

En el espacio público y ante el círculo de la (in)movilidad, la accesibilidad múltiple

Margarita Camarena Luhrs¹

INTRODUCCIÓN. DE LA (IN)MOVILIDAD A LA ACCESIBILIDAD MÚLTIPLE

Ya sea por la cambiante localización de los sitios en donde se desarrollan las actividades en la ciudad y sus efectos notables en la emisión de contaminantes, por el ruido creciente y el número de muertes por accidente de tránsito, el consumo de recursos destinados a la movilidad motorizada² en las ciudades mexicanas se ha vuelto excesivo (Sanz, 1997) y está siendo cada vez más estandarizado por las demandas de movilidad cotidiana, profundizando la desigualdad territorial entre las ciudades y al interior de ellas, mostrando discriminaciones y falta de mantenimiento para el acceso no sólo masivo, sino para la totalidad de habitantes de la ciudad.

¹ Doctora en ciencia política por la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

² Por *movilidad* se entienden los desplazamientos de personas y mercancías en un entorno físico urbano, suburbano o interregional para llegar a los lugares en los que se desea o necesita estar. Se trata de todos los desplazamientos hechos por el propio cuerpo o por otros medios, como la bicicleta. La movilidad motorizada es la que se realiza en automóviles y otros medios de transporte público. La meta final de la movilidad individual y social es facilitar la accesibilidad física espacial, pero no son lo mismo. La accesibilidad es el objetivo y el efecto espacial de salir/llegar, ir/venir, que persigue la movilidad, pero no se consigue únicamente con el transporte. El desarrollo urbano, y la localización de familias y actividades, influye sobre los grados y niveles de accesibilidad.

Las relaciones entre estructura urbana y movilidad han sido abordadas por diversos estudiosos de la ciudad con muy distintos enfoques, especialmente desde mediados del siglo xx (Ibarra, 2010: 281). Entre los enfoques prácticos destacan la *ecología humana*, fundada por Robert Park, Ernest Burgess y R.D. Mckenzie, de la Escuela de Chicago (Peñalver *et al.*, 2000: 47), que en sus inicios contempló el comportamiento humano en el medio ambiente social desde una perspectiva ecologista (Longres, 1995: 294), y los estudios pioneros de Julian Steward desde la *ecología cultural*, publicados en 1955,³ a partir de los cuales se propone una teoría del cambio cultural —con su metodología sobre evolución multilineal— como capacidad social para adaptarse al medio ambiente. Y aunque los principales desafíos mundiales son cada vez más los urbanos, aún no hay acuerdo sobre un marco de referencia significativo.

Existen conocimientos muy amplios de ingeniería, geografía y economía del transporte, incluso de administración pública, que se aplican constantemente para regular y mejorar la movilidad en las ciudades mundializadas —en las que participan, total o sectorialmente, sus redes—, pero han sido insuficientes para resolver las enormes desigualdades al interior de las ciudades y entre las localidades, así como entre regiones y países, y para cumplir con los mínimos de satisfacción urbana respecto a las necesidades de movilidad y sus metas de acceso. El problema de la movilidad en las ciudades es mundial y expresa la desigualdad y la inequidad del mundo globalizado en todas las escalas territoriales.

Los antecedentes pueden observarse en los procesos de urbanización y motorización, especialmente a partir de los años ochenta. Hace medio siglo que se han extremado las diferencias del desarrollo económico, que se ha basado cada vez más en las ciudades como plataformas de innovación, de aplicación tecnológica, des-

³ Véase la edición de 1972.

de donde se ha financiado la economía mundial. En este contexto, las formas de producción y apropiación del espacio público de las grandes ciudades se han ido privatizando, como lo hace evidente el modelo de movilidad motorizada, que condiciona toda pauta de circulación y consumo de bienes y servicios a las restricciones que provocan el acceso y el consumo, cada vez más privatizado, individualizado y diferenciado.

Por todo esto, ante las tremendas desigualdades de residencia y movilidad en las ciudades, es necesario recobrar el criterio original de la *accesibilidad múltiple*, que puede reorientar los enfoques sobre la movilidad motorizada y las prácticas de *(in)movilidad* de las ciudades. El análisis de los efectos que está provocando el acelerado financiamiento de las ciudades como proveedoras de servicios y conocimientos en la neoliberalización de las estructuras y dinámicas globales de la vida urbana es especialmente crítico en lo que se refiere a las ciudades como conexión, como sitio de encuentro móvil y flexible.

Desde la perspectiva de la movilidad, reenfocada desde sus metas espaciales de accesibilidad, todo esto es especialmente apremiante porque a medida que se consolida el modelo de economía abierta, sus efectos se reflejan en todos los planos de la vida social urbana, principalmente en las formas de organización de grupos y familias, que han cambiado sus normas de cohesión conforme el núcleo familiar se despliega fuera del hogar al centro de trabajo, antes contiguo a la vivienda, y se imponen los traslados cotidianos a lugares distintos y cada vez más distantes.

La normalización de los viajes en las ciudades a lo largo de los últimos cien años ha hecho que de los tres kilómetros de recorridos diariamente a pie, ahora se hagan distancias de ocho a nueve kilómetros, que alcanzan los ochenta kilómetros en recorridos de ida y vuelta en las tres principales ciudades metropolitanas y

capitales del país: México, Guadalajara y Monterrey, con promedios de velocidad variables de entre seis y 28 kilómetros por hora.⁴

En México es notable cómo se ha escalado y reproducido, en la organización urbana y las sociedades locales, el mismo esquema concéntrico de grandes distancias de influencias regionales. Puede señalarse el papel de las carreteras en este desarrollo de las ciudades mexicanas, pues las localidades se encuentran a menos de tres kilómetros de alguna carretera o directamente conectadas desde sus plazas centrales o a través de los modernos libramientos con ellas.

Las ciudades, con su dialéctica de asentamiento/movilidad, constituyen símbolos de los tiempos actuales y son, sobre todo, el eje de los cambios que trajo consigo la mundialización:

la reorientación de la producción nacional, la aplicación del instrumental tecnológico en los procesos productivos, y adicionalmente, la deslocalización de las fases de la producción, así como una menor participación del Estado dentro de la economía, consolidaron este nuevo enfoque de desarrollo económico global, orientado a la apertura de los mercados y su tendencia a que las ciudades sean el eje de los cambios (Torres, 2014: 10).

A más de cuatro décadas de la reorientación de la base económico-social hacia las dinámicas del mercado exterior, lo que ha quedado claro con la apertura comercial es que los flujos del mercado ocurren no sólo dentro y desde las ciudades, sino que la relación asentamiento/movilidad motorizada puede considerarse adversa para la accesibilidad y el desarrollo territorialmente equilibrado de las ciudades, especialmente en sus conexiones macro y microrregionales, internas y externas.

⁴ Estimaciones propias a partir de las encuestas origen-destino de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En este contexto, la (in)movilidad por la urbanización motorizada se vuelve cada vez más característica. Pero no sólo hay que destacar el aspecto nocivo y negativo de los vínculos que la ciudad había logrado propiciar hasta antes de la motorización de la movilidad, sino observar que en el curso de estas adaptaciones históricas de la ciudad capitalista se están ensayando y experimentando otras formas de vivir y configurar la ciudad, alentando el encuentro entre sus contrarios, propiciando relaciones enriquecidas no destructivas por medio de experiencias concordantes —espontáneamente coincidentes y funcionales— para superar las consecuencias tremendamente conflictivas del enclasmiento de todo asentamiento/movilidad de la ciudad.

Tener esta perspectiva es útil para comprender por qué es tan frecuente que en México, como en otros países latinoamericanos, simplemente se acepte que los coches crecen en número y que la movilidad de los sujetos sociales es un asunto de velocidad y comodidad, de estatus, de modernidad y eficiencia pública, y que así se vean satisfechos los deseos y las necesidades de los ciudadanos, sin importar los congestionamientos y la pérdida de tiempo y vidas, además de la destrucción ambiental y la generación de angustia, ansiedad, hostilidad y desigualdad en los espacios públicos de la ciudad. Así, la movilidad y la accesibilidad en las ciudades metropolitanas de México⁵ deben verse junto a otras dimensio-

⁵ “Las siguientes 32 zonas metropolitanas se ubican en el rango de 100 mil a 500 mil habitantes, en ellas residen 8.3 millones de personas, cifra equivalente a 8.5 por ciento de la población del país. Entre 1990 y 2000, la población de las 55 zonas metropolitanas aumentó de 41.2 a 51.5 millones de habitantes, con una tasa de crecimiento medio anual de 2.3 por ciento, ritmo casi medio punto superior al promedio nacional (1.9%) y casi un punto mayor al del resto del país (1.4%). Durante este periodo el peso relativo de las zonas metropolitanas ascendió de 50.7 a 52.8 por ciento de la población nacional, contribuyendo con casi dos terceras partes (63.7%) del incremento poblacional de la década, lo que ilustra su importancia en la dinámica demográfica de México” (INEGI, 2004: 28).

nes humanas del problema, que no sólo crece en tamaño sino en complejidad. Según estudios del INEGI (2004: 28):

en total se identificaron 55 zonas metropolitanas cuya población en el año 2000 ascendió a 51.5 millones de personas, mismas que representaban 52.8 por ciento de la población total del país. Destacan nueve zonas metropolitanas con más de un millón de habitantes: Valle de México, Guadalajara, Monterrey, Puebla-Tlaxcala, Toluca, Tijuana, León, Juárez y La Laguna, donde residen 33.5 millones de personas, poco más de la tercera parte del total nacional (34.4%); así como 14 zonas metropolitanas con poblaciones entre 500 mil y un millón de habitantes: San Luis Potosí-Soledad de Graciano Sánchez, Mérida, Acapulco, Querétaro, Tampico, Cuernavaca, Aguascalientes, Chihuahua, Morelia, Veracruz, Saltillo, Villahermosa, Reynosa-Río Bravo y Xalapa, cuya población en conjunto asciende a 9.7 millones (9.9% del total).

En estas 55 zonas metropolitanas, vistas desde la economía del círculo de la (in)movilidad⁶ provocado por el patrón de movilidad motorizada predominante en las ciudades mexicanas, y en general en las ciudades de países subdesarrollados, los problemas de congestión parecen incontrollables en el mediano plazo, y de no cambiarse la base de esta movilidad motorizada seguirá generándose un círculo creciente de (in)movilidad como conflicto sin solución que tensa todo sentido y función de la convivencia urbana.

La gran cantidad de vehículos de transporte público recorriendo distancias cada vez más largas no ha servido para mejorar el

⁶ El “círculo de (in)movilidad” se provoca cuando, desde el falso supuesto de que mayor movilidad traerá mayor accesibilidad, se intenta resolver la congestión generada por el aumento de automóviles en circulación en las vialidades —que no crecen o no lo hacen al mismo ritmo que los coches— construyendo cada vez más infraestructuras viales. Ciudades como Los Ángeles, Dallas y Detroit siguieron ese razonamiento y construyeron grandes sistemas de autopistas, pero siguen padeciendo los congestionamientos.

acceso a las ciudades; es resultado, más bien, de inercias sociales y gubernamentales influidas por la racionalidad del mercado automotor y urbano, como la adopción de estatus por el uso y la compra de automóviles particulares, sin cuestionar qué tanto se satisfacen los anhelos y las necesidades de movilidad/accesibilidad ni qué tanto se promueven por los requerimientos de los ciudadanos. Con todo el impulso dado al consumismo, no se ha garantizado el acceso a los lugares, sino que han aumentado las restricciones y las desigualdades en el acceso a bienes y servicios básicos, intentado meter a la racionalidad del mercado las soluciones a la movilidad y cobrando más por la vida en la ciudad.

Por esta razón es importante ampliar el ámbito de reflexión y acción sobre la movilidad a la inmovilización de enormes recursos sociales urbanos, al desarrollo urbanístico, a la prestación de servicios/conocimientos, al modelo de ciudad que se requiere y desea, y especialmente al cuestionamiento sobre si la movilidad motorizada contribuye realmente a alcanzar estos logros y por qué, más bien, está agravando las consecuencias sociales, económicas y políticas de la (in)movilidad.

Reducidos los espacios públicos y las vialidades a meras arenas de confrontación cotidiana, en donde se pelea el paso ante el número de automóviles para lograr mínimas accesibilidades, muchas veces sólo temporales, se hace evidente la congestión de las vialidades, que ya son sólo transitables de manera fluida en horarios nocturnos y de madrugada. De este modo, la vida y la vivencia de la ciudad, bajo el imperativo de la movilidad motorizada y sin libertades de tránsito, se están volviendo algo discontinuo, social y ecológicamente muy costoso, en especial para las ciudades cada vez más grandes y con demandas de intercambios de mayor densidad e intensidad, que resienten la urgencia de desbloquear sus libertades y regirse con prácticas de acceso múltiple.

En este marco de transformaciones sociales y económicas en que se inserta la (in)movilidad urbana, los cambios en la organización y la vida de las ciudades en las últimas décadas han sido muy grandes. Así como la localización de las familias y el desarrollo de las actividades pasaron del predominio industrial a los servicios entre los años cincuenta y setenta, los comportamientos en los desplazamientos pasaron de rurales a predominantemente urbanos entre los años setenta y ochenta, y luego a la disminución de la movilidad por la propia evolución de los medios de transporte y la gestión del tráfico, pero también por el uso masivo de las tecnologías de la información y comunicación (TIC), que fueron cambiando la movilidad, ponderándose con otros parámetros de comunicación, conexión, inclusión y encuentro, que quizá sean tardíos o estén rezagados; en cualquier caso, son resultado de los violentos cambios en la economía y la ocupación del suelo, en comparación con la evolución de las ciudades desarrolladas.

Entre estas transformaciones, quizás uno de los hechos más significativos sea que a pesar de que desde los años noventa hay una creciente movilidad motorizada —según el aumento de la población y del número de automóviles—, es menor que el aumento de sus demandas, por lo que se reduce la accesibilidad al acentuar la desigualdad del acceso a la ciudad;⁷ con este patrón de movilidad motorizada, el automóvil consume no sólo cada vez

⁷ Territorialidad desigual a escala mundial y local, metropolitana y regional, incluso internacional, que desde los años ochenta del siglo pasado ha cambiado rápidamente las formas de vinculación y relación de los ciudadanos. Al respecto, puede verse el estudio de Emilio Duhau y Ángela Giglia sobre la expansión simultánea y explosiva de las cadenas comerciales globalizadas y del comercio informal y callejero en el espacio metropolitano de la ciudad de México, que se corresponde con las transformaciones en las prácticas de consumo, de acuerdo con la localización residencial, el contexto urbano del nivel socio-económico de individuos y hogares y las formas alternativas de movilidad (automóvil y transporte público). Estas transformaciones “están marcadas por una economía específica de la movilidad y por la complementariedad entre las formas globali-

más suelo, sino mayor espacio público y más tiempo social de la vida de la ciudad.

CONTEXTOS DE MOVILIDAD

Como el círculo de (in)movilidad reduce la accesibilidad, aumenta todavía más las necesidades de desplazamiento y provoca grandes tensiones entre el crecimiento de las poblaciones y el tamaño de la ciudad con respecto al aumento de las necesidades de viaje e intercambio, que tensan todas las relaciones urbanas y vuelven críticos los tiempos de recorrido. En México, como en otras ciudades latinoamericanas, la magnitud y diversidad de las necesidades sociales en torno a las demandas de acceso escapan a las perspectivas de planeación de la ciudad.

En la práctica, muchos enfoques sujetan la gestión de la ciudad al mercado, desconociendo que en lo rígido y en lo móvil las ciudades son un todo, por lo que sin analizar los problemas en su conjunto se construye más infraestructura vial, se hacen retazos de los conflictos, que más bien segmentan los tramos rentables de la atención al problema, y se sujetan las soluciones de movilidad a lo que resulte de la aplicación de medidas de mercado parciales, inmediatistas, que desdeñan la atención al usuario y no escuchan a los afectados, eludiendo las causas y los efectos de conjunto de las demandas, y simplemente traspasando las dificultades a terceros, a otras autoridades y dependencias de gobierno, del corto al mediano y largo plazos, dejando a la ciudad sin solución cabal, ni siquiera para sus dos ejes inseparables: la vivienda en el espacio construido y la movilidad/accesibilidad en el espacio público.

Como sucede en las zonas metropolitanas identificadas por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), y especial-

zadas del consumo y el papel jugado por el micro-comercio informal” (Duhau y Giglia, 2007: 2).

mente en las ciudades de México, Guadalajara, Monterrey, así como en las urbes fronterizas y los principales puertos, Lázaro Cárdenas y Altamira, se requieren otros enfoques y prácticas de los gobiernos locales para alimentar el desarrollo interior equilibrado, de manera que sea regionalmente equitativo, y formar un fondo de regiones “rezagadas”, con la intención de eliminar las brechas entre el desarrollo urbano y regional que las separan y rezagan ante las aceleradas dinámicas del proceso de integración transnacional norteamericana:

Dentro del grupo de grandes metrópolis las zonas más dinámicas fueron Tijuana (5.5%), Juárez (4.4%) y Toluca (3.4%), con tasas de crecimiento superiores al tres por ciento anual; mientras que en el rango de 500 mil a un millón de habitantes sobresalen las zonas metropolitanas de Querétaro (3.6%), Reynosa-Río Bravo (3.4%), Villahermosa (3.2%) y Cuernavaca (3.2%). Sin embargo, es el rango de 100 mil a 500 mil habitantes donde se encuentra el mayor número de zonas metropolitanas con alto crecimiento demográfico, entre las que figuran Cancún (8.8%), Puerto Vallarta (5.0%), Tuxtla Gutiérrez (3.8%), Nuevo Laredo (3.6%), Oaxaca (3.4%) y Matamoros (3.3%) (Inegi, 2004: 30).

En estas dinámicas, cabe destacar que las relaciones entre prácticas y gestión pública de la movilidad si bien mantienen a las grandes ciudades mexicanas funcionando, eluden la discusión acerca de si esta movilidad, ya casi exclusivamente motorizada, es compatible con los recursos urbanos disponibles. Tamaño y continuidad de las redes viales o complementariedad y alcance multimodal de las capacidades del transporte público se concretan en este último en las zonas metropolitanas del país, que es predominante (73% en promedio del total de viajes persona día): “en hogares de ingresos menores a los 12 mil pesos mensuales, es decir, con niveles de ingreso en el que se encuentra el 60% de los hogares del

país (ENIGH, 2012). Por su parte, en hogares de ingresos más altos, si bien la mayor parte utiliza el automóvil particular (63%), aún existe un tercio que utiliza el transporte público” (Medina, 2015: 2).

Por otra parte, tampoco se relacionan las necesidades de desplazamiento con la localización de las familias y las actividades económicas, separando los dos ejes rígido/flexibles que organizan a la ciudad. La gestión gubernamental en el mercado del suelo se realiza aparte de las demandas sociales y del transporte, así como de las inversiones públicas y privadas con que funcionan. “El resultado de lo anterior se refleja en que de la mayor parte de los viajes en las zonas metropolitanas del país, 68% se realiza en transporte público y sólo 22% en automóvil particular” (Medina, 2015: 3).

Dada esta situación general de reparto modal de viajes y de nivel de ingresos, se esperaría que cuando los gobiernos de las metrópolis emprendieran obras públicas para mejorar la movilidad urbana tomaran en cuenta esta situación. En otras palabras, que el enfoque de las inversiones se orientara a beneficiar a las mayorías (democrático) y a reducir la inequidad (igualdad social), y en consecuencia a la extensión y mejoría del transporte público, complementado con mayor infraestructura peatonal y ciclista, para asegurar el éxito de la movilización propia en las ciudades. Esto tendría el beneficio de desalentar el uso del automóvil y reducir los costos negativos que impone a toda la sociedad en forma de crecimiento irracional, contaminación, ruido, tráfico y accidentes, con sus consecuencias para la salud y sensibilidad públicas.

Pero, al parecer, esto está lejos de suceder, pues 84% de las inversiones en las zonas metropolitanas fondeadas por la federación se dedicaron a la infraestructura vial que beneficia a los usuarios cotidianos del automóvil, moto y taxi. Ésta es una inversión que se dedica a sólo 27% de los viajes en las metrópolis, que suelen ser realizados por los segmentos de más altos ingresos (Medina,

2015: 4), lo que hace más urgente recobrar la *accesibilidad múltiple* como parte del derecho de la ciudad.

De esta manera, los lugares conectados por las redes de transporte que facilitan la movilidad se gestionan más bien como mercados relacionados pero independientes, y esto les causa enormes problemas a las ciudades, generando enormes tensiones por la falta de correspondencia en la organización de las condiciones materiales básicas de asentamiento/movilidad.

LA (IN)MOVILIDAD EN LAS CIUDADES

El problema de la (in)movilidad se ha visto linealmente, en el sentido de que las demandas de movilidad exceden las capacidades del espacio usado, por lo que se construyen más infraestructuras viales. Ya sea por el número creciente de vehículos motorizados, sobre todo los particulares, o porque se ve el problema desde esta nociva reducción de la accesibilidad en el conjunto urbano, el descontrolado crecimiento de la mancha urbana y las interacciones que la alimentan se han vuelto voraces consumidoras de energías sociales, como se observa con el aumento del tiempo de desplazamiento per cápita y otros factores de desigualdad en el acceso social y espacial a bienes y servicios de la ciudad.

La movilidad y el suelo urbano están sujetos por relaciones económicas y sociales de poder que se reproducen, jerarquizando los lugares, por lo que es muy posible que las libertades de movilidad, acceso y libre circulación se decidan desde una economía que hace de la ciudad un negocio y que sólo les sirven a sus habitantes en tanto que haya ganancias en la gestión de su movilidad.

Lo que desde la racionalidad del neoliberalismo actual resulta tan natural para los desorganizados y aislados subalternos habitantes de las ciudades metropolitanas es muy grave. Esto se nota aún más en las ciudades subordinadas por las redes mundializadas

del mercado, en las que la movilidad motorizada no sólo agrava las dificultades internas, las propias, sino que agrega las externas y extranjeras, que no pueden dejar de ser atendidas, por sus afectaciones, agravando los desequilibrios y las desigualdades de los derechos a las libertades con que se fundaron originalmente las ciudades.

Por esto es importante señalar cómo están presentes las causas y las dimensiones de las desigualdades capitalistas de las ciudades e interactúan en todas sus escalas y relaciones: locales, metropolitanas, regionales y globales, afectando la movilidad y la accesibilidad en las ciudades. Esto posiblemente seguirá siendo así porque los medios de transporte motorizados y sus normas se han estandarizado mundialmente, casi al mismo tiempo que se comenzaron a emplear. Las posibilidades de solución son inseparables de esta dialéctica mundial, global, en la que resulta imposible el desarrollo sin subdesarrollo.

Como se muestra en seguida, las tendencias al crecimiento del número de localidades urbanas y de los diversos tipos de carreteras en el país, cuyos ciclos y variaciones en las tasas de crecimiento medio anual son coincidentes con los grandes momentos sistémicos de expansión nacional, pero también con las grandes guerras y crisis globales, indican que las fronteras de lo público y lo urbano se mueven cambiando los significados de la (in)movilidad. Disputas y conflictos por la apertura o el cierre de pasos en las ciudades y sus percepciones inciden de distintas maneras tanto en las prácticas sociales de apropiación de los espacios públicos como en la percepción del conflicto provocado por las cambiantes centralidades de las plazas y las ciudades mismas.

Así, por ejemplo, a medida que el aumento de las localidades urbanas en México pasó de 33 a principios del siglo xx a 368 en el año 2000, se hace evidente el peso de la movilidad motorizada

en el acelerado crecimiento urbano del país, que ha multiplicado su cantidad por once veces en tan sólo un siglo.⁸

Por otra parte, la red de carreteras que conecta a esas ciudades, que en alguna medida las prolonga entre sí y corre paralela a la red ferroviaria, muestra que las ciudades repiten el patrón centralizador norte-sur con el que fue posible construir la nación en el siglo XIX, y después el Estado nacional con Lázaro Cárdenas. Ciudades y carreteras complementan sus capacidades articuladoras y de enlaces macrorregionales. Muestran cómo la movilidad urbana se prolonga a través de las redes viales que conectan a las ciudades entre sí y en su interior, enlazándose de manera continua en el plano macro/micro global, regional y local. Esto lleva a observar las tendencias de la movilidad urbana como diversas, escalares, globalizadas, sectorizadas y localizadas, puntual y nodalmente, superpuestas en múltiples planos de conectividad en redes de acceso múltiple que cubren el territorio nacional y se extienden/conectan/proviene del resto de América del norte.

Su crecimiento por décadas ha sido difícil por los escasos recursos públicos, la accidentada geografía nacional y el encierro secular de las tres grandes regiones capitales del país. Así, las siguientes cifras sugieren lo que ha sido para México aumentar los 1 420 kilómetros de carreteras construidas en 1930 a 71 520 kilómetros en 1970, y luego multiplicar en tres veces esa extensión y alcanzar los 212 626 kilómetros de carreteras en 1980, y luego tener 323 065 kilómetros en el año 2000, y contar con 383 869 kilómetros de carreras en 2010, haciendo evidente el gran esfuerzo nacional de gobiernos y población por dotarse de este importante y costoso patrimonio de infraestructura de transporte y comunicación, especialmente a partir del año 2000, cuando se decidió articular las circulaciones urbanas e interregionales de las

⁸ Véase el cuadro “Localidades urbanas por tamaño en México, 1900-2000”, en Gasca, 2010.

principales ciudades del país a la red de corredores de transporte multimodal, incluyendo a las carreteras nacionales de altas capacidades y especificaciones, que entroncan con los corredores del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN),⁹ alargando a las ciudades y a todo el país la ahora más amplia Norteamérica (Camarena, 2014: 219).

LOCALIDADES, CONEXIONES SOCIALES, ENCADENAMIENTO DE CIUDADES

Cadenas de ciudades mexicanas, con ventajas en la escala mundial del comercio, sobre todo si compiten ofreciendo menores costos de servicios financieros —de localización, transporte y logísticos—, se alinean en las territorialidades e influencias del TLCAN. Esta integración, quizá neocolonizadora, seguramente neoliberal, implementada desde 1994, se profundizará territorialmente, completando la integración de las circulaciones del país, subordinadas a Estados Unidos por los ferrocarriles del porfiriato y antes.

En este proceso de rearticulación centralista con el exterior, las ciudades mexicanas se han ido volviendo contrapesos territoriales y reservas del subcontinente norteamericano, fortaleciendo su vocación de asiento, enlace y retransmisión de los grandes tráfico que circulan por el Pacífico desde y hacia Estados Unidos, lo que constituye un poderoso factor de adaptación de las capacidades

⁹ “Si ya es un hecho el aumento del transporte transfronterizo por carretera, el cual representa más de dos terceras partes de los movimientos de carga internacionales y que ha sostenido el incremento comercial de doce veces lo exportado e importado por México, las fuerzas territoriales en juego están desatando procesos descontrolados que rompen cadenas productivas, vacían territorios y excluyen a localidades y mercados regionales porque no alcanzan las escalas e intensidades de los grandes tráfico. Esto plantea una reestructuración nacional de las regiones de México, un vuelco hacia el extranjero de la economía, crecientemente desindustrializada, que afecta la soberanía y coherencia interna, por las fuertes presiones extranjeras e internacionales” (Camarena, 2014: 221 y 222).

locales y regionales, sobre todo de las grandes ciudades metropolitanas mexicanas.

Las consecuencias de la gestión de la movilidad y la accesibilidad de la ciudad-negocio a mediano plazo son extremadamente distintas, aunque estén muy relacionadas y sean complementarias entre sí y con el resto del mundo. Si la movilidad, incluso la motorizada en cualquier ciudad actual, es un asunto tan patrimonial como de negocio, la diferencia a mediano plazo es que en ciudades del subdesarrollo como las nuestras, el Estado, tan débilmente centralizado, falto de regulación del mercado e incapaz de alentar el desarrollo de la sociedad, sólo seguirá sirviendo con relativa eficacia para asegurar mayores ganancias a negocios transnacionales.

Así, el Estado nacional, movido desde la competitividad inmediata de los otros agentes a los que sirve y de los que forma parte, hace fútil que existan libertades de tránsito en el amplio sentido con que las consigna la Constitución en México, para no hablar de los derechos y las prácticas que asegurarían un uso equitativo del espacio público a la ciudadanía, gestionado desde las prácticas democráticas, o que hubiera responsabilidades en cuanto a economía de la movilidad y la accesibilidad, pues sin ellas las ciudades se desordenan y desorganizan, resultando cada vez más grandes, desiguales, pobres e ineficientes.

Es natural que se fortalezca el Estado neoliberal de la globalización, pero subordinado al mercado mundial y operando como un actor más. Desde esta realidad, si la sustentabilidad de algunas sociedades urbanas y de algunos recursos importan en algo es porque se vuelven rentables, de otro modo son completamente irrelevantes, por lo que las carencias de las ciudades del subdesarrollo resultan oportunidades para acrecentar no las libertades de tránsito que fortalezcan al tejido social, sino las posibilidades de solución técnica, con jugosas ganancias extraídas de manera financiera y agrandadas con los recursos públicos.

En la práctica, la movilidad en las ciudades metropolitanas de México, como en todas las ciudades, es un asunto funcional que responde más al consumo de automóviles, que reclama el crecimiento del mercado de la industria automotriz mundial, que a la sustentabilidad de la ciudad. La movilidad se ha tratado como un asunto parcial del tráfico y el tránsito de la ciudad, y no desde la accesibilidad de sus habitantes, sin la participación de los afectados en las decisiones de la gestión pública, burocrática, rígida y autoritaria, desentendida o directamente contraria a la propia ciudad.

Al parecer, la ciudad del subdesarrollo seguirá siendo más rentable que funcional en la medida que se sigan tomando decisiones sin considerar a sus ocupantes y beneficiando a los mercados mundiales de intervención urbana, que obligan a mantener sujetas y condicionadas las soluciones de otras demandas para mejorar la movilidad, en contextos urbanos manejados como menudeo de soluciones, vendidas en otras realidades, con proyectos cada vez más estandarizados y tipificados en cuanto a las técnicas/costos de intervención urbana, que por lo mismo resultan sesgadas y cada vez más desiguales y excluyentes.

Estas consecuencias no se dan de manera aislada, también son mundiales, y la pobreza es creciente incluso en las ciudades de los países industrializados, como Estados Unidos. Este patrón “civilizador” no puede separar a los ricos de los pobres sin dejar de condicionarlos mutuamente. Del mismo modo, urbanización y motorización de colonias, delegaciones, distritos, ciudades, regiones y países en distintas escalas, y con distintos efectos, se afectan conjuntamente. Las consecuencias de lo que ocurra en el planeta las sufrimos todos, en diferentes escalas, que van del bienestar al malestar extremo; ésta es una ley del desarrollo desigual y combinado del capitalismo, de modo que bajo su dominio es imposible evitar que si un lugar o actividad progresa lo haga a

costa y en detrimento de algo más. Formas con las que se marcan singularmente las perspectivas de la convivencia *en* y *entre* los distintos estratos de espacios públicos y privados de las ciudades, que por sus maneras más o menos conectadas de relación son irrepetibles, por lo que cada condición espacio-temporal de ciudad es única, por más que participe del concierto nacional mexicano.

ESPACIOS DE ASENTAMIENTO/DESPLAZAMIENTO. PAUTAS DEL ASENTAMIENTO (IN)MOVILIZADO

Vivir el espacio público de la ciudad lleva a darle al encuentro con los otros significados plurales, al desplazarse de un lugar a otro. Ya sea caminando o usando medios de transporte público o privado, el espacio público de la ciudad se experimenta en las calles y avenidas como libertad común, pero esta experiencia, basada en acuerdos seculares de libertad de tránsito, se comparte ahora desde el imperativo privatizador de las ventajas del paso y con una contradictoria individualización de la apropiación de lo común.

Esta pauta de libertad de tránsito —del *yo encima*— ha adaptado ese derecho secular al espacio público, privatizando sus accesos, con lo que las ciudades contemporáneas viven enormes tensiones, pues la disposición común a circular igualmente por toda la ciudad resulta imposible. No sólo por las barreras impuestas a la entrada de las colonias ricas o por la carencia de vialidades en la periferia urbana, sino porque los lugares/accesos de la ciudad no pueden dejar de ser primero individualmente apropiados y luego hechos del común.

Esta “normalidad” en el funcionamiento de las ciudades de México privatiza el espacio público, lo hace desigualmente compartido y alejado del común. Lo que la movilidad motorizada muestra es cómo, a medida que se recorre la ciudad, se repiten los enclavamientos de los lugares —con precios y valores diferenciales— y cómo estos asentamientos y desplazamientos



1. “27 cosas que sólo encuentras en el metro del Distrito Federal”, *fuett.mx*, 5 de junio de 2014. Disponible en: <<http://www.fuett.mx/27-cosas-que-solo-encuentras-en-el-metro-del-distrito-federal/>>.

desigualmente clasificados adoptan un orden según los tiempos y los costos de traslado, según clasifiquen (clasistamente) desigual y jerárquicamente la accesibilidad tanto a los lugares como a los servicios generales de la ciudad.

La ciudad, sobre todo en países subdesarrollados, es caótica y enormemente contradictoria. El acceso al espacio público — cada vez más reducido, tanto en tamaño como en facilidad para la entrada y la salida— y la privatización desordenada del acceso —con peajes caros, reducción de las capacidades de aforo en vialidades convencionales y con vías saturadas— hacen que la ciudad de hoy tenga demandas comunes que sólo se atienden de manera selectiva, o sea clasista y parcial.

Debido a esto, las ciudades abiertas al paso común y a la libertad de compartir sus espacios están llegando a su límite privatizador. La clasificación de lugares y accesos de la ciudad está alcanzando niveles de saturación que hacen evidente que las facilidades/limi-

taciones al tránsito hacen tan contradictoria como imposible su viabilidad basada en la reducción de los accesos por el aumento de la movilidad motorizada, finalmente inmovilizante.

Esta apropiación privada del espacio público, que la movilidad motorizada expresa tan peculiarmente como una lucha por el acceso al espacio público de las vialidades, es una experiencia característicamente social/individual porque alienta a pagar precios crecientes por la velocidad del acceso a la distancia/tiempo. Y si en las escalas individual o colectiva se sigue abriendo paso a casi todos los sitios de la ciudad, esto se hace a costa de una lucha feroz por el espacio público, social, en el que todo mundo, aun desigualmente, se ve obligado a pagar enormes cuotas sociales, ecosistémicas, y perceptuales, por llegar a los destinos deseados.

En ciería, la pauta del asentamiento/movilidad de las ciudades mexicanas, modelada por la motorización de la ciudad, enfrenta una amenaza de paralización,¹⁰ por lo que la tasa de motorización en las entidades federativas puede plantearse como variable independiente del índice de urbanización, de la población total de la entidad federativa y del PIB per cápita, mostrando que a medida que la urbanización aumenta hay mayor requerimiento de vehículos motorizados, que entre más personas radican en la entidad se adquieren más autos y que la tasa de motorización es una función creciente de la riqueza, respectivamente (Islas *et al.*, 2011: 29).

¹⁰ Con base en el análisis de Víctor Islas (2011) y su equipo sobre las tendencias de los últimos cien años de las relaciones entre urbanización y motorización en México, se tiene: “1. Por cada punto porcentual en que varía positivamente (negativamente) el índice de urbanización, la motorización aumenta (decrece) en 5.49 vehículos por cada mil habitantes; 2. Por cada cien mil personas en que se incrementa (disminuye) la población total, el número de vehículos por cada mil habitantes se reduce (aumenta) en 1.05 unidades, en promedio; 3. Por cada mil pesos de aumento (reducción) en el PIB per cápita estatal, la tasa de motorización se reduce (aumenta), en promedio, en 0.013 unidades” (Islas *et al.* 2011: 34).

De continuar así, sin estrategia integral para las ciudades, desoyendo las necesidades de acceso, los congestionamientos que provoca la creciente motorización de la movilidad reducirán, en lugar de multiplicar, la accesibilidad en las ciudades, favoreciendo el negocio de construir más y más infraestructura en ciudades cada vez más y más lejanas.

Esta advertencia de *(in)movilización* se cumple al cerrar la circulación de la ciudad, limitándola parcialmente o cancelándola en toda su extensión en ciertos horarios y bajo determinadas condiciones del clima, así como imponiendo restricciones al tipo de vehículos y al tránsito por puentes y pasos a desnivel, con desvíos y acceso a ciertos lugares, que excluyen a las grandes mayorías y que privilegian algunos tránsitos, impidiendo el de los demás.

También hay indicios en casi todos los sitios de la ciudad del avance material, práctico y simbólico de la (in)movilidad, que se hace evidente a medida que la apertura y, sobre todo, la clausura de los derechos a la ciudad la hacen funcionar menos, reduciendo su otrora connatural accesibilidad, amplia e irrestricta, al inmovilismo físico y emocional.

La reducción de los usos comunes de la ciudad se observa en la invasión de suelo/accesos y de las instalaciones e instituciones de lo público por lo privado. La reducción de lo público sucede de tantas maneras que hace cada vez más urgente repensar la ciudad, su política, el papel de los actores en el contexto de lo que ocurre en sus regiones considerando los enfoques neoliberales, que reducen la atención a las necesidades comunes en todas sus escalas: local, regional, nacional, global.

Estos derechos se ven opacados ahora por el brillo del mercado del suelo y la valorización mercantil de las facilidades de la movilidad motorizada, que superan a la ciudad anterior y deshacen los fundamentos de lo que significó la más cara defensa de la

democracia, la ciudadanía y la libertad de acceso, que se refieren a la *toma del lugar* y a *moverse de posición*, yendo de un lugar a otro.

La toma del lugar

Mediante unos circulares prácticos, las facilidades/dificultades de movilidad —que ya sólo momentáneamente se expresan como libres y democráticas—, con todas las limitaciones de las grandes ciudades contemporáneas, siguen conectando funcionalmente orígenes y destinos, yendo de un lugar a otro. Estas experiencias de “ires y venires” a través de la ciudad son particularmente reveladoras.

Aun con toda clase de problemas sociales, la experiencia de estar y moverse en la ciudad discurre en la confrontación de lo público/privado que provoca el enclasmiento de cualquier acceso a la ciudad, por lo que puede ser útil intentar explicar cómo es que las ciudades siguen moviéndose y funcionando, tal cual las vivimos, y cómo podrían expandirse hacia otras posibles pautas de accesibilidad múltiple, sustentable, ventajosa, que sean comunes a las ciudades, de manera que las fortalezcan como espacios fundamentales para el desarrollo.

El cambio de posición

Como es inseparable la situación —más o menos fija en la casa, escuela, fábrica, oficina, etc.— de la apropiación privada de lugares/accesos de uso compartido de manera pública o privada, al habitar en los sitios que están siendo poseídos/apropiados/privatizados se da un proceso que sigue siendo simultáneo, pero desigual, en cuanto a tenencia y uso de bienes inmuebles.

Por otro lado, al observar cómo la situación y el desplazamiento son aspectos complementarios e inseparables de estar y vivir en la

ciudad, puede notarse más claramente que al cambiar de posición, transitando para llegar o salir de un lugar, la misma localización es algo en común, aunque se pueda referir como alternativo del otro estar moviéndose continuamente en la ciudad, a través de ella y desde ella.

La situación fija/cambiante de posición, entre lo “fijo y móvil” de los habitantes de la ciudad, que se mueven en contingentes como por su cuenta, muestra, entre otras dimensiones, la mentalidad, las creencias, las realizaciones concretas, evidentes en vivencias de estar habitando/desplazándose que pueden notarse y transformarse a través de prácticas sociales, de acciones más o menos reactivas a acciones creativas que suceden junto a otros al cambiar de posición.

CONCLUSIONES.

DIEZ MODOS DE (IN)MOVILIZACIÓN ANTE LOS QUE HACE FALTA MULTIPLICAR LA ACCESIBILIDAD

Se ha descrito la movilidad y la accesibilidad en zonas metropolitanas del país con énfasis en la relación entre urbanización y motorización, así como en las condiciones que han hecho del círculo de (in)movilidad un pernicioso factor de diferencia y desigualdad social al reducir las capacidades de las ciudades a multiplicar sus accesos por la saturación vehicular, lo que las ha llevado a construir infraestructuras viales que solamente agravan el problema, difiriendo la congestión. Se ha mostrado también cómo subyace a este problema la violación de los principios de gestión y de las prácticas de accesibilidad múltiple, que han sido marginados de los derechos a la ciudad.

Por esto, puede decirse que la movilidad de las ciudades metropolitanas funciona de manera creciente como (in)movilización de las capacidades de encuentro y cohesión social, de



2. “Un día en el metro capitalino”, *El Semanario*, 13 de mayo de 2016. Disponible en: <<http://elsemanario.com/116625/un-dia-en-el-metro-capitalino/>>.

acceso y conexión económica, sin la participación de los afectados por las decisiones de política pública a partir de servicios caros por su relación de precio, eficiencia y calidad. La inequidad espacial en la restricción de los accesos se pone de manifiesto con los elevados costos económicos y sociales de permitir y fomentar esa libertad tan sólo para los automovilistas, creando barreras urbanas imposibles de cruzar a pie, en bicicleta o en transporte público.

El círculo vicioso de la (in)movilidad, agravado por la regresión en el gasto público, sí abarata los viajes en automóvil, pero el tráfico inducido genera nuevas congestiones viales que aumentan los costos de todos los que transitan por la ciudad; asimismo, las mayores externalidades negativas del uso del automóvil afectan de manera desproporcionada a los segmentos de ingresos más bajos, que son los más vulnerables a estas externalidades (Medina, 2015: 5 y 6).

De esta forma, si los conflictos de las ciudades metropolitanas de México están siendo provocados por la reducción del acceso al espacio público, pueden referirse a los derechos políticos de participación en su gestión y decisión, lo cual no es menos provo-

cador porque la norma social del consumo de automóviles puede “extenderse” hasta apropiarse del lugar público atravesado por cualquier medio de transporte para el tránsito particular.

Que la calle sea de quien la transita está siendo algo muy diferente para cada uno de los segmentos de la movilización, lo que se hace evidente según el tipo de vehículo que se use. Si el coche es particular —aun si es más caro y ostentoso—, la calle se ve como parte del automóvil, como propiedad particular, mientras que la movilización a través de un medio público si bien se asume como bien colectivo y se usa de manera compartida, no deja de ser privada por el derecho que da el pago del “boleto”, excepto cuando es gratuito o con descuento, o prestado para pasajeros con condiciones especiales o con discapacidad.

Conducir un coche o subirse al Metro, o a cualquier medio de transporte público, lleva consigo ejercicios distintos y desiguales de alguna cuota de poder/apropiación/posesión del lugar y del acceso público, debido a que la movilidad, siendo tan enclasada como cualquiera de los elementos y funciones de la ciudad, no deja de ser objeto de conflicto/negociación en sus más diversos aspectos.

En la base de esta facultad política hay un uso colectivo de bienes públicos comunes —como el patrimonio vial de la ciudad, pero también la posibilidad de elegir la combinación modal más adecuada para lograr las mejores conexiones, itinerarios y precios— que da otro peso, mayor y predominante, al automóvil privado. Se comprende fácilmente que este derecho/facultad política se ha dejado de lado en la gestión y vida de las ciudades, con lo que se hace evidente que las movilidades se concibieron, desde un principio, para la accesibilidad múltiple y no para la movilidad motorizada.

Por último, se presentan diez modos de (in)movilidad en las ciudades, identificados entre los muchos posibles, y se recuerda que el derecho al lugar histórico como derecho al espacio público

cuidaba del acceso al patrimonio común más allá del régimen de propiedad que lo custodiaba. Sin embargo, ahora se han invertido las preferencias y prioridades sociales, minimizando tan importantes principios, dejando de lado sus inseparables facultades colectivas ordenadoras del espacio público como auténtico bien común de las ciudades, promoviendo la inmovilidad.

A medida que se agravan las dificultades para moverse en las ciudades metropolitanas mexicanas se hacen más importantes las propuestas de una accesibilidad múltiple que comprenda la dinámica urbana de manera integral y desde las causas histórico-sociales que provocan los problemas de (in)movilidad causados por la movilidad motorizada, que se ha extendido sin más límite que el del ingreso per cápita, es decir, la capacidad de comprar un automóvil que tiene tan sólo 18% de los viandantes de las ciudades mexicanas que perciben ingresos mayores a los ocho mil pesos mensuales.

Así, la (in)movilización en el espacio público de la ciudad se agrava, haciéndose presente en casi todos los conflictos provocados por la movilidad motorizada, limitando el resto de las libertades de la ciudad. Y así como esto ha sido estudiado desde diversas perspectivas para las ciudades latinoamericanas, para las condiciones de las ciudades metropolitanas del país es posible destacar la importancia de atender ahora el derecho social del acceso múltiple e irrestricto, dado que se están generando nuevos conflictos por lo central de las ciudades, por su accesibilidad. Entre las (in)movilidades destacan las siguientes:

1. *(In)movilidad física*. Casi todas las ciudades mexicanas, pero especialmente las de más de un millón de habitantes —que incluyen 11 zonas metropolitanas— han sido fundadas, actualizadas y refuncionalizadas constantemente por su acceso a los lugares y los traslados entre ellos: con

diferentes escalas y velocidades se están enfrentando a distintas formas de congestión que están estrechando la rapidez con que se repite el principio del círculo de la (in)movilidad. Este modo de (in)movilizar a la ciudad por la expansión interna e intensiva (densificación) y externa (ampliación extensiva del suelo urbano) normaliza la expansión periódica de los anillos de la ciudad y la redefinición de los lugares nucleares y sus conexiones, con la correspondiente ampliación de las escalas de viajes/distancias/costos indispensables para conectar las áreas de la ciudad. Accesos y conexiones de las ciudades que por los procesos que se mencionan en seguida se producen cada vez más como conjuntos de más baja accesibilidad que llegarán pronto a ciertos límites en las definiciones políticas y económicas, es decir, fundacionales y estructurales, de las capacidades de la ciudad. Bajo el patrón imperante de la movilidad motorizada, aunque aumenten las demandas de desplazamiento, las tasas de crecimiento de movilidad serán menores y cada vez más restrictivas de los accesos, envejeciendo áreas y rigidizando los patrones de articulación.

2. *(In)movilidad por congestión vial*. Los nodos y corredores viales de las ciudades están congestionados constantemente; hay cruceros que es imposible atravesar en horas pico, accesos y entronques inaccesibles durante temporadas de intensas actividades comerciales o crecimientos desmesurados e impredecibles del aforo vehicular los viernes, días de pago y días de fiesta, sin mencionar las constantes interrupciones al tránsito por averías en las instalaciones, por mantenimiento, repavimentación, accidentes, que obstruyen las vialidades por horas, días, semanas e inclu-

so por más de tres años, como las obras de la línea 12 del Metro en la Ciudad de México.

3. *(In)movilidad de la circulación en las vialidades.* Estos dos modos de (in)movilización física también comprenden la enorme cantidad de coches estacionados en calles y avenidas, junto a las banquetas, en áreas permitidas y en áreas prohibidas, incluso frente a las cocheras de las casas y las entradas de los comercios, en dobles y triples filas, y por supuesto la (in)movilización financiada, ya que las compras “a plazos sin intereses”, a varios años, suponen inmovilizar una parte importante de los ingresos —quizá de la mitad de los usuarios de los automóviles particulares—, que no se destinan a otros fines, pues se prefiere el “estatus” de automovilista a alimentarse.¹¹
4. *(In)movilidad que suspende la continuidad y prolongación de los tiempos sociales.* El congestionamiento provocado por los bloqueos a la movilidad, de más o menos tiempo, y en áreas extensas que llegan hasta la parálisis por varias horas, impacta en las medidas de intercambio y convivencia social, lo que repercute en todas las actividades, encareciendo los costos sociales de la vida en las ciudades, aumentando desigualmente la inseguridad y el aislamiento por áreas, segmentos y rutas de interacción. El resultado, muy conocido, incluso desde el inicio de la expansión de las ciudades del siglo XIX y XX, ha anticipado la acción de esas fuerzas de saturación y densificación del espacio urbano que en la actualidad reducen el espacio público como razón o relación del espacio privado y que cons-

¹¹ Véase al respecto el excelente estudio de Víctor Islas Rivera *et al.* (2011) en el que demuestra cómo la distribución del ingreso es factor condicionante de la propensión al consumo de automóviles, por lo que el parque vehicular aumenta según el comportamiento del ingreso.

tantemente enlazan a la ciudad en un estado permanente de emergencia, cuyo fallo y saturación, al mismo tiempo que ensanchan o densifican a la ciudad, la desarticulan, haciéndola rígida, atáxica, inaccesible.

5. *(In)movilidad de la gestión y descoordinación de las autoridades públicas.* Además de la reducción de la movilidad urbana por obstrucciones físicas como las cuatro anteriores, existen otros tipos de bloqueos a la movilidad en las ciudades, como resultado de la descoordinación de las autoridades responsables de la gestión de la movilidad/accesibilidad física de las ciudades.¹² No hay información oportuna, continua y sistemática del aforo, el abasto, la circulación, el tráfico y el tránsito vehicular, que convergen en distintos tipos de demandas/ofertas, que aumentan los tiempos, los costos y las emisiones de contaminantes y afectan directamente a la ciudad, porque la (in)movilizan no sólo físicamente, sino en el cumplimiento de las normas existentes, que resultan impracticables e inviables.¹³ A esto se suma el incumplimiento de los

¹² Así, se parte de un enfoque de la movilidad urbana, suficiente y sustentable, que efectivamente multiplique la accesibilidad de los habitantes de la ciudad en lugar de reducirla. Para esto se considera que la movilidad en las ciudades mexicanas desde inicios del siglo xx hasta la actualidad se ha ido motorizando con gasolinas y diésel, y en mucho menor medida con trenes eléctricos. Esto pone de manifiesto sesgos, errores y debilidades de la intervención pública en las ciudades al permitir que sean gestionadas cada vez con prioridades no públicas y sociales sino privadas, favoreciendo rentabilidades de las inversiones en los negocios de hacer vivibles las ciudades (Camarena, 2015).

¹³ Las demandas y ofertas de servicios que las ciudades prestan a sus habitantes desde la eficiencia neoliberal globalizada se están operando con perspectivas *financiarizadas*, como sucede en el resto del mundo, por lo que su prospectiva acusa aún más las tendencias críticas tanto a la profundización de todo tipo de desequilibrios —dada la segmentación de la gestión de la ciudad y el inmediatez de las medidas impuestas— como a las tendencias alternativas, marcadas también por un encarecimiento selectivo de la movilidad y por crecientes

reglamentos de tránsito, debido en gran medida a la falta de vigilancia y supervisión de la autoridad pública competente, pero también a la escasa conciencia y la práctica social ciudadana en el aprovechamiento de los espacios públicos.¹⁴

6. *(In)movilidad autoimpuesta*. Otra forma de la (in)movilidad de las principales ciudades en México es la restricción autoimpuesta por los costos o las distancias, que rebasan la capacidad de pago y de tiempo. El encierro de casas particulares, cuadras completas o barrios y colonias de las ciudades por motivos de (in)seguridad, o por los costos del viaje, que exceden la capacidad de pago por la necesidad de trasbordar, utilizando formas alternativas o complementarias de transporte, restan capacidades de interacción y acceso personales, familiares y grupales de los sujetos para desplazarse a donde necesitan: casas, lugares de trabajo, escuelas, centros comerciales y recreativos dentro y fuera del perímetro de la ciudades.
7. *(In)movilidad social*. En estos modos ejemplares del círculo de la (in)movilización, provocado por la movilidad motorizada, la causa-efecto del uso de automóvil particular no sólo resta capacidades sociales de acceso a bienes y servicios, sino que afecta la movilidad social interclasista e intraclasista, rigidizando a la ciudad. A las restricciones que provocan inmovilidad de carácter físico se agrega la (in)movilización que refuerza la clasificación diferenciada y congela la desigualdad, impidiendo la movilidad social,

restricciones, impedimentos, congestionamientos que bloquean el libre paso, necesario para la vida de las ciudades (Camarena, 2015).

¹⁴ Espacios públicos para el tránsito y el tráfico de la ciudad que comprenden —además de las vialidades y banquetas— los cruces peatonales, las áreas verdes y de estacionamiento, así como otras zonas de convergencia común en los centros comerciales, teatros, estadios, etcétera.

cuyos efectos críticos son todavía más graves al replicarse, sobre todo como restricción emotiva y sensorial. Parálisis de la ciudad por la imposibilidad de establecer prácticas sensoriales y políticas públicas basadas en la multiplicación de la accesibilidad; esto tiene enormes repercusiones sobre la vida y las vivencias de las ciudades: inacción, quietud, reposo, desperdicio de capacidades, anquilosamiento, paro, aparentes calmas y quietudes que resultan contrarios a la movilidad, la acción y el dinamismo. En el plano de las sensibilidades sociales (in)movilizadas también se encuentran las más diversas inercias existencialmente prolongadas, como la reducción del tiempo/espacio/acceso, como la cancelación del ejercicio de la soberanía personal de ir y venir libremente: hambre, ansiedad y angustias, silencio y aislamiento, violencia y prohibiciones, agresividad y hostilidad, replicados desde el encierro, que sin la interacción social y la del otro son muerte.

8. *(In)movilidad de órdenes topográficos que sostienen identidades.* Con estas rigideces/inmovilizaciones de la ciudad destaca lo que ha sido primero derecho de acceso, de entrada y salida, libre, en el que se fundaron las ciudades, y que luego se fue convirtiendo en factor ordenador de la ciudad y de todo el cuerpo del suelo urbanizable. La traza de las ciudades, que tanto sigue expresando estas funciones y sentidos, también se despliega a través de los ritmos y temporalidades del asentamiento, equipamiento, vivienda/acceso, menos dinámicos, complementándose de movilidades físicas en la ciudad. El transporte entre los lugares fue la base sobre la que se fueron construyendo las más diversas percepciones identitarias, junto con los órdenes dados (construidos en el paisaje edificado). El orden

de la ciudad, dado por la fluidez en y desde los lugares, al repetirse regularmente las (in)movilizaciones de sus ocupantes, que siguen siendo fuente raíz de identidades, amplía sus efectos incapacitantes de la ciudad, prolongando la inmovilización física hasta hacerla emocionalmente incapacitante de los ocupantes, por lo que la creciente (in)movilidad urbana observada en seguida deja entrever la importancia de multiplicar la accesibilidad tanto en la acción práctica como en la acción de la política pública para resolver los conflictos provocados por las restricciones al libre tránsito.

9. *(In)movilidad de la norma de convivencia social.* Bajo la excusa de la premura y el estrés al trasladarse por la ciudad, con el afán de llegar rápido se conceden licencias para la negociación agresiva y hostil, imponiendo o cediendo el paso a la fuerza de “la lámina manda”, “ahí va el golpe” o el “golpe avisa”; esto es tan sólo una medida de lo que pasa con el tránsito urbano, haciendo del espacio público y viario, en lugar de sitio de encuentro y realización de fines sociales, motivo de pleito y discordia constantes, de desgaste social y pérdida del respeto del sí en el otro, en la relación interpersonal que erosiona el propio vínculo de los afectados en la congestión del tránsito. Este bloqueo ha terminado por reducir de otras formas la nueva disposición (in)movilizante de las ciudades. Ir y venir se están volviendo actividades de diversos cálculos, no sólo del tiempo y las distancias y los costos de los recorridos, sino del desgaste y la expropiación de energía social acumulada para soportar los ingentes bloqueos, obstáculos, riesgos y peligros,¹⁵ costos y otras dificultades en el traslado en y desde la ciudad.

¹⁵ Véase el *Atlas de seguridad*, que presenta por primera en el país la situación de los accidentes de tránsito a nivel nacional, comprendiendo todas las zonas urba-

10. *(In)movilización sujetos/objetos/mundos*. Los nueve modos anteriores de (in)movilización de tiempos/espacios en las ciudades, y seguramente muchos otros más, son formas de expropiación de energías sociales que ni siquiera operan en favor —aunque ésta sea la pretensión— de los favorecidos con los ingresos suficientes para promover la movilidad motorizada como forma de la ciudad deseada a partir de la compra de automóviles particulares. En realidad, la (in)movilización de la ciudad es un mecanismo de captura y desperdicio de energías sociales que dosifica y gradúa muy desigualmente los espacios/cuerpos y sus temporalidades/emocionales, haciendo que no puedan ser dedicados a otras finalidades, por lo que redundan en este décimo modo de (in)movilización de la vida de los sujetos, objetos y mundos de las ciudades. El desperdicio de tiempo espacio/ritmo y movimiento, detenidos en largos y costosos y difíciles trayectos de viaje por los laberintos de las ciudades, es la reducción de la capacidad social de la vida de la ciudad. Con esta creciente (in)movilización se escapan el motivo y la función originales de las ciudades, provocando enormes cambios e impredecibles derroteros en la convivencia citadina.

Luego de revisar estos diez modos de (in)movilización de las ciudades, como hechos significativos de las restricciones, los cambios y las previsiones de la vida de intercambios y realizaciones públicas, se puede concluir que existen alternativas críticas de la movilidad/(in)movilidad urbana en las distintas cualidades y

nas y suburbanas —agregadas en el nivel municipal—, como los accidentes en los tramos carreteros de la red federal, que representa un material de consulta fundamental (Chías y Martínez, 2013: 7).



3. “Expectativa y realidad”, *Eslamoda*, 2016. Disponible en: <<http://eslamoda.com/20-memes-que-resumen-tu-vida-amorosa>>.

escalas de las accesibilidades en las principales ciudades metropolitanas de México.

Con estas modalidades se puede observar en qué consisten las alternativas de solución basadas en la *accesibilidad múltiple* para superar las fronteras de lo público y lo urbano en el conflicto que disputa el acceso común a la ciudad ante el aumento de las prerrogativas del automovilista particular promovidas por el modelo

de urbanización y la movilidad motorizada. Los conflictos por el cierre del espacio común reivindican, además del paso libre, una percepción abierta del continuo de la ciudad, sin la cual es difícil, y a la larga imposible, garantizar la vida ciudadana.

Considerar que el centro de la movilidad urbana es el automóvil e invertir sólo en esto significa la pérdida de los derechos de una gran parte de la población a moverse, vivir y disfrutar de las metrópolis. Con la restricción a la accesibilidad es evidente que la pérdida última es la del propio derecho a la ciudad, por lo que posiblemente crear espacios cotidianos de calidad requiera de condiciones de accesibilidad múltiple que dirijan la movilidad urbana hacia metas democráticas, con efectos redistributivos y que redunden en beneficios ambientales para recuperar las dignidades ciudadanas más allá de las frecuentes (in)movilizaciones de periferias y márgenes, de bordes y cotos, levantados como obstáculos a la igualdad en el paso y a la libertad de tránsito. Así, ante los conflictos provocados por la movilidad motorizada se propone recuperar el derecho social de acceso múltiple e irrestricto para recobrar capacidades significativas de la vida de intercambios y realizaciones públicas.

Si bien ir de los círculos de la (in)movilidad a la apertura de la accesibilidad múltiple es una demanda poco uniforme, pues cada ciudad cambia constantemente y es única y está complejamente determinada, sí hay coincidencia entre ellas, en el sentido de que es posible y hace falta orientar la demanda social hacia el libre tránsito en/desde/hacia los espacios públicos de la ciudad mediante otro criterio de gestión del espacio público inteligente y sustentable, que libere la práctica social de la accesibilidad múltiple para recobrar las libertades de la vida en la ciudad.

BIBLIOGRAFÍA

- CADENA SÁNCHEZ, Abraham E. (2011). “Programa de empleo temporal. En el marco de las acciones que contribuyan a la atención de los impactos de las sequías en zonas rurales del norte del país”. México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes-Dirección General Adjunta de Caminos Rurales y Alimentadores, 18 de agosto. Disponible en: <http://www.cmdrs.gob.mx/prev/comisiones/copredes/reuniones/2011/7a_ordinaria/4_sct.pdf> [Consulta: 25 de junio de 2015].
- CAMARENA LUHRS, Margarita (2014). “Tres aspectos de las circulaciones de bienes prácticos y simbólicos de América”. En *Circulaciones materiales y simbólicas de América*, coordinado por Margarita Camarena Luhrs. Querétaro, México: Universidad Autónoma de Querétaro-Instituto de Investigaciones Multidisciplinarias, Facultad de Ingeniería (Diálogos Transdisciplinarios, IV).
- CHÍAS BECERRIL, Luis, y Anuar Iram Martínez Pacheco (2013). *Atlas de seguridad vial en México* [en línea]. Disponible en: <<http://www.imt.mx/micrositios/sistemas-de-informacion-geoespacial/informacion-y-vinculos/atlas-de-seguridad-vial-en-mexico.html>> [Consulta 24 de enero de 2015].
- DUHAU, Emilio, y Angela Giglia (2007). “Nuevas centralidades y prácticas de consumo en la ciudad de México: del micro comercio al hipermercado”. *EURE*, 38, 98 (mayo): 77-95. Disponible en: <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19609805>> [Consulta: 14 de agosto de 2015].
- GASCA ZAMORA, José (2010). “Foro Análisis. Desarrollo de Microrregiones. Modelos de Desarrollo y Desigualdades Regionales en México”. México: Cámara de Diputados, 1° de junio.

- IBARRA, Valentín (2010). “Escenarios metropolitanos de la movilidad cotidiana”. En *Los grandes problemas de México. II. Desarrollo urbano y regional*, coordinado por Gustavo Garza y Martha Schteingart. México: El Colegio de México.
- INSTITUTO NACIONAL DE GEOGRAFÍA Y ESTADÍSTICA, INEGI (2004). *Delimitación de las zonas metropolitanas de México* [en línea]. Disponible en: <http://www.inegi.gob.mx/est/contenidos/espanol/metodologias/otras/zonas_met.pdf> [Consulta: 13 de marzo de 2015].
- ISLAS RIVERA, Víctor M., Eduardo Moctezuma Navarro, Salvador Hernández García, Martha Lelis Zaragoza, Juan I. Ruvalcaba Martínez (2011). *Urbanización y motorización en México* [en línea]. Disponible en: <<http://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt362.pdf>>.
- LONGRES, John F. (2000). *Human Behavior in the Social Environment*. Itasca, IL: F.E. Peacock Publishers.
- MEDINA RAMÍREZ, Salvador (2015). “Transporte, fábrica de inequidad”. *Nexos* [en línea]. Disponible en: <<http://www.nexos.com.mx/?p=24754>> [Consulta: 14 de mayo de 2015].
- PEÑALVER, Luz, Luz Pargas y Óscar Aguilera (2010). *Pensar lo urbano: teorías, mitos y movimientos*. Colombia: Universidad de Los Andes.
- STEWART, Julian H. (1972). *Theory of Culture Change: The Methodology of Multilinear Evolution*. Chicago, IL: University of Illinois Press.
- TORRES TORRES, Felipe (2014). *Canasta básica y calidad de la alimentación en México*. México: Ariel-Paidós.