



La movilidad urbana como espejo de la desigualdad social

Por Gabriela Hernández Piña



Ilustraciones: Luis Ángel Velázquez

Parece atrevido sentenciar que la movilidad urbana es un reflejo de la desigualdad social que prevalece en nuestra cotidianidad, pero para analizar el tema haremos un breve repaso de hechos históricos y de algunas cifras que nos ayudarán a entender mejor la situación.

Podemos definir movilidad como el desplazamiento voluntario de personas de un punto determinado a un destino, que se da en las ciudades, zonas conurbadas y rurales haciendo uso de la libertad para llevar a cabo actividades cotidianas y ejercer otros derechos humanos tales como la salud, la educación, el empleo, la alimentación o el esparcimiento.

Hablar de este derecho es siempre un tema intrincado, porque a simple vista parece superficial, como si de este no dependiera la supervivencia o el correcto desarrollo de los individuos, ya sea por la falta de la planeación, de la voluntad política, del marco jurídico y/o de la infraestructura adecuada que no les contempla ni les incluye dentro de un

espacio habitable; esta había sido la tendencia institucional y política en México hasta el año pasado.

En el 2000, el derecho a la movilidad urbana se empezó a reconocer en el marco internacional en los Objetivos de Desarrollo del Milenio, por parte de la Oficina de las Naciones Unidas. Dándole continuidad el 25 de septiembre del 2015, en la Asamblea General de este mismo espacio, se adoptó la Agenda 2030 con la finalidad de realizar un compromiso universal y acciones globales contra

la desigualdad, la pobreza y el cambio climático, fijando 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), con 169 metas diversas encaminadas a lograr una cooperación internacional por el bien de la humanidad y del planeta.

El número 11 es el de Ciudades y Comunidades Sostenibles, ya que desde 2007 la mitad de la población mundial vive en zonas urbanas y se proyecta que para el fin de la década la cifra aumente hasta 60 por ciento (ONU, 2015).

Gracias a esta coyuntura y a la presión social de diversos colectivos enfocados a la movilidad y a los derechos humanos, en diciembre del 2020 por fin se reconoció en la Constitución federal el derecho a la movilidad, lo que ahora permite que se puedan crear marcos jurídicos de regulación del espacio público para generar mayores condiciones de igualdad, seguridad, asequibilidad, accesibilidad y sostenibilidad para el ejercicio de este derecho en todos los grupos sociales.

No es difícil imaginar de qué grupos sociales estamos hablando, pero quizá no alcanzamos a dimensionar la magnitud del problema hasta que no la vemos plasmada en números o cifras que nos ayuden a visibilizar estas desigualdades en el espacio público y cómo nos afecta a todas las personas. A continuación, veamos algunos ejemplos.

Según las últimas cifras del Inegi, hasta el 2020 se estima que en México existen 126 millones de personas y 38 millones de automóviles registrados en los padrones. Estos vehículos ocupan casi 85% del total del espacio público vial, pero sólo realizan 30% del total de los viajes (Zurita, 2016), es decir, es un medio de transporte que genera la mayor congestión vehicular y ocupa espacio vial como estacionamiento, pero no es el más eficaz ni eficiente para transportar al mayor número de personas a sus destinos.

También es el rubro al que se le destinan más recursos económicos del erario, invirtiendo más de 70% del presupuesto. Aquí ya podemos notar algunas de las desigualdades sistémicas que existen. Los dueños de los automóviles somos los principales beneficiarios de las políticas públicas de movilidad existentes. Empezar por reconocerlo, es un gran paso para cambiar y mejorar las estrategias, por ejemplo, los subsidios a las gasolinas benefician principalmente a los deciles socioeconómicos más altos de la escala, que son los que por la cantidad del ingreso tienen la capacidad económica de adquirir uno o más automóviles particulares por miembro de una familia.

Es natural que, como todo fenómeno social, tener un automóvil conlleva otras implicaciones más complejas. El Estado de México, por ejemplo, tiene gran parte de su población flotante trabajando, vivien-

EN MÉXICO EXISTEN 38 MILLONES DE AUTOMÓVILES REGISTRADOS QUE OCUPAN CASI EL 85% DEL TOTAL DEL ESPACIO PÚBLICO VIAL

do y trasladándose en las fronteras imaginarias con la CDMX y no cuenta con políticas públicas interinstitucionales entre ambas entidades federativas; la infraestructura desarticulada y en malas condiciones complica los tiempos y formas de transporte. Una de las consecuencias es que, en menos de una década, en el estado, pasamos de tener una flota de 1.2 millones de automóviles, a multiplicar seis veces la cifra, dando como resultado en el 2020, 7.2 millones de unidades circulando.

Hay estudios que demuestran que la población gasta gran parte de sus ingresos en adquirir otro automóvil. Se estima que, en ocasiones, es cerca de 20% de las entradas familiares (Greenpeace, 2019) para pagar un transporte público deficiente e inseguro o para comprar un



vehículo familiar que termina depreciándose con el tiempo, en vez de invertirlo en un patrimonio o vivienda propia.

Esta situación termina afectando terriblemente la economía de las familias y mermando su capacidad de ahorro, que a la larga tiene otras implicaciones. Hay que mencionar también, que el gasto aumenta según la distancia que se recorre entre la zona habitacional y el destino; esto está directamente relacionado con el nivel de ingreso y el acceso a una vivienda digna, es decir, una persona que vive en una colonia popular en Nicolás Romero pero que trabaja en Huixquilucan gasta más dinero y tiempo en trasladarse a su trabajo, que una persona que vive en Huixquilucan en una zona residencial, lo cual incrementa las brechas socioeconómicas y dificulta la movilidad de una gran parte de la población.

En varios países un poco más desarrollados en temas de seguridad social y estado de bienestar se discute el Ingreso Mínimo Universal (UBI, por sus siglas en inglés), pero también se propone el acceso a la Movilidad Básica Universal (UBM, por sus siglas en inglés) como un medio para conseguir trabajo y desarrollar una vida independiente (Caywood, 2018). Con lo anterior, podemos ver que una decisión política termina afectando otras esferas de la vida como nuestros ingresos, calidad de vida e acceso a otros derechos.

Ahora hablemos un poco del tema ambiental. ¿Cómo afecta nuestro entorno no tener políticas públicas eficientes enfocadas en el derecho a la movilidad y el transporte? Para nadie es novedad que Ciudad de México, el Valle de México y el Valle de Toluca (entre algunas otras) son las áreas metropolitanas con la peor calidad de aire en el país desde hace varios años; si bien no podemos achacarles toda la responsabilidad a los automóviles, tampoco negamos que la cantidad de vehículos circulando sí son un factor preponderante en el aumento de la contaminación atmosférica. Esto es un hecho innegable y que pudimos constatar en el 2019 durante el desabasto de gasolina y la disminución considerable de la contaminación relacionada a los gases que emite la combustión de los automotores.

Ya ni siquiera vamos a profundizar en la problemática que representa la falta de un control estricto en la emisión de licencias para conducir, que va totalmente de la mano con los miles de accidentes diarios y donde pierden la vida casi 24 mil personas al año. La mayoría relacionados con excesos de velocidad y consumo de alcohol de alguno de los conductores.

Muchos de nosotros quizá nunca fuimos conscientes de lo que implicaba el derecho a la movilidad hasta que lo vimos restringido con las medidas de seguridad que se implementaron a raíz de la contingencia sanitaria por COVID-19. La frustración de no poder salir, viajar ni acceder a otros derechos es la realidad que viven miles de personas, por ejemplo, ¿quién puede transitar con facilidad en las banquetas de su colonia? ¿Hay rampas de acceso universal para sillas de ruedas o carriolas?, ¿hay ciclovías por la zona en la que transitan?, ¿cuántos camiones deben tomar para llegar a sus destinos habituales?, ¿son de fácil acceso para todas las personas?, ¿cuántas escaleras suben en espacios públicos? Todas estas preguntas nos las tendríamos que estar haciendo al diseñar una ciudad, una entrada, una escuela, un transporte, una ley, una política pública, etcétera.



Pero no todo es negativo. La pandemia también nos obligó a replantearnos nuevos esquemas de transporte y movilidad, así como romper algunos paradigmas que veníamos arrastrando por inercia. Tuvimos que planear mejor nuestras salidas, viajes y traslados para no dar vueltas innecesarias y no exponernos. Empezamos a caminar más para visitar el comercio local o “barrial” de nuestras colonias y comunidades para comprar los insumos que antes surtíamos en grandes supermercados; ahora vamos a la recaudería, la frutería, la verdulería, la carnicería. En algunas ciudades se implementaron ciclovías emergentes y se hicieron contingentes bici- buses de ciclistas para acompañarse en sus traslados siempre respetando la sana distancia. Mucha gente le ha ido perdiendo el miedo a usar la bicicleta como un medio de transporte. Acortamos las distancias y vimos que otras formas de vivir y de movernos son posibles.

Para terminar, quiero ser muy precisa, no se trata de estigmatizar el uso particular de un vehículo que en algunas ocasiones nos llegan a facilitar la vida, sino de exigir mejores alternativas de movilidad intermodal para garantizar el acceso universal a la ciudad de todas las personas, entre ellas las infancias, personas adultas mayores y personas que viven con discapacidad, y para nosotras mismas, que merecemos tener alternativas seguras y accesibles para desplazarnos con tranquilidad sin tener que gastar tanto dinero y tiempo en ello. ⑩



Referencias

- Caywood, Matt y Alex Roy (2018). *Universal Basic Mobility Is Coming And It's Long Overdue*. <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-10-03/universal-basic-mobility-is-a-human-right>>.
- Comisión Nacional de los Derechos Humanos (2016). *Movilidad, vivienda y derechos humanos*. Colección Comisión Nacional de Derechos Humanos. México. <<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/10/4697/2.pdf>>.
- Martínez, Edith (2019). *México, el país que más gasta en transporte*. Greenpeace México. <<https://www.greenpeace.org/mexico/blog/1772/mexico-el-pais-que-mas-gasta-en-transporte/#-:text=Adem%C3%A1s%20de%20los%20gastos%20recurrentes,conectados%20para%20ciudadades%20m%C3%A1s%20equitativas%2C>>.
- ONU (Organización de las Naciones Unidas) (2015). *La Agenda para el Desarrollo Sostenible*. <<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/>>.
- Zurita, Max (2016). “La movilidad como un derecho”, en *El Universal*. México. <<https://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/articulo/max-zurita/metropoli/2016/10/19/la-movilidad-como-un-derecho>>.



Gabriela Hernández Piña es licenciada en Derecho por la UAEM. Actualmente labora en la Secretaría de Educación del Estado de México y es representante de las organizaciones sociales del Comité de Planeación para el Desarrollo Municipal de H. Ayuntamiento de Toluca (cargo honorario). Activista social y feminista. Ciclista urbana e instructora de Hatha yoga.