

Capacidad de movilidad en metrópolis

dispersas: estudio de accesibilidad en el Área Metropolitana de Guadalajara*

Fecha de recepción: 26 de julio de 2019 | Fecha de aprobación: 26 de junio de 2020 | Fecha de publicación: 15 de agosto de 2021

María del Carmen Barranco Martín

Centro Universitario de Tonalá, Universidad de Guadalajara, México

ORCID: 0000-0003-0827-2660

carmenbarranco@gmail.com

Fernando Calonge Reillo

Centro Universitario de Tonalá, Universidad de Guadalajara, México

ORCID: 0000-0003-1788-2954

Resumen La dispersión y fragmentación de las urbes ha repercutido directamente en los desplazamientos de la población, hecho que plantea escenarios muy peculiares en las ciudades latinoamericanas. Con el comienzo del nuevo siglo, los estudios urbanos comienzan a captar la atención de la experiencia de estos desplazamientos, pues la realidad es que las personas de cualquier condición socioeconómica realizan movimientos diarios para acceder a actividades-recursos básicos, pero los medios para hacerlo y las opciones de acceso no son las mismas, hecho que influye en otros ámbitos de la vida y condiciona el bienestar del ciudadano. En tal sentido, se presenta la propuesta de realizar un acercamiento a la relación entre el enfoque del desarrollo humano basado en las capacidades y la movilidad, al cuestionar cómo analizar el bienestar a través de la capacidad de movilidad y su estructura de oportunidades de acceso con metodología de triangulación.

Palabras clave **accesibilidad, bienestar, capacidad de movilidad, desarrollo humano, movilidad cotidiana, movilidad urbana**

* **Artículo de investigación**

El artículo de investigación presenta los resultados de investigación de la tesis doctoral *Capacidad de movilidad y bienestar: estudio de accesibilidad desde la experiencia de la inclusión-exclusión urbana. Caso de Estudio Área Metropolitana de Guadalajara*, en el marco de estudios de Ciencia Básica, financiados por el Consejo Nacional de ciencia y Tecnología (Conacyt) con el proyecto *La Accesibilidad y el sistema de transporte en los municipios del sur del Área Metropolitana de Guadalajara*, convocatoria CB-2013/220181, de abril 2015 a marzo 2017, dirigido por el Dr. Fernando Calonge Reillo.

Cómo citar este artículo: Barranco Martín, M. del C., y Calonge Reillo, F. (2021). Capacidad de movilidad en metrópolis dispersas: estudio de accesibilidad en el Área Metropolitana de Guadalajara. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 14. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.cvu14.cmm�>



Capacity to Move in a Scattered Metropolis: An Accessibility Study in Guadalajara Metropolitan Area¹

Abstract Scattering and fragmentation of a city impact directly on the population movements. This fact entails very peculiar scenarios in the Latin-American cities. Starting this new century, urban studies begin to pay attention to these movements since the reality is that people, from any socioeconomic status, make daily movements in order to access to basic resources-activities. But, to do so, the access means and options are not always the same and it influences other spheres of life and conditions the citizen's well-being. Therefore, this article proposes to explore¹ the relationship between the human development approach based on the capabilities and the mobility. It is done by asking how to analyze the well-being through the capacity of mobility and the structure of access opportunities based on triangulation methodologies.

Keywords **accessibility, well-being, movement capacity, human development, daily mobility, urban mobility**

Capacidade de mobilidade em metrópoles dispersas: estudo de acessibilidade na Área Metropolitana de Guadalajara²

Resumo A dispersão e fragmentação das urbes impactaram diretamente nos deslocamentos de população, fato que coloca cenários bastante peculiares nas cidades latino-americanas. Com o início do novo século, os estudos urbanos passam a captar a atenção da vivência destes deslocamentos, pois a realidade é que pessoas de qualquer condição socioeconômica realizam movimentos diários para aceder a atividades-recursos básicos, mas os meios para fazê-lo e as opções de acesso não são iguais, fato que influencia outros âmbitos da vida e condiciona o bem-estar do cidadão. Nesse sentido, apresenta-se a proposta de realizar uma aproximação da relação entre o enfoque de desenvolvimento humano baseado nas capacidades e a mobilidade, questionando como analisar o bem-estar através da capacidade de mobilidade e sua estrutura de oportunidades de acesso com metodologias de triangulação.

Palavras chave **acessibilidade, bem-estar, capacidade de mobilidade, desenvolvimento humano, mobilidade cotidiana, mobilidade urbana**

¹ This article is based on a research conducted for a doctorate thesis with title "Capacity to Move and Well-being: An Accessibility Study from the Urban Inclusion-Exclusion Experience. A Study Case on Guadalajara Metropolitan Area", presented in Guadalajara on July 6, 2018.

² O seguinte artigo é baseado na pesquisa realizada para a tese de doutorado Capacidade de mobilidade e bem-estar: estudo de acessibilidade desde a experiência da inclusão-exclusão urbana. Caso de estudo Área Metropolitana de Guadalajara, apresentada em Guadalajara, o dia 6 de julho de 2018.

Introducción

Como indica Berman, la historia desde mediados del pasado siglo apunta hacia un progreso protagonizado por la creación y unión de espacios mediante puentes, túneles, autopistas, urbanizaciones, etc. (Berman, 1988), lo que ha generado un vínculo especial entre el espacio proyectado de la ciudad y los medios de desplazamiento a la mano del ciudadano, que ha desarrollado, en consecuencia, distintos modelos de ciudad (Castells, 1999; Signorelli, 1999; Miralles-Guasch, 2002; Sassen, 2002; Miralles-Guasch y Cebo llada, 2003; Madanipour, 2007; Garza y Schein gart, 2010). De manera especial en el continente americano, la utilización intensificada del vehículo privado ha provocado crecimientos incontrollables de las ciudades (Garreau, 1991; Davis, 1990; Soja, 2008).

Como resultado de lo anterior, hay que señalar la creación de urbes dispersas y fragmentadas, que repercuten de forma directa en los desplazamientos de la población, lo que se ha convertido en centro de atención en los estudios urbanos, al ser observados no solo como un desplazamiento, sino también desde el punto de vista de la experiencia de un movimiento que influye en otros ámbitos de la vida, que abre y cierra oportunidades a los sujetos y sus hogares. Como se intentará reflejar en el contexto del presente trabajo, este hecho en las ciudades latinoamericanas plantea escenarios muy peculiares (Garza, 2003; Sabatini, 2003; Núñez, 2007; Santos y de las Rivas, 2008; Calonge, 2017) que dan pie a buscar nuevos enfoques en el estudio de la movilidad. Si bien se han realizado esfuerzos dirigidos a la mejora de conectividad mediante medios de transporte e

infraestructura, no siempre se ha dado una mejora dirigida a los ciudadanos y su acceso a los recursos básicos (The Social Exclusion Unit, 2003).

La propuesta de trabajo, que inicia desde el interés de indagar cómo la movilidad influye en las poblaciones de un determinado contexto para acceder a los diferentes recursos que la ciudad proporciona en su relación físico-espacial, económica y social, ha llevado a buscar nuevas perspectivas sobre el análisis de la movilidad urbana desde un enfoque que tenga en cuenta la experiencia humana de los desplazamientos. Por consiguiente, se ha creído significativo explorar la relación entre movilidad y desarrollo humano a partir del enfoque de las capacidades, que toma como referencia las experiencias reales de las personas (Sen, 2000; Robeyns, 2003; Nussbaum, 2012); dicha relación permite profundizar en las oportunidades reales de acceso que la sociedad le ha dado a los sujetos y sus hogares para actuar y para elegir, y ha permitido examinar cómo la limitación de movilidad tiene repercusiones en otros ámbitos básicos de la vida, al convertirse en un elemento básico en la conformación de la Estructura de Oportunidades de Acceso (EOA), tal y como será expuesto en los siguientes epígrafes.

Aportes teóricos: exclusión social, accesibilidad y capacidad de movilidad

Si se parte de la idea de que el objetivo principal del urbanismo reside en propiciar un mejor funcionamiento de la ciudad y aumentar así el bienestar de sus habitantes, la relación entre

movilidad, territorio y transporte se transforma. Como consecuencia, una ordenación territorial que tenga en cuenta la movilidad implicará mejoras en la calidad de vida de los habitantes, lo que conlleva a la necesidad de cuestionar de qué manera está presente la justicia social en todo el modelo de ciudad (Harvey, 1977; Soja, 2014).

Al revisar la literatura sobre el tema, se observa que los estudios de movilidad de finales del siglo xx profundizaban en el análisis de la accesibilidad, y que se comenzó a investigar la exclusión social (Miralles-Guasch, 2002; Miralles-Guasch y Cebollada, 2003; SEU, 2003; Cass et al., 2005; Avellaneda, 2007; Apaolaza, 2015). Este tipo de estudios se centraron en la movilidad desde el punto de vista del sujeto y las tareas que desarrolla en su contexto diario (Miralles-Guasch, 2002; Le Breton, 2006a; Módenes, 2008). Al mismo tiempo, se buscaron nuevos modelos que aportaran distintos puntos de vista, con el objeto de estudiar la experiencia de vivir en la ciudad y, por tanto, de moverse por ella (Kaufmann et al., 2004; Le Breton, 2006b; Gutiérrez y Minuto, 2007; Gutiérrez, 2012). El caso del desarrollo humano corresponde a una de estas posibilidades desarrolladas a partir de la idea de que la movilidad es mucho más que un simple desplazamiento, puesto que hay que reparar las distintas facetas que actúan en el nivel micro (Kronlid, 2008; Dangond et al., 2011; Shin, 2011; Hernández, 2012a, 2012b, 2013; Nordbakke y Schwanen, 2013).

Asimismo, por medio del concepto de movilidad, se ha intentado entender esta dimensión significativa del movimiento desde la geografía crítica (Cresswell, 2006), y es que el significado de la existencia geográfica del ser humano se deriva de la experiencia del espacio (Cresswell, 2004, 2006; Tuan, 1977). Por ello, y a fin de capturar tanto el significado como la experiencia del espacio, hay que tener en cuenta dos aspectos básicos: el

contexto y el sujeto. En nuestro caso, el contexto de estudio está determinado por el crecimiento desordenado de las urbes en la región latinoamericana, que ha condicionado de forma diferencial las experiencias del lugar y de la movilidad. Desde el punto de vista del sujeto, se ha examinado la manera como toda experiencia y las diferentes prácticas del espacio generan identidad y viceversa (Cresswell, 2004).

Al centrarnos en el aspecto físico de la urbe, observamos que las ciudades están conformadas por espacio privado y público, que permiten la realización de actividades cotidianas como fuente de recursos (Katzman y Filgueira, 1999; Bourdieu, 2001; SEU, 2003; Hernández, 2012a). En este sentido, hay que señalar que en urbanismo se distinguen cinco tipos principales de espacios que merecen atención y análisis: las áreas de vivienda, las de trabajo, las de equipamientos y servicios, las de recreo y descanso, y un quinto elemento que sirve para conectar todas ellas, esto es, los medios para desplazarse (Querol, 2004). El acceso y los desplazamientos hacia estos recursos permitirán a los individuos disponer de mayores oportunidades vitales, y disminuirá, al mismo tiempo, vulnerabilidades, al mejorar la calidad de vida y la inclusión social. Ahora bien, en las ciudades latinoamericanas, y en concreto en México, el crecimiento disperso y descontrolado limita este acceso a la fuente de recursos y provoca con ello exclusiones.

Es así como, de acuerdo con Apaolaza (2015), “la exclusión social en numerosas ocasiones no se focaliza en la falta de oportunidades, sino más bien en la falta de acceso a las oportunidades” (p. 4), a lo que se le añadiría, que además acarrea una serie de vulnerabilidades. Al analizar este acceso a recursos, o lo que el informe The Social Exclusion Unit (2003) denomina “accesibilidad”, se observa que lo que en realidad se analiza es la cobertura de recursos básicos, los cuales

pueden permitir inclusión o exclusión social en la cotidianidad en actividades como el trabajo, el aprendizaje, la salud, la compra de alimentos o las actividades sociales. Miralles-Guasch y Cebollada (2003) describen el concepto como “la facilidad con que cada persona puede superar la distancia que separa dos lugares y de esta forma ejercer su derecho como ciudadano” (p. 14). Por lo anterior, según los autores: “la relativa facilidad para superar la distancia es una variable relacionada con las características físicas de un espacio, las oportunidades de uso de ciertas actividades y las características individuales de los ciudadanos” (Miralles-Guasch y Cebollada, 2003, p. 14).

El estudio de la ciudad en términos de accesibilidad, como se observa, se vincula con su análisis desde el prisma de la exclusión social, en la medida en que se interroga por aquellos grupos que encuentran más dificultades para acceder a los servicios básicos (Lucas, 2011, p. 214). Desde estas consideraciones, el estudio del transporte y la movilidad ha estado emparentado, desde hace ya varios años, con el análisis de las desigualdades que se originan por vivir en territorios urbanos diferenciados. Así, por ejemplo, se ha enfatizado que diferentes grupos sociales ubicados en espacios mal servidos viven un acceso desigual al transporte, lo que refuerza o detona procesos de exclusión social (Manderscheid, 2009, p. 30; Oviedo Hernández y Dávila, 2016, p. 180). Junto a la inequidad producida por el desigual acceso al transporte, también se ha señalado que este puede ser origen de injusticias territoriales. Este otro enfoque sobre la justicia en el transporte observa el cuadro completo del territorio urbano y se interroga por la desigual distribución de la movilidad que cercena el disfrute del derecho a la ciudad (Seller, 2011, p. 292), y si de alguna manera se puede conseguir suficientes niveles de accesibilidad para todos los ciudadanos en la mayor parte de las circunstancias (Martens, 2017, p. 183). Nuestra investigación

sobre las capacidades tiene que insertarse en este marco más amplio, en donde se dirigen preguntas radicales al territorio urbano en términos de las desiguales e injustas condiciones de acceso a las diferentes ventajas que ofrece.

Es una realidad que las personas de cualquier condición socioeconómica realizan movimientos diarios para acceder a actividades y recursos básicos, pero los medios para hacerlo y las opciones de acceso no son las mismas para todas, lo que condiciona su bienestar. La movilidad se constituye como un medio privilegiado para analizar el bienestar de los individuos y los hogares.

Nussbaum (2012) observa que los modelos dominantes utilizados para la medición de calidad de vida o el bienestar de un país no “han definido el rendimiento y el éxito en función de las oportunidades que se abren a cada persona” (p. 33). A partir de aquí se pueden señalar dos enfoques principales que tienen en cuenta dichas oportunidades individuales: por un lado, el enfoque AVEO (Activos, Vulnerabilidad, Estructura de Oportunidades) (Kaztman y Filgueira, 1999; Hernández, 2012a); y, por otro, las capacidades (desarrollo humano), es decir, los requerimientos mínimos que deben poseer las personas para tener la oportunidad o la libertad de seleccionar (Sen, 2000; Nussbaum, 2012). Aquí entendemos que ambas aproximaciones son confluyentes. Si bien Hernández analiza la movilidad a partir del enfoque AVEO, también propone la existencia de un tipo especial de recurso denominado “capacidades” e indica que “los estudios de movilidad urbana deberían de enfocarse en la capacidad de las personas de acceder a los lugares donde se brindan algunos servicios y oportunidades necesitados por las personas”, lo que el autor llama “capacidad de llegar a” (Hernández, 2012a, p. 119). Por ello, el autor señala que “el término está estrechamente vinculado con

opciones de bienestar y equidad” (Hernández, 2012a, p. 120).

Los mecanismos económicos y sociales que se han utilizado para solventar el problema de la vulnerabilidad no han resuelto de forma equitativa el bienestar de las personas. Por este motivo se deben generar enfoques complementarios que integren la propuesta de incluir en la consideración también la movilidad. Así, seguiremos la postura de Kronlid (2008), quien sugiere estudiarla como capacidad en la medición del desarrollo. Kronlid, a su vez, se apoya en el enfoque de las capacidades propuesto por Amartya Sen (2000), para quien el desarrollo ya no hay que entenderlo en términos de crecimiento económico y bienestar material, sino desde el estudio de lo que las personas son capaces de hacer y ser por la calidad de su vida, y tomar las capacidades como los extremos de bienestar.

A partir de esta consideración, Kronlid (2008) observa que la movilidad puede ser estudiada a manera de capacidad, en la medida en que los movimientos se pueden realizar en el espacio físico y social, y condicionan la aparición de otros posibles movimientos. De esta manera se distinguen tres dimensiones relativas a la movilidad en la experimentación de movimiento: social, espacial y existencial.

El movimiento vertical se vincula con la dimensión social, que está relacionada, al mismo tiempo, con las redes de intercambio que sirven para la transformación y el aprovechamiento de los recursos (Von Mentz, 2003; Kaufmann et al., 2004). El movimiento horizontal, por su lado, conecta con la dimensión espacial, y está relacionado con los modos de transporte y el acceso a recursos básicos (Kaufmann et al., 2004; Le Breton, 2006; Módenes, 2008; Seiler, 2008). Por último, el movimiento potencial está asociado con la dimensión existencial, y se relaciona

con conceptos tales como *motilidad* (Kaufmann et al., 2004), *movilidad incorporada* (Le Breton, 2006), *lugar potencial* (Nynäs, 2008), y *movimientos posibles y revelados* (Kronlid, 2008). En un intento de integración de las tres dimensiones, para el presente trabajo decidimos definir movilidad como “la suma de la experiencia de los movimientos espaciales, sociales y potenciales, que al imprimirse en el espacio le da un significado” (Barranco, 2018, p. 26).

La movilidad, entonces, entendida como capacidad, puede ser un elemento básico en el estudio de la justicia social por medio del paradigma de desarrollo humano, cuyo objetivo será incrementar el bienestar y la calidad de vida. Para el presente estudio el término de bienestar está relacionado con el concepto de calidad de vida. Aunque en la literatura hay diferentes conceptualizaciones para ambos términos, según las disciplinas (Nordbakke y Schwanen, 2014, p. 2), nosotros usaremos ambos de forma indistinta. Por lo tanto, bienestar se define como la “ampliación de las libertades reales de las personas para que puedan prosperar” (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2010, p. 24) y acceder a un mínimo de necesidades básicas. En función de las oportunidades que se abren y de las posibilidades de elección este incremento de bienestar, analizado a partir de la capacidad de movilidad, dependerá del acceso a los distintos medios de transporte y de la posibilidad de elegir diferentes oportunidades distribuidas por la ciudad.

En este estudio analizaremos cómo las personas son en realidad capaces de desplazarse en el espacio, de qué manera lo hacen y qué repercusiones tiene (Shin, 2011, p. 2356). Para ello, la propuesta de análisis que conduce este artículo fusionará las dos perspectivas descritas, enfoque AVEO y Capacidades. A partir del enfoque AVEO, que es en esencia cuantitativo

(Hernández 2012a, 2012b), se pueden estudiar cuáles son los recursos y las posibilidades con los que cuentan las personas, y cuáles podrían ser sus dificultades; desde el punto de vista de las Capacidades, de carácter más cualitativo, se pueden vislumbrar las oportunidades disponibles para cada ser (Nussbaum, 2012, p. 38). Para ambos enfoques prestar atención en la Estructura de Oportunidades es un aspecto fundamental, ya esta se conforma por elementos que se potencian o fertilizan unos a otros (figura 2).

El trabajo se inserta con naturalidad dentro de las investigaciones realizadas sobre la accesibilidad urbana. Si bien, en un primer momento, el concepto de accesibilidad estuvo emparentado con el de conectividad, y se analizaba cómo un espacio

se relacionaba con los demás en términos del número de oportunidades existentes en función de ciertas distancias (Kellerman, 2006; Rodrige et al.), con el tiempo el concepto se abrió a otras dimensiones que lo acercan mucho al análisis en términos de capacidades que aquí estamos planteando. Así, las nuevas propuestas consideraron la accesibilidad como la facilidad que tienen los sujetos para vincularse con actividades relevantes que están desigualmente distribuidas por el territorio (Hull, 2011), para lo cual cómo se organizan esos mismos sujetos y las capacidades que atesoran son de primera relevancia (Cahill, 2011; Kaufmann et al., 2004). En esa tesitura, nuestra investigación se centra en analizar la tercera dimensión de las capacidades que, junto a las otras dos del territorio y del sistema de transportes,

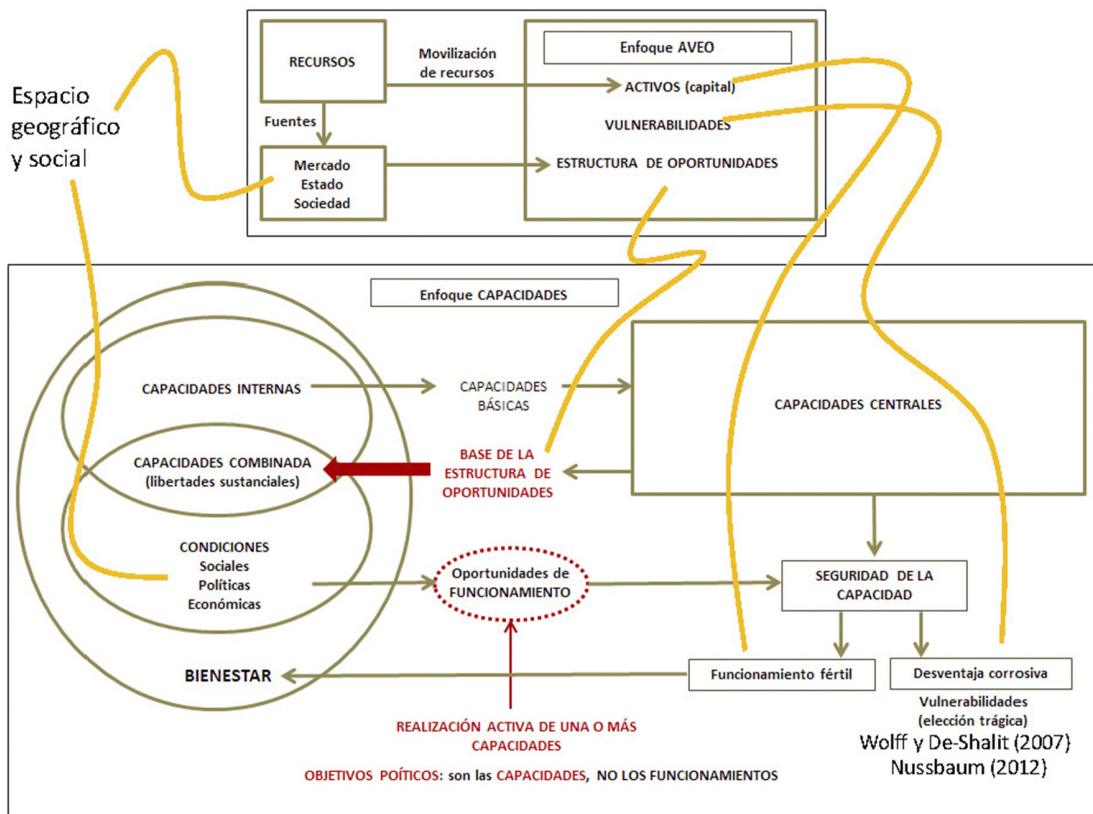


Figura 1. Esquema comparativo: enfoque AVEO y Capacidades

Fuente: elaboración propia

integran estas nuevas concepciones sobre la accesibilidad urbana.

Si se habla desde la postura de las Capacidades, es importante tener en cuenta cómo se vinculan estas con los funcionamientos. En la medida en que las capacidades se trasladan en funcionamientos fértiles, la resultante será el bienestar; de no asegurarse la capacidad, estaremos ante desventajas corrosivas o vulnerabilidades (Wolff y De-Shalit, 2007), o lo que Nussbaum (2012) denomina “elección trágica” (p. 57) (figura 1). Desde un punto de vista político, es importante detectar las vulnerabilidades o desventajas corrosivas para poder suprimirlas y potencializar las capacidades fértiles de esta forma (Nussbaum, 2012). En este proceso de detección de funcionamientos fértiles, vulnerabilidades o desventajas corrosivas, es muy importante considerar el conjunto y la combinación entre las capacidades implicadas. Sen (2000) enumera cinco fundamentales, que Nussbaum (2012) amplía a diez y Robeyns (2003) a catorce.

De acuerdo con Sen (2000) y Robeyns (2003), no puede haber una lista definitiva de capacidades, porque cada aplicación del enfoque requerirá su propia configuración. Más allá de estas discusiones, la propuesta de este artículo es designar la capacidad de movilidad como clave en la medida en que incide intensamente en la disposición del resto de las capacidades que logran o dificultan el bienestar. Es así como a partir del caso empírico se ha consolidado la configuración de un conjunto de capacidades centrales que se ha denominado *Estructura de Oportunidades de Acceso* (EOA), considerando a la capacidad de movilidad como conectora central del resto de capacidades. Aunque, como será expuesto, al analizar a detalle la influencia de cada una de las capacidades en la Estructura de Oportunidades de Acceso, el ejercicio permite observar un esquema general con una peculiar centralidad de

la capacidad de movilidad, y manifestar algunas generalidades de su potencial hacia el resto del conjunto de capacidades mediante la detección de ciertos funcionamientos, al examinar su fertilidad y/o desventajas corrosivas, estas últimas traducidas como vulnerabilidades.

Metodología

Para abordar la relación entre movilidad y desarrollo humano se ha utilizado una metodología de triangulación, que ha dado mayor peso al carácter cualitativo a fin de ver la realidad de los individuos, logrado con el uso de diversas fuentes directas, por un lado, y con trabajo documental y de campo, por otro. El objetivo ha sido explorar el modo en que la movilidad se relaciona con el modelo de desarrollo humano al convertirse en una de sus capacidades, y abrir, de este modo, la oportunidad de considerar las vulnerabilidades creadas por la ausencia de oportunidades de desplazarse. Se ha tratado de observar la realidad a investigar con los ojos del sujeto estudiado, esto ha exigido una identificación y una implicación mayor, y por lo tanto conlleva un radio de acción más limitado comparado con el enfoque cuantitativo (Corbetta, 2010). Al tratarse de una investigación a nivel empírico, la principal fuente directa está apoyada por el trabajo de campo, realizado entre mayo 2015 y marzo 2016. Las técnicas utilizadas han comprendido la observación científica, las entrevistas exploratorias y las entrevistas en profundidad semiestructuradas.

Analizar la experiencia de desplazarnos por la ciudad está directamente ligado con el contexto urbano, por esta razón se ha optado por la elección de comparar el nivel más básico, esto es, comparar dos espacios habitacionales de un mismo municipio con distintas características. Para el estudio se ha seleccionado una ciudad metropolitana considerada representativa de la problemática, como es Tonalá y, en concreto, dos casos

comparados a partir de la variable *cobertura de transporte de pasajeros*, y distinguiendo modalidades habitacionales, colonia Loma Dorada (espacio habitacional abierto) y Fraccionamiento Hacienda Real (espacio habitacional cerrado), ello a fin de entender los elementos comunes y específicos de los individuos, hogares y requerimientos físicos.

Como punto de partida, por Estructura de Oportunidades se han contemplado las tres variables pilares en el Índice de Desarrollo Humano (IDH), como son ingresos, educación y salud. Estas se traducen en las capacidades de “disfrute de un nivel de vida digna”, “acceso a la educación y al conocimiento” y “disfrute de una vida larga y saludable”; las cuales se relacionan con recursos que el enfoque AVEO entiende como bienes que controla un hogar, tangibles e intangibles. Para observar la primera de las capacidades, se propuso analizar los desplazamientos al trabajo y la remuneración económica en el hogar. Para recabar la información, en el guion de entrevistas se solicitó al entrevistado una descripción de las actividades del hogar en un día cotidiano (la cual se ha registrado como movilidad habitual), y se contempló una batería de preguntas que permiten detectar el ingreso familiar y el porcentaje de este, destinado al desplazamiento para el acceso a actividades o recursos. Esta información posibilita elaborar mapas con el registro origen-destino de los trayectos que auxilian con la lectura de las escalas de desplazamiento. En el transcurso de las entrevistas se incorporó el recurso guardería como elemento importante para analizar esta capacidad. La segunda capacidad se examinó diferenciando el nivel educativo de los entrevistados, y considerando la descripción de las actividades del hogar en un día cotidiano, para detectar los integrantes que acceden a estudios y sus desplazamientos, los cuales también fueron graficados; también se completó la información de los mapas con la detección del

equipamiento de la zona. Para la tercera capacidad se consideró, en las entrevistas, un bloque de preguntas que facilitara identificar los desplazamientos por salud con atención formal e informal y, de igual forma que en las anteriores, se graficaron los equipamientos correspondientes. Con el transcurso del análisis de las entrevistas, se fueron incorporando otras capacidades ligadas con recursos e identificando estrategias que han permitido reconocer la dimensión existencial o potencial de la movilidad.

De esta forma, teniendo en cuenta que los momentos de recopilación de datos y el análisis de estos no tienen un orden invariable, se han distinguido tres dimensiones en la capacidad de movilidad. Las dimensiones social y espacial han sido asociadas a una serie de recursos establecidos con la ayuda del marco conceptual y las entrevistas. A partir del análisis empírico se han determinado los recursos relacionados con la dimensión existencial, que han sido denominados *horizontes de accesibilidad*, así como los *funcionamientos* de la capacidad de movilidad, que se han clasificado en *instrumentales* y *existenciales o potenciales*. Este conjunto de elementos ha permitido correlacionar las dimensiones de la movilidad con distintos recursos y capacidades, y permiten establecer definitivamente la *Estructura de Oportunidades de Acceso* (EOA) en el contexto estudiado; así como los *funcionamientos* de la capacidad de movilidad, que son los que han ayudado a identificar la fertilidad o vulnerabilidad. Para determinar cómo el conjunto de capacidades se potencia, se ha graficado la influencia de cada una de las capacidades en la EOA esquematizando el orden de las relaciones y observando la posición de la capacidad de movilidad y sus *funcionamientos* con respecto al conjunto.

A partir de la información documental, utilizando la base de datos Denué 2014 (Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas),

con apoyo del programa especializado en SIG de código abierto QuantumGis, se han realizado mapas gráficos para examinar la estructura de oportunidades físico-espaciales que tienen los habitantes de las zonas estudiadas, que proporcionan o no accesibilidad a todas sus necesidades cotidianas de movimiento. Esta información se ha complementado con los datos obtenidos en las entrevistas en profundidad, y con la observación directa para la corroboración de la existencia y características de elementos. Es así como en dichos mapas se han situado los equipamientos y servicios existentes en la zona para analizar si a nivel barrial, distrital y central cubren las necesidades de sus habitantes según los radios de acción que indica la normativa vigente, o provocan vulnerabilidades en los mismos. Para la observación participante se ha realizado un registro de notas de campo con descripciones del escenario de la investigación y las actividades de las personas, acompañadas de un registro fotográfico. Estas técnicas han ayudado en el análisis de la detección de vulnerabilidades a partir de identificar *funcionamientos fértiles* y *desventajas corrosivas*, conceptos que se abordan en el apartado teórico.

La selección de los entrevistados representativos se ha realizado a partir de tres elementos: género, vulnerabilidad educativa y oferta de transporte de pasajeros en su lugar de residencia. Asimismo, se ha utilizado la *estrategia de saturación* (Vallés, 1999), y aplicado el procedimiento muestral de la *técnica de la bola de nieve*. Pese a lo anterior, se ha tenido especial cuidado a la hora de tener individuos representativos de las variables de análisis consideradas como claves, y que han sido vulnerabilidad educativa, medios de movilidad (privado y colectivo) e integrantes del hogar. No obstante, el criterio de análisis cualitativo de tipo holístico ha permitido comprender a las personas, más que analizar las relaciones entre variables (Corbetta, 2010). De este modo, se han generado ocho perfiles; se realizaron entrevistas a ambos

géneros y se obtuvieron veintinueve entrevistas en profundidad. Teniendo en consideración que Loma Dorada triplica la población de Hacienda Real, en la primera tipología habitacional se realizaron 17 entrevistas (7 hombres, 10 mujeres). y en la segunda 12 entrevistas (6 hombres y 6 mujeres). Antes de realizarlas, se procedió a establecer el consentimiento informado; se informó a los participantes de los objetivos de la investigación, de su alcance exclusivamente académico, se les indicó la posibilidad de interrumpir y cancelar el grueso de la entrevista en cuanto lo desearan, se les indicó que sus datos serían anonimizados, y el resto de aspectos que integra esta práctica según viene recomendado por Martin y Marker (2007, p. 2265). Según estos mismos autores, que recogen la práctica consuetudinaria en ciencias sociales, bastó el consentimiento expreso verbal del entrevistado para proseguir con la entrevista. Para proteger la integridad de los participantes, en el análisis de datos se identifican a partir del contexto habitacional, LD: Loma Dorada y HD: Hacienda Real, numerándolos de forma consecutiva conforme se realizó la entrevista en cada uno de los contextos, y especificando género y edad.

Para el desarrollo de las entrevistas en profundidad se optó por un guion semiestructurado, el cual se probó mediante algunas entrevistas piloto, que permitieron incorporar aspectos no considerados y reformular el orden del guion. Para la transcripción de las entrevistas se elaboró un formato para registrar de forma ordenada los temas de interés: contexto general, medios de transporte, movilidad laboral, movilidad residencial, movilidad estratégica, movilidad habitual, movilidad social, recurso económico, recursos físicos de la zona, recurso social, accesibilidad como elemento de vulnerabilidades, movilidad como necesidad, movilidad existencial. Con esta información se complementaron los mapas gráficos y se elaboraron tablas comparativas que han facilitado el análisis de la información cualitativa.

Como será expuesto a continuación, con el caso analizado de Tonalá, un municipio metropolitano periférico propuesto para absorber el crecimiento metropolitano, se exponen las vulnerabilidades o desventajas corrosivas a las que se deberán enfrentar su futura población, así como se da testimonio de que habitar en entornos abiertos puede favorecer a un mayor abanico de funcionamientos instrumentales que permita acceso a otras capacidades. Aunque, para el estudio de la capacidad de movilidad se reconoce la limitante de comparar desde la escala más básica de dos contextos habitacionales en un mismo municipio. Se cree necesario realizar estudios similares en contextos metropolitanos distintos para enriquecer el análisis comparativo en la conformación de la Estructura de Oportunidades de Acceso (EOA).

Caso de estudio Área Metropolitana de Guadalajara (AMG)

El Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) es considerada la segunda conurbación más importante de México. Desde 2009 está constituida por ocho municipios a los que se anexó el de Zapotlanejo en 2015. En 2010 se registró una población de 4 434 000 habitantes, lo que representa el 60,3% de la población total del estado de Jalisco. El municipio de Tonalá tiene una superficie de 164 880 km² y su mancha urbana abarca aproximadamente 70 000 km², menos de la mitad de su superficie (figura 2).

Es un municipio representativo para el análisis de la movilidad debido a dos factores. Por un lado,

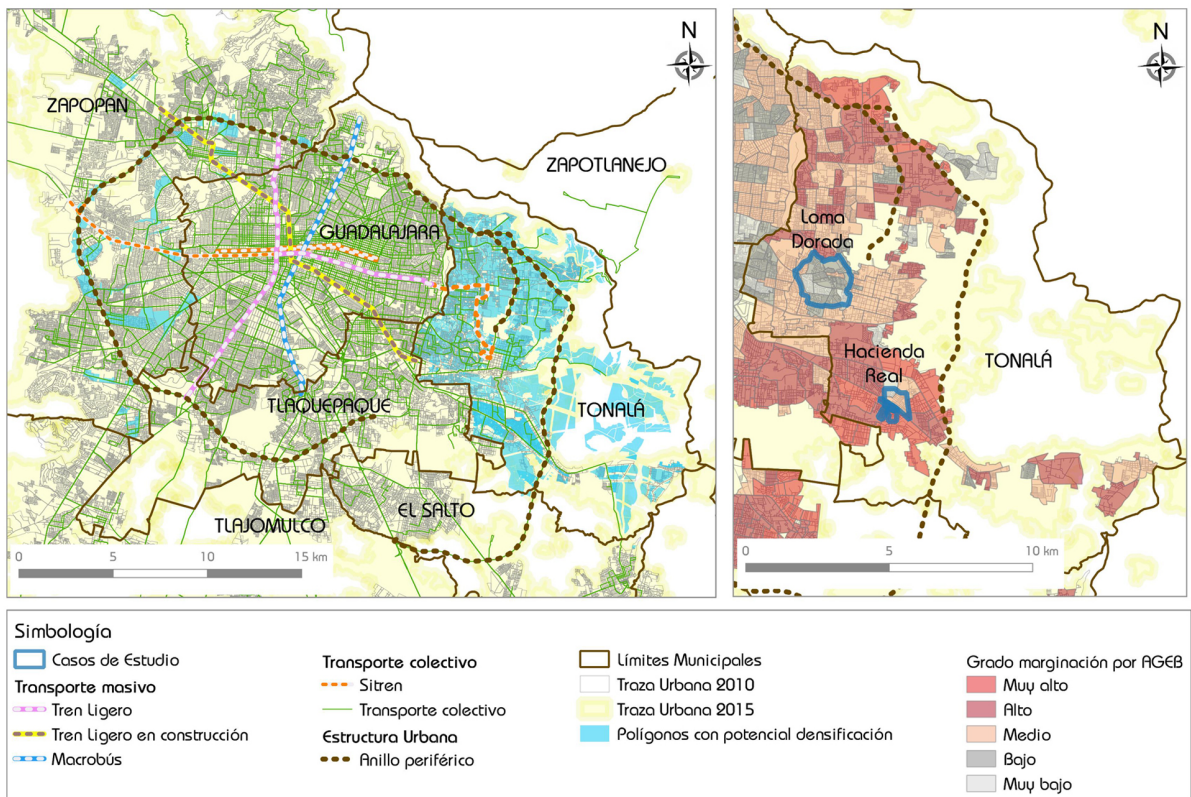


Figura 2. Datos generales Área Metropolitana de Guadalajara (AMG): crecimiento, rutas transporte, polígonos con potencial de densificación; y ubicación casos de estudio en el municipio Tonalá

Fuente: elaboración propia con base en Censo General de Población y Vivienda 2010, y estudio preliminar del crecimiento de la trama urbana (Instituto Metropolitano de Planeación, 2016)

a pesar de que tiene una fuerte dependencia económica de los principales municipios del AMG, su red de infraestructura de transporte de pasajeros no satisface a la población. Por otro lado, con las directrices para las políticas de desarrollo urbano y vivienda del AMG (Instituto Metropolitano de Planeación, 2016), Tonalá es uno de los municipios propuestos para absorber el crecimiento urbano del AMG durante los próximos años, lo que lo convertiría en un municipio prácticamente urbanizado, tal y como se aprecia en los polígonos con potencial de densificación en la figura 2. No obstante, el municipio es un claro ejemplo de cómo el crecimiento habitacional está desconectado de la introducción del transporte de pasajeros masivo (figura 2). El transporte de pasajeros se oferta mediante una red de autobuses intermunicipales, denominados “camiones”. Para hacer uso de transporte masivo en modalidad de tren ligero, los habitantes deben trasladarse al límite con el municipio de Guadalajara.

Para la selección de los casos de estudio, Loma Dorada y Hacienda Real (figura 2), se tuvo en cuenta la actual cobertura de transporte colectivo, la modalidad de vivienda (colonia abierta y fraccionamiento en coto cerrado), lo cual se trata de una consecuencia de las distintas etapas del crecimiento habitacional en el municipio, así como que se trataran de zonas con bajo grado de marginación. De este modo, Loma Dorada es una colonia abierta, construida en la etapa de crecimiento del municipio entre 1980 y 1990, dirigida a familias de nivel medio-alto, aunque en la actualidad se podría calificar de medio a baja. Por su parte, Hacienda Real es un fraccionamiento representativo de la tendencia habitacional de principios del siglo XXI hacia la construcción de fraccionamientos en cotos cerrados, orientado a un nivel medio-alto, sin embargo, hoy en día se considera medio.

Cabe destacar que ambos casos de estudio en su momento se proyectaron en la periferia del AMG

con carencia de equipamientos, servicios e infraestructura, pero con un costo de compra de vivienda accesible. La mayoría de las familias entrevistadas llegaron a Tonalá provenientes de zonas barriales consolidadas; en el caso de Loma Dorada, sobre todo del municipio de Guadalajara, y en el de Hacienda Real, de Guadalajara y Tlaquepaque, aunque también hay familias que proceden de Loma Dorada y se trasladan por ser un fraccionamiento cerrado que consideran más seguro, de mejor nivel socioeconómico y que está un poco más cerca de su red social en Loma Dorada. En ambos casos de estudio, por lo general las familias llegaron a estos conjuntos habitacionales por oportunidad de compra mediante crédito.

Estructura de oportunidades de acceso (EOA): detección de vulnerabilidades

Katzman y Filgueira (1999), desde el punto de vista AVEO, definen la estructura de oportunidades como “probabilidades de acceso a bienes, a servicios o a desempeño de actividades” (p. 9). Para los autores, el término *estructura* “sugiere el hecho de que las rutas al bienestar están estrechamente vinculadas entre sí, de modo que el acceso a determinados bienes, servicios o actividades provee recursos que facilitan a su vez el acceso a otras oportunidades” (Katzman y Filgueira, 1999, p. 9). En relación con estos autores, a partir de la experiencia en el acceso de los entrevistados se han conjuntado las dimensiones de la movilidad y los recursos básicos detectados en ellas, lo que se ha relacionado con capacidades centrales propuestas por diversos autores y ha permitido conformar la EOA.

En los entornos habitacionales estudiados se ha evidenciado que las familias se trasladaron en busca de una mejora en su bienestar, puesto que tuvieron la oportunidad de comprar vivienda:

Cuando llegamos a Loma Dorada mejoró la calidad de vida de la familia, en el sentido de que mis papás ya no estaban presionados a que les pidieran la casa...de que les aumentaran la renta...sí cambió mucho, muchísimo, por fin mi mamá pudo tener su casa...ya era algo de ella...no sé, nos sentíamos todos ya más seguros. (LD-14, mujer, 42 años, Loma Dorada Sección B)

“El tener una casa propia ya te da un cierto nivel social, sí...a estar rentando. Ya sabes que es algo tuyo, que una renta...sí es un poquito más tuyo” (HR-12, mujer, 26 años, Hacienda Real Sección I).

Gracias a la adquisición y el cambio de vivienda, gran parte de las familias se han movido de forma ascendente en la dimensión social de la movilidad. Para distintos autores (Kaufmann et al., 2004; Von Mentz, 2003), en el hecho de haber obtenido vivienda se distingue una movilidad intergeneracional, esto es, un conjunto de cambios de la posición de los individuos en un periodo de tiempo determinado que afectan su patrimonio y su prestigio social: “Yo creo que sí ha mejorado la posición social, porque nosotros vivíamos en la colonia del Fresno y vivíamos rentando” (LD-13, mujer, 55 años, Loma Dorada Sección B).

Yo digo que mi estatus social se ha incrementado, porque donde yo vivía con mis papás no era de nosotros, aunque no pagábamos renta porque era una casa prestada. Pero ahora yo por lo menos tengo algo mío. Yo me siento más segura, más estable. (HR-02, mujer, 27 años, Hacienda Real Sección II)

Esta decisión de cambio residencial está relacionada con la *movilidad estratégica* de Le Breton (2006a), una de las tres clasificaciones que el autor realiza con respecto a la movilidad espacial y que se refiere a la vinculación de la residencia en un territorio. La mayoría de los desplazamientos que realizamos a diario los hacemos desde nuestro lugar de residencia, por lo tanto, nuestro contexto es a partir de él, así como nuestra escala de desplazamiento. Distintos autores indican

la importancia de examinar la intensidad de las diferentes escalas urbanas que utilizan los ciudadanos para realizar sus actividades cotidianas (Miralles-Guasch, 2002, 2011; Cebollada, 2006; Marquet y Miralles-Guasch, 2014).

Esta mejora del entorno habitacional es lo que Nussbaum (2012) denomina capacidad de “control sobre el propio entorno” (p. 54), en cuyo aspecto material “considera la capacidad de poder poseer propiedades y ostentar derechos de propiedad en igualdad de condiciones con las demás personas” (p. 54). Aunque el objetivo de un cambio residencial es mejorar el bienestar de la familia, en los casos de estudio analizados se perciben algunas contrariedades:

La ventaja es que tenemos donde vivir...verdad, casa propia. Y estamos bien a gusto. Pero a nosotros nos hacen falta muchas cosas. Ahora ya hay un poquito de más transporte, antes fallaba mucho ... yo creo que desde el año pasado es cuando mejoró el transporte. (LD-02, hombre, 64 años. Loma Dorada Sección B)

Las desventajas... a lo mejor lo retirado que nos puede quedar... nuestro círculo... el trabajo de mi hija, el de mi hijo, las escuelas de los dos. Esa es la desventaja, lo retirado. Si me quedaba mejor donde vivíamos antes. Incluso donde yo vivía antes está como a ocho cuadras del local, entonces se podía ir caminando y no utilizábamos camión. ... O sea, que yo estaría muchísimo más ubicada allá que aquí. Es lo único que le veo de desventaja. (HR-11, mujer, 42 años, Hacienda Real Sección I)

En consecuencia, la dimensión social se asocia con la adquisición de vivienda y con el estatus social que se puede obtener, aunque el cambio residencial conlleva la modificación de las dinámicas de desplazamiento de los sujetos y hogares, con el fin de acceder a los distintos recursos necesarios para el desempeño cotidiano:

En un principio no vi ventajas, de recién que llegamos aquí pues no había las cosas que le estoy comentando,

como el súper, la ambulancia, los bomberos, el anti-rábico... Esos llevan como unos nueve años. Como de diez años si ha habido muchas mejoras, cada administración ha tenido sus mejoras. (LD-08, mujer, 48 años, Sección C)

Al principio que me vine a vivir aquí todo se me hacía lejos... todo me quedaba lejos y decía ¿qué voy a hacer?, si tomaba el camión a mí se me hacía una eternidad y ahorita ya lo tomo, y ya la verdad ni siento. Pero al principio yo decía ¡no... es que duro muchísimo en llegar! Pero ahorita ya con tantos años, o más bien ya me acostumbré. También de alguna manera que estaba acostumbrada a que todo lo tenía cerquita, o sea, una cuadra, dos cuadras... porque vivía muy céntrica. Entonces como que estaba acostumbrada al muy poquito tiempo de distancia. Entonces ya me cambio acá y empiezo un poquito más a batallar... pero ya acostumbrándose, relativamente la distancia no es tanta, no queda tan lejos todo, más bien era que yo estaba muy céntrica de todo. ... Las cosas que no encontraba a mano... bancos, pagos de teléfono, de luz... o sea, aquí a la mano no las tengo todavía. (HR-07, mujer, 41 años, Hacienda Real Sección II)

Al preguntar a los entrevistados sobre cuáles fueron los motivos para sus desplazamientos, la mayoría coincidió en que se trató de trabajo y estudio, seguidos de compras de bienes de primera necesidad (alimento) y, en menor medida, recreación y contacto físico con redes sociales; de manera eventual necesitan moverse por motivos de salud. Todos estos desplazamientos están relacionados con los recursos que están a nuestro alcance y las actividades de la movilidad cotidiana, tal y como se observa al profundizar en la dimensión espacial de la movilidad, es decir, la capacidad de moverse en el espacio geográfico (Seiler, 2008), y que se vincula con el movimiento horizontal en términos de espacio y tiempo.

En la dimensión espacial se ha observado que es aquí donde los sujetos y hogares, a pesar de que vieron ese cambio residencial como oportunidad de bienestar, empezaron a reconocer algunas desventajas que aparecieron con la experiencia de

vivir en entornos habitacionales periféricos. Esta dimensión se ha vinculado con diferentes capacidades: la de *disfrute de un nivel de vida digna* (planteada por el Índice de Desarrollo Humano), analizada desde el acceso al trabajo remunerado (los recursos propuestos para analizar son economía familiar y guarderías); la del *acceso a la educación y conocimiento* —planteada por el IDH y tratada también por Robeyns (2003) y Nussbaum (2012)—, que se puede observar en el acceso al aprendizaje (los recursos propuestos son grado de escolaridad y equipamientos escolares); la del *disfrute de una vida larga y saludable* —planteada por el IDH y tratada también por Kaztman y Filgueira (1999), Sen (2000), SEU (2003), Robeyns (2003), Nussbaum (2012) y Hernández (2012a)—, que se puede estudiar mediante el acceso a salud (los recursos propuestos son equipamiento salud y espacios informales de salud) y la compra de alimentos (recursos propuestos son comercios, tianguis y mercados); de las *actividades sociales* —planteada por Nussbaum (2012) como *afiliación* y por Robeyns (2003) como *relaciones sociales*—, vista a partir del acceso a la recreación (los recursos propuestos son espacios verdes, abiertos y recreativos y centros comerciales), y de las visitas familiares y amigos (análisis de visitas realizadas y visitas recibidas).

Es importante destacar que la decisión de cambio residencial los ha hecho más dependientes de los vehículos motorizados, en el caso de contar con ellos. En el modelo de Loma Dorada, el hecho de ser colonia ha permitido que se dé una continuidad en la traza urbana, y que se hayan introducido equipamientos y servicios con el tiempo, lo que se ve reflejado con claridad en la distinción de las escalas de desplazamiento de los sujetos entrevistados, entre los que se pueden distinguir, al mapear los desplazamientos cotidianos, diversos movimientos que van desde el ámbito vecinal, barrial y municipal hasta el metropolitano. En cambio, Hacienda Real, debido a su condición

de fraccionamiento cerrado no se ha producido tal continuidad con la traza urbana que haya podido introducir mejoras, y en la mayoría de las ocasiones los entrevistados mantenían cierta dependencia de sus anteriores entornos habitacionales para llevar a cabo sus actividades habituales, lo que se refleja en que la principal escala de desplazamiento es la metropolitana, pues siguen regresando al contexto de sus anteriores residencia para cubrir ciertos recursos básicos.

Según la experiencia de los casos de estudio, los hogares de Hacienda Real organizan más las actividades para conjuntar distintos desplazamientos de los miembros fuera del municipio en vehículo particular:

Mi esposo trabaja en una empresa que se llama Flextronic, está por López Mateos yendo hacia Tlajomulco. Se desplaza todos los días para allá. Va con su vehículo. Él sale en la mañana y regresa a las 8 de la noche. ... Lleva a mis hijas a la escuela, en el trayecto yo creo que hacen como unos 20 minutos, porque es la hora pico que hay mucho tráfico. De la escuela de mis hijas al trabajo de mi esposo yo creo que él hace unos 35-40 minutos. Él en todo su trayecto hace más o menos una hora. (HR-07, mujer, 41 años, Hacienda Real Sección II)

Por el contrario, en Loma Dorada hubo entrevistados que preferían acercar la actividad laboral a la vivienda, aunque ello implicara una merma de ingreso, ya que al final gastarían menos dinero y tiempo en transportarse.

Estaría dispuesta a moverme para un trabajo del centro para acá. Porque de lo contrario se te va en camiones, en carro, en gasolina. Aquí agarras el periférico. Siento que del centro para allá hay mejores trabajos. De alguna forma está uno rechazando un mejor trabajo con mejor ingreso. (LD-05, mujer 43 años, Loma Dorada Sección B)

Por lo general, en ambos contextos de estudio, los hogares que escogieron reducir actividades para amortiguar el gasto en el traslado señalaron

que la disminución se hace sobre todo en actividades extraescolares de la educación de los hijos:

Por ejemplo, mi hija quiere tomar clases de baile árabe, ... el detalle está en que hay que gastar otra vez para camión, ya es más tarde... entonces yo la tengo que llevar, y yo sí tengo que pagar camión, no tengo transvales. Entonces yo gastaría en camión para poderla llevar a la academia. Hemos buscado por aquí y no... La verdad sí supone un gran costo para nosotros. (HR-04, mujer, 44 años, Hacienda Real Sección I)

O en las actividades sociales o de recreación:

Sí, dejamos de hacer cosas el fin de semana por no gastar, porque la economía familiar no rinde para hacer esas cosas. Por eso también hemos dejado de hacer más cosas, porque a veces llega el fin de semana y es echarle gasolina al carro para la semana o irnos a comer... pues no, mejor le echo gasolina al carro. Sí, el que hagamos menos cosas depende del tiempo, pero también de la economía. (HR-02, mujer, 27 años, Hacienda Real Sección II)

Con referencia al acceso en salud, se ha observado que la vulnerabilidad o desventaja surge por la casi nula oferta, tanto pública como privada, de equipamiento en el municipio:

En Loma Dorada faltan centros de salud, lo más cercano es la Cruz Verde en el Cerro de la Reina, pero es para emergencia de una cortadita... si es de algo como tipo infarto, tienes que ir hasta el centro de Guadalajara. (LD06, 63 años, Loma Dorada, Sección B)

“No hay centro de salud cercano, hay mucha deficiencia. Lo más cercano es ahí en Sta. Paula, hay un centro de salud de primera mano, pero sí hay deficiencias” (HR-01, hombre, 56 años, Hacienda Real Sección I).

Como alternativa a la deficiencia de servicio, los hogares hacen uso de las consultas médicas de las distintas cadenas de farmacias o de los servicios de salud alternativos de los templos próximos, que cuentan con consultas y medicamentos

homeopáticos, que resultan más accesibles para la economía familiar.

La última dimensión de la movilidad, designada como potencial o existencial, tiene que ver con el recurso que ha sido denominado *horizontes de accesibilidad*, y se describe como el conjunto de posibilidades o perspectivas que las personas se pueden imaginar para obtener mejor bienestar a partir de potenciar, o hacer más fértil, la capacidad de movilidad. En el estudio se concretaron dos: *residenciales* y *transporte e infraestructura*. El horizonte residencial alude al lugar donde se imaginan una nueva vivienda. Como dato interesante, para entrevistados de Loma Dorada que no han experimentado vivir en coto cerrado, se lo imaginan como un reconocimiento de oportunidad: “Yo creo que sería en un fraccionamiento cerrado. Es más seguridad y más tranquilidad” (LD-10, mujer, 33 años, Loma Dorada Sección B).

En contrapartida, una parte de los entrevistados de Hacienda Real que ya habían experimentado vivir en fraccionamiento cerrado, reconocieron la oportunidad de mejorar su bienestar si regresaban a un entorno similar a su anterior residencial:

Si en este momento tuviera que buscar vivienda, buscaríamos en otro lugar. Yo creo que alguna colonia del centro de la ciudad, o algún barrio de los del centro. Ya no sería en fraccionamiento cerrado. Nos agrada más vivir en tipo barrio, colonia. ... Se supone que la gente que habita aquí es gente con un...mejorcito que, en un barrio, aún sin embargo la permisividad y la facilidad económica hace que los hijos de esta gente ya desarrollen otros “viciosillos”. Y sí, hay mucho niño drogadicto por aquí. (HR-05, hombre, 45 años, Hacienda Real Sección I)

“Si tuviera posibilidad de vivir en otra zona, mejor me cambiaría a Loma Dorada. Me regresaría a mi casa de allá. A mí me gusta en Loma Dorada,

como estaba mi vida...todo” (HR-04, mujer, 44 años, Hacienda Real Sección I).

Así, podemos observar que los habitantes estudiados de Tonalá viven procesos en un circuito de aspiraciones dominado por el mercado inmobiliario que condiciona las opciones residenciales: los vecinos de Loma Dorada se insertan en ese circuito y aspiran a obtener un mayor estatus que el mercado otorga a los fraccionamientos cerrados y periféricos, en tanto que los vecinos que en su momento siguieron esta ruta y ya cumplieron su aspiración de vivir en fraccionamiento cerrado, contemplan sus múltiples desventajas y desean alternativas más realistas de reproducción en el regreso a la ciudad abierta.

Con el aspecto del horizonte de transporte e infraestructura, se ha detectado que la mayoría de los entrevistados imaginaban un transporte masivo en la proximidad de sus lugares de residencia, sobre todo los del fraccionamiento cerrado, aun cuando no hayan utilizado este instrumento de desplazamiento:

A veces no es el transporte, es la vialidad. ... El problema son los tiempos y las distancias que recorremos. ... En cambio el tren tiene sus estaciones, tiene su tiempo, se para en su tiempo, sube a la gente y vámonos. Cómo que da mayor tiempo de sincronización. (HR-02, mujer, 27 años, Hacienda Real Sección II)

De esta forma, la dimensión de la movilidad es la que permite un reconocimiento de oportunidad o vulnerabilidad a partir de la experimentación (propia o externa), hecho que se relaciona, además, con las estrategias de movilidad utilizadas por los ciudadanos. En el estudio se han destacado tres: económica, tiempo y seguridad, entre las cuales sobresale la segunda, debido a que abona una última capacidad a la EOA, la denominada *autonomía del tiempo*; capacidad descrita por Robeyns (2003) como el poder de ejercer autonomía en la asignación del tiempo.

Funcionamientos de la capacidad de movilidad y su potencial

Detectadas las capacidades que conforman la Estructura de Oportunidades de Acceso (EOA) para el contexto analizado, se realizó un primer acercamiento para identificar la relación de cada una de ellas con el resto, es decir, cómo cada capacidad influencia al resto de la EOA. La información obtenida en el trabajo de campo se agrupó en tablas, comparando los dos contextos habitacionales estudiados (Barranco, 2018, pp. 234-264) y, como fue expuesto en el apartado teórico, el ejercicio ha permitido esquematizar de forma general la posición de la capacidad de movilidad en cada una de las relaciones, a fin de detectar si proporciona funcionamientos positivos que incrementan el bienestar (oportunidad de realizar una elección que permita prosperar) o, por el contrario, crea vulnerabilidades que provoquen condiciones desfavorables. Como resultado, y gracias al análisis, se pudieron determinar los funcionamientos de la capacidad de movilidad,

que agrupamos para el presente estudio en *instrumentales* y *potenciales* (figura 3).

Los primeros se corresponden con los medios de transporte y la infraestructura; los segundos, con ciertas *voluntariedades* y/o *preferencias adaptativas*, como las denomina Sen (2000). A partir del contexto estudiado, de estas últimas se pueden señalar tres agrupaciones: voluntariedad residencial, voluntariedad educativa y acceso voluntario de las redes sociales. En estos segundos es importante distinguir si se da la existencia de una libertad real en la elección de movilidad o, por el contrario, como expone Shin (2011), si la cultura diaria de adaptación de las personas hace que se limite la movilidad de forma voluntaria.

A grandes rasgos, se ha percibido que la capacidad de *control sobre el propio entorno*, en el aspecto material de adquisición de vivienda en zonas periféricas, afecta de manera indirecta a las demás capacidades (figura 3), porque para la mayoría de los sujetos y hogares el problema ha radicado en los desplazamientos necesarios que de forma

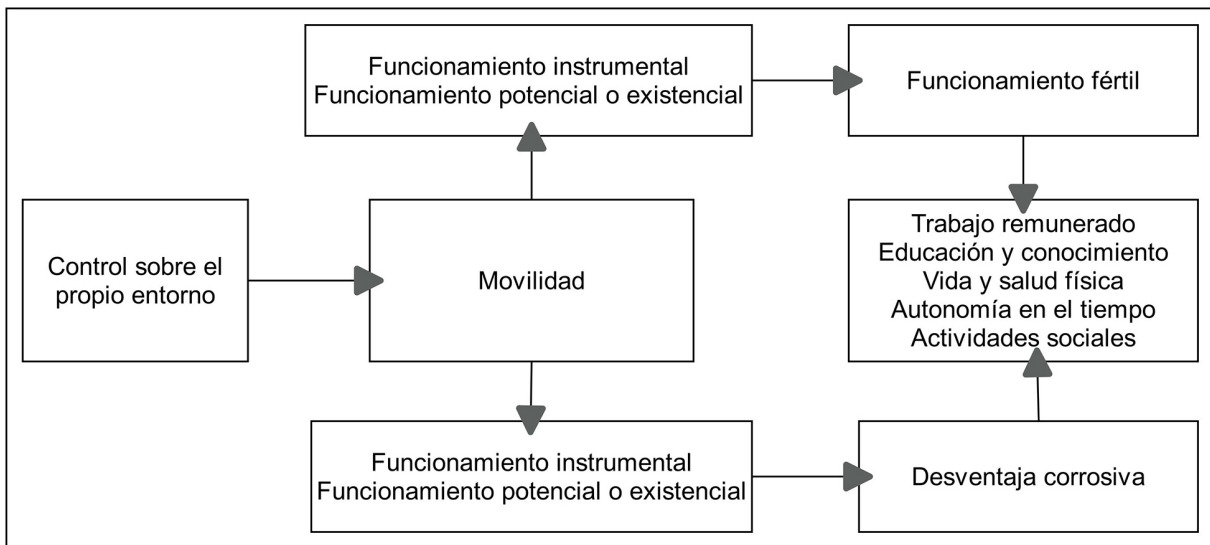


Figura 3. Potencial de la capacidad de movilidad en la EOA

Fuente: elaboración propia con base en las entrevistas en profundidad

cotidiana deben realizar desde su residencia, y que tuvieron que adaptar con el cambio residencial.

Cuando nos trasladamos a Loma Dorada no tuvimos en cuenta cómo nos íbamos a mover, no sabíamos todavía. No lo tuvimos en cuenta hasta que llegamos aquí. Nos dimos cuenta de que estaba un poquito retirado, pero de transporte había. Aunque poco, si había modo de transportarse. Le tenías que dedicar más tiempo para trasladarte, en todos los horarios. (LD-02, hombre, 64 años, loma Dorada Sección C)

“Desventajas, las distancias a cualquier lugar. Llega un momento que te limitas al entorno nada más, y a la pared” (HR-05, hombre, 45 años, Hacienda Real Sección I).

Al analizar los funcionamientos instrumentales por género y hogar destaca que en la actualidad el vehículo particular es el más utilizado en el fraccionamiento cerrado, mientras que se alternan el transporte colectivo y los desplazamientos pedestres en la colonia abierta. Pese a que para ambos contextos el coche particular proporciona mayor seguridad al sujeto y autonomía del tiempo, puede generar vulnerabilidad económica: “El vehículo privado es cómodo ... pero para mí es un lujo tener vehículo, con lo cara que es la gasolina” (LD-16, hombre 42 años, Loma Dorada Sección B).

En contrapartida, con los desplazamientos en transporte colectivo y pedestre, en muchas ocasiones se experimenta inseguridad, por lo que dicha vulnerabilidad empuja a los sujetos a evitar su uso, en especial en el fraccionamiento cerrado: “Es mucho mejor el vehículo particular que ir en el transporte público. Tengo vehículo particular desde que estoy en Hacienda Real, anteriormente no tenía, me movía en camión” (HR-12, mujer, 26 años, Hacienda Real Sección I), “Aquí no andamos mucho, lo más es dentro del fraccionamiento, y lo de fuera en coche” (HR-08, hombre, 44 años, Hacienda Real Sección II).

Si se profundiza en los usos potenciales, predomina la voluntariedad residencial, puesto que con la adquisición de vivienda se desarrolla la adaptación a la movilidad cotidiana, en especial para el género femenino, y aunque es vista como una elección voluntaria a favor del bienestar familiar, en realidad limita su capacidad de movilidad. Tal característica es más preponderante en el fraccionamiento cerrado.

De casa no me voy a mover, porque ya compré, pero había la posibilidad de mover mi trabajo aquí donde yo vivo. Mi estrategia ha sido mover el trabajo más cerca, tratar de no estar estresada con los tiempos. ... La niña la voy a meter en una guardería que hay por Arrollo de Enmedio ..., implica un gasto económico extra, porque mi mamá no me cobraba. Pero si lo pongo en balance con la gasolina que yo gastaba, es exactamente lo mismo. ... Ahora, hay que ver la cuestión sentimental, emocional tanto para mí como para la niña. (HR-02, mujer, 27 años, Hacienda Real Sección II)

Asimismo, se ha distinguido la voluntariedad educativa en la colonia, en el sentido de que, en el intento de economizar en el desplazamiento escolar, se eligen los servicios que permitan un acceso peatonal, aunque no posean la calidad requerida: “Escuelas sí hay en la zona, no hay carencia. Hay muchas escuelas, lo que no hay es calidad” (LD-06, hombre, 63 años, Loma Dorada Sección B), “Por comodidad de que estoy cerca y estoy más al pendiente aquí la tengo. Pero lógicamente si a mí me dan un buen trabajo en otro lugar, me voy a llevar a mi hija a otro lugar” (LD-05, mujer, 43 años, Loma Dorada Sección B).

También, se ha manifestado un alejamiento voluntario de las redes sociales, que se ha visto traducido en la privación de visitas familiares o amigos, debido a factores como la economía familiar, el tiempo y la carencia de transporte adecuado: “No somos mucho de ir de visita. Dejamos de hacerlo más bien ... pues, por la distancia (LD-07, mujer, 39 años, Loma Dorada

Sección A), “Visitas a amigos no. Si tengo amigos, peo más bien por teléfono. O a menos que sea su cumpleaños o alguna fecha señalada. ... Es más bien por el tráfico y los tiempos” (HR-02, mujer, 27 años, Hacienda Real Sección II), “Sí dejábamos de hacer cosas por la cuestión del traslado. Sí, por eso el carro si nos ha beneficiado mucho, pues ahora ya asistimos a las fiestas, y ya visitamos más a la familia” (LD-13, mujer, 55 años, Loma Dorada Sección B).

Este alejamiento de las redes sociales repercute además en vulnerabilidad con el género femenino, que se observa en la reducción de ciertas oportunidades de acceso al trabajo remunerado, debido a la carencia de ayuda con los hijos.

Me hubiera gustado trabajar en algún momento de mi vida. Eso me hubiera hecho desenvolverme más, conocer a más gente, ... siempre es bueno tener independencia para hacer y deshacer. ... Mi esposo me decía que mejor me dedicara a los niños. ... Si hubiera podido encontrar un trabajo cerca para realizar en el tiempo que mis hijos estaban en la escuela, sí me hubiera ayudado. (LD-01, mujer, 49 años, Loma Dorada Sección A)

“Yo no hago ninguna actividad que me dé un ingreso. Me dedico solo al hogar. Con niños no termina nunca uno” (HR-04, mujer, 44 años, Hacienda Real Sección I).

Por último, y relacionado con lo anterior, es destacable que con el traslado residencial a las zonas periféricas, se desarrolla un distanciamiento afectivo de familiares y amigos que conlleva al afloramiento de un sentimiento de aislamiento que puede llevar a depresión; el género femenino es el más afectado en este sentido:

Desde que vivo en Hacienda Real sí he reducido mis salidas, ya no visito tanto mis amigas, no salgo a tomar un café...no...Esas salidas las hacía caminando en Loma Dorada. Al principio me sentí muy triste,

como muy sola, hasta que ya, me empecé a adaptar. De hecho, mi viejo lo notó, me decía es que te siento muy triste... ¿no estás a gusto?, y yo le decía que me estaba adaptando. (HR-04, mujer, 44 años, Hacienda Real Sección I)

Conclusiones

Con el análisis realizado se ha explorado cómo la movilidad se relaciona con el modelo del desarrollo humano y, al convertirse en una de sus capacidades, abre la consideración de las vulnerabilidades creadas por la ausencia de oportunidades de desplazarse. Como se ha indicado a lo largo del trabajo, una ordenación del territorio que tenga en cuenta la movilidad implicará una mejora en el bienestar de los habitantes. Por ello, la relación entre movilidad-accesibilidad-exclusión social puede ser analizada a partir del concepto de capacidad de movilidad y la detección de sus funcionamientos, y estudiar de qué manera las personas son en verdad capaces de desplazarse en el espacio, cómo lo hacen o no y qué repercusiones tiene. Para tal fin se ha indagado en dos tipos de proyectos habitacionales que se encuentran en el paisaje urbano mexicano producido en las últimas décadas, la colonia creada en su momento en la periferia (referencia de la ciudad abierta) y los fraccionamientos cerrados y periféricos.

Como cualquier otra capacidad, la finalidad de la capacidad de movilidad es potenciar otras capacidades para incrementar el bienestar del sujeto u hogar. Así, al conformar lo que ha sido denominado Estructura de Oportunidades de Acceso (EOA), después de realizado el trabajo empírico, se ha detectado que la capacidad de movilidad puede potenciar o no a otras, según la capacidad de control sobre el propio entorno del sujeto, interpretada desde su aspecto material, que considera la capacidad de poseer derechos de propiedad en igualdad de condiciones que las demás personas. Es así como al analizar

la combinación de ambas capacidades en entornos habitacionales periféricos, se observa que dicha combinación es la que tiene un mayor peso para fertilizar sobre el resto del conjunto de capacidades. En el caso concreto estudiado, a pesar de que los sujetos vieron en el cambio residencial mediante la adquisición de vivienda una oportunidad de bienestar, a partir de su experiencia reconocen desventajas.

Asimismo, la creación de la EOA ha permitido analizar y estudiar el potencial de la capacidad de movilidad con cada una de las capacidades que conforman la estructura, y ha permitido, de igual modo, detectar dos tipos importantes de funcionamientos: instrumentales y potenciales. Tras el análisis de los funcionamientos instrumentales, se ha percibido que en los desplazamientos de los habitantes de la colonia abierta se pueden distinguir diferentes escalas asociadas a distintos medios de transporte, motorizados o no. En cambio, en el fraccionamiento cerrado, la principal escala de desplazamiento es la metropolitana, lo que promueve sobre todo la utilización de instrumentos privados y motorizados. Por lo tanto, en el uso o no de unos u otros funcionamientos, se pueden concluir vulnerabilidades relacionadas con la capacidad económica y la autonomía del tiempo de los sujetos.

Por otro lado, al estudiar los funcionamientos potenciales, se ha revelado cómo se transforman en ciertas voluntariedades o *preferencias adaptativas* que argumentan el no reconocimiento de que la decisión del cambio residencial pudiera haber sido una *elección trágica*. Dichas voluntariedades son residencial, educativa y de acceso a redes sociales; en la mayoría de los casos se asumen por el género femenino o por los hijos, en contrapartida a su decremento de bienestar.

El presente trabajo deja abierta la propuesta de estudio de la movilidad como capacidad desde

el análisis de las experiencias de las personas. El caso de estudio evidencia que las áreas urbanas propuestas para absorber el crecimiento urbano y la generación de vivienda de una metrópoli deben de ir acompañadas de un profundo análisis que de preferencia a la previsión de la capacidad de movilidad de las futuras poblaciones. Se asiente la complejidad del enfoque y el hecho de que los sujetos pueden necesitar diferentes cantidades de recursos para alcanzar el bienestar imaginado. De ahí cabe destacar la importancia de que cuantos más casos de estudio se consideren, mayor será el conocimiento de los elementos del movimiento analizado a partir de la experiencia humana en un entorno urbano, que permita el desarrollo de intervenciones públicas que integren la capacidad de movilidad en pro de una prosperidad verdadera para la ciudadanía.

Referencias

Apaolaza, R. A. (2015). *Los debates sobre transporte urbano, movilidad cotidiana y exclusión social. Una revisión desde el caso argentino* [Avance de investigación en curso. Beca Doctoral Programa UBACYT (F-134), período 2012-2015]. http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:http://actacientifica.servicioit.cl/biblioteca/gt/GT8/GT8_AsencioA.pdf

Avellaneda, G. P. (2007). *Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima* [tesis doctoral. Departamento de Geografía, Universitat Autònoma de Barcelona] España. <https://www.tdx.cat/handle/10803/4969>

Barranco, M. C. (2018). *Capacidad de movilidad y bienestar: estudio de accesibilidad desde la experiencia de la inclusión-exclusión urbana. Caso de estudio Área Metropolitana de Guadalajara* [tesis doctoral, Centro Universitario Tonalá, Universidad de Guadalajara] México. <https://www.academia.edu/37293054/>

- Berman, M. (1988). *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. Siglo XXI Editores.
- Bourdieu, P. (2001). *Poder, derecho y clases sociales*. Desclée de Brouwer.
- Cahil, M. (2011). *Transport, Environment and Society*. Open University Press.
- Calonge, F. (2017). Estar cerca en la lejanía. El surgimiento de los entornos de vida en una periferia. *Athenea Digital*, 17(2), 149-173. <http://doi.org/10.5565/rev/athenea.1761/>
- Castells, M. (1999). *El espacio de los Flujos. La era de la información: economía, sociedad y cultura. Volumen I: La sociedad red*. Siglo XXI Editores.
- Cass, N., Shove, E., y Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and acces. *The Sociological Review*, 45, 539-555. <https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2005.00565.x>
- Cebollada, A. (2006). Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre territorio y la movilidad cotidiana. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 48, 105-121. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2328100>
- Corbetta, P. (2010). *Metodología y técnicas de investigación social*. McGraw Hill.
- Cresswell, T. (2004). *Place a short introduction*. Blackwell.
- Cresswell, T. (2006). *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. Routledge.
- Dangond, C., Jolly, J. F., Monteoliva, A., y Rojas, F. (2011). Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. *Papel Político*, 16(2), 485-514.
- Davis, M. (1990). *City of Quartz. Excavating the future in Los Angeles*. Verso.
- Garza, G. (2003). *La urbanización de México en el siglo XX*. El Colegio de México.
- Garza, G., y Schteingart, M. (coords.). (2010). *Los grandes problemas de México II. Desarrollo urbano y regional*. Colegio de México.
- Garreau, J. (1991). *Edge City. Life on the New Frontier*. Anchor Books.
- Gutiérrez, A., y Minuto, D. (2007). *Una aproximación metodológica al estudio de lugares con movilidad vulnerable*. XIV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano, PET-COPPE/UFRJ, ANPET, Temática Transporte y Exclusión social, N.º 366, Río de Janeiro, Brasil.
- Gutiérrez, A. I. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)contruir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano Territorial*, 2(21), 61-74. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/29076>
- Harvey, D. (1977). *Urbanismo y desigualdad social*. Siglo XXI Editores.
- Hernández, D. (2012a). Activos y estructura de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad. *Revista Eure*, 38(115), 117-135. <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/114/582>
- Hernández, D. (2012b). *Transporte público y bienestar: un marco analítico y algunos indicadores para Montevideo*. Ciencia Política desde el Sur. Trabajo llevado a cabo en el Cuarto Congreso Uruguayo de Ciencia Política, Asociación Uruguaya de Ciencia Política, 14-16 de noviembre

de 2012, Universidad de la República, Montevideo, Uruguay. <https://studylib.es/doc/7207284/>

Hernández, D. (2013). *Políticas de transporte público y su efecto sobre la equidad. Avances y desafíos en la reforma del sistema de la ciudad de Montevideo*. Estudios sobre políticas públicas en América Latina y el Caribe: Ciudadanía, democracia y justicia social. Trabajo llevado a cabo en el Concurso Clacso-Asdi, Montevideo, Uruguay. http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/becas/20131217094958/D_Hernandez_politicas_publicas_final_revisado.pdf

Hull, A. (2011). *Transport Matters: Integrated Approaches to Planning City-Regions*. Routledge.

Instituto Metropolitano de Planeación. (2016). *POTmet. Plan de ordenamiento territorial metropolitano del Área Metropolitana de Guadalajara*. http://imeplan.mx/sites/default/files/IMEPLAN/POTmet_IIIFB-BajaRes.pdf

Kaufmann, V., Bergman, M., y Jove, D. (2004). Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745-756. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>

Kaztman, R., y Filgueira, C. (1999). *Activos y estructuras de oportunidades. Estudios sobre las raíces de la vulnerabilidad social en Uruguay*. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/28651>

Kellerman, A. (2006). *Personal Mobilities*. Routledge.

Kronlid, D. (2008). Mobility as Capability. En T. Uteng, y T. Cresswell (Eds.), *Gendered Mobilities*. (pp. 15-34). Ashgate.

Le Breton, E. (2006a). Homo mobilis. En M. Bonnet, y P. Aubertel (Eds.), *La ville aux limites de la mobilité*. (pp. 23-31). Puf.

Le Breton, E. (2006b, 7 de enero). *Mobilité et inégalités sociales*. Texto presentado en la 603ª conferencia de l'Université de Tous les Savoirs, París, Francia.

Lucas, K. (2011). Transport and Social Exclusion. Where are We Now? En M. Grieco y J. Urry (Eds.), *Mobilities. New Perspectives on Transport and Society* (pp. 207-222). Ashgate.

Madanipour, A. (2007). *Designing the city of reason*. Routledge.

Manderscheid, K. (2009). Unequal Mobilities. En T. Ohnmacht, H. Maksim, y M. M. Bergman (Eds.), *Mobilities and Inequality* (pp. 27-50). Ashgate.

Marquet, S., y Miralles-Guach, C. (2014). La proximidad en Barcelona. Un análisis desde los tiempos de desplazamiento cotidianos. *Ciudad*, 17(1), 99-120. <https://doi.org/10.24197/ciudades.17.2014.99-120>

Martens, K. (2017). *Transport Justice. Designing Fair Transportation Systems*. Routledge.

Martin, J., y Marker, D. (2007). Informed consent: Interpretations and practice on social surveys. *Social Science & Medicine*, 65, 2260-2271. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2007.08.004>

Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Editorial Ariel.

Miralles-Guasch, C. (2011). Dinámicas metropolitanas y tiempos de la movilidad. La región metropolitana de Barcelona, como ejemplo.

- Anales de Geografía*, 31(1), 125-145. https://doi.org/10.5209/rev_AGUC.2011.v31.n1.6
- Miralles-Guasch, C., y Cebollada, A. (2003). Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad. *Laboratorio de alternativas*, 25. <https://www.fundacionalternativas.org/laboratorio/documentos/documentos-de-trabajo/movilidad-y-transporte-opciones-politicas-para-la-ciudad>
- Módenes, J. A. (2008). Movilidad espacial, habitantes y lugares: retos conceptuales y metodológicos para la geodemografía. *Estudios Geográficos*, 69(264), 157-178. <https://doi.org/10.3989/legeogr.2008.i264.83>
- Nussbaum, M. C. (2012). *Crear capacidades: propuesta para el desarrollo humano*. Paidós.
- Nynäs, P. (2008). Global Vagabonds and the multicultural challenge-place and the self in global mobility. En E. Gard, y B. Simonsen (ed.), *The Intercultural Perspective in a Multicultural World. 11th NIC-Conference* (pp. 155-178). Universitetet i Agder.
- Nordbakke, S., y Schwanen, T. (2013). Well-being and Mobility: A Theoretical Framework and Literature. *Review Focusing on Older People. Mobilities*, 9(1), 104-129. <https://doi.org/10.1080/17450101.2013.784542>
- Núñez, B. (2007). Grandes desarrollos habitacionales en la zona conurbada de Guadalajara. *Espiral*, 13(39), 111-137.
- Oviedo Hernández, D., y Dávila, J. (2016). Transport, urban development and the peripheral poor in Colombia: Placing Splintering Urbanism in the Context of Transport Networks. *Journal of Transport Geography*, 51, 180-192. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.01.003>
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. (2010). *Informe sobre Desarrollo Humano 2010. La verdadera riqueza de las naciones: Caminos al desarrollo humano*. http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr_2010_es_complete_reprint.pdf
- Querol, J. (2004). *Bienvenidos al urbanismo. Ideas básicas*. Viena Ediciones.
- Robeyns, I. (2003). Sen's capability approach and gender inequality: Selecting relevant capabilities. *Feminist Economics*, 9(2-3), 61-92. <https://doi.org/10.1080/1354570022000078024>
- Rodrigue, J. P., Comtois, C., y Slack, B. (2006). *The Geography of Transport Systems*. Routledge.
- Sabatini, F. (2003). *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina*. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://publications.iadb.org/handle/11319/5324>
- Santos, L., y de las Rivas, J. L. (2008). Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad. *Ciudades*, 11, 13-32. <https://doi.org/10.24197/ciudades.11.2008.13-32>
- Sassen, S. (2002). Introduction. Locating Cities on Global Circuits. En S. Sassen (ed.), *Global Networks, Linked Cities* (pp. 1-36). Routledge.
- Seiler, C. (2008). *Republic of Drivers: a cultural history of Automobility in America*. University of Chicago Press.
- Seller, M. (2011). Sustainable Mobility and Mobility Justice. Towards a Twin Transition. En M. Griego y J. Urry (Eds.), *Mobilities: New Perspectives on Transport and Society* (pp. 289-304). Ashgate.
- Sen, A. (2000). *Desarrollo y Libertad*. Planeta.

Signorelli, A. (1999). *Antropología urbana*. Universidad Autónoma Metropolitana.

http://www.ilo.org/emppolicy/pubs/WCMS_ASIST_8210/lang--en/index.htm

Shin, H. (2011). Spatial Capability for Understanding Gendered Mobility for Korean Christian Immigrant Women in Los Angeles. *Urban Studies*, 48(11), 2355-2373. <https://doi.org/10.1177/0042098010388955>.

Tuan, Y. (1977). *Space and Place: The Perspective of Experience*.: University of Minnesota Press.

Vallés, M. (1999). *Técnicas cualitativas de investigación social*. Síntesis.

Soja, E. W. (2008). *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Traficante de Sueño.

Von Mentz, B. (2003). *Movilidad social de sectores medios en México. Una retrospectiva histórica (siglos XVII al XX)*. Ciesas.

Soja, E. W. (2014). *En busca de la justicia espacial*. Tirant Humanidades.

Wolff, J., y De-Shalit, A. (2007). *Disadvantage*. University Press.

The Social Exclusion Unit. (2003). *Making the connections. Final Report on Transport and Social Exclusion*. Office of the Deputy Prime Minister.

- 1 El siguiente artículo está basado en la investigación que se realizó para la tesis de doctorado Capacidad de movilidad y bienestar: estudio de accesibilidad desde la experiencia de la inclusión-exclusión urbana. Caso de estudio Área Metropolitana de Guadalajara, presentada en Guadalajara, el día 6 de julio de 2018.
This article is based on a research conducted for a doctorate thesis with title "Capacity to Move and Well-being: An Accessibility Study from the Urban Inclusion-Exclusion Experience. A Study Case on Guadalajara Metropolitan Area", presented in Guadalajara on July 6, 2018.
O seguinte artigo é baseado na pesquisa realizada para a tese de doutorado Capacidade de mobilidade e bem-estar: estudo de acessibilidade desde a experiência da inclusão-exclusão urbana. Caso de estudo Área Metropolitana de Guadalajara, apresentada em Guadalajara, o dia 6 de julho de 2018.
- 2 Libertades políticas, servicios económicos, oportunidades sociales, garantías de transparencia y seguridad protectora.
- 3 Vida; salud física; integridad física; sentidos, imaginación y pensamientos; emociones; razón práctica; afiliación; otras especies; juego y control sobre el propio entorno.
- 4 Vida y salud física; bienestar mental; integridad corporal y seguridad; relaciones sociales; empoderamiento político; educación y conocimiento; trabajo doméstico y atención no mercantil; trabajo remunerado y otros proyectos; refugio y medio ambiente; movilidad; actividades de ocio; autonomía en el tiempo; respeto; religión.
- 5 Para la investigación empírica que permitió desarrollar la tesis doctoral.
- 6 En México la conformación de barrios corresponde a la ciudad colonial como un espacio heterogéneo donde personas de diferentes niveles sociales viven juntas.
- 7 Con dotación de servicios y equipamientos en el ámbito vecinal y barrial.
- 8 Vehículo particular, transporte de pasajeros (colectivo y masivo), motocicleta, bicicleta, taxi, mototaxi, pedestre.