

La experiencia cotidiana del automóvil y del transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México*

GUÉNOLA CAPRON**
RUTH PÉREZ LÓPEZ***

Abstract

THE DAILY EXPERIENCE OF PRIVATE CARS AND PUBLIC TRANSPORT WITHIN THE METROPOLITAN AREA IN THE VALLEY OF MEXICO. *The contrast between the experience of private cars and public transport within the Metropolitan area in the Valley of Mexico is analyzed. In order to discourage the use of private cars in cities as large and congested as Mexico City, it is necessary to explain not only the social factors of the use of cars and the number of daily trips, but it is also important to understand their appeal, from experience, compared to public transport, and identify the barriers as well as the incentives to reduce the reliance private cars as a means of transport.*

Key words: urban mobility, reliance on private cars, modal change, social representations

Resumen

Se contrasta la experiencia del automóvil frente al transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México. Para desincentivar el uso del coche en urbes tan congestionadas como la Ciudad de México no sólo se tienen que captar los viajes y explicar los factores sociales de utilización del auto, sino también entender sus atractivos, desde la experiencia, en comparación con el transporte público, identificando tanto barreras al cambio modal como incentivos para disminuir la dependencia de este vehículo.

Palabras clave: movilidad urbana, dependencia al automóvil, cambio modal, representaciones sociales

Introducción

Desde la década de los noventa, en las ciudades latinoamericanas ha aumentado hasta la saturación el uso del automóvil debido al crecimiento económico. Si bien en Europa han empezado a implementar políticas que desincentivan el empleo del automóvil y fomentan el del transporte público y de otras modalidades no motorizadas, en América Latina esta tendencia es todavía muy incipiente. Las medidas tomadas son escasas y muy contradictorias entre sí: por ejemplo, en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), por un lado se otorgan exenciones al pago del impuesto sobre la tenencia vehicular para los automóviles más compactos y económicos y se erigen autopistas de peaje y segundos pisos, cuyos efectos sobre el tráfico han sido documentados (tráfico inducido) y, por el otro, estimulan los desplazamientos en bicicleta y se construyen líneas de autobuses de tránsito rápido o exprés (*Bus Rapid Transit*, BRT).

* Artículo recibido el 21/01/16 y aceptado el 11/04/16.

** Departamento de Sociología de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco. Av. San Pablo núm. 180, col. Reynosa Tamaulipas, del. Azcapotzalco, 02200, Ciudad de México <guenola.capron@gmail.com>.

*** Departamento de Procesos Sociales de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Lerma. Av. Hidalgo Poniente núm. 46, col. La Estación, Lerma de Villada, Estado de México, 52006 <r.perez@correo.ler.uam.mx>.

Siguiendo a González (2013), la movilidad está compuesta por tres atributos: los lugares, las personas y los dispositivos en los cuales, primordialmente, están los medios de transporte. Para provocar un cambio modal es necesario actuar sobre los tres aspectos. No obstante, el presente trabajo se dedica exclusivamente a entender la “dependencia [de las personas respecto del] automóvil” (RAC, 1995; Newman y Kenworthy, 1999; Kenworthy y Laube, 1999; Dupuy, 1999 y Brindle, 2003). De esta manera, buscamos identificar las barreras y los incentivos que pudieran provocar que las personas recurrieran menos el coche.

Para indagar sobre la experiencia del automóvil en contraste con la de los transportes alternos, se llevaron a cabo 56 entrevistas en siete colonias de la ZMVM (ocho en cada colonia). Las colonias fueron seleccionadas con base en una pretipología de *automovilidades*, del nivel socioeconómico de la población residente, del grado de accesibilidad al transporte público y del grado de *automovilidad* del lugar (de acuerdo con el reparto modal de viajes en la zona y con la forma urbana que favorece este transporte). Fueron cuatro colonias en la Ciudad de México: Álamos (A), una colonia pericentral de clase media, media-alta, bien conectada al transporte público; Polanco (P), otra colonia central, de nivel socioeconómico alto, al oeste del Centro Histórico, con una accesibilidad al transporte colectivo relativamente buena (una estación de metro); Granjas Navidad/la Retama (GN), un conjunto de colonias populares de la delegación Cuajimalpa al extremo poniente de la ciudad, con poco servicio de transporte público, y Tláhuac (T), al suroriente, constituido por pueblos y unidades habitacionales más recientes, cercanas a la línea 12 del metro. En el Estado de México, se estudiaron: Jardines de Morelos (JM) en Ecatepec, un fraccionamiento residencial de clase media, con una parada de la línea 1 del Mexibús, que es un sistema BRT; Lomas Verdes, en Naucalpan (LV), una zona residencial de clase media alta, en la que predomina el uso del automóvil, con un transporte público deficiente; Joyas de Cuautitlán (JC) en el municipio epónimo, un conjunto urbano de vivienda de interés social no muy lejano de la estación terminal del Tren Suburbano.¹ En estas colonias se habló con usuarios del coche y con personas que tenían la aspiración de adquirir uno, realizando entrevistas a profundidad, semiestructuradas, sobre los comportamientos y representaciones del automóvil. Se abordaron diferentes temáticas: los usos y las prácticas

de la movilidad, los gustos y preferencias de la gente en relación con el transporte, las actitudes y representaciones referentes al uso del automóvil y de otros modos de transporte y las experiencias cotidianas de la movilidad.

Las rutinas de transporte están muy arraigadas y es muy difícil romper con ellas (Rocci, 2007). La movilidad es una vivencia compleja que hay que tratar de entender. En este sentido, trascendiendo la relación utilitaria con el automóvil, que hace que por lo general la gente considere que es más fácil desplazarse en él que en otro transporte, nos preguntamos ¿cuál es la relación simbólica que las personas establecen con el automóvil y con el transporte público? ¿Qué estrategias desarrollan para lidiar con los problemas de embotellamientos y de pasar demasiado tiempo en el coche? ¿Cuáles son las normas y valores asociados a la movilidad y a ciertas formas de trasladarse?

Para responder a estos interrogantes analizaremos, primero, las implicaciones del *giro de la movilidad o mobility turn* (Cresswell, 2010; Sheller y Urry, 2006) y las razones por las cuales es importante entender la experiencia de la movilidad de los habitantes de las metrópolis. Viajar en la ZMVM es estresante y desgastante para la mayoría de los usuarios –sean de transporte privado o público– y es de lo que trataremos en la segunda parte. Después, nos aproximaremos a la placentera experiencia social y afectiva del automóvil, para examinar por qué constituye una barrera esencial al cambio modal. Por último, ahondaremos en las ventajas subjetivas de la vivencia del coche versus la del transporte público, para identificar las posibles ventanas de oportunidad de desincentivar el uso del automóvil.

Del paradigma del transporte al de la movilidad: ¿por qué analizar las experiencias de la movilidad?

El paradigma del transporte, enfocado en la eficiencia de los traslados motorizados, en priorizar el factor tiempo y en el incremento de la velocidad se ha fortalecido a lo largo del siglo xx. Este paradigma tiene un componente racional de gran significación: se fundamenta en la ecuación “tiempo = dinero”, la cual establece que una velocidad alta supone menos tiempo consumido y, por ende, un rendimiento más alto y mayores beneficios (Harris, Lewis y Adam, 2004). Las

¹ A lo largo del artículo, se citarán extractos de entrevistas que serán seguidos de la sigla de la colonia, del sexo (hombre o mujer) y de la edad del entrevistado, como en el ejemplo siguiente: “P/H/32”.

denominadas encuestas de origen y destino –cuyo objetivo consiste en obtener información de las actividades cotidianas de las personas, con la finalidad de calcular y satisfacer la demanda en materia de transporte y mejorar la toma de decisiones al respecto–, se han llevado a cabo en atención a este paradigma.

El cambio de paradigma surge con la introducción del concepto de *movilidad*, que va “más allá de la planeación tradicional del transporte” (Bourdages y Champagne, 2012), y que rompe con preceptos pre-establecidos, en particular aquellos asociados con la velocidad. En el nuevo paradigma, lo importante no son los puntos de origen y destino del viaje, sino la experiencia misma del viaje. El que se mueve ahora es el individuo y no la unidad de transporte, por lo que los traslados dejan de ser percibidos como una demanda derivada, para convertirse en una actividad realizada por las personas (Banister, 2008). De un modelo de gestión de la oferta y la demanda se pasa a caracterizar la experiencia del viaje y a centrarse en las personas. Para Sheller y Urry (2006), a partir de esta nueva perspectiva, el estudio de los desplazamientos ya no es exclusivo del campo de las ingenierías y se extiende hacia el de las ciencias sociales, que empiezan a interesarse en los aspectos sociales de la movilidad.

En consecuencia, la movilidad es una relación (Cresswell, 2010: 552, acerca de un texto de Adey), una “experiencia de movimiento que llena con significados” el tiempo transcurrido en el desplazamiento (Cresswell, 2010: 554). También es un movimiento que provoca emociones (Sheller, 2004). Sheller recuerda la estrecha vinculación etimológica que existe entre las palabras moverse y emoción, y destaca que el viajero no es un ser racional que busca la mayor eficiencia en sus viajes y hace cálculos de los costos y beneficios económicos, como lo plantearon los estudios de transporte, en cambio, propone, es un sujeto que siente. Para contribuir a una reflexión sobre las políticas públicas, Sheller subraya el significado de explorar la experiencia kinestética del automóvil y las emociones corporizadas de éste, que modifican la relación con la ciudad, lo que ella llama *automotive emotions*.

En efecto, para promover el cambio modal no es suficiente hacerlo de forma racional y argumentada, hablando de las ventajas objetivas de los modos colectivos e individuales no motorizados frente a las ventajas objetivas del automóvil, es necesario convertir a estos otros transportes en una experiencia grata, mas no debe ignorarse que la experiencia del transporte es muy desigual, lo que tiene efectos sobre la exclusión social de los más pobres (Jirón, 2007).

Trasladarse en la ZMVM: una experiencia desgastante

Un aspecto que salta a la vista al examinar las entrevistas realizadas es lo desgastante de los trayectos, lo cual se expresa de diferentes formas y depende, sobre todo, de dos factores: el tráfico, para aquellos que usan el automóvil y el congestionamiento en el transporte, para quienes se desplazan en medios públicos.

Viajar en automóvil: lidiar con el tráfico

A pesar de que los usuarios de los microbuses se ven afectados directamente por el tráfico, pocos son los se lamentan del mismo, quizá debido al hecho de que los traslados en microbús tienen muchas otras ventajas de mayor relevancia para los usuarios. Por lo tanto, los automovilistas son aquellos que relatan de forma más extensa y precisa su experiencia con el tráfico. De hecho, el tráfico no deja indiferente a ninguno de ellos. Al contrario, al hablar de los constantes e inevitables embotellamientos, surgen una multitud de emociones y pensamientos negativos. Los calificativos que emplean los entrevistados para caracterizar los desplazamientos en automóvil y describir la sensación de desgaste son muy variados. El tráfico produce ansiedad, angustia, enojo, desesperación, estrés, frustración, cansancio y nervios, entre otros sentimientos. Es definido como “pesado” y “terrible” y los trayectos en coche como un “martirio” o una “chinga”. Durante el recorrido en coche, la interacción con los demás conductores suele ser tensa: “me enojo, los regaño: blanco, métete; no, no te metas”. Los relatos subrayan una difícil convivencia con los otros vehículos motorizados, sean privados o públicos. Cuando mencionan el transporte público, los automovilistas suelen referirse a una “ineptitud” por parte de los transportistas, quienes no están “educados” o carecen de “cultura vial”. Los choferes de microbuses son los principales actores señalados y suponen un agobio adicional para quienes van al volante. Los agentes de tránsito también generan sentimientos encontrados, pues “entorpecen” el tránsito. Así, el tráfico afecta de manera negativa el estado emocional de los automovilistas: “estás en un nivel de neurosis mayor [el tráfico] te hace llegar enojado y [...] perder paciencia” (P/H/32). Un factor particularmente estresante de los atascos es la incertidumbre que generan, pues las personas no saben a ciencia cierta cuánto tiempo les llevará llegar a su destino. Esto representa una presión mayor para quienes manejan y tienen horarios fijos de trabajo o de estudio: “tienes más o

menos medido el tiempo para transportarte de un lugar a otro, entonces cuando hay tráfico se te hace tarde, checas tarde, llegas tarde”. El tráfico es, pues, una variable que afecta la programación establecida: “Ay no, pues si ibas a estar tres horas en el parque ahora vas a estar hora y media” (A/M/40). No obstante que la gente se queja del tráfico y parece no controlarlo, éste no siempre es percibido como una variable aleatoria, puesto que los conductores son capaces de identificar las horas de mayor afluencia de vehículos, así como los factores y situaciones que propician el congestionamiento. La “lluvia”, los “viernes de quincena”, “los días de tianguis”, los “accidentes”, las “manifestaciones” y los “cierres de calle” son identificados como situaciones perjudiciales. Otro elemento de los desplazamientos en automóvil que suele ser temido por los automovilistas es el estacionamiento, que también genera enojo y frustración e incrementa el tiempo de desplazamiento.

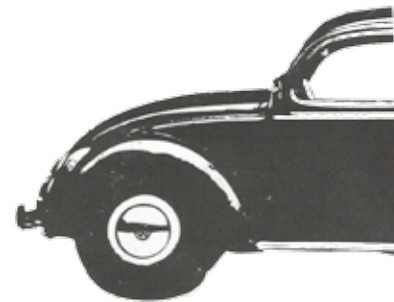
Viajar en transporte público: hacer frente al congestionamiento

Un estudio previo realizado en la ZMVM demostró cómo los desplazamientos realizados en transporte público forman parte de una “experiencia colectiva desgastante”, debido al tiempo transcurrido en el transporte, a la distancia por recorrer para acceder a los diferentes modos de transporte y al carácter fragmentado e interrumpido de los viajes (Pérez López, 2014). Ya a mitad de los años 1990, el trabajo pionero en México de García Canclini, Castellanos y Rosas hacía referencia al viaje como “obligación agotadora” compartida por todos los habitantes de la ciudad (García Canclini, Castellanos y Rosas, 1996: 83). En nuestro estudio, los entrevistados resaltan el carácter sumamente incómodo del transporte público debido a su saturación. Al igual que el tráfico para los automovilistas, la saturación del transporte público produce sensaciones negativas de ansiedad y desesperación en los usuarios: “en el transporte público, cuando se llena de gente, es imposible ni siquiera mover un pie ahí. Sí, me da mucha ansiedad y me siento atrapado” (A/H/46). Si los automovilistas se sienten estancados en el tráfico, los usuarios de transporte público se sienten “atrapados” en las unidades de transporte debido a la cantidad de gente que los inmoviliza. Sin embargo, una gran diferencia en la experiencia de viaje entre los usuarios de transporte público y los automovilistas es que para los primeros el congestionamiento afecta sobre todo a la comodidad, mientras que para los segundos el tráfico tiene efectos negativos en los tiempos de viaje:

“se me hace corto (el viaje) y el tiempo que realizo es prácticamente el mismo, venga saturado el metro o no, el desplazamiento es el mismo, claro con menos comodidad cuando son las horas pico” (A/H/65), “La comodidad depende del horario, depende la hora ¿no? porque si lo agarras en una hora de mucha gente no es nada cómodo” (T/H/25). Entonces, el problema principal al que se enfrentan los usuarios del transporte público es el del confort, aunque hay quienes también resaltan la cuestión de la puntualidad cuando viene tan saturado que no se puede abordar un vehículo. Finalmente, tanto para los automovilistas como para los usuarios del transporte público, el inconveniente primordial de los viajes es la saturación, de las vialidades o de los vehículos, por lo que muchos están de acuerdo en afirmar que es necesario “desalojar la ciudad”.

Estrategias para sortear las dificultades de los viajes

Frente a viajes tan difíciles y agotadores, las personas buscan estrategias para librar el tráfico o la congestión en el transporte público. La gente que trabaja por su cuenta y aquella que tiene la oportunidad de ajustar



la hora de entrada y salida de la oficina evita las horas de mayor conflicto o procura salir lo menos posible. Por supuesto, éste es un privilegio de una minoría. Ante la imposibilidad de evitar el tráfico en zonas de fuerte afluencia, las personas desarrollan estrategias para hacer el viaje más fructífero, como lo veremos en la última parte de este artículo. En la colonia Polanco, una estrategia de las personas con más recursos consiste en contratar a un chofer. Esto les permite contrarrestar los problemas inherentes al uso del automóvil particular. Al no manejar y no tener que estar concentradas en el viaje, estas personas, económicamente activas, aprovechan el trayecto en automóvil para adelantar tareas: leer y contestar correos, realizar llamadas telefónicas y tomar apuntes. El uso del taxi también propicia convertir el tiempo “perdido” en tiempo “útil”. Junto con el automóvil con chofer, el taxi es de los únicos transportes motorizados que se puede considerar de puerta a puerta, es decir, que no requiere un desplazamiento a pie para usarlo o acceder a él. El automóvil, si se deja estacionado a distancia de los lugares de origen o de destino, no cumple con este atributo. En el siguiente fragmento de entrevista puede observarse que, debido a los crecientes inconvenientes del uso del automóvil, el entrevistado optó por venderlo.

Los estacionamientos públicos estaban muy lejos y era un [...] gasto más que tenía que anexarse a los gastos familiares cotidianos. Realmente si los utilizabas no era práctico ir por él, volver a meterlo ahí y caminar dos o tres cuadras de donde estaba la pensión. Si lo dejabas afuera [...] nunca había donde estacionarse. Entonces entre el sol, el tráfico y que luego llegas a tu casa y no te puedes estacionar y que si lo dejas en doble fila se lo lleva la grúa, se optó por no tener automóvil [A/H/29].

Aquí, una de las estrategias para no lidiar con el estrés producido por el tráfico y la dificultad de encontrar estacionamiento fue dejar el automóvil y empezar a usar el taxi, un medio que anula gran parte de los inconvenientes inherentes al empleo del automóvil particular.

En cuanto al transporte público, las estrategias concebidas por las personas consisten en eludir los vehículos altamente congestionados. Las personas que entrevistamos optan, cuando disponen de tiempo, por dejar pasar varios vagones de metro y abordar uno que no esté tan lleno: “cuando lo puedo evitar, lo evito o te esperas cuando viene muy lleno o te vas hasta atrás” (A/M/40), “Si viene el metro y está saturadísimo como que procuro planear los horarios, deajo pasar dos o tres metros” (A/H/46).

La actitud de resignación ante los traslados difíciles

En realidad, las personas tienen poco margen de maniobra para no sufrir los inconvenientes ligados a los distintos modos de transporte y sólo realizan pequeños ajustes para hacer el viaje más agradable. Por esta razón, una de las actitudes más generalizadas entre los usuarios del transporte público y los conductores es la de resignación. Interiorizan las desventajas ligadas a sus respectivos modos de traslado y normalizan la situación. Los constantes embotellamientos llevan a integrar los tiempos largos de traslado como parte de una rutina y a juzgarlos algo normal y necesario. Esta actitud de resignación se observa en el vocabulario de los entrevistados: “no hay de otra”, “te mentalizas”, “es parte de la vida diaria”, “ni modo”, “lo tiene uno que soportar”, “decidí rendirme”. Frente a esta situación, considerada una fatalidad, las personas procuran acomodarse a las circunstancias: “no, pues si me toca el tráfico ¿Qué hago? Ni modo de enojarme” (GN/M/42), “Pues, siento que me estreso pero trato de ser consciente y pues manejar la situación, o sea si veo que ya hay tráfico pues ya no queda de otra más que seguir” (GN/M, edad desconocida); “Fue horrible porque decía yo: a ver me meto por acá, o sea busqué alternativas y no, o sea de plano decidí rendirme y seguir en el tráfico” (JC/F/35). Este conformismo surge al percatarse del carácter inevitable del tráfico y de la congestión y al comprender que ninguna estrategia es suficiente para salvarse de ciertos estados de incomodidad. Lo único que se puede decidir es qué actitud tomar frente a estas contrariedades. En vez de desesperarse, enojarse o estresarse, las personas optan por “tomárselo con calma”, “relajarse” y “armarse de paciencia” para conjurar sentimientos negativos: “con absoluta paciencia prendo mi radio, escucho las noticias y me espero [...] Si cometo algún error manejando o alguien de manera indiscriminada toca su claxon [...] no hago caso [...] Subo mis vidrios y me concentro en lo que estoy” (A/H/65). “Trato de mantener la calma, respiro profundamente y cuento hasta más de mil.” (JM/H/50).

Este proceder no es exclusivo de los automovilistas, también los usuarios del transporte público recurren a él, y buscan formas de no perder el control: “yo siempre que me estreso, me enojo, y sale peor, porque sudo y más me enojo. Entonces trato de monitorearme y de calmarme: me quito el saco, me remango la camisa (y) busco el espacio más libre” (A/H/29). A pesar de esto, la resignación está más presente en los usuarios de automóvil debido a que sus tiempos de traslado son más inciertos.

La relación social y afectiva hacia el coche: una barrera potente al cambio modal

El peso de las rutinas

Pudimos observar que quienes siendo niños caminaban o usaban el transporte público para ir a la escuela (primaria, secundaria o preparatoria) y que actualmente se mueven en automóvil tienen una menor dependencia respecto de éste (lo combinan con otros modos de transporte). Las personas que residen en la colonia Álamos, a pesar de que en su mayoría aprendieron a manejar durante la adolescencia y rápidamente tuvieron acceso al coche familiar, tienen una representación positiva del transporte público y recurren a él con facilidad. Aquí cabe mencionar que la colonia tiene una alta conectividad y acceso al transporte público. Un gran número de los entrevistados alternaba el transporte escolar con el transporte público para ir a la escuela o caminaba, aunque todos tuvieron periodos de *automovilización*. Son muy pocos quienes siempre eran acompañados en automóvil durante las diferentes etapas de escolarización. Sin embargo, al momento de aprender a manejar durante la adolescencia (entre los 12 y los 16 años) algunos entrevistados empezaron a desplazarse en coche de forma autónoma para ir a la preparatoria y, posteriormente, a la universidad (casi siempre el auto era heredado, prestado o regalado, y pocas veces comprado). Es durante la adolescencia y la juventud cuando se instala, entonces, la rutina de desplazarse en automóvil, en especial entre las personas que viven en Polanco, Lomas Verdes y Granjas Navidad. Durante la infancia, aquellos que fueron trasladados en carro tenían una relación pasiva con el transporte. Sólo años después desarrollan una relación activa con el mismo y empiezan a arraigarse en ciertas prácticas de movilidad. Aprender a manejar y a utilizar un coche en la adolescencia o juventud lleva a las personas a desplegar competencias en torno a su uso y hace que éste les resulte más fácil en la edad adulta. Esta capacidad de desplazarse, nombrada *motilidad* por Kaufmann (2008), representa una forma de capital de desplazamiento. En este sentido, el hecho de ser más o menos móvil no está únicamente determinado por factores externos, socioeconómicos o de accesibilidad geográfica, sino también por la capacidad de los individuos de poder desplazarse. A su vez, mientras más se intensifica el aprendizaje en un modo, menos se conocen los demás. Una mujer de 58 años, de Lomas Verdes, comenta que a partir del momento en que recibió de regalo su primer coche se volvió “muy inex-

perta del transporte público” y desde entonces no volvió a usarlo. La elección de un modo de transporte responde más al peso de las costumbres que a una elección reiterada (Kaufmann, 2000). Modificar la forma de transportarse implica, entonces, romper con rutinas cotidianas (Petit, 2002) y transformar comportamientos profundamente arraigados en modos y estilos de vida particulares. También conlleva realizar nuevos aprendizajes, lo que supone un gran esfuerzo. Las rutinas son, en consecuencia, un freno importante al cambio modal.

La relación instrumental vs. la relación simbólica y afectiva hacia el coche

La interpretación de los comportamientos de movilidad de los individuos ha estado marcada por las teorías de la racionalidad económica y la economía del transporte (Petit, 2002), que consideran al individuo un consumidor que busca maximizar la función de utilidad, es decir, que escoge de manera racional una opción entre las diferentes que se presentan ante él. Otro enfoque, muy diferente, es el que concibe al individuo como un agente social, por lo que la movilidad se convierte en “una acción caracterizada por el sentido que las personas le atribuyen” (Petit, 2002: 192), esto es, en una expresión de la experiencia social. En otras palabras, la forma en la que nos desplazamos y la elección modal revelan una relación con el espacio marcada por las posiciones sociales de los individuos. En el tema que nos atañe, el uso del automóvil no sólo responde a necesidades de orden práctico, sino también simbólico (Dupuy, 2006; Clochard, 2008). Más allá de una relación puramente funcional con el objeto automóvil, los entrevistados han establecido un vínculo social y afectivo con este objeto desde la adolescencia o la juventud, que funge como una barrera al cambio modal. El automóvil juega un papel esencial en la socialización de los jóvenes, quienes lo usan para ir a fiestas, pasear con amigos e independizarse de los padres. Asimismo, a esa edad, el acceso a un vehículo interviene en la construcción de la identidad: “me sentí importante”. La relación que se crea con el carro puede ser tan íntima que el coche se convierte en una parte de la personalidad de los individuos: “se volvió parte de mí, de mi desplazamiento” (LV/M/58); “como que es un espacio privado y muy de mi persona, es mi intimidad” (A/H/46).

Además, el hecho de conducir produce sensaciones agradables, desde temprana edad. Así lo afirma un hombre de 26 años de la colonia Granjas Navidad quien maneja desde los 12 años: “no sé, esa sensación,

desde niño, de estar al volante, desplazarme y sentir el aire, me gusta bastante". Las personas disfrutaban conducir: "es rico manejar"; "nos genera placer". A pesar del tráfico con el que hay que lidiar día a día, varios afirman sentirse "relajados": "me distraigo, me relajo, hay una parte en la que me relaja manejar, me gusta. No me estresa, me siento bien" (GN/M/42). Experimentar este bienestar está muy ligado a la velocidad: "es un placer cuando agarro Lomas Verdes, se siente bien bonito cuando se jala el coche [...], te das unas subidotas padrísimas y empiezas a practicar velocidades" (LV/M/52), "Me gusta sentir la velocidad, me gusta sentir el vehículo" (LV/H/50), "Tengo la sensación de placer porque me gusta la velocidad" (JM/H/21). Vivir de este modo la velocidad viene de la mano con una sensación de control: "tienes el control" (T/M/40), "puedo controlar mi auto sola" (JM/M/45), "se siente adrenalina, se siente capacidad de maniobra, de control, de fuerza, uno puede controlar un automóvil así, a 160 km por hora" (A/H/47). En definitiva, manejar produce una gran satisfacción: "me siento muy satisfecho, me da gusto, me estimula" (A/H/65). Aquí, es fundamental señalar que estos sentimientos de control, placer, satisfacción, bienestar y disfrute, generados por el uso del automóvil, no son producidos por el uso de modos de transporte colectivo.

El coche, símbolo de estatus y de ascenso social

Con lo antedicho, podemos entender que las personas buscan poner en concordancia la elección de un modo de transporte con sus aspiraciones sociales e individuales. Si el automóvil es el reflejo de uno mismo, la marca y el aspecto del coche son determinantes al adquirir uno: "tengo un coche que me gusta, me gusta el estilo" (LV/M/58). Algunas de las personas que participaron en la investigación perciben la adquisición de nuevos vehículos como una forma de superarse personalmente y ascender en la escala social. Así lo explica una mujer de 28 años de la colonia Álamos cuando comenta que se deshizo de un "viejo" vehículo que ya no le "agradaba mucho", para comprar un "vehículo del año" que cubriera sus aspiraciones. Hacerse de un coche nuevo, a lo largo de los años, tiene menos que ver con atender una "necesidad" (debido a una falla mecánica, por ejemplo), que con un anhelo: "mi esposo siempre quiso tener un coche deportivo" (GN/M/edad desconocida). La compra de un auto es impulsada por un deseo: "tenía una camioneta Venture [...] y tenía muchas ganas de un coche convertible. [Ahora] tengo muchas ganas de un Mercedes Benz" (P/M/54).

El ascenso social y económico también impulsa a los entrevistados a inclinarse por un modelo que se ajuste más a su posición social actual.

Las ventajas subjetivas del automóvil frente al transporte público

Flexibilidad, conectividad, libertad y privacidad

Debido a la forma urbana y a la extensión de la red vial de las ciudades, la flexibilidad y la conectividad que proporciona el coche representan una ventaja considerable para los usuarios del automóvil; por otra parte, los valores de libertad y privacidad que están fuertemente presentes en su discurso publicitario, también se desprenden de las narrativas de los entrevistados, revelando el carácter placentero del uso de este modo de transporte.

La flexibilidad corresponde a la idea expresada de manera recurrente de que el automóvil permite llegar "a donde se quiere, cuando se quiere", mientras que el transporte público está sujeto a horarios preestablecidos y no cuenta con acceso inmediato (la ubicación de las estaciones obedece a una oferta localizada en puntos de servicio). No obstante, la flexibilidad es un argumento que tiene que cotejarse con algunas desventajas del automóvil en los lugares donde el tráfico es muy denso, en particular en las áreas centrales de la ciudad, pues, como recalca Urry (2006), la *automovilidad* otorga más flexibilidad, a la vez que provoca una dispersión de los lugares de vida, obligando a las personas a armonizar la compresión temporal con la diseminación espacial. Con todo, la gente privilegia el aspecto de flexibilidad y minimiza los inconvenientes ligados al tráfico, lo que supone un obstáculo adicional al cambio modal y a la desincentivación del uso del automóvil.

Por su parte, la conectividad refleja el carácter directo de los viajes en automóvil –en contraste con los realizados en transporte público–, el cual, aunado a la flexibilidad, hace del traslado en automóvil algo más agradable y aparentemente menos largo que el efectuado en transporte público: "La ventaja del auto, es que llegas directo al lugar que quieres ir" (JC/H/50).

La libertad también es una razón mencionada por los entrevistados y, en particular, por los de clase media y alta que tuvieron acceso a un automóvil desde temprana edad: "Me sentía más libre de ir a donde yo quisiera; si salía del trabajo y no quería llegar a mi casa, pues me iba a Plaza Universidad a pasear un rato" (LV/M/50); "Después ya me gustó porque me

daba mucha independencia, mucha libertad de llevarme el carro” (LV/M/58); “Era como libertad, para mí simbolizaba eso” (A/M/27). En la adolescencia el coche les otorgó un sentimiento de independencia: “Me daba ese aire de autonomía, de independencia y de audacia, de romper con las cadenas familiares [...] El usar el carro me daba una sensación de mayoría de edad, de libertad en sí” (A/H/46).

La privacidad es una condición valorada en las sociedades contemporáneas (Sennett, 2011), la cual se contrapone con el principio mismo del transporte colectivo, en especial cuando es muy concurrido. La ventaja del automóvil es que “vas solo”, “con tu esposo” o “tu familia” y no “con tanta gente”. Es un transporte “personal” que únicamente se comparte con gente cercana. En realidad, la privacidad es en esencia un valor individualista que se relaciona con un sentido agudo de la propiedad privada: “(en el auto) es mi música, mi espacio, no estoy viendo gente, no me están apretando” (T/H/35).

La seguridad

La seguridad es un elemento central al inclinarse por el uso del automóvil y cubre tres hechos diferentes: la seguridad personal frente al delito, el acoso sexual y la seguridad vial. A nivel nacional, 67.4% de los entrevistados en la encuesta de victimización (INEGI, 2015) afirmaron sentirse inseguros en el transporte público frente a 39.9% en el automóvil. Asimismo, Vilalta (2011) recupera datos de la Encuesta de Victimización y Eficacia Institucional 2007, que revelan que una tercera parte de los encuestados en el Área Metropolitana de la Ciudad de México se sienten “inseguros” o “no muy seguros” en el transporte público y que el miedo crece en igual proporción que aumenta el tiempo del viaje, dato que está asociado con la localización periférica de los entrevistados. En cuanto a nuestro estudio, casi la mitad de las personas

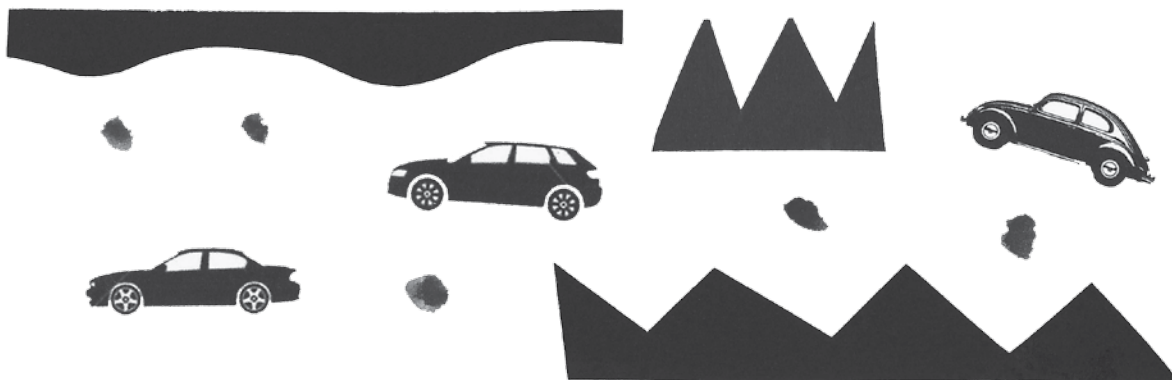
afirmaron haber sufrido al menos un delito en el transporte público. Quienes residen en el Estado de México (Jardines de Morelos y La Joya) y en las delegaciones periféricas de la Ciudad de México (Tláhuac) manifiestan una propensión más elevada a experimentar este tipo de eventos que quienes viven en zonas más centrales.

El acoso sexual, subvaluado en las encuestas de victimización, contribuye a hacer del transporte público un lugar inseguro. Es muy notorio que, de las 58 personas entrevistadas, once mujeres y dos hombres hayan sido acosados en el transporte público.

Por último, la seguridad vial es un tema omitido por los entrevistados cuando se les cuestiona acerca de los modos de transporte más seguros. No obstante, al preguntarles explícitamente si han tenido algún accidente de tránsito, observamos que muchos relatan una o varias experiencias directas de “choques” y “percances” en automóvil. A pesar de esto, no parecen darle mayor importancia. Muy pocos dicen haber adoptado un comportamiento más precavido a raíz de un percance vial.

La “necesidad”

Muchos de los conductores dicen utilizar el coche “por necesidad”. Esta necesidad es, en realidad, un reflejo de las carencias y las desventajas que representa, a sus ojos, el transporte público en una metrópoli como la de México. Las personas se niegan a usar el transporte público debido a su inseguridad, a su falta de disponibilidad en los lugares de destino, al hecho de que están obligados a hacer diferentes desplazamientos en un mismo día o a la libertad y flexibilidad que les proporciona el coche. Si bien los motivos para no emplear el transporte público son específicos, la “necesidad” de tener que usar el automóvil es un argumento cuyo contenido es borroso: los entrevistados no especifican a qué responde esta necesidad, salvo algunos



que explican que requieren el auto para transportar niños o personas de la tercera edad. La justificación de la necesidad pone el énfasis en la construcción social de la dependencia de las personas respecto del automóvil: no sólo dependen del coche porque no disponen de otras alternativas reales u objetivas de desplazamiento, sino también porque, al no concebir que puedan existir otras opciones, tampoco las buscan. Esta “necesidad” refleja además el aspecto rutinario de la movilidad y el apego a ciertas costumbres que dificultan el cambio modal, como ya se ha dicho.

Las representaciones sociales del transporte público

Cambiar de forma voluntaria el automóvil por el transporte público es un hecho que sólo se produce si existe una actitud positiva hacia este modo de transporte y si, al usarlo, se vive una experiencia agradable (Rocci, 2007). En este sentido, las representaciones sociales sobre el transporte público son determinantes al emplear un modo de transporte, al menos para las personas que tienen la posibilidad de escoger. Éstas dependen mucho de las primeras experiencias o de experiencias previas que han vivido los sujetos, pero también están arraigadas en el habitus social.

Los residentes de Polanco tienen una representación negativa del transporte público y tienden a compararlo con el de ciudades extranjeras, principalmente europeas, donde han tenido la oportunidad de viajar: “Mira, el transporte público requiere como en todo el mundo eficiencia, yo en Europa usaba mucho el transporte público [...], a tal hora pasa, a tal hora te lleva y te lleva a tal lugar, ya sabes qué vas a hacer y lo que va a costar. Segundo lugar, en limpieza, que no llegas a un cochinerito y tercer lugar, seguridad” (P/H/71); “Porque yo pienso que habiendo un buen sistema de transporte público como en París, que hay [...] líneas de metro y muchas estaciones que te conectan con toda la ciudad, realmente sí es una opción para mucha gente” (P/M/55). En algunos casos, estos razonamientos reflejan representaciones asociadas al transporte público y revelan actitudes clasistas: por ejemplo, la supuesta falta de limpieza o el acercamiento social con “indigentes” y “personas que se drogan”. Estas representaciones negativas que remiten a valores sociales enraizados en el habitus social están muy presentes en los entrevistados de Lomas Verdes, donde la oferta de transporte está constituida sobre todo por combis, microbuses y autobuses suburbanos. Peses a que el transporte público es menos eficiente, más inseguro y de menor calidad que en la Ciudad

de México, los residentes de Joyas de Cuautitlán o de Jardines de Morelos tienen una visión menos peyorativa del transporte público. Como lo destaca Bourdieu (1988: 174) acerca del habitus, los comportamientos, en particular de los sectores populares, se caracterizan por “la necesidad hecha virtud”: “el habitus inclina continuamente a hacer de la necesidad virtud inclinando a unas ‘elecciones’ ajustadas a la condición de la que es producto”. Si bien, dependiendo de la experiencia, muchos entrevistados de Joyas de Cuautitlán y Jardines de Morelos se quejan de las aglomeraciones y del calor en el metro, en general este transporte es mejor evaluado que el concesionado y de baja capacidad. En el caso de Lomas Verdes, son significativas las representaciones acerca del metro: “en el metro, hueles a todo, es una empujadera y tienes calor de todo y tienes que aguantar a la gente” (LV/M/52), “... al metro [...] hace mucho que no me subo y dicen que cada día está peor, muy inseguro” (LV/M/50); “porque en el metro va muchísima gente, van aplastados, no sabes en que momento hasta te roban la bolsa” (LV/M/52). En contraste, residentes de Jardines, que sí son usuarios de este transporte, valoran la rapidez de desplazamiento del metro así como la seguridad y el bajo costo.

Las primeras experiencias (positivas o negativas) del transporte público son fundamentales en la construcción de las representaciones sociales del transporte público así como en la *automovilización* posterior. En especial para las personas de clase media-alta que en su infancia sólo han tenido acceso a un automóvil particular y que se confrontan al transporte público por primera vez (en la adolescencia o siendo jóvenes adultos). Tienen una representación muy negativa del transporte público (sobrepoblado, sucio, en extremo peligroso), en especial de los microbuses y autobuses. Estas visiones clasistas son muy marcadas en el caso de los residentes de Lomas Verdes.

En la Ciudad de México, a pesar de las quejas sobre la saturación del transporte y la conflictividad que esto ocasiona, hay por lo común una buena representación del metro (en concreto para los residentes de la colonia Álamos) y, más recientemente, del Metrobús “por lo moderno, por lo práctico y por lo útil” (A/H/47). El Metrobús tiene un muy buen nivel de aceptación, incluso entre poblaciones que no tienen un acceso directo a él, debido a que viven en la periferia de la Ciudad de México (Tláhuac), en el suburbio de clase media (Lomas Verdes) o en la periferia de la Zona Metropolitana del Valle de México (Joyas de Cuautitlán). A la inversa, en el Estado de México, los microbuses, que han sido blanco de la delincuencia y cuyo servicio deja mucho que desear, son los peores evaluados.

El uso del tiempo: hacer del viaje una experiencia útil y agradable

Las largas horas de viaje en el transporte casi siempre son percibidas como tiempo perdido. Para evitar esta pérdida de tiempo, se procura desarrollar una actividad productiva durante el trayecto: "Pues, sí, me cansa que esté pasando el tiempo en vez de hacer algo efectivo, entonces me calmo leyendo porque siento que hago algo productivo y disfruto estar leyendo" (A/H/46). Una de las mayores ventajas del transporte público sobre el automóvil es que se pueden realizar una gran cantidad de actividades: dormir, pintarse, leer, escuchar música, hacer tareas, trabajar, "chechar la agenda del día", platicar con el vecino. En lugar de "perder el tiempo", se busca hacer algo útil, entre otras cosas pensar, meditar o simplemente disfrutar del paisaje. Una ventaja adicional es que no se requiere estar atento y alerta durante el trayecto. Al no tener que conducir, es posible distraerse, evadirse, relajarse e incluso descansar sin temor a sufrir un accidente: "yo, la verdad, soy de los que me subo a un camión o a un metro. Se me hace que es una hora más que descanso de la hora y media que pierdo" (JM/H/27). Sin embargo, algunos entrevistados dicen que cuando usan el microbús están en estado de alerta constante por miedo a los asaltos y que no dudan en bajarse de la unidad si ven subir a algún sospechoso. Uno de los principales retos del transporte público en una metrópoli como la ZMVM es hacer del viaje una experiencia útil y agradable, pues la calidad del viaje está supeditada a esto. No obstante, las personas que se desplazan en automóvil con chofer o en taxi pueden hacer las mismas actividades que aquellas realizadas por los usuarios del transporte público durante su traslado. Por ello, para que el transporte público compita con el automóvil, es importante mejorar la calidad del viaje e invertir no solamente en unidades de transporte rápidas y eficientes, sino también cómodas, agradables y no saturadas, de modo tal que los viajes sean una experiencia grata.

Conclusión

En un país donde 46.2% de la población se encuentra en situación de pobreza y 33.4% en situación de vulnerabilidad,² el automóvil, por su elevado costo, sigue siendo un bien de lujo y un objeto anhelado como lo

fue en los tiempos de Ford: además de ofrecer múltiples ventajas, constituye un fuerte símbolo de estatus social. Esto explica lo arraigado que está en las costumbres y en el habitus social de las clases medias y altas, tanto que, sin importar el estrés generado por la congestión vehicular, la experiencia de manejar sigue estando asociada, en el imaginario, con el placer y la relajación que procura la velocidad, y con valores de libertad, autonomía y privacidad, propios de las sociedades individualistas. Las desventajas de su uso, en concreto la saturación del tráfico, son ocultadas por el poderoso atractivo social del automóvil y, aunque las clases medias ubicadas en colonias bien conectadas y con acceso a transporte de calidad tienen una representación positiva del transporte público y están dispuestas a utilizarlo, les resulta difícil romper con rutinas bien establecidas y adquirir nuevos hábitos organizativos.

A diferencia de países europeos, en donde el automóvil ya está dejando de ser atractivo para los jóvenes en comparación con otros "objetos" como son las tecnologías de la información y de la comunicación, en México todavía estamos en una etapa de transición hacia el automóvil, si bien ya avanzada. En este contexto, un mayor desarrollo económico puede contribuir a un incremento del número de hogares con automóvil y más aún si se facilita su pago a través de créditos abundantes y baratos.

Entender las experiencias de movilidad de los individuos permite identificar las barreras al cambio modal y las condiciones bajo las cuales se podría reducir el uso del automóvil. En este estudio encontramos que, al margen de la saturación del transporte público, éste representa las ventajas de permitir el desarrollo de un amplio abanico de actividades y de hacer del viaje algo útil en un contexto metropolitano en el cual la duración promedio de los viajes es de 53 minutos (INEGI, 2008). Este dato debería ser un elemento de reflexión al implementar políticas de transporte público urbano.

Aunque en una metrópoli como la del Valle de México, con gran cantidad de población y bajos niveles de ingreso, la prioridad en materia de movilidad es desarrollar un transporte masivo que traslade multitudes, las autoridades no deberían menospreciar las condiciones bajo las cuales se realizan los viajes. Sin duda alguna, la calidad del viaje es un elemento a tener en cuenta y construir más líneas de transporte podría contribuir a descongestionar el transporte

² Estimaciones y cálculos realizados por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (Coneval), 2014 <http://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Paginas/Pobreza_2014.aspx>.

público, atraer nuevos usuarios de clase media y reducir la sensación de pérdida de tiempo de millones de personas que transitan por la metrópoli.

Fuentes

- BANISTER, D.
2008 "The Sustainable Mobility Paradigm", en *Transport Policy*, núm. 15, pp. 73-80.
- BOURDAGES, J. Y E. CHAMPAGNE
2012 "Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport", en *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, Hors-série 11, mayo <<https://vertigo.revues.org/11713>>.
- BOURDIEU, P.
1988 *La distinción*, Taurus, Madrid.
- BRINDLE, R.
2003 "Kicking the Habit (Part 2): What Are the Real Options for Reducing 'Car Dependence'?", en *Road and Transport Research*, vol. 12, núm. 4, pp. 34-40.
- CLOCHARD, F.
2008 "La voiture. Un regard socio-anthropologique sur le rapport à l'objet automobile", tesis de doctorado, Université Paris-Descartes.
- CONNOLLY, P.
2009 "La pérdida de movilidad", en *Ciudades*, núm. 81, pp. 9-19.
- CRESSWELL, T.
2010 "Mobilities I: Catching up", en *Progress in Human Geography*, vol. 35, núm. 4, pp. 550-558.
- DUBOIS, N.
2004 "L'automobile: un espace vécu comme un autre chez-soi", tesis de doctorado en Psicología, Université Paris X-Nanterre, Nanterre.
- DUPUY, G.
1999 *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Economica, París.
- DUPUY, G.
2006 *La dépendance à l'égard de l'automobile*, La documentation française, París.
- GARCÍA CANCLINI, N., A. CASTELLANOS Y A. ROSAS
1996 *La ciudad de los viajeros*, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa/Grijalbo, México.
- GONZÁLEZ, S.
2013 "Sistema del automóvil: propuesta conceptual a partir de la noción de operador espacial", en *Quivera*, núm. 15, pp. 23-42.
- HARRIS, P., J. LEWIS Y B. ADAM
2004 "Time, Sustainable Transport and the Politics of Speed", en *World Transport Policy and Practice*, vol. 10, núm. 2, pp. 5-11.
- INEGI
2008 *Encuesta Origen Destino 2007*, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México.
- INEGI
2015 *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2015. Principales resultados*, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México.
- JIRÓN, P.
2007 "Prácticas de movilidad cotidiana urbana: un análisis para revelar desigualdades en la ciudad", en M. Tironi Rodó y F. Pérez Oyarzún (eds.), *SCL Espacios, prácticas y cultura urbana*, ARQ Ediciones, Santiago de Chile, pp. 176-189.
- JIRÓN, P., C. LANGE Y M. BERTRAND
2010 "Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana", en *Revista INVI*, vol. 25, núm. 68, pp. 15-57.
- KAUFMANN, V.
2000 *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines, la question du rapport modal*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausana.
- KAUFMANN, V.
2008 *Les paradoxes de la mobilité: bouger, s'enraciner*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausana.
- KENWORTHY, J. Y F. LAUBE
1999 "Patterns of Automobile Dependence in Cities: An International Overview of Key Physical and Economic Dimensions with some Implications for Urban Policy", en *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 33, núm. 7/8, pp. 691-723.
- NEWMAN, P. Y J. KENWORTHY
1999 *Sustainability and Cities. Overcoming Automobile Dependence*, Island Press, Washington.
- PÉREZ LÓPEZ, R.
2014 *Movilidad cotidiana y accesibilidad: ser peatón en la ciudad de México*, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos (Cahiers du CEMCA, Serie Antropología, 1), México.
- PETIT, J.
2002 "La mobilité comme figure de l'expérience sociale: conséquences sur la caractérisation de la demande de transport", en *Recherche, Transport, Sécurité*, núm. 76, pp. 190-207.
- RAC
1995 *Car Dependence*, ed. de P. Goodwin et al., RAC Foundation for Motoring and the Environment, Londres.
- ROCCI, A.
2007 "De l'automobilité à la multimodalité. Analyse sociologique des freins et des leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale", tesis de doctorado en Sciences humaines et sociales: cultures, individus, sociétés, Université de Paris 5-René Descartes, París.
- SENNETT, R.
2011 *El declive del hombre público*, Anagrama, Madrid.
- SHELLER, M.
2004 "Automotive Emotions. Feeling the Car", en *Theory, Culture & Society*, vol. 21, núm. 4-5, pp. 221-242.
- SHELLER, M. Y J. URRY
2006 "The New Mobilities Paradigm", en *Environment and Planning A*, vol. 38, núm. 2, pp. 207-226.
- URRY, J.
2006 "Inhabiting the Car", en *Sociological Review*, vol. 54, supl. 1, pp. 17-31.
- VILALTA, C.
2011 "Fear of Crime in Public Transport: Research in Mexico City", en *Crime Prevention and Community Safety*, vol. 13, núm. 3, pp. 171-186.