

ALCANCES Y DIMENSIONES DE LA MOVILIDAD: ACLARANDO CONCEPTOS¹

Blanca Rebeca Ramírez Velázquez
Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco (México)
Departamento de Teoría y Análisis, CyAD

La movilidad es una cualidad o atributo de los individuos referida a su capacidad de movimiento. El diccionario de Filosofía la define como “...un cambio o proceso de cualquier especie” (Abbagnano, 2004: 733) que tiene que ver con cuatro elementos: la alteración y la translación, en la versión de Platón; la versión aristotélica le agrega los restantes: el movimiento sustancial y el cualitativo o cuantitativo (Ibid.). Para el tema que aquí ocupa, son dos los factores que se destacan de la definición anterior: la de movilidad como proceso o cambio, y la de traslación que refiere a la capacidad que tienen los agentes de permutar espacios, de mudar de uno a otro o de alternar su ocupación y su vivienda en algún momento de su existencia cotidiana o de vida.

Desde esta perspectiva, aunque la movilidad haya sido una de las prerrogativas fundamentales del ser humano desde tiempos remotos, ha cambiado a lo largo de la historia, por lo cual se puede afirmar que está históricamente determinada. Diversos factores inciden en ello, resaltando el desarrollo económico de las sociedades, la tecnología, el perfeccionamiento de las fuerzas productivas que lo sostienen, además de las percepciones y los imaginarios que persisten en relación al movimiento, entre otros. A lo anterior habría que agregar que su origen obedece a causas diversas que se desarrollan en cada momento de la evolución de la humanidad, las que permiten identificar formas específicas de movilidad que dependen de los factores y las causas que las conforman.

Si se acepta lo anterior como cierto, bajo el contexto que se vive en el momento contemporáneo, es necesario resignificar la categoría de movilidad ya que para autores como Urry (2007) y Creswell (2006) ésta constituye el paradigma de las ciencias sociales en la actualidad, o bien es considerada ya

¹ Trabajo publicado en la Revista “Ciudades”, núm. 82, México, Red Nacional de Investigación Urbana, abril-junio, 2009.

como un modo de vida. Augé, la caracteriza como movilidad “sobremoderna”, argumentando que existe una superabundancia de causas que le dan existencia, por lo cual, el análisis de sus efectos es compleja (2007:15).

Para autores como Binnie et. al. es considerada como una práctica caracterizada como “mundana o banal” (2007) categorías que sustituyen, entre otros aspectos, a la de cotidiana que ha permeado la caracterización de algunos tipos de movilidad como sería la realizada en el mismo día y no es permanente. Esta distinción permite diferenciar la movilidad de la migración que ha sido el eje a través del cual este tema se ha tratado durante décadas. Sin embargo, en la actualidad se integran otros aspectos como son el desplazamiento diario metropolitano, se enfatiza, a veces, el medio que lo favorece, es decir el transporte, o bien se pone el acento en el soporte material que lo propicia, es decir, la infraestructura que permite su desplazamiento, las redes de carreteras, y los servicios con él relacionados (Santos y Ganges y de las Rivas, 2008: 28). Pero también, para algunos especialistas, movilidad se relaciona con las categorías de accesibilidad que tiene un lugar con respecto a otros espacios, o a la de flujos que lo vincula con redes de comunicación terrestres o inalámbricas con las que se ingresa a un lugar o servicio específico.

Ante esta gama variada y amplia que se presenta para usar las categorías, se plantea la necesidad de hacer un acercamiento inicial a las diferentes miradas con las cuales se define la de movilidad, ya que “las palabras parecen imprecisas, al servicio de conceptos demasiado elásticos, como si estuvieran a disposición de intereses creados” (Santos y Ganges y De Las Rivas, 2008). En este ensayo, se pretende dar claridad a su uso, contribuyendo con ello al estudio y a los debates de un tema que se ha convertido en paradigmático de la globalización contemporánea.

De la migración a la movilidad

En el estudio de los procesos demográficos que han tenido lugar a nivel mundial, el estudio de la movilidad de la población ha jugado un papel fundamental en la comprensión de procesos que han marcado la historia. Wolf ya señalaba, como eje central para estudiar las conexiones y las interrelaciones entre Europa y el resto del mundo, diferentes acontecimientos como el

pastoreo nómada que prevalecía todavía al inicio del siglo XV, el comercio internacional ampliado que surgió a partir del llamado “descubrimiento de América”, y el “nuevo” movimiento de mercancías que nació en los albores del capitalismo del siglo XVIII y XIX (Wolf, 1987).

En la escala de las naciones, estos procesos fueron acompañados de movilizaciones de población a las cuales la demografía, ciencia encargada de estudiarla, denominó migración. Ésta se acompañaba de dos variantes: la salida de habitantes de su lugar de origen denominada emigración, con su contraparte, la llegada a un lugar que es conocida como inmigración. A esta escala del estudio, se designaban porciones o partes de un proceso general que asumía la salida o entrada definitiva de pobladores a un lugar específico, generalmente ubicado en la escala de nación, que cambiaban de residencia definitivamente a otra (Thompson y Lewis, 1969). Posteriormente, los censos posibilitaron el descubrir estos movimientos en la escala intranacional, pero tomando solamente como referencia los Estados y limitadamente los municipios o regiones en donde éstos se desarrollan, sin dar posibilidad de encontrar otro tipo de movilizaciones que no fueran los evidenciados en las escalas de las demarcaciones político-administrativas reconocidas en la escala regional.

Si bien la migración es un proceso antiguo, el surgimiento del capitalismo marcó un patrón importante en los nuevos asentamientos urbanos, en donde la movilización definitiva del campo a la ciudad conformó las primeras concentraciones que se organizaban alrededor de las fábricas. Éstas funcionaban como unidades de producción centrales para el desarrollo industrial, localizadas al interior de las ciudades y contando con la cercanía de los centros de vivienda que permitían la reproducción de la fuerza de trabajo (Bairoch, 1990). En este patrón, la accesibilidad de la población dentro de la ciudad estaba garantizada a partir de un transporte todavía manejado por animales o bien a pie ya que las distancias entre la habitación y el trabajo podían ser alcanzadas sin problema alguno. En ambos casos, la migración internacional y la del campo a la ciudad implicaban un cambio definitivo de lugar de residencia, por lo tanto, el desplazamiento era temporal y duraba el paso entre la salida y la llegada a la nueva residencia en donde se asentaba el migrante en forma permanente.

Con el advenimiento de las urbes modernas y las grandes concentraciones demográficas, como son las metrópolis, la necesidad de contar con condiciones de desplazamiento que permitieran dar accesibilidad a las ciudades, se ha convertido en una actividad inminente de urbanistas, planificadores y gobernantes. En la medida que el desarrollo tecnológico ha propiciado mejores condiciones de vinculación, aunado a la creciente tendencia para conformar aglomeraciones cada vez más ampliadas, el propiciar la movilidad de los habitantes intra e inter urbanos se ha constituido en un elemento fundamental del desarrollo citadino y metropolitano en los albores del siglo XXI.

A principios del siglo XX, la alternativa para resolver la congestión metropolitana se basó en el desarrollo de una dispersión suburbana que se dio con la ayuda de la tecnología del transporte que se encontraba en expansión. En países desarrollados, esto se materializó a partir de una red de trenes que permitieron el acceso a los suburbios de las grandes metrópolis, así como las carreteras denominadas autopistas (“highways” en inglés) que favorecieron la expansión urbana hacia las denominadas periferias a partir del coche (Mumford, 1953: 252); ambas utilizaron la máquina como elemento fundamental para tener acceso a la ciudad. Así, la formación de grandes metrópolis fue generando cada vez más la necesidad de la utilización de transporte como un medio para favorecer la accesibilidad a la ciudad ya que, cada vez más, la distancia entre centros de trabajo y lugares de habitación eran mayores.

En la actualidad, el desarrollo tecnológico de las comunicaciones y los transportes y la generación de las metrópolis, megalópolis (Gotman, 1961) o ciudades región (Scott, 2001) han favorecido la conformación de procesos de movimientos demográficos en donde la población ha optado por realizar desplazamientos cotidianos que son parte de la movilidad urbana (Rivera, 2008: 4). Esta misma condición ha sido denominada “commuting” por la literatura anglosajona con poca posibilidad de traducción al español; asimismo se les ha denominado como movimientos pendulares o cotidianos (Acuña y Graizbord, 1999) que implican cambios de ciudad en un mismo día con motivos generalmente laborales que los diferencia de los intraurbanos que se definen

por ser movilizaciones socioeconómicas que se desarrollan al interior de una metrópoli o ciudad utilizando su infraestructura urbana.

Esto no quiere decir que la migración definitiva haya dejado de ser importante o haya dejado de existir en la era de la globalización. Por el contrario, se asume que el capitalismo continúa en su búsqueda de regiones que le permitan contar con un abasto de fuerza de trabajo a bajo costo (Wolf, 1987: 463), que tiene formas diferenciales de manifestarse en las escalas diversas en donde se adscriban los procesos. Esto genera un cambio importante en la manera cómo se aborda el tema de la movilidad que requiere de una resignificación del uso de las categorías y de los alcances que éstas tienen.

En ese sentido, y tratando de unir un proceso de movilización de la población cotidiana en la frontera norte del país, la categoría de transmigración se usa para ejemplificar un desplazamiento de población que se encuentra entre las dos fronteras (Alegría, 1989 y 1990; Casado, 2008). Este sin duda es un proceso particular de zonas con fronteras, que requiere de instrumentales específicos pues mezcla una parte de la migración nacional y/o internacional con la movilización que sigue siendo pendular y muy cotidiana en el ámbito de lo local.

Si se centra la atención en el tema de la movilidad, sea de frontera o regional, se identifican dos maneras de acercarse al tema: primero, la que se analiza a partir del estudio de la población con la demografía como eje central del estudio. Segundo, la que prioriza el estudio del territorio, en donde el vínculo de crecimiento urbano y necesidad de transporte para dar accesibilidad a la ciudad son los elementos fundamentales que centran la atención de los especialistas. En medio de esa doble visión que permea estos procesos vinculando agentes-territorio, existe una confusión entre los especialistas de diversas áreas del conocimiento interesados en estudiarlo, pues hay quienes utilizan la categoría de movilidad como una forma de migración y en otras ocasiones las usan como sinónimos. Pero también hay quien la adscribe directamente al transporte o a la infraestructura, también denominada equipamiento. Pero en esta doble disyuntiva, ¿cuáles son algunas de las categorías que se conciben como movilidad?

Movilidad, accesibilidad, transporte e infraestructura

Una primera confusión se genera cuando se considera la movilidad como sinónimo de migración, como si fueran un proceso con características similares en todo su desarrollo o bien, si la segunda fuera una forma específica de movilidad. Para efectos que aquí ocupan se consideran procesos diferenciados ya que se reconocen diversos tipos de migración que requieren de instrumentales y contextos específicos para desarrollarse. La primera, sería la internacional que tiene diferentes variantes, mencionándose al menos dos: la que es considerada “ilegal”, perseguida por los Estados nación en donde los agentes no son reconocidos como tales. Obedece a la generación de contextos y mercados laborales que no están regulados por los Estados nacionales y se ubican en procesos de escala regional/transnacional (Anguiano, 2001) .

La segunda, centra su atención en mercados laborales generados por las empresas transnacionales que organizan y definen la movilidad de sus altos cuadros especializados y la promueven. Desde el punto de vista político, esta migración es altamente aceptada por los Estados, desarrollados y subdesarrollados, y se efectúa en condiciones aduanales necesarias para recibir a los migrantes de manera oficial (Sakho, 2001). Dada la especificidad que requiere cada una de estas migraciones definitivas, se sugiere tratarla bajo condicionantes diferentes que el movimiento que se desarrolla a nivel intranacional, y que tiene una dimensión urbana y regional importante, en sus diferentes variantes.

Una segunda confusión se encuentra al considerar a la movilidad como sinónimo de transporte (Camarena y Salgado, 1996). Para ejemplificarla, se enfatiza el medio que permite el desplazamiento en lugar de caracterizarlo. Comúnmente se aborda a través de la diferenciación entre el transporte público y privado, como si tuvieran formas homogéneas y generales de implantarse, cuando, en general, dependiendo de los agentes que acceden a uno u otro, pueden también dar pie a condiciones específicas de desplazamiento y movilidad diferenciadas en lo público o en lo privado (Navarro, 1999). Un ejemplo de ello sería el uso del taxi, en donde se accede a un tipo de transporte que es privado, pero que no implica necesariamente la propiedad del vehículo en el que se desarrolla el desplazamiento, sino su alquiler. Esto

evidentemente que establece una diferencia grande entre moverte en un coche privado y otro que no necesariamente se posee.

Una tercera confusión aparece cuando se considera a la movilidad como sinónimo de infraestructura o equipamiento e íntimamente relacionada con el transporte. Independientemente de que tienen una estrecha relación entre sí, es necesario diferenciar entre ambos conceptos, ya que uno refiere al vehículo con el cual puede desarrollarse el desplazamiento y el otro al soporte que permite su circulación.

Por último, hay quienes consideran que transporte e infraestructura genera flujos de conectividad, por lo que incluyen en estas categorías no sólo al transporte terrestre, sino al aéreo, y a la telefonía celular y todas las comunicaciones (Navarro, 2008). En esta concepción, la circulación de información puede equipararse a movilidad y transporte, aunque en este caso, exista vínculo o conexión sin que en realidad haya un desplazamiento físico de personas o de vehículos.

Para empezar, es importante mencionar que la movilidad es ante todo un atributo de las personas y no de los lugares. Refiere a la acción de un cuerpo que deja el lugar o espacio que ocupa y pasa a ocupar otro. En este sentido es sinónimo de desplazamiento ya que tienen el mismo significado. Por su parte, el transporte está caracterizado como un sistema de medios que permite conducir personas o cosas de un lugar a otro. En el transporte, el énfasis está puesto en el medio que permite movilizar, mientras que en la movilidad lo está en el desplazamiento de personas que se mueven. Quienes incluyen el transporte aéreo y las comunicaciones en este rubro pueden confundir conectividad de una ciudad con accesibilidad, categorías ambas que remiten a situaciones diversas como se analizará posteriormente.

Por último, la infraestructura es un soporte que sostiene y orienta los medios de transporte en los que se desarrolla la movilidad de los agentes. La infraestructura se desarrolla a partir de una estrategia a través de la cual se favorece la movilidad y es el transporte el medio que permite alcanzarla. Entre ellos son partes importantes pero diferenciadas del proceso de apropiación, uso, transformación y construcción del territorio, que se adscriben a lógicas específicas. Estas visiones enfatizan sobre todo el análisis del territorio y las

condiciones que tienen para desarrollar la movilidad; son todas partes importantes de ésta, pero pueden ser abordadas independientemente.

Una línea importante de estudios más recientes se ha desarrollado a partir de dar énfasis a la movilidad analizada desde el agente. En esta visión, se puede asumir que el territorio, al ser usado para transitar y desplazarse cotidianamente por agentes diversos, éstos lo modifican generando transformaciones materiales, sociales e imaginarios que permiten afirmar que éste se produce y reproduce constantemente (Lefebvre, 2001). De esta manera, se asume también que el transitar de los agentes es diferente de la circulación realizada por las mercancías (Santos y Ganges y De Las Rivas, 2008:23). La movilidad generada por la fuerza de trabajo, aunque desde la visión marxista sea una mercancía más, sí genera una manera diferente de utilización, apropiación y manejo del territorio que, dependiendo de las características y formas en que ésta se realice, puede producir, transformar y generar, espacios diferenciados por las formas que el proceso adopta. El énfasis puede desagregarlos entre quienes desde el territorio centran su atención en el traslado, y otros que ponen su visión en el agente que sin duda adopta formas, tendencias, direcciones y significados diversos que las anteriores.

Pero existe otra línea de investigaciones que analizando el transporte consideran que estudian la accesibilidad a la ciudad, organizada a partir del centro (visión monocéntrica) o de múltiples centros (visión policéntrica), con lo cual se explica la estructura urbana (Graizbord, 2008). Desde esta perspectiva, el transporte juega un papel importante como articulador a través de los costos que éste tiene y de su incidencia en los ingresos que pueden erogarse los trabajadores para acceder al mismo. La accesibilidad al empleo está entonces determinada por el costo del transporte que es determinada por la distancia que tiene que recorrer el trabajador entre su lugar de habitación y el trabajo, e incide directamente en la manera como se determina el costo del transporte que afecta el costo del suelo.

El supuesto asume que a mayor distancia menor costo del suelo, pero mayor erogación en transporte, hecho que incide en la organización por estratos sociales de la población al interior de la ciudad. Esta visión permea

también algunos supuestos de orden social, en donde la accesibilidad a la infraestructura y el transporte permiten la inserción de la fuerza de trabajo al mercado laboral y con ello eliminan la posibilidad de la marginación que podría caracterizar algunos grupos que viven en la periferia. El aislamiento y la distancia eliminan la posibilidad de acceder a mercados de trabajo por la falta de vinculación que tienen con ellos, ya que se localizan centralmente en la ciudad. En este caso, el transporte es vinculación y accesibilidad que eliminan la pobreza y la marginación.

Los antecedentes en México sobre la investigación sobre la movilidad y la accesibilidad son escasos. Los pocos que existen se basan principalmente en las encuestas origen y destino o en algunas estadísticas oficiales concentrados en la Zona Metropolitana del Valle de México que han utilizado generalmente las herramientas de la ingeniería del transporte con datos agregados y desde una racionalidad económica. Los estudios multidisciplinarios en el país, son prácticamente nulos, aunque un agregado sintético muy importante por la identificación de los trabajos realizados a nivel nacional se encuentra en Casado (2008). Recientemente existen dos trabajos que analizan el problema desde el transporte que son importantes para hacer una evaluación general de los problemas que éste sector tiene en la Ciudad de México (Graizbord, 2008; Salazar y Lezama, 2008).

Movilidad, accesibilidad y conectividad

El incremento de los desplazamientos y de la distancia recorrida es parte de los costos que se tienen que pagar por vivir en las grandes metrópolis o en ciudades dispersas. De esta manera, en la medida en que las ciudades crecen la necesidad de contar con accesibilidad, otro atributo espacial propio de los lugares (Santos y Ganges y De Las Rivas, 2008: 20), requieren de los soportes (infraestructura) y los medios (transporte) que permitan incrementar la accesibilidad a las ciudades y su conectividad y la movilización de la población para contar con ella.

Para algunos autores, la accesibilidad es un concepto elemental en planificación urbana, muy relacionado con el de centralidad (Claval, 1985, en

Santos y Ganges y De las Rivas, 2008: 16). En la medida en que la ciudad crece, la necesidad de vincular las periferias con el centro requieren de condiciones que permitan dar interacciones a un sistema que de acceso a los agentes al centro, concepto que remite también a considerar las categorías de movilidad y accesibilidad como sinónimos. A pesar de que ha sido considerada como urbana, en la actualidad la movilidad cotidiana y pendular no se realiza únicamente dentro de las áreas urbanizadas y dotadas de servicios, (calles y transporte público) sino que pueden desarrollarse a través de las carreteras y autopistas (Rivera, 2008:13) que construyen y vinculan diferentes tejidos de zonas metropolitanas regionales, es decir que puede ser inter-municipal o inclusive inter-metropolitana (ibid.) sobre todo en regiones o países que cuentan con zonas metropolitanas cuya cercanía relativa puede ser utilizada para desplazamientos cotidianos, como es en la región central de México.

Bajo estas condiciones, la accesibilidad se une al factor distancia que en ocasiones amplía las condiciones de la movilidad hasta propiciar que ésta se mida ya no en dimensiones territoriales sino en tiempo, dadas las condiciones de tráfico y de transporte que congestionan o impiden una libre accesibilidad por la infraestructura urbana y/o regional con que se cuente. En ocasiones, la distancia que es corta en la escala intra-metropolitana, lleva a recorridos que pueden ser mucho más largos en tiempo que otros cuya distancia puede ser mayor, e incluso representar la accesibilidad entre dos zonas metropolitanas, como es el caso de las Zonas Metropolitanas de la Región Central de México.

Esta concepción favorece que se elimine cada vez más la caracterización del proceso como unidireccional, es decir asumiendo que la movilidad se da de la periferia al centro exclusivamente, cuando algunos estudios manejan que existe una alta movilidad en y entre delegaciones/municipios centrales por lo que ésta, en la estructura urbana, adopta formas mucho más complejas de las que se acostumbra ver y analizar. En ocasiones, estos desplazamientos se realizan entre ciudades, como lo demuestra el trabajo pionero que se hizo en México por Corona y Núñez (1999) que esboza una primera definición de movilidad interurbana. En este sentido, García la denomina como: “[...] aquella que se lleva a cabo entre las distintas ciudades que forman una región, esta movilidad puede ser de dos

tipos: permanente o frecuente, y es fomentada por diversos motivos: administrativo, comercial, cultural, educativo, familiar, laboral, médico, recreativo, deportivo, entre otros” (2003: 19).

Desde un punto de vista funcional, a nivel intraurbano, la organización de la ciudad favorece que la necesidad de dar accesibilidad a la ciudad y a los movimientos en ella generados, se incrementen. Del ordenamiento funcionalista de las ciudades y las zonificaciones que de este proceso resultan, depende el funcionamiento de los desplazamientos entre las zonas de la producción y las de la reproducción de la fuerza de trabajo y también del no trabajo. Como resultado, se cuenta con una ciudad fragmentada, con una dependencia amplia de los centros que la conforman por concentración, generando volúmenes importantes de recorridos incrementando el tránsito que difícilmente puede ser resuelto de manera uniforme, que se organizan a nivel de corredores de vialidad dentro de la ciudad (Pradilla y Pino, 2004) y de carreteras en la escala regional. Éstas son un elemento de contigüidad entre las urbes, manteniendo o generando el vínculo y la relación entre ellas.

El desplazamiento o la movilidad se miden a partir del número de viajes que se evalúan a partir de encuestas origen y destino proporcionando una visión cuantitativa del proceso. Se dice que éstas proporcionan elementos de análisis de los vínculos y patrones que se generan con la movilidad, pero en realidad solo miden los recorridos a partir de elementos de centralidad de la ciudad. Otra visión cuantitativa fue desarrollada por Rivera (2008) en el ámbito regional en donde al carecer de información detallada en las encuestas origen y destino que permitiera analizar el proceso en esta escala, se procede a elaborar el análisis a partir de la información censal con los datos que se proporcionan a nivel del personal ocupado que reside y/o trabaja en cada una de las zonas metropolitanas previamente definidos por el grupo interinstitucional de CONAPO-SEDESOL e INEGI en 2004. Al mismo tiempo, la misma institución cuenta con el dato de la población ocupada dividida en 3 categorías: 1) Trabaja /reside en el municipio, 2) Trabaja/Reside en municipios centrales, 3) Trabaja/Reside en otros municipios. Con ello, se presentó la posibilidad de hacer un acercamiento de la movilidad entre las Zonas Metropolitanas de la Región Centro del País que permitiera incidir en un

conocimiento general sobre el proceso fuera de la escala intraurbana (Rivera, 2008: 21-22).

Por otro lado, con una visión antropogeográfica medida en términos cualitativos, la movilidad analizada desde los agentes y sus formas de desplazamiento proporciona una visión diferente del proceso, permitiendo identificar formas diversas y estrategias que adopta la población para movilizarse (Ramírez, 2005). También se pueden apreciar diferentes significados y sentidos según las características de los lugares, las visiones de los individuos que se movilizan y las formas tan variadas que tienen de vincularse con su ciudad o entre las ciudades en las cuales se mueven.

Cuando el desarrollo tecnológico propicia que se generen vínculos entre personas y lugares sin necesidad de contar con el desplazamiento físico territorial, se le llama accesibilidad, cuando en realidad debería de definirse como la conectividad (Santos y Ganges y De Las Rivas, 2008: 20) que se realiza entre dos personas localizadas en diferentes lugares (urbanos, metropolitanos, rurales, nacionales o aún internacionales). Este vínculo se realiza a través de comunicaciones como el fax y el teléfono o inalámbricas como el celular. Pueden generar que territorialmente haya una interacción, sin que necesariamente exista la accesibilidad para poder realizarla. Refieren entonces a categorías y procesos diferenciados ya que accesibilidad es una cualidad de ser accesible que remite a la posibilidad de entrar a un lugar o pasar por él, mientras que conectividad lo es de conectar, que significa unir, enlazar o establecer relación o comunicación, hecho que se puede lograr, sin estar en el territorio del otro.

Por último, existen algunas miradas en donde la accesibilidad urbana tiene un significado diferente, pues lo usan para denotar la posibilidad que tienen los trabajadores ciudadanos para ascender en la categoría social de ingreso por lo que pueden movilizarse a vivir a otros lugares, generalmente con mejores condiciones urbanas, que las que previamente tenían. En este sentido acceder significaría “alcanzar”, en donde el “paso a una situación, condición o grado superiores” daría contenido a las categorías usadas (Santos y Ganges y De Las Rivas, 2008: 21-22). Tiene un sentido de escalafón social al interior de

la ciudad, y tiene que ver con el tránsito que se tiene de grupo social debido al ingreso que proporciona el trabajo, produciendo un cambio de lugar de habitación al interior de la ciudad en donde se vive.

Movilidad y estructura territorial

El estudio de la movilidad ha tenido por años un interés importante por comprender la estructura territorial regional o urbana de países y regiones. En Estados Unidos, desde la década de los años 50, se hicieron estudios relacionados con la movilidad de trabajadores a las periferias de las grandes ciudades, proceso al cual se le denominó *commuting* que ha sido poco estudiado en México. Por otro lado, en países como Gran Bretaña, el proyecto *Travel to Work Areas* impactó la posibilidad de analizar la delimitación de zonas metropolitanas y la generación de políticas de empleo que fueron de vital importancia en la década de los ochenta. En Francia, tuvo un desarrollo mucho más tardío y mucho más enfocado hacia la comprensión de los estudios de las metrópolis y el transporte que en ellas se generaba con el trabajo. Por último, recientemente se ha organizado en España, con la participación de varios investigadores de universidades del país, un grupo denominado "Territorio y Movilidad" que tiene como finalidad analizar los desplazamientos cotidianos como elemento clave en la configuración del espacio urbano, como factor que lo explican desde las nuevas condiciones de organización, escala y estructura (Martínez, 2009).

El énfasis en estos trabajos está en el desplazamiento de trabajadores del domicilio al trabajo, a partir de la detección de los mercados laborales que se desarrollan en las principales zonas urbanas. Desde esta perspectiva, el objetivo radica en la identificación de áreas de cohesión (Castañer, 2001, en Martínez 2009), que articulen mercados locales de trabajo (Casado, 2001 y Salom 2001 en Martínez 2009) que permiten identificar la organización territorial en centros y áreas de dependencia que pertenecen a una área metropolitana específica (Feria y Susino, 2001 y 2005 en Martínez 2009).

La existencia de información estadística que permita realizar esta tarea y la ausencia de un instrumento o institución que defina o caracterice a las zonas metropolitanas favorece la posibilidad de realizar este acercamiento. En la medida en que para nuestro país las zonas metropolitanas han sido previamente delimitadas por CONAPO, INEGI (2004), la tarea de acercarse a la movilidad desde la escala regional requiere de acercamientos diferenciales que se ubican más en el planos cualitativo que en el cuantitativo (Ramírez, 2005).

Reflexiones finales

Las reflexiones aquí expuestas no agotan los múltiples temas y visiones que puede permear el asunto de la movilidad, por el contrario, quedan muchos aspectos sobre la mesa que es preciso empezar a evidenciar y trabajar en profundidad. Por un lado destaca la manera como el tema se empieza a discutir en países como México en donde el impacto que la encuesta origen destino del 2007 al proporcionar la información estadística que permite analizar aspectos de los viajes ha abierto la discusión, enfatizando la parte cuantitativa sobre todo en la escala intraurbana o metropolitana. Lamentablemente, no es una información periódica ni sistemática que permita identificar tendencias de largo plazo para estudiarla. La búsqueda de otras alternativas (Rivera, 2008) que permitan también un acercamiento cuantitativo a través de los censos, es un recurso que debe ser valorado para completar los posibles vacíos que la falta de información impone, a pesar de los problemas metodológicos que pudiese presentar. Aquí, la importancia que estos estudios pueden tener para resolver el problema de la ausencia de una circulación fluida en la ciudad, el tráfico que genera el acumulado parque vehicular y la contaminación atmosférica generada por las emisiones que se producen diariamente, requieren de estrategias importantes para resolver estos problemas.

Por el otro lado, países como España, se está hablando ya de la movilidad como un derecho de los agentes (sujetos de acuerdo con Santos y Ganges y De Las Rivas, 2008: 26) basándose en algunos planteamientos expuestos en el Informe de Valladolid (2005) (www.ciudad-derechos.org; www.diba.es/pdfs/síntesi9.pdf). en donde el énfasis está en “promover la

generación de medios de vida más saludables y entornos propicios, es decir, con derecho genérico de la ciudad” que a nivel intraurbano se materializa en derechos del peatón y de las personas mayores sobre todo. Pero también en entender la movilidad como la capacidad de desplazarse como un objetivo fundamental de la sostenibilidad en sus diferentes escalas, tanto global como local. (2005:11). Este concepto presenta una paradoja interesante pues si bien, por un lado, se basa en el desarrollo tecnológico de los transportes (ferrocarril y automóvil), se conjuga también con la necesidad de buscar y hacer de los entornos metropolitanos áreas que mejoren la calidad de vida de los agentes.

Eso pone sobre la mesa una contradicción fundamental que se le presenta a la administración pública en general y a todos los ciudadanos en particular, ya que por un lado existe, en la llamada globalización contemporánea, una mayor necesidad de generar movilidad de la fuerza de trabajo en sus diferentes escalas, independientemente de la calidad de vida de los habitantes de las metrópolis y del campo en donde las condiciones de reproducción distan mucho de presentar condiciones de sostenibilidad de las poblaciones que ahí habitan. Esta es sin duda una contradicción importante que requiere de la generación posibilidades y visiones alternas que permitan resolver el problema en el corto y en el largo plazos.

Por otro lado, la necesidad incesante de generar entornos sustentables no coincide con el planteamiento de dar derecho a la movilidad. Bajo los parámetros tecnológicos actuales, hay cuestionamientos importantes a la posibilidad de producirlos con el uso de los transportes, aún de aquellos que cuenten con la tecnología más blanda y actualizada del momento, mientras los viajes sigan siendo tan largos y frecuentes y la circulación vehicular contribuya al gasto energético excesivo como en la actualidad se tiene.

Por último, la necesidad de generar acercamientos más cualitativos que permitan identificar las razones y formas como los agentes están innovando las formas de movilidad, requiere de recursos importantes que permita identificar alternativas que puedan contribuir a la solución de un problema muy complejo y por demás importante para el desarrollo futuro de la humanidad. El tema de la manera como la movilidad permite contender al agente con espacios diversos

que pueden ser percibidos diferencialmente es uno que queda abierto para futuras investigaciones por desarrollar todavía.

Referencias Bibliográficas

Abbagnano, Nicola, 2004, *Diccionario de Filosofía*, México, Fondo de Cultura Económica, 4ª edición modificada.

Acuña, Beatriz y Boris Graizbord, 1999, "Movilidad cotidiana de trabajadores en el ámbito megalopolitano de la Ciudad de México", en Delgado, Javier y Blanca R. Ramírez (coords.), *Territorio y Cultura en la Ciudad de México, Transiciones*, Tomo 1, México, UAM y Plaza y Valdez Editores, pp. 195-207.

Alegría, T, 1989, "La ciudad y los procesos transfronterizos entre México y Estados Unidos", *Frontera Norte*, 1989, vol. 1, nº 2, p. 53-90.

- , 1990, "Ciudad y trasmigración en la frontera de México con Estados Unidos", *Frontera Norte*, vol. 2, nº 4, p. 7-38.

Anguiano, M.E., "Migración laboral captada en la frontera norte mexicana: las aportaciones de la EMIF", en RNIU; Trabajo y Migración, 2º Congreso RNIU de Investigación Urbana y Regional, Puebla, RNIU y Universidad Autónoma de Puebla, pp. 125-158.

Augé, Marc, 2007, *Por una antropología de la movilidad*, Barcelona, Gedisa.

Bairoch, P., 1990, *De Jericó a México: historia de la urbanización*, México, Trillas.

Binnie, J., Edensor, T., Holloway, J., Millington, S y Young, C, 2007, "Mundane mobilities, banal travels", en *Social and Cultural Geography*, 8(2), pp. 165-174.

Camarena, M. y Salgado, M. 1996, "Movimientos radiales y periféricos en la Región Centro", en Serrano, J.R. *De frente a la Ciudad de México. Vol. 2: ¿El despertar de la Región Centro?*. Querétaro: Gobierno del Estado de Querétaro-Universidad Nacional Autónoma de México, pp. 29-65.

Casado Izquierdo, José María, 2008, "Estudios de Movilidad Cotidiana en México", *Scripta Nova*, Barcelona, Vol XII, Núm. 273.

Castañer, M., Vicente, J., y Boix, G. (coord.), 2001, *Áreas urbanas y movilidad laboral en España*, Girona, Servei de Publicacions de la Universitat de Girona, España

Claval, , Paul, 1985, *Le logique des villes*, Litec, Paris.

Creswell, Tim, 2006, *On the mover*, London, New York, Routledge.

Feria T. J. María, Susino, Joaquín y J. Manuel Casado (Coords.) (2005) *Modalidad por razón de trabajo en Andalucía*, Instituto de estadística de Andalucía, Consejería de Economía y Hacienda, Sevilla, España.

Gotman, 1961 , *Megalópolis*, Cambridge, MIT.

Graizbord, Boris, 2008, *Geografía del transporte en al área metropolitana de la Ciudad de México*, México, El Colegio de México.

Lefebvre, Henri, 2001, *The production of Space*, London, Blackwell.

Martínez, Juana, 2009, *Experiencias metodológicas en el análisis de la movilidad espacial laboral*, Mimeo.

Mumford, Lewis, 1953, *The Highway and the City*”, New York, Mentor.

Navarro, Bernardo, 2008, “ Impactos de la globalización en la Sociedad Urbana. Reflexiones sobre las telecomunicaciones en la experiencia mexicana”, en Ramírez, B. (coord.) *Formas Territoriales Actuales*, México, Miguel Ángel Porrúa, UAM, pp. 103-121.

-, 1987, *La participación del sector privado en el transporte colectivo metropolitano*” en *Crise urbana e a privatizacao dos servicios publicos*, Universidad Federal de Río de Janeiro, Brasil.

Navarro, B y Bacelis, S, 1999, “El servicio de transporte público: privatización y socialización. La experiencia de la Ciudad de México”, en RNIU, Servicios y Marco Construido, 2º Congreso de la Red Nacional de Investigación Urbana, pp. 231-239.

Pradilla, E., y Pino, R., 2004, “Ciudad de México: de la centralidad a la red de corredores urbanos”, en *Anuario de Espacios Urbanos*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, Atzacapotzalco, pp. 69-98.

Ramírez, Blanca Rebeca, 2005, “La otra dimensión de la megalópolis: la movilidad como nueva cultura laboral”, en *Anuario de Ciencias y Artes para el Diseño* No. 2, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, pp. 41-50.

Rivera Flores, Ricardo, 2008, *Movilidad laboral en la región centro de México*, Idónea Comunicación de Resultados presentada para obtener el grado de Maestro en Ciencias y Artes para el Diseño, área de Investigación y Gestión Territorial, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, septiembre 1º.

Sakho, Helen, 2001, *Migration of high class workers*, Universidad de Southbank, Londres.

Salazar, Clara Eugenia, y Lezama, José Luis, 2008, *Construir ciudad. Un análisis multidimensional para los corredores de transporte en la Ciudad de México*, México, El Colegio de México.

Salom, Julia y Delios, E. (2001) "Movilidad laboral como criterio de delimitación territorial: su aplicación en la Comunidad Valenciana", en Castañer, M., Vicente, J., y Boix, G. (coord.): *Áreas urbanas y movilidad laboral en España*, Girona, Servei de Publicacions de la Universitat de Girona, España.

Santos y Ganges Luis y Juan Luis de las Rivas Sanz, 2008, "Ciudades atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad", en *Ciudades*, núm. 11, Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, pp. 13-32.

Scott, A. J., 2001, "Globalization and the Rise of City Regions", en *European Planning Studies*, 9(7), pp. 813-826.

Thompson, W., y Lewis, D., 1969, *Problemas de Población*, México, La prensa médica mexicana.

Urry, John, 2007, *Mobilities*, Cambridge, Polito.

Wolf, Erick, 1987, *Europa y la gente sin historia*, México, 1ª edición en español, Fondo de Cultura Económica.