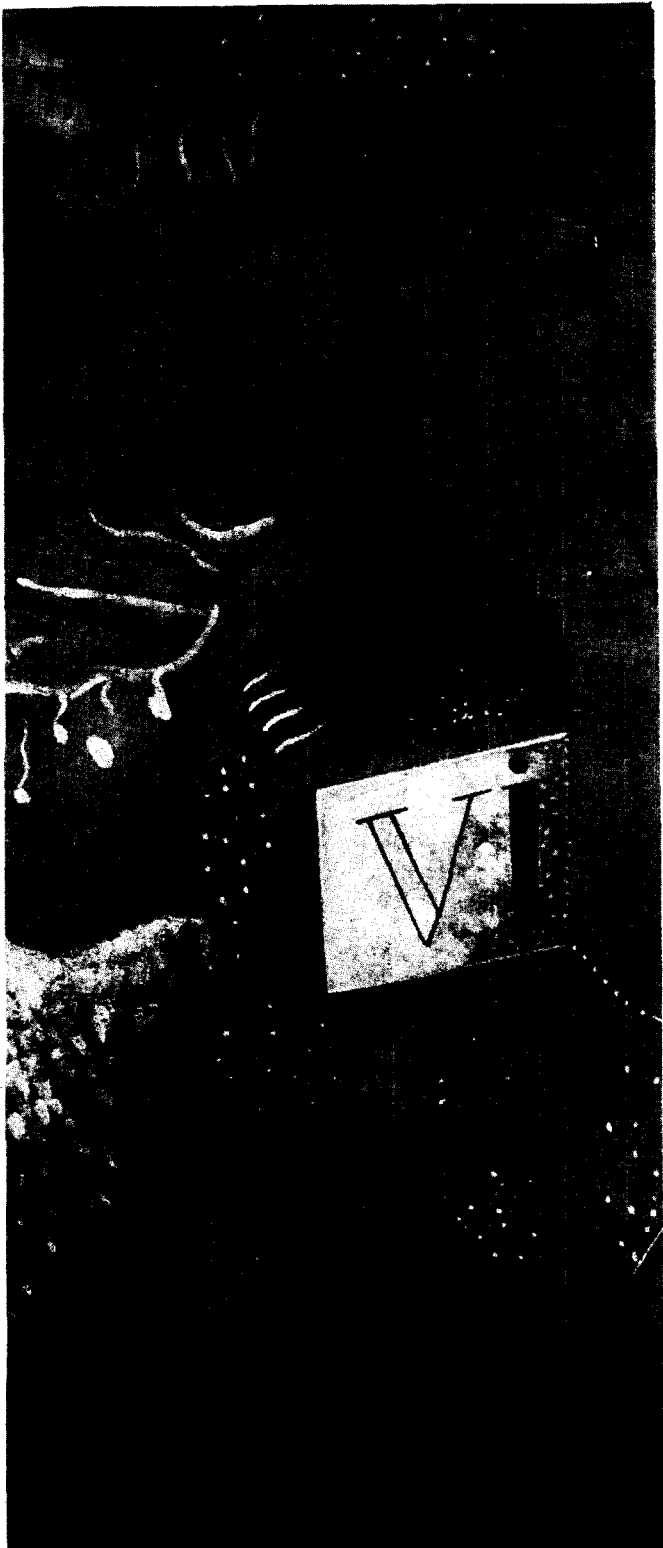
En relación al transporte público esta noción se ha usado para conocer las características de la demanda a través de la aplicación usual de encuestas de origen y destino.

El término "Movilidad" es empleado desde el punto de vista económico y espacial. Se aborda el problema considerando básicamente los aspectos cuantitativos de los flujos de pasajeros del sistema de transporte colectivo: destinos, frecuencias, tiempos de recorrido, gastos, etc.



¹ Las presentes notas son parte de un proyecto más general titulado *Prácticas de desplazamiento y horarios laborales en colonias populares de la Ciudad de México* que, bajo la dirección del C. a D. Bernardo Navarro B. se lleva a cabo en el IIEC, en coordinación con el POE, UNAM.

* Becaria de Maestría del Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM.



A finales de 1988 se levantó una encuesta en dos zonas de habitación popular con el objetivo de evaluar el impacto de la transportación en la población de la periferia metropolitana, en la entrevista se consideró a todos los miembros de la familia mayores de 12 años.

En los resultados preliminares se observó que del total de viajes generados, el 29% corresponde a desplazamientos a pie; 21.5% a taxi colectivo; 14.9% de los informantes se transporta en Metro; 13.3% en autobús suburbano; otro 12.9% en autobús de la Ruta 100; 5.8% de los viajes se hacen en automóvil particular y un 2.6% de la población utiliza trolebús, motocicleta y taxi.

En esta distribución de viajes por modos de transporte cabría preguntar: ¿Cuáles son los elementos sociales y urbanos que la determinan?

Desde 1984 han emergido investigaciones sobre transporte que insisten en la incorporación de lo socioeconómico y la segregación urbana como elementos fundamentales para el análisis de la movilidad popular en las ciudades latinoamericanas.

Proponemos que la Movilidad Urbana puede entenderse como el conjunto cotidiano de prácticas de desplazamiento de los habitantes urbanos. Dicha movilidad se define por el rol familiar y está integrada al conjunto de actividades para realizar la reproducción y supervivencia familiar, actividades que a su vez están determinadas por la inserción de los miembros de la unidad residencial en las relaciones sociales de la estructura ocupacional.

La "Movilidad Urbana"

- 1) Es un *fenómeno social* interrelacionado con el papel estratégico del transporte en la ciudad.
- 2) Es una noción abstracta que tiene un referente físico: los desplazamientos cotidianos de los habitantes urbanos en los diferentes medios de transportación.
- 3) Designa un *movimiento* por medio del cual los individuos se desplazan de un punto de la ciudad a otro, es el origen y destino de los viajes.
- 4) Alude a un *proceso*: la movilidad se constituye en una sucesión de viajes que tienen lugar a lo largo de un tiempo de transportación y por lo tanto no debe tratarse como fenómeno estático.
Como conjunto de desplazamientos la movilidad considera el seguimiento completo de las variaciones intermedias entre el origen y destino.
- 5) Es *multifactorial*: afectada por diferentes factores o circunstancias sociales y urbanas interrelacionadas.
- 6) Tiene una *estructura social* como marco de referencia cuya primera instancia es la familia.
- 7) Es un fenómeno propio de las sociedades industrializadas y de la urbanización, aunque no se limita a ellas.
- 8) Expresa una relación de población y distribución territorial vinculada a la estructura urbana.

Así, la movilidad urbana no se puede reducir a una noción que involucre exclusivamente el desplazamiento espacial entre dos puntos de la ciudad (origen y destino). Se le debe analizar dentro de un contexto determinado por procesos económicos, sociales y urbanos que expresan su carácter multifactorial.

Los elementos que intervienen en el análisis de la movilidad urbana son:

- 1) De tipo social.
 - 1.1 Las características de las familias a nivel económico, demográfico y cultural.
 - 1.2 El rol con que participa cada individuo dentro de las actividades familiares. Esto incluye la inserción laboral de los integrantes del hogar dentro de la estructura ocupacional.
- 2) Las características físicas de la estructura urbana.
- 3) La segregación urbana y social.
- 4) Los motivos de desplazamiento.
- 5) La situación del transporte: la infraestructura en vialidad y transporte, la oferta del mismo y las necesidades (demanda) de desplazamiento de los usuarios.

El análisis de la movilidad (entendida como el desplazamiento entre origen y destino) es parte de la planeación del transporte. Documentos como el Programa Maestro del Metro (1985) recopila y analiza un conjunto de información sobre la ZMCM: estructura urbana, población, movilidad y uso del suelo son sus parámetros básicos.

En México existe la tendencia a identificar la planeación

del transporte con un conjunto de modelos matemáticos que se aplican para resolver sus problemas. Con esto se pierde de vista que la formulación de planes es una herramienta de predicción y diagnóstico que apoya el proceso de toma de decisiones.

Además, existe la consideración de que una "adecuada" planeación permitiría integrar en forma óptima el sistema de transporte (que incluye vialidad y medios de transporte) con las necesidades de desplazamiento de sus habitantes para reducir horas/hombre en movimiento y evitar el surgimiento o intensificación de algunos problemas tales como: congestión, pérdidas de velocidad hora/hombre, desarticulación de los distintos modos de transportación, prolongación de los tiempos de recorrido, entre otros aspectos.

La hipótesis de nuestra investigación es que la movilidad urbana es parte de la vida cotidiana porque la transportación de los habitantes de la ciudad (que incluye los recorridos a pie) es una repetición de la cotidianeidad en que los acontecimientos se suceden: los pobladores de las colonias populares utilizan regularmente los mismos medios de transporte en sus desplazamientos hogar-trabajo-hogar, hogar-estudio-hogar, etc.

En la búsqueda de soluciones al problema del transporte, la perspectiva sociológica de la movilidad permitiría identificar las constantes sociales, económicas y urbanas que caracterizan la oferta y demanda en el transporte en su vinculación con la segregación urbana. Estos elementos posibilitarían conocer las particularidades de zonas específicas de la ZMCM coadyuvando así al proceso de toma de decisiones en el ámbito de la planeación del transporte.

