



**EL COLEGIO
DE SONORA**

MAESTRÍA EN CIENCIAS SOCIALES

Las sombras de la movilidad cotidiana: Los obstáculos para la formación de capital humano en Hermosillo (un análisis socioespacial)

Tesis presentada por:

Kenia Paola López Cota

Como requisito parcial para obtener el grado de:

Maestra en Ciencias Sociales

en la línea de investigación Desarrollo, Sustentabilidad y Género

Directora de Tesis: Dra. Mónica Olmedo Muñoz

Lector interno: Mtro. Daniel Franco Garza

Lectora Externa: Dra. Juana Martínez Reséndiz

Hermosillo, Sonora

marzo, 2022

Resumen

El acceso a la ciudad y los recursos que ahí se encuentran es imperativa en la formación de capital humano de los individuos. Tal accesibilidad está determinada por el capital de movilidad con el que cuentan los individuos, que a su vez se define por multiplicidad de factores de tipo espaciales como la organización de la ciudad y la infraestructura de movilidad, como factores de tipo sociales como la raza, el sexo y la edad de los individuos.

En la ciudad de Hermosillo, la movilidad cotidiana se realiza predominantemente por automóvil particular, situación que ha aumentado progresivamente los efectos negativos de este medio con respecto a la contaminación, el aumento de las distancias, el tráfico entre otros. Además, invisibiliza las necesidades de infraestructura de medios alternativos de movilidad. En el caso de los jóvenes hermosillenses, su situación económica los remite a la movilidad por medios peatonales y de transporte público principalmente, distinguidos por ser poco eficientes sobre todo en tiempos de traslado.

De esta forma, los jóvenes hermosillenses se encuentran obstaculizados en su capital de movilidad, que delimita la variedad de lugares a los que tienen acceso bajo la configuración centralizada de la ciudad. Lo anterior forma parte del derecho a la ciudad del que todos los ciudadanos son sujetos. Sin embargo, para los jóvenes, en el proceso de crecimiento e inicio de la vida adulta de los jóvenes, su accesibilidad a las oportunidades de desarrollo que ofrece la centralidad de la ciudad juega un papel central en la formación de su capital humano. De manera que el capital humano de las próximas generaciones de ciudadanos se convierte en una tarea de diseño urbano.

Agradecimientos

A El Colegio de Sonora, por haberme abierto las puertas a esta etapa de formación y aprendizaje que me ha permitido desarrollarme profesional y personalmente.

A el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, por el apoyo otorgado para este período de estudios de posgrado.

A mis maestros, mi directora, lector y lectora de tesis, por su tiempo, trabajo, dedicación y apoyo durante mi trabajo de investigación, a través de su experiencia y conocimiento.

A mis compañeros de escuela, a los que ahora puedo llamar amigos, que hicieron más grato el complicado proceso de llevar estudios de posgrado en tiempos de pandemia.

A las personas que me atendieron, dieron su tiempo y me brindaron información para formar la base de datos que hace posible esta investigación.

A Alicia, Orlando, Víctor y Alan, pilares de mi vida, por apoyarme y recorrer conmigo este camino.

Marzo, 2022

Contenido

Resumen	ii
Agradecimientos	iii
Introducción.....	ix
Capítulo 1: Materializar el capital humano mediante la accesibilidad al espacio	1
1.1. La inequidad espacial en la ciudad	1
1.2. <i>La ciudad es quienes la habitan</i> : El derecho a la ciudad como productor del espacio	9
1.3. Las experiencias de movilidad diferenciadas como eco de la inequidad espacial	18
1.4. La movilidad como componente en la formación del capital humano.....	31
Capítulo 2: Construcción de la muestra de estudio	36
2.1 El diseño y aplicación del cuestionario de investigación	40
2.2 La cuantificación del capital humano	45
Capítulo 3: Los obstáculos de movilidad en las condiciones del entorno y la vida de los y las jóvenes en una ciudad media, Hermosillo.....	47
3.1 Las problemáticas de movilidad por la planeación en la ciudad	49
3.2. Los y las jóvenes. Ser móvil como vía de acceso a la educación en la formación de capital humano.....	57
Capítulo 4: Los obstáculos de movilidad de los y las jóvenes	62
4.1. Los obstáculos de movilidad físico-espaciales y de habilidad en el espacio construido de movilidad en Hermosillo.....	71

4.2. Los obstáculos de movilidad temporales y financieros en la movilidad cotidiana de los y las jóvenes	91
Capítulo 5: Repercusiones de la movilidad en el capital humano	110
5.1. Componentes desagregados del capital humano. Repercusiones por grupo de edad y género	110
5.2 Agregado del capital humano desde una perspectiva socio espacial.....	131
Conclusiones.....	140
Referencias	147
Anexos.....	152
Cuestionario de investigación.....	152

Índice de tablas y figuras

Tabla 1.1 Medios de traslado en cuatro ciudades medias mexicanas	23
Tabla 2.1 Diseño de variables y subvariables del diseño del Cuestionario de Investigación	40
Tabla 2.2 Metodología de cuantificación del capital humano.....	43
Tabla 4.1 Distribución por sexo de la población de jóvenes que asiste a la escuela en Hermosillo y de la muestra.....	69
Tabla 4.2 Distribución de la muestra del Cuestionario de Investigación por sexo y grupo de edad	69
Tabla 4.3 Representación educativa en Hermosillo en 2020.....	70
Tabla 4.4 Medios para los trayectos en Hermosillo de los estudiantes de educación superior	93
Tabla 4.5 Condiciones de las vialidades respecto al transporte público	96
Tabla 5.1 Parámetro educativos.....	112
Figura 3.1 Grado de rezago social y asistencia escolar en jóvenes por AGEB	58
Figura 4.1 Distribución territorial de la población entre 15 y 24 años en Hermosillo	66
Figura 4.2 Localización de las instituciones de educación superior en la mancha urbana de Hermosillo	68
Figura 4.3 Grado de Marginación Urbana en AGEB, 2010 en Hermosillo Sonora.....	72
Figura 4.4 Distribución territorial de la vivienda de los participantes de la muestra del Cuestionario de Investigación	73
Figura 4.5 Percepción de las vialidades	75

Figura 4.6 Incremento del parque vehicular.....	77
Figura 4.7 Percepción del mejor medio de transporte de la ciudad.....	79
Figura 4.8 Preferencia de medios de transporte	80
Figura 4.9 Incidencia de delitos en la via pública	84
Figura 4.10 Incidencia de delitos en la via pública por sexo.....	86
Figura 4.11 Utilización de aplicaciones de movilidad	89
Figura 4.12 Cantidad de medios de transporte por grupo de edad	92
Figura 4.13 Partición modal de los estudiantes entre 18 y 25 años.....	94
Figura 4.14 Partición modal de los estudiantes mayores de 25 años	94
Figura 4.15 Percepción del transporte público	97
Figura 4.16 Distribución territorial del precio de los trayectos cotidianos de los y las jóvenes entre 18 y 25 años.....	99
Figura 4.17 Gasto de los estudiantes en movilidad cotidiana	100
Figura 4.18 Razones para hacer paradas intermedias.....	101
Figura 4.19 Tiempo empleado al traslado cotidiano con motivos de estudio	103
Figura 4.20 Distribución temporal de la duración de los traslados	104
Figura 4.21 Distribución de la duración de los trayectos cotidianos.....	105
Figura 4.22 Razones para permanecer en las instalaciones de la universidad durante horas libres	107
Figura 5.1 Satisfacción con las oportunidades para expresar ideas o talentos por grupo de edad.....	113
Figura 5.2 Satisfacción con las oportunidades para expresar ideas o talentos por sexo.....	114
Figura 5.3 Rezago social en las ciudad de Hermosillo.....	116
Figura 5.4 Confianza en los actores sociales y/o políticos	118

Figura 5.5 Relación con los vecinos de los estudiantes jóvenes entre 18 y 25 años	119
Figura 5.6 Relación con los vecinos de los estudiantes mayores a 25 años	120
Figura 5.7 Relación con los vecinos de las estudiantes femeninas	120
Figura 5.8 Relación con los vecinos de los estudiantes masculinos.....	121
Figura 5.9 Razones para no participar en grupos, programas o campañas por grupo de edad	123
Figura 5.10 Razones para no participar en grupos, programas o campañas por sexo	127
Figura 5.11 Salud mental de los estudiantes de educación superior	129
Figura 5.12 Salud mental de los estudiantes de educación superior por sexo.....	130
Figura 5.13 Capital humano por grupo de edad	131
Figura 5.14 Distribución de capital humano por grupo de edad	132
Figura 5.15 Capital humano por sexo.....	134
Figura 5.16 Distribución del capital humano por sexo.....	135
Figura 5.17 Distribución territorial de los niveles de capital humano de estudiantes entre 18 y 25 años.....	137
Figura 5.18 Capital humano según medio de transporte	138
Figura 5.19 Capital humano según tiempo dedicado a la movilidad de los estudiantes de educación superior	139

Introducción

La tendencia actual de las aglomeraciones humanas es sin duda urbana. En el mundo, el 56% de la población vive en zonas urbanas. Esta cifra asciende a 81 % para América Latina y el Caribe, y solo en México el 80% de la población vive en zonas urbanas¹. A pesar de la visión colectiva de la ciudad como “centro de civilización, generador de desarrollo económico y social y avances culturales, espirituales y científicos” (Ramírez, 2003, p.54), que la posiciona como lugar de oportunidades, la ciudad es también contexto de desigualdad y estratificación social que caracteriza la experiencia urbana (Hernández, 2015).

Tan solo en el 2010, las zonas urbanas producían el 90% del PIB Nacional (Assuad Sanén, 2012) a pesar del poco territorio que poseen en comparación con las zonas rurales. Empero, la distribución del capital económico es marcadamente desigual entre sus habitantes, lo que se refleja en altos coeficientes de Gini². Sin embargo, las desigualdades no se remiten solamente en términos de capital económico, sino que se extiende a todas las formas de capital³. Ello está asociado a la distribución de los bienes materiales, simbólicos, culturales y sociales.

Al acercarnos al tema de inequidades urbanas es pertinente remitirse al concepto segregación espacial, la cual tiende a generar distancia y aislamiento entre grupos que comparten un mismo espacio, pero no interactúan entre ellos (Saraví, 2004 citado en Hernández, 2015), de manera que puede entenderse como la división social del espacio. Las

¹ De acuerdo con el Banco Mundial, en el 2019.

² De acuerdo con el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), en el 2010

³ Entendido por Bourdieu como la acumulación de poder dentro de un campo determinado proveniente de la acumulación.

urbanidades se segregan según tipificaciones que responden a características varias como pueden ser el capital económico, social y cultural, pero también en relación con costumbres, hábitos, identidades de género, edad, etnicidad, entre otros. Dicha segregación espacial predispone la diferenciación de paradigmas culturales (formas de hablar, de vestir, de consumo, gustos, etcétera), percepciones de la realidad social (política, economía, inseguridad, derechos, etcétera) (Hernández, 2015), así como determina el acceso a espacios simbólicos, productivos, a bienes y servicios urbanos básicos (saneamiento, energía eléctrica, internet, agua potable, educación, etcétera) y complementarios (ocio, deporte, áreas verdes, etcétera).

Lo anterior ocurre especialmente en concentraciones densas, donde los usuarios urbanos se convierten en actores sociales a través de acceder a determinado lugar moviéndose a través del espacio público y social de la ciudad, construyéndolo desde sus experiencias diarias, de manera cotidiana (aquello que se realiza día con día, aludiendo directamente a su dimensión temporal). Es decir, la segregación social se manifiesta como un fenómeno de carácter dinámico y subjetivo, desde la vida cotidiana y específicamente desde la movilidad cotidiana (Jirón y Masillas, 2013).

Tal acercamiento espacial demanda a los individuos un conjunto de características físicas, económicas, de experiencia, capacidad, entre otras que les permiten desplazarse de un lugar a otro en determinado espacio social (Bourdieu, 1979, citado por Delaunay, Fournier, y Contreras, 2013) y que determina la cantidad y calidad de los espacios sociales, bienes y servicios a los que se tiene acceso. Lo referido anteriormente se conoce como capital de movilidad (Bourdieu, 1979, citado por Delaunay, Fournier, y Contreras, 2013). En medida que ser móvil requiere cada vez más competencias, la acumulación de capital de

movilidad se les niega a los grupos marginados y se convierte en un mecanismo reproductor de la segregación social, y como lo analizaremos en la tesis de accesibilidad diferenciada al espacio central de la ciudad, un obstáculo para la formación del capital humano.

Los y las jóvenes estudiantes disponen de un capital de movilidad restringido en comparación con la fuerza laboral, pues se sabe que el potencial de hacer viajes aumenta año con año a la par del capital económico (Blumenber et al., 2012), aunado a la exclusión histórica a la que se han enfrentado en la participación del espacio público y a ser ignorados en los procesos de construcción de ciudad (Kern, 2020). En consecuencia, los y las jóvenes se enfrentan con recursos limitados a los crecientes retos de la movilidad urbana.

Para ellos, conquistar el espacio urbano requiere superar la mala calidad en la infraestructura del transporte, congestión vial, acceso impráctico, segmentación del mercado de trabajo, falta de información de oferta lúdica, privatización de los espacios públicos, inadecuación de las ofertas de vivienda, inseguridad urbana, entre otros (Borja, Drnda, Iglesias, Fiori y Muxi, 2003). Los y las jóvenes experimentan la ciudad como una sucesión de territorios donde desenvolverse, como un espacio ajeno procedente de visiones de generaciones anteriores, de los planificadores y políticos, desde un enfoque de planeación y desarrollo urbano orientado a usuarios varones de edad productiva y con capacidad adquisitiva (Martínez, López, y Navarrete, 2008). Sin embargo, los y las jóvenes se disponen a usarlo tal como ha sido configurado, produciéndolo en el momento, marcándolo y apropiándose de él. El habitar creativo distintivo de ellos, enriquece el sentido y la transfuncionalidad de los espacios preprogramados (Martínez, et al. 2008).

A pesar de un creciente interés de la academia en los hábitos y actitudes cotidianas urbanas de poblaciones vulnerables de la movilidad, los datos conocidos frecuentemente no hacen más que esbozar los patrones y preferencias de trayectorias de jóvenes y adolescentes. En este sentido, sus percepciones de movilidad cotidiana son desconocidas y difícilmente integrables en el espacio construido. Explorar las visiones de la población joven es pertinente para darles pleno acceso a la ciudad y a la producción creativa del espacio.

En Hermosillo, la movilidad se lleva a cabo principalmente por medios motorizados particulares (48% de las trayectorias cotidianas⁴), derivado de una expansión territorial horizontal, mono funcional y de baja densidad (52.19 hab/km²)⁵ (IMPLAN, BID, 2018) animada por intereses del mercado inmobiliario, así como por falta de planeación estratégica y sustentable que complica la gestión de recursos urbanos y obliga a un voluminoso sector de la sociedad a salvar grandes distancias para acceder a sus actividades diarias de empleo, educación, cultura, interacción, apropiación del espacio entre otras que difícilmente tienen lugar cerca de sus barrios.

En la capital sonoreense, el segundo grupo más grande de movilidad cotidiana son los estudiantes (Izquierdo, 2008), quienes realizan sus trayectos con motivos de estudio principalmente por medios peatonales y del transporte público⁶, en espacios ineficiente e inaccesible de la ciudad, situación que modifica sustancialmente el capital de movilidad con el que cuentan niños, niñas y jóvenes hermosillenses para realizar sus trayectorias con motivos de educación

⁴ Según datos del Instituto Municipal de Planeación de Hermosillo (IMPLAN), 2015

⁵ Según datos del Programa de Ordenamiento Municipal en Hermosillo, 2018

⁶ Según comunicación personal, correo electrónico con R. Arana, 05 de octubre de 2020

La presente investigación pretende visibilizar la diferencia en el acceso de los y las jóvenes a espacios determinantes para su formación de capital humano, específicamente el acceso espacial a la educación y los obstáculos de movilidad a las que se enfrentan. El propósito de este trabajo es el de suscitar una discusión sobre los temas anteriormente descritos, y ofrecer un marco de referencia para actuales o futuros proyectos en temas relacionados a la formación de capital humano, en Hermosillo o en ciudades medias similares.

La investigación se plantea ante la urgencia de una planeación urbana informada y consciente de las necesidades, hábitos y percepciones de movilidad cotidiana individuales de los y las jóvenes, hacia la construcción del espacio social incluyente, seguro y accesible para este grupo vulnerable de la movilidad ante el futuro próximo de las ciudades medias mexicanas en el que se prevé una gestión difícil ante la concentración territorial.

Se justifica por la importancia de respaldar la formación de capital humano de los y las jóvenes, desde la planeación urbana a la inclusión de un grupo que representa el futuro de las condiciones sociales, el desarrollo urbano y la calidad de vida de la población. Esto, aunado a la vulnerabilidad de este grupo de edad al acceso del espacio urbano. La investigación permitirá profundizar y hacer ver las necesidades de movilidad de los y las jóvenes estudiantes en el área de Hermosillo, los hábitos de movilidad y su relación con la formación de capital humano y las condiciones del espacio como eje central del análisis urbano.

Por lo tanto, la investigación se guía a partir de las siguientes preguntas: a) ¿cuáles son los patrones socioespaciales de los y las jóvenes que los tipifican a enfrentar determinadas barreras de accesibilidad?, y b) ¿Cómo determinadas barreras obstaculizan la formación de

su capital humano? El objetivo general radica en identificar los obstáculos a los que el espacio urbano construido (de tipo financiero, temporales, de habilidad, o físico-espaciales) enfrenta a los y las jóvenes en su proceso de formación de capital humano a través del capital de movilidad, y la apropiación y configuración del espacio social. Los objetivos particulares son a) reflexionar sobre la formación de capital humano de los y las jóvenes en términos de capital de movilidad, b) examinar la distribución espacial del capital de movilidad de los y las jóvenes en el área urbana de Hermosillo, y c) examinar el capital de movilidad de los y las jóvenes desde una perspectiva de análisis socioespacial.

Por medio de esta tesis se pretende comprobar la hipótesis que indica que: La organización urbana del espacio construido en ciudades medias mexicanas enfrenta de manera particular a los y las jóvenes a barreras de movilidad que impiden su formación de capital humano diferenciado por su distribución territorial.

Para lograr esto, se trabajó en base a diversas técnicas y métodos de investigación y trabajo de campo, por medio de métodos primordialmente cuantitativos y algunos cualitativos. Se basó el análisis en tres fuentes de información que estructuran y sustentan lo aquí planteado: la Encuesta de Percepción Ciudadana 2020, los resultados del Censo de Población y Vivienda 2020 y el Cuestionario de Investigación de elaboración propia. Lo anterior permitió enriquecer el argumento, obtener otros datos numéricos y contar con opiniones inmediatas del sujeto de estudio, contrastarlas permitió el análisis llevado a cabo y visiones integrales de la realidad estudiada.

En la etapa inicial se consultaron fuentes bibliográficas para acercarse al área de estudio desde el estado del arte⁷, autores y enfoques para la posterior construcción del marco teórico reflejado en el primer capítulo, en él se abordan y organizan los temas y conceptos teóricos que conciernen a este trabajo de investigación. Después de ampliar el conocimiento del tema se procedió a indagar en el sujeto y el área de estudio, cuyos hallazgos son plasmados en el segundo capítulo con el objetivo de dar contexto a la problemática a analizar. Una vez especificado el sujeto de estudio, se procedió a diseñar el instrumento para la recolección de datos del Cuestionario de Investigación a través de preguntas cerradas y semicerradas y se difundió vía internet (véase apartado 2.1 El diseño y aplicación del cuestionario de investigación).

En una tercera fase se hizo un análisis de estadística descriptiva de los resultados del Cuestionario de Investigación de las primeras secciones; hábitos de movilidad, percepción del transporte y del espacio construido de movilidad, uso de tiempo y seguridad. Asistiendo del software estadístico SPSS como herramienta para el procesamiento de los datos y para la construcción de gráficas y tablas que condensaran los datos de manera digerible para el análisis y el lector. También en esta etapa se revisaron las fuentes alternas de investigación (la Encuesta de Percepción Ciudadana, 2020 y los resultados del Censo de Población y Vivienda, 2020), a partir de las que se hizo un análisis cuantitativo de la calidad y suficiencia del espacio construido de movilidad para los distintos medios de transporte en la ciudad de Hermosillo. El juicio resultante y el análisis de los resultados del Cuestionario de Investigación se extienden a lo largo del capítulo cuatro.

⁷ El estado del arte es el estudio analítico del conocimiento acumulado (en documentos escritos) que permite realizar una reflexión profunda sobre un área del conocimiento específica (Molina, 2005).

Por último, el procedimiento descrito con anterioridad se reprodujo con los resultados referentes a las restantes secciones del Cuestionario de Investigación cuyo objetivo era recabar datos respecto al capital humano de los entrevistados; salud, conocimiento, cohesión y participación sociales. Con el mismo criterio se construyeron tablas y gráficas con ayuda del software SPSS, que fueron empleadas para el análisis de capital humano cuyos resultados se plasman en el capítulo 5. Paralelamente, los resultados del Cuestionario de Investigación se utilizaron para crear representaciones espaciales de la problemática a partir de cartografías desarrolladas en el Software de Información geográficas QGIS, estas sirven de contexto socioespacial al análisis. Se materializan a lo largo de los capítulos cuatro y cinco.

La tesis se estructura en cinco capítulos. En el primero, se exhibe la información correspondiente al marco teórico. Se reflexiona sobre las ideas de autores estudiados referentes al campo de la movilidad cotidiana, el espacio social y urbano, el espacio público, la segregación espacial y las inequidades del espacio. De igual manera, se trata el tema de la del espacio construido como fuerte determinante de barreras de accesibilidad física y simbólica en la construcción del capital humano de los y las jóvenes, además de financieras y temporales. El capítulo incorpora las ideas con las que algunos académicos del medio urbano han abordado el tema, así como las reflexiones al respecto y la opinión de la autora.

El segundo capítulo corresponde a la metodología empleada en el trabajo de campo para la recolección de los datos primarios y la construcción de la muestra, desde la descripción del proceso de diseño del instrumento y los parámetros de difusión de este, hasta los criterios de síntesis del capital humano en una variable numérica. La metodología

descrita en el capítulo tres suscita el presente documento, el estudio y el elaborado análisis que contiene los aspectos y la problemática de la investigación, la resolución de las preguntas, la consecución de los objetivos, la elaboración de las consideraciones de diseño del espacio construido y las conclusiones que comprueban la hipótesis planteada.

En el capítulo tercero se describen los antecedentes y al marco contextual. En este se expone desde la ubicación geográfica de la ciudad de Hermosillo, las características territoriales de la mancha urbana, el proceso de crecimiento demográfico, los procesos de transformación del espacio urbano hasta la posición de Hermosillo en el contexto nacional como ciudad media. También se fundamenta la sustancial relevancia del capital de movilidad de los y las jóvenes y adolescente como oportunidad de conquista del espacio social y de la educación en su proceso de crecimiento y de acumulación de capital humano. Para esto, se revisó información de fuentes bibliográficas y algunos datos estadísticos de la región. Lo anterior con el propósito de ubicar la investigación en el tiempo y en el espacio, y entender las condiciones, procesos y eventos que han llevado a la situación actual del lugar.

En el cuarto capítulo se hace un análisis estadístico de los hábitos de movilidad, percepciones de la calidad y características del espacio construido, la seguridad y el uso de tiempo de los habitantes de Hermosillo en general y de los estudiantes de educación superior. Además, con datos estadísticos del Censo de Población y Vivienda se evaluaron las condiciones de la infraestructura de movilidad en la ciudad y las relaciones entre el espacio construido de movilidad y los hábitos de la población. Como pilar de comparación se dividió la muestra en estudiantes entre 18 y 25 años y aquellos mayores a 25 años. También se realizaron comparaciones entre géneros. Lo anterior sirvió como referencia para reflexionar sobre

diferentes tipos de obstáculos de movilidad a los que el espacio construido de movilidad enfrenta particularmente a los y las jóvenes.

Por último, en el quinto capítulo, se trabajan los resultados del Cuestionario de Investigación con metodología similar a la empleada en el capítulo anterior. Sin embargo, en este apartado se busca encontrar patrones y relaciones entre los obstáculos de movilidad encontrados en el análisis precedente y los niveles de capital humano de los y las estudiantes jóvenes tanto por sus características sociales, económicas y espaciales, para dar paso a un apartado final en donde se explican las conclusiones del trabajo.

Capítulo 1: Materializar el capital humano mediante la accesibilidad al espacio

1.1. La inequidad espacial en la ciudad

Históricamente la ciudad ha sostenido diferentes concepciones de funcionamiento y estructura desde épocas feudales hasta la actualidad. La ciudad, en la que habitamos y nos desarrollamos es heredada de procesos de industrialización pertenecientes al siglo pasado. La ciudad y la industria tienen una historia de reciprocidad (Correa, 2010; Lezama, 2002). Esta cercanía histórica ha significado configuraciones espaciales específicas en nuestras ciudades actuales. Por ejemplo, los modos de producción especializados y localizados atrajeron población migrante a las ciudades industriales que aumentó considerablemente la población urbana y diversificó los modos de vida. De igual forma, la expansión de la vida urbana propició que la industrialización y los procesos asociados se localizaran en la ciudad. De esta forma, la estructura social y la estructura urbana se encuentran en constante evolución en reciprocidad la una con la otra, adaptándose en conjunto a las cambiantes condiciones del entorno (Correa, 2010). Tanto el espacio y la vida urbana está asociado a una “dinámica urbana como proceso de cambio y transformación” (Lezama, 2002, p. 270)

De la misma manera, la actual fase de acumulación y la estructura política de los Estados nacionales han extendido la transformación física, social y territorial de las ciudades. Estas condiciones han hecho emerger una ciudad con tendencias globales hacia la desigualdad estructural en el acceso a los beneficios de la ciudad, desde los bienes y servicios, la oferta laboral y significativas concentraciones de riqueza (Lezama, 2002). La ciudad, actualmente está impregnada de visiones utilitaristas y valores individualistas por sobre los colectivos típicos de la sociedad capitalista. La estructura urbana se ha organizado con relación a la mercantilización del suelo, los procesos de especialización, las

condiciones tecnológicas e intereses particulares por sobre intereses colectivos. Esta situación ha actuado en menoscabo de las condiciones en la calidad de vida, la salud, la vivienda, la realización de la fuerza de trabajo, el medio ambiente y la naturaleza, por mencionar algunos (Lezama, 2002).

Además, el traslado del lugar de trabajo del taller artesanal a la fábrica ocurrido en la ciudad industrial y las dinámicas de producción ampliaron la distancia entre la vivienda y el empleo modificando sustancialmente los hábitos de movilidad cotidiana de los trabajadores de la ciudad industrial, ordenamiento que persiste hasta nuestros días. En este sentido, sería ideal ubicar espacialmente próximos la vivienda y los lugares de destino de la movilidad cotidiana. Sin embargo, existen razones para localizar su residencia lejos del empleo. Graizbord identifica dos principales, 1) preferencias personales, en relación con la percepción de ventajas comparativas o simbólicas y 2) costo de la vivienda. Es de esperarse que ambos factores se refuercen y complementen estableciendo patrones de distribución de la vivienda según valores simbólicos y económicos (Graizbord, 2008). En el contexto urbano ambos lugares se comunican por medio de redes de transporte (Graizbord, 2008). Así, el paisaje urbano parece conformado por múltiples nodos espaciales zonificados y sobrepuestos entre sí (Knox, 1991; Berry y Kim, 1993 citado en Graizbord, 2008) y por espacios de movilidad que conectan estos nodos posibilitando la accesibilidad entre la vivienda y el lugar de empleo, pero también aquel espacio destinado al recreo, la cultura, la educación, la salud, y la convergencia de ideas.

Para Parr (1986) las ciudades funcionan como sistemas cerrados formador por subcentros interdependientes y jerarquizados en función del balance de flujos de bienes, servicios y personas a través de la movilidad (citado en Graizbord, 2008). Tales subcentros,

han sido construidos por razones funcionales (comercios, servicios educativos, recreativos) o son zonas históricas que han sido absorbida por la mancha urbana y ahora forman parte de ella (Graizbord, 2008). El patrón de movilidad cotidiana dentro de un sistema de centros jerárquicos puede ser muy complejo, ya que es posible que en un mismo espacio haya flujos en dirección interna o externa e incluso en ambas. Sin embargo,

“es poco probable que la movilidad cotidiana ocurra entre dos niveles altos de la jerarquía debido a la grande distancia que habría entre ellos, pues es de esperar que exista un límite de distancia que los individuos estén dispuestos a vencer. Empíricamente este límite de distancia para viajar está relacionado con la calidad y la tecnología del transporte, las condiciones del trabajo, y el ingreso disponible, entre otros.” (Graizbord, 2008, p.93)

De tal manera que las clases altas y medias acceden a lugares más costosos ubicados en la mejor calidad espacial, ambiental y paisajística de la ciudad, cerca de vías, puentes y atajos para la circulación de vehículos particulares, mientras que las clases populares son a menudo relegadas a zonas periféricas donde el suelo urbano es barato y las opciones de accesibilidad a la ciudad central y sus oportunidades son precarias (Montezuma, 2003). A su vez, la reproducción de estos patrones de distribución resultante de la organización espacial de la vivienda en respuesta a valorizaciones económicas y culturales objetivas y subjetivas del suelo urbano (Sabatini, 2003) envuelve en mecanismos de marginación a determinados grupos de habitantes a través de obstáculos físicos materiales de distribución espacial al acceso de la oferta de la ciudad central.

Tanto para la filosofía como para la sociología urbana la concentración y convivencia de diferencias de origen, de actividades y de pensamiento que tienen lugar en

la ciudad origina desorden en el espacio bajo el cual se organiza lo imprevisible y la innovación de lo social (Borja, 2003). La acción del hombre en la estructura urbana es un elemento productor del espacio y a su vez este proporciona “el soporte de una trama social y ésta se explica por las relaciones sociales que estructuran a la sociedad en su conjunto, de ahí que los efectos sociales que provienen de los ámbitos territoriales están en función de situaciones históricas concretas” (Castells 1978, citado en Lezama, 2002, p.261). Es decir, la estructura espacial es producto material complejo de la historia, los sistemas políticos, económicos y culturales, de poder, y las personas que lo definen.

En este sentido, la configuración y distribución del espacio en sus componentes materiales y sociales juega un papel relevante en las opciones de accesibilidad que disponen sus habitantes. De acuerdo con Castells, Borja 2003), Lezama (2002) y Lefebvre (2013), el espacio es producto material de las relaciones sociales que en el concurren. Debe su forma y significado a una combinatoria específica de interacciones entre sistemas políticos, económicos, culturales y actores sociales que en el convergen (Castells 1978, citado en Lezama, 2002).

En consecuencia, las oportunidades para incorporare como miembros integrales de la sociedad son variantes entre los distintos grupos o individuos. De manera que existen aquellos que se enfrentan a mayores obstáculos para el disfrute de la vida urbana si las condiciones del entorno favorecen la exclusión (Bournazou, 2014). El derecho a la ciudad alcanza una serie de condiciones “territoriales” (como la movilidad, la accesibilidad, el acceso espacial al equipamiento educativo, de salud, abasto, recreación y espacio público) que deben contemplar valores de equidad compensatorios de las dinámicas de segregación

urbana. Es decir, tanto las zonas territoriales como los grupos vulnerables deben tener mejores equipamientos y accesibilidad que el resto de la ciudad (Bournazou, 2014).

El fenómeno de la segregación espacial ocurre generalizadamente en ciudades latinoamericanas, europeas y angloamericanas como medio de diferenciación social entre grupos con identidades débiles o “amenazadas” (Sabatini, 20003, p.14). En el caso de Latinoamérica, tales valorizaciones del suelo caracterizan a las ciudades como lugares históricamente de segregación espacial desde las costumbres elitistas de la época colonial y que se redefinen en el mercado de la etapa actual de capitalismo (Balbo, 2003). En cambio, a pequeña escala existe una considerable diversidad social entre las clases medias y altas que tienden a coexistir. Es decir que “cuando las diferencias sociales son claras y profundas [...] los grupos pueden compartir el espacio urbano” (Sabatini, 2003, p.14). De manera que los patrones de segregación y marginación en el espacio por familias de una misma condición social se percibe cuando se analiza la totalidad de la ciudad (Sabatini, 2003). En consecuencia, las grandes escalas geográficas muestran que “las áreas donde viven los más pobres son mucho más homogéneas socialmente que aquellas donde residen los grupos altos” (Sabatini, 2003, p.4).

Así, la segregación aparece como diferenciación social y actúa de manera dinámica en la escala de homogenización espacial que mencionábamos antes. Cuando la concentración espacial de grupos ya sean étnicos o socioeconómicos está asociada a segregaciones voluntarias se considera positiva ya que aporta a la preservación de las costumbres y la identidad social (Sabatini 2003), a los que se suman los de género y edad. Por el contrario, cuando la homogeneidad social del espacio es forzada se relaciona con aspectos negativos ya que “los problemas empiezan cuando los espacios de concentración

social se vuelven exclusivos y/o excluyentes del resto de la estructura urbana, y se acompañan con realidades críticas para sus habitantes, su entorno próximo y la ciudad en su conjunto” (Bournazou, 2014, p.610). Es decir, a partir de discriminación, desigualdad, jerarquización y asimetría, que obligan a los excluidos a aglomerarse en las peores áreas de la ciudad (Sabatini, 2003; Lefebvre, 2003 citado en Bournazou, 2014).

Cuando la segregación es forzada está determinada según valores del suelo (que pueden ser objetivos o simbólicos) como el valor del suelo o la estigmatización, que responden a una jerarquización del espacio (Bournazou, 2014; Enríquez, 2010; Sabatini, 2003). Aquellos espacios que se posicionan a los extremos de la escala producen contrastes estructurales entre sectores de la ciudad que además de generar división social del espacio, promueve sensaciones de desconfianza, extrañamiento y temor entre habitantes de una misma ciudad (Enríquez, 2010). En un extremo de la escala de valores, se encuentran aquellos espacios denominados guetos. Son segregaciones forzadas o involuntarias caracterizadas por el abandono y la estigmatización, cuya acumulación de problemas surge de la extrema desvalorización del territorio (Bournazou, 2014). En el extremo opuesto de la escala se encuentran los denominados enclaves. Son segregaciones voluntarias que se producen a partir de espacios excluyentes con base en la acumulación de privilegios (Bournazou, 2014) y la formación, afirmación y defensa de sus identidades (Sabatini, 2003). Tal es el caso de los fraccionamientos aislados por barreras físicas y simbólicas sin continuidad espacial con el exterior. La finalidad es restringir la entrada y distanciarse del otro que se percibe peligroso.

El fraccionamiento cerrado tiene su origen histórico en los barrios residenciales a las afueras de las grandes ciudades estadounidenses bajo el modelo angloamericano de la ciudad capitalista (Sabatini y Brain, 2008). Se basa en valores individualistas gestados

desde épocas coloniales en la sociedad estadounidense que imponía distancia e “indiferencia tolerante” hacia los indios originales del territorio, es decir, “se fundó en una noción sospechosa del ‘otro’” (Sabatini et al., 2008, p.9). Para Sabatini (a diferencia de otros autores como Méndez, Rodríguez y Enríquez 2010), esta forma de segregación responde más a “identidades con guion⁸ y fracturas culturales” (Sabatini et al., 2008, p. 9) propios de Estados Unidos que, a valores elitistas y no supone el mismo significado en América Latina.

Sin embargo, llama la atención la tendencia expansiva de los fraccionamientos cerrados especialmente en la frontera Norte de México (límite con Estados Unidos) en relación con la fuerte influencia cultural que este país tiene en la identidad de esas ciudades fronterizas y en su transformación física (Enríquez, 2010). Tal ha sido el caso en el patrón de construcción que tomaron las empresas inmobiliarias en Hermosillo, avivado por condiciones simbólicas y percepciones de seguridad y exclusividad de sus pobladores, que ha seguido el modelo de fraccionamiento cerrado inspirado en Estados Unidos. Entre 1986 y 1990 solo tres de cada veinte construcciones inmobiliarias en Hermosillo eran a modo de fraccionamientos cerrados, para el periodo 2000-2004 la cifra había aumentado a trece de cada veinte (Méndez et al., 2010).

No existe acuerdo en la naturaleza de las percepciones e idílicos que hay detrás de las preferencias personales por la vivienda en fraccionamiento cerrado en Latinoamérica. Sin embargo, coinciden en que estos proyectos inmobiliarios motivados por factores económicos vinculados al mercado del suelo son un fuerte contribuyente a la homogeneización social del espacio (Sabatini et al., 2008; Enríquez, 2010). En

⁸ Discriminación lingüística que hacen los estadounidenses al separar con un guion la identidad de una persona. Ejemplo: Afro-americano.

consecuencia, la ciudad se fragmenta cada vez más conforme el suelo urbano es dividido en función de la capacidad adquisitiva de los grupos sociales.

Todas estas formas de segregación espacial nacen del entorno y se refuerzan en las diferencias en el acceso eficiente a bienes públicos, servicios, equipamiento, accesibilidad física con las que cuenta una persona (Bournazou, 2014). Dada la imperiosa necesidad de estos menesteres, carecer de ellos representa una nueva forma de segregación espacial en consideración de la localización relativa⁹ (Bournazou, 2014). En este sentido, la localización de la vivienda, la configuración espacial de la vida urbana y la distribución de la oferta de la ciudad es determinante de la accesibilidad como punto de origen y destino en la movilidad cotidiana y puede ser ventaja u obstáculos en la participación y apropiación de las redes y oportunidades urbanas (Bournazou, 2014).

Así, la configuración del espacio ha sido alentada por consideraciones del valor del suelo y oportunidades del mercado inmobiliario en la actual etapa de acumulación del proceso de capitalismo en las ciudades. La segregación territorial que se ha suscitado va más allá de parámetros meramente espaciales y/o materiales, sino que responde a inequidades sociales en el acceso a las oportunidades propias de la convergencia de ideas y de personas de las ciudades, además de los servicios específicos a la urbanidad como los servicios básicos, la oferta cultural, educativa, de salud, institucional, entre muchos otros. Tales limitaciones en la apropiación de los aspectos positivos y enriquecedores característicos de la experiencia urbana se configuran en una medida importante desde la distribución espacial de la ciudad, y en este sentido propicia desde el diseño y la disposición territorial a la inequidad social tan característica de la ciudad latinoamericana.

⁹ Localización respecto de los servicios y equipamientos urbanos (Bournazou, 2014)

1.2. *La ciudad es quienes la habitan*: El derecho a la ciudad como productor del espacio

La propiedad individual y las fuerzas de mercado han dictado las formas de configuración espacial actuales de la ciudad. De manera que el crecimiento urbano reacciona como efecto no controlado del crecimiento económico (Correa, 2010). En este sentido, las ciudades se encuentran frente al desafío de transformar la configuración del espacio desde el paradigma clásico-liberal hacia el de desarrollo “que exige que todos los ciudadanos puedan beneficiarse de lo que la ciudad tiene para ofrecer [...]. En cuyo fin último deben tener voz no solo las fuerzas del mercado, sino también los otros actores sociales” (Correa, 2010, p.133). Este paradigma está basado en una aproximación de derechos entre los que se incluye el derecho a la ciudad; cuyo principio rector es que la vida urbana permita la inclusión sin discriminación de todos los habitantes de la ciudad (Correa, 2010).

No obstante, el ejercicio del derecho a la ciudad requiere más que planteamientos teóricos, filosóficos y políticos de igualdad y justicia (Correa, 2010). Es fundamental contar con políticas públicas coherentes con las necesidades y percepciones a escala humana para lograr cambios estructurales en la forma en que se organiza el espacio construido de nuestras ciudades (Correa, 2010). “La lucha contra la exclusión y el reforzamiento de la inclusión requieren políticas urbanas, económicas y sociales al interior de las cuales se establezca con claridad el derecho a la ciudad: políticas integradas en las cuales los temas de la pobreza, de las condiciones habitacionales, de las oportunidades del ingreso se enfrenten conjuntamente, de manera integrada” (Balbo, 2003, p.311).

Para esto es fundamental implicar la participación de todos los actores que producen y reproducen la ciudad en el día a día, en un proyecto de ciudad en reconocimiento de las

necesidades de la esfera pública y privada y de las diferencias de capacidades, posibilidades y aspiraciones de todos (Balbo, 2003). De manera que la organización del espacio contribuya sustancialmente a la mejora de las condiciones generales de esta población a través del derecho a la ciudad (Balbo, 2003). Es importante que se involucre la participación de la población en los procesos de planeación del espacio urbano desde ambientes participativos y enfoques de apropiación ciudadana. Es decir, incluir en las visiones de la vida urbana, no solo las fuerzas del mercado, sino la voz de aquellos que son excluidos del derecho a la ciudad.

Para Harvey (2012), Borja (2003) y Lefebvre (2013) el derecho a la ciudad debe ser entendido más que el acceso individual o grupal a las oportunidades de la ciudad, como el derecho de cambiar y reinventar la ciudad a través de un proceso de urbanización impulsado por poderosas fuerzas sociales. En concordancia, Aristóteles afirmaba que personas de características homogéneas no podía dar origen a una ciudad, dado que el encuentro con el “otro” es la esencia misma de lo urbano (Sabatini et al., 2008).

Las fuerzas sociales que nacen de la condensación de la creatividad, ideas y críticas de actores urbanos disímiles que interactúan en el espacio público, se consolidan en los movimientos sociales (la historia de los movimientos sociales los consolida como productores de cambios) (Harvey, 2012) y ofrecen las pautas que consolidan a la ciudad como lugar de exigencia y goce efectivo del derecho a la ciudad y en sí misma “factor determinante en su garantía o vulneración” (Correa, 2010, p.133). Conquistar el derecho a la ciudad es un proyecto que se construye en el día a día a partir de la interacción que se suscita en el espacio público.

La ciudad en todas sus manifestaciones constructoras, innovadoras y de avance social es lugar de derecho a la ciudad en la medida que suscita la confluencia humana en un territorio o espacio próximo (Correa, 2010). El derecho a la ciudad se estructura en tres facetas 1) física, en relación con la centralidad, la movilidad, la permanencia, al lugar, a la accesibilidad, la seguridad, 2) individual en relación con la libertad de elegir el proyecto de vida y 3) colectiva, sobre la participación en la gestión de la ciudad (Borja, 2004 citado en Correa, 2010). En lo referente a la dimensión física, el espacio público constituye el escenario del derecho a la ciudad como lugar de acceso (desde la movilidad) a la participación colectiva, al contraste de ideas, a la indignación, a la pertenencia a la comunidad, a la identidad colectiva que permiten la integración a la vida urbana y a la organización política democrática y participativa para la exigencia de derechos (Ibarra et al., 2016).

La dimensión del derecho a la ciudad que ocupa a esta investigación es la primera. Es decir, la relacionada con la accesibilidad al espacio urbano a partir de la movilidad. En este sentido, en los Estados Unidos Mexicanos, accesibilidad es entendida como “las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas [...], en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales”. El concepto de accesibilidad se identifica en su forma física, en lo que respecta a la distribución y contigüidad espacial, en su forma económica, referente a los beneficios para un individuo del uso de su tiempo e ingresos y,

por último, en su forma social, relacionado con la capacidad personal para moverse a través del espacio (Jirón, 2013)

Es mediante el acceso al espacio público “donde aparecen relaciones interpersonales, formas de expresión y de construcción de lo colectivo que definen el mundo común entre miembros diferentes de la sociedad” (Arendt, 1993; Sennett, 2011, citado en Ramírez Kuri, 2014, p.287). El sentido actual de lo público¹⁰ alude a aquello de acceso abierto y social fuera de los límites de lo privado y lo familiar. La función del espacio público es por una parte regular el acceso a bienes y servicios públicos y por el otro es un elemento integrador (Ramírez Kuri, 2014). “La libertad de hacer y de rehacernos a nosotros mismos y nuestras ciudades es [...] uno de los más preciosos y descuidados de nuestros derechos humanos” (Harvey, 2012, p.4).

Sin embargo, en la actualidad, la urbanización de la ciudad ha sido construida bajo lógicas de mercado que han diluido la función del espacio público (Correa, 2010). Las condiciones del mercado inmobiliario han privatizado¹¹ áreas verdes, parques y espacios públicos para transformarlos en centros comerciales, fraccionamientos residenciales, vialidades para la movilidad privada, etcétera en la búsqueda de la utilidad, el consumo y la protección de la propiedad privada en detrimento de las necesidades humanas (Correa, 2010). El espacio público como lugar de consumo ha orientado la experiencia urbana en torno a nichos de mercado basados en el estilo de vida, practicas cotidianas, hábitos culturales y de consumo de los habitantes (Harvey, 2012). De manera que la calidad de la

¹⁰ “Se ha señalado al respecto que lo que es estatal es público, pero lo público no necesariamente es estatal” (Bresser y Cunill, 1998: 31 citado en Ramírez Kuri, 2014, p.288).

¹¹ La propiedad privada, de consumo privado colectivo y con fines de lucro (Bresser y Cunill, 1998: 31 citado en Ramírez Kuri, 2014, p.288).

vida urbana es producto de mercado y su goce depende del poder de participación en el, es decir del capital económico (Harvey, 2012).

La segregación, la desigualdad y la desposesión del derecho a la ciudad son (no exclusivamente) efectos perversos de la privatización del espacio público. Estos procesos de acceso desigual al espacio modifican la estructura, el simbolismo y el funcionamiento del espacio público en un sentido que destaca nuevas formaciones de lo espacial-social (Ramírez Kuri, 2014). Así, no podemos entender al espacio urbano como un lugar vacío, neutral y transparente escenario de cuerpos y objetos sino como un producto y a su vez interventor de la acción social, de las prácticas, las relaciones y las experiencias que en él tienen lugar. “No hay relaciones sociales sin espacio, ni espacio sin relaciones sociales” (Martínez Lorea, 2013, p. 14).

Lefebvre (2013) percibe el espacio social como una visión colectiva, múltiple y yuxtapuesta de percepciones configuradas a través de objetos naturales, sociales, redes de comunicación y relaciones a lo largo de las épocas. Así, el espacio social guarda una relación estrecha y codependiente con la vida cotidiana que se presenta como rutina aludiendo directamente a su dimensión temporal (Lefebvre 1974 citado en Lezama, 2002). Es dentro de las fronteras espacio temporales de la ciudad donde se esboza y se concentra la creatividad productora del ser humano; formas de vida, gustos, cultura e ideología (Borja et al., 2003; Lefebvre, 1976 citado en Lezama, 2002). La vida cotidiana reproduce en el espacio social la totalidad de los procesos entrelazados, diversos y contradictorios de la vida humana organizadores de ciudad; el pulso de las satisfacciones e insatisfacciones de las necesidades colectivas, productor del orden o el conflicto social. Es decir, el factor

reiterativo de los procesos para hacer ciudad y donde se forman las preguntas relevantes sobre la organización espacial de la ciudad (Lefebvre, 1976 citado en Lezama, 2002).

Por el contrario, la movilidad cotidiana puede ser también rutina y enajenación (Borja et al., 2003; Lefebvre citado en Lezama, 2002) cuando se les obstaculiza a los habitantes “la posibilidad, no sólo de crear la ciudad como una obra, sino de apropiársela en un contexto en el cual se rompería con la intermediación de los valores de cambio y sólo regiría la apropiación de los valores de uso” (Lefebvre citado en Lezama, 2002, p.251). Cuando el espacio público, la vida y movilidad cotidiana están controlados por lógicas de producción capitalista y de mercado, el espacio social se convierte en medio para la alienación del individuo. Al controlar la producción del espacio lo domina en los fines que le son inherentes. Tal ha sido el caso de la configuración de la vivienda y el fraccionamiento cerrado que no se hace a la medida de sus moradores, sino que persigue fines de “racionalidad” económica (Lezama, 2002).

El modelo de vivienda de fraccionamiento cerrado basado en desarrollos habitacionales aislados por límites espaciales, pero también simbólicos (Guillén, 2010) tiene efectos perversos especialmente en la privatización del espacio público. La posesión que el capital tiene sobre el espacio social tiende a reducirlo a su función operativa, a simplificarlo y especializa perdiendo su papel en la interrelación y comunicación social (Guillén, 2010). Tal “especialización del espacio público muestra una aparición de un nuevo paisaje híbrido, una forma distinta de paisajes integrado resultante del continuo e intempestivo cruce de los sujetos en el paisaje tradicional, es decir, interactuando en la movilidad del territorio, cruzándolo, usándolo como espacio operativo para una apropiación

eficaz y rápida, sin apreciarlo, sin participar de él, solo consumirlo en el periodo más corto de tiempo y a través del trayecto espacial más corto” (Graizbord, 2008, p.80).

Estas configuraciones espaciales diferencian los usos, los significados, las apropiaciones y el acceso en el derecho a la ciudad entre habitantes (Ramírez Kuri, 2014). Este proceso desigual de construcción social degrada la calidad física y relacional del espacio social, transformándolo de escenario de exigencia y ejercicio del derecho a la ciudad a escenario de inseguridades, conflictos urbanos y vulnerabilidad lo que genera agorafobia, implica debilitamiento de la vida social comunitaria y reproduce su degradación (Ramírez Kuri, 2014). En el mismo sentido, la baja calidad del espacio social aunado a sentimientos de reclusión a espacios privados aumenta la escala del espacio y eleva el predominio de las vías rápidas a partir de un proceso de privatización de las calles que naturaliza el uso del automóvil. Lo anterior repercute directamente en la accesibilidad y el bienestar que los espacios públicos ofrecen a las oportunidades de la vida urbana. “En las calles se distingue la desigual condición de infraestructura, equipamiento y seguridad adecuados a las necesidades de la experiencia cotidiana de la gente que se mueve en la ciudad, y particularmente para usuarios con necesidades específicas: niños, jóvenes, ciclistas, personas con carriolas o en sillas de ruedas y adultos mayores” (Ramírez Kuri, 2014, p.297). Estos arreglos influyen en las identidades, prácticas y relaciones que hacen ciudad.

En este sentido, la producción del espacio social tiene lugar en las prácticas que tienen lugar en la movilidad cotidiana y en el espacio público. Las trayectorias y rutinas de movilidad cotidiana son determinantes del acceso a la ciudad, sus oportunidades, pero también a la producción del espacio. El acceso es socialmente desigual en la medida en que

acceder al espacio social implica disponer de diferentes recursos de tiempo, medios de transporte y capital económico para el traslado (Lezama, 2002). Además, el espacio físico del colectivo, las paradas de autobús o las veredas peatonales son en sí mismas nodos importantes de reconocimiento entre unos y otros (Lezama, 2002). El análisis de la producción del espacio social exige mirar a la accesibilidad urbana desde la movilidad cotidiana y la estructura jerarquizada del espacio social, donde concurre una lucha continua por la apropiación del espacio físico y simbólico de la ciudad como parte de las luchas por el derecho a la ciudad (Bourdieu, 1993).

El espacio social está jerarquizado en función del poder que el capital, en sus diferentes formas, da sobre el espacio (Bourdieu, 1993). Esto es, la capacidad individual de dominar el espacio adueñándose de él material o simbólicamente de diferentes bienes y servicios, también de agentes individuales y grupos localizados físicamente que en él se distribuyen. Si bien la formación de capitales no puede reducirse a la cercanía en el espacio físico, a la localización residencial y las capacidades para desplazarse, estas cobran en nuestros días una importancia cada vez mayor en los procesos de inserción social (Bourdieu, 1993). Las estrategias de movilidad se han vuelto indispensables para la inserción urbana. Vincent Kaufmann, entre otros autores, propone el concepto de “motilidad”, definido como la manera en la cual un individuo o un grupo se apropia en la medida de lo posible del espacio en materia de movilidad y se sirve de él para desarrollar proyectos (Kaufmann & Jemelin, 2010 citado en Delaunay et al, 2013)

La ciudad inclusiva, que responde a valores de igualdad de derechos y de oportunidades no puede ser gestada en espacios fragmentados y segregados (Balbo, 2003). La lucha contra la exclusión requiere que los mecanismos de decisión se organicen

en concordancia con las necesidades de las personas, con una perspectiva del derecho a la ciudad en las que se establezcan mecanismos de regulación de las inequidades de grupos e individuos en el contexto de segregación espacial en consideración con la localización relativa (Balbo, 2003). Es posible transformar la forma del espacio social mediante la construcción de un nuevo concepto de espacio desde el encuentro, la concentración y la simultaneidad de actores de manera que se perciba participativo, incluyente igualitario y seguro (Lefebvre, 2013; Borja et al., 2003).

Para producir el espacio como lugar de encuentro, de mezcla y de integración de las diferencias el urbanismo se presenta como principal productor del espacio urbano a partir de políticas y visiones que promuevan una más adecuada distribución de los recursos, las oportunidades y los actores sociales en el espacio. Es necesario que todos los actores de la ciudad coincidan en el espacio público como lugar de producción del espacio social y de la exigencia del derecho a la ciudad en tres facetas. Estas exclusiones estructurales al derecho a la ciudad representan en un sentido más amplio privaciones a la libertad de decisión sobre el curso de la vida misma en función de la suficiencia de oportunidades para conseguir lo que se proponen. En el sentido en el que Sen (2000) lo refiere; “La libertad [...]entraña tanto los proceso que hacen posible la libertad de acción y de decisión como las oportunidades reales que tienen los individuos, dadas sus circunstancias personales y sociales” (Sen, 2000, p.33). Por lo tanto, consideramos de especial importancia las oportunidades que el espacio social facilita o dificulta la formación de capacidades individuales específicas y la construcción del capital humano, tema que abordaremos con más profundidad en el siguiente capítulo.

1.3. Las experiencias de movilidad diferenciadas como eco de la inequidad espacial

El fin primordial de la movilidad, no reside en el movimiento mismo, sino en acceder a determinado lugar y con ello a las oportunidades de desarrollo que ofrece la ciudad (Godard y Fatonzoun, 2002 citado en Ibarra et al., 2016). En las ciudades la movilidad de las personas se encuentra condicionada a distintos tipos de obstáculos de accesibilidad que hacen distinción entre factores espaciales como la infraestructura vial, modos de transporte para acceder a determinado destino y la posibilidad de hacer uso de estos medios. Esto último está relacionado más a factores sociales, normativos, prácticas políticas, institucionales, culturales y/o simbólicas que definen la gestión de la movilidad (Ibarra et al., 2016). Es decir, las experiencias de movilidad y por lo tanto de acceso al espacio urbano están condicionadas por factores espaciales establecidos, pero también por características sociales propias de los individuos que gestionan la movilidad. Abordar el tema desde el concepto de movilidad urbana, y no desde el transporte, permite centrar la problemática del acceso en las diferencias tanto materiales, como espaciales (el entorno en el que se desplaza) y socioeconómicas (*edad*, género, clase, etcétera) de los habitantes, que determinan la efectividad de los traslados en las zonas urbanas (Montezuma, 2003; Ibarra et al., 2016).

Son múltiples los factores que inciden en los procesos de movilidad cotidiana (Montezuma, 2003; Ibarra et al., 2016). Desde la perspectiva de los factores espaciales determinantes de la movilidad, destaca la concentración de oferta lúdica, laboral e institucional, así como bienes y servicios en general en zonas específicas de la ciudad, comúnmente el centro (Montezuma, 2003; Ibarra et al., 2016). En los tiempos de la

industria artesanal, el taller y la vivienda se encontraba en el mismo lugar, pero con la introducción de maquinaria al proceso de producción industrial el lugar de residencia y el trabajo se fueron separando cada vez más (Ibarra et al., 2016). De esta forma, zonas concretas de la ciudad se asociaron con centros industriales o comerciales (Wolforth, 1972: 240-241 citado en Ibarra et al., 2016), configuración que persiste en la ciudad en nuestros días.

El predominio de mencionado modelo genera un flujo importante de población desde las alejadas zonas residenciales hacia las áreas de concentración de actividades diarias (empleo, educación, entre otras) y determina el volumen y dirección de la movilidad cotidiana. Lo anterior no solamente representa una enorme distancia que vencer, sino también un aumento en el tiempo destinado al traslado; tiempo que no representa productividad para el viajero, por el contrario, reduce su tiempo de ocio y recreación (Ibarra et al., 2016). Aunado a lo anterior, la zonificación territorial tiene consecuencias directas en otros aspectos de la movilidad cotidiana como la congestión y tráfico en horas pico, reducción de los medios alternativos, mayor exigencia en el sistema de transporte y aumento de los costos (Montezuma, 2003), Además, modifica la densidad del territorio en función del día y la hora y la distribución de la vivienda según edad, sexo, ocupación y perfil profesional de la población. La concentración de actividades en el centro aunado a procesos de segregación espacial y no planificación urbana condicionan la movilidad y determinan el acceso de la población (Montezuma, 2003).

El tiempo es una de las dimensiones más valoradas de la vida moderna, ya que se encuentra asociada directamente con la productividad. Especialmente en las zonas urbanas, la gestión del tiempo depende en gran medida de los hábitos de movilidad cotidiana de las

personas. Las formas y modos de realizar las trayectorias consumen en mayor o menor medida tiempo dedicado exclusivamente a vencer la distancia (en el traslado, en la espera del transporte público, en la búsqueda de estacionamiento, etcétera). De esta forma, la gestión del tiempo se realiza en consideración de la localización del lugar de origen y de destino y del capital de movilidad propio de cada persona.

Un largo trayecto en el transporte urbano es un inconveniente especialmente cuando es una práctica reiterada diariamente, es decir, cuando es cotidiano. En la vida acelerada moderna, el tiempo de traslado se vive como tiempo perdido, no es ni de ocio, ni de trabajo, ni de educación. El tiempo de trayecto casi siempre es para el consumo rápido, escuchar música o noticiarios, para leer el periódico, repasar algún tema, revisar el teléfono o simplemente abstraerse en los propios pensamientos (Martínez., et al., 2008), “un tiempo para sí donde la situación de sujeto- masa obliga a refugiarse sobre el universo propio: la experiencia urbana (fusional más que relacional) es también una experiencia de aglomeración que no siempre se vive con agrado, pero es instructiva”. (Martínez et al., 2008, p.55).

El tiempo de recorrido se define por la distancia a vencer y la velocidad de circulación. Esta última depende del medio de transporte utilizado, de las condiciones de traslado para estos medios; de las vialidades, la congestión del tráfico vehicular, los límites de velocidad, la disposición de ciclovías y banquetas, semáforos, altos y paradas de autobús (Vasconcellos, 2011) y de la disposición física de los asentamientos urbanos (la ciudad segregada, por razones que hemos explicado antes). A pesar de que todas las grandes ciudades alrededor del mundo se enfrentan a gestiones de movilidad complicadas, es precisamente en América Latina donde ocurren los desplazamientos más prolongados. Esto

se vincula con su baja densidad poblacional e intensificación del uso de vehículos motorizados particulares contra el lento incremento de infraestructura vial (Gakenheimer, 1998 citado en Izquierdo, 2008, p.2).

Los ritmos en el uso del tiempo de movilidad difieren entre grupo sociales según los medios de transporte y características socioeconómicas determinadas. “Las velocidades, dimensiones y desempeños operacionales diversos entre los cuerpos en movimiento (personas y de vehículos) llevan a formas y tasas muy distintas del consumo del espacio y tiempo, que requieren un análisis de equidad” (Vasconcellos, 2011, p. 57). Por ejemplo, la edad impone límites espaciales y de habilidad a la movilidad (en el caso de niños y ancianos), situaciones culturales pueden demandar distintos patrones de desplazamiento, de igual manera el género implica la resolución de tareas relativas a la división social del trabajo que demanda sustancialmente regulaciones específicas a sus necesidades de acceso.

Así, la accesibilidad termina costándoles más recursos a unos que a otros. El tiempo empleado en cubrir la movilidad reduce inmediatamente el tiempo que se dedica al ocio, a la recreación, a la generación y refuerzo de los vínculos personales y familiares, a la espiritualidad, al emprendimiento, etcétera. El uso del tiempo impacta en el ritmo y calidad de vida de la población. Esta relación ha sido frecuentemente abordada en estudios de género, al señalar que las mujeres tienen más limitantes en su desarrollo personal al tener doble carga laboral (la formal y la doméstica) que les restringe la cantidad de tiempo para otras actividades. De la misma manera, la localización de la vivienda de las personas de bajos recursos que habitan sectores periféricos de la mancha urbana, exige inversiones de tiempo mayores para acceder a la concentración espacial del empleo, del equipamiento

público, como escuelas y centros de salud ubicado generalmente en sectores céntricos de la ciudad.

Para Araceli Demian (2014), el tiempo dedicado al ocio (aunado a vencer la alienación¹² y la pobreza) es imperativo para el concepto de florecimiento humano. Este último es entendido como el disfrute del ocio que eleva el intelecto, la creatividad y la autorrealización. El ocio en su sentido más amplio involucra actividades en relación con filosofar, con la contemplación, la música y el arte. La sociedad, centrada en la utilidad económica y el tiempo de traslado que se adiciona a la jornada laboral, ha eliminado de las sociedades modernas la búsqueda del tiempo de ocio por considerarse inútil (no productivo). Señal de ello es la visión cada vez más extendida de la “inmoralidad” del ocio frente al mundo de la ocupación productiva total (Demian, 2014).

La mayoría de los estudios de desarrollo y bienestar humano dejan fuera de sus consideraciones el uso del tiempo y lo cotidiano. Sin embargo, el tiempo libre ¹³, es un espacio potencial para el desarrollo de capacidades humanas y la cohesión social (Demian, 2014). Es un recurso para satisfacer una amplia gama de necesidades humanas; desde las relacionadas al descanso y a la reproducción hasta las asociadas a las emocionales (convivencia social), de participación social (políticas o comunitarias), de autorrealización, ocio. Es en el ocio donde se produce el capital humano. Se requiere de tiempo para llevar a cabo proceso enseñanza-aprendizaje de las normas éticas, morales, sociales y adquirir habilidades que permitan a las personas desarrollarse personal y socialmente.

¹² Entendido por Marx como un estado del ser donde no hay satisfacción en lo que se hace ni disfrute de las capacidades propias. La persona no siente “sus fuerzas esenciales transformando al mundo y transformándose a sí misma; si solo siente cansancio y tedio” (Marx citado por Araceli Demian, p. 64)

¹³ Entendido como el que no se dedica al trabajo ni al cumplimiento de las tareas de reproducción.

Simultáneamente, los modos de transporte son otro condicionante de la movilidad cotidiana. La introducción de medios de transporte masivos, como el ferrocarril y el tranvía, hicieron posible que cada vez más personas pudieran vivir lejos de la actividad industrial y comercial y hacer viajes cotidianos cada vez más largos (Ibarra et al., 2016). Con la evolución de la tecnología del transporte, los hábitos de movilidad cotidiana de las poblaciones alrededor del mundo se han modificado en función de las opciones que tienen a su alcance. Actualmente, la movilidad se presenta en una amplia gama de panoramas entre regiones del mundo con características disimiles entre países desarrollados y subdesarrollados, pero también dentro de un mismo país se presentan grandes contrastes (Montezuma, 2003).

En México, estadísticamente predominan los desplazamientos de corta duración y distancia vinculadas al trabajo y al lugar de estudio (Izquierdo, 2008). Los datos referentes a estos desplazamientos muestran una marcada tendencia en ciudades mexicanas al uso del automóvil como medio de transporte. Como se muestra en la tabla 1.1, las cuatro ciudades analizadas presentan un uso predominante del automóvil particular.

Tabla 1.1

Medios de traslado en cuatro ciudades medias mexicanas

	Por motivos de:	ESTUDIO		TRABAJO		Proporción Educación/Empleo ¹⁴
		Total	%	Total	%	

¹⁴La columna Proporción educación/empleo pretende reflejar la cantidad de veces que es más utilizado un medio de transporte por los estudiantes que por la fuerza laboral adulta.

LEÓN	camión, taxi, combi o colectivo	1854	56.70%	13885	37.10%	1.53
	vehículo particular	979	29.90%	11294	30.20%	0.99
	transporte particular	5	0.20%	1104	3.00%	0.05
	bicicleta	40	1.20%	4170	11.10%	0.11
	caminando	357	10.90%	5973	16.00%	0.68
	otro	9	0.30%	268	0.70%	0.38
	No especificado	11	0.30%	706	1.90%	0.18
TOTAL		3271	100%	37400	100%	
QUERÉTARO	camión, taxi, combi o colectivo	1589	59.10%	8675	41%	1.43
	vehículo particular	752	28.00%	7455	35%	0.79
	transporte particular	27	1%	1309	6%	0.16
	bicicleta	15	0.60%	313	1%	0.37
	caminando	286	10.60%	2527	12%	0.88
	otro	3	0.10%	112	1%	0.21
	No especificado	18	0.70%	629	3%	0.22
TOTAL		2690	100%	21021	100%	
HERMOSILLO	camión, taxi, combi o colectivo	1218	45.90%	4686	21%	2.15
	vehículo particular	1133	42.70%	10190	46%	0.92
	transporte particular	24	0.90%	2965	14%	0.07
	bicicleta	20	0.80%	922	4%	0.18
	caminando	228	8.60%	2201	10.03%	0.86
	otro	4	0.20%	343	2%	0.1
	No especificado	23	0.90%	642	3%	0.3
TOTAL		2651	100%	21949	100%	
TORREÓN	camión, taxi, combi o colectivo	982	58.50%	5163	33%	1.79
	vehículo particular	520	31.00%	5832	37%	0.84
	transporte particular	16	1%	1246	8%	0.12
	bicicleta	11	0.70%	1240	8%	0.08
	caminando	130	7.70%	1392	9%	0.88
	otro	4	0.20%	157	1%	0.24
	No especificado	15	0.90%	726	5%	0.19

TOTAL	1678	100%	15756	100%
-------	------	------	-------	------

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Encuesta Intercensal 2015.

Sobresale el uso del vehículo privado en la ciudad de Hermosillo, ya que mientras para Torreón, León y Querétaro el promedio de utilización del vehículo particular es de 31.9%, valor que se encuentra 12.7 puntos porcentuales por abajo del promedio de utilización de este medio en Hermosillo. Es decir, tanto la fuerza laboral como la estudiantil recurren considerablemente más a los medios de transporte de automotor privados de lo que es de esperarse para una ciudad media mexicana.

Lo anterior habla de un sistema de usos y costumbres fuertemente orientado al uso del automóvil en México y particularmente en la ciudad de Hermosillo, reforzado por las deficiencias del servicio de transporte público que desincentiva su uso. Hermosillo ha configurado su crecimiento urbano repitiendo el modelo de ciudades vecinas norteamericanas donde el automóvil es el centro de la movilidad (IMPLAN, BID, Harvard University. 2017). Esta tendencia, aunado al crecimiento horizontal de la ciudad ha favorecido el uso del automóvil particular para la configuración del espacio; “Los vehículos llaman a las distancias y las distancias a los vehículos” (Martínez et al., 2008, p.54). Asimismo, el espacio construido de movilidad ha incentivado el uso del automóvil al invertir la mayor parte del gasto público nacional destinado a movilidad (cerca del 97%) en infraestructura para aumentar la capacidad del vehículo motorizado particular. Al respecto, el Banco Interamericano para el Desarrollo indica que a corto plazo la ciudad se congestionará de no tomar medidas en la planificación integral y sustentable en la ciudad (BID et al., 2016 citado en Robles, Méndez, Quennet, Merforth y Crotte, 2016). La

tendencia de Hermosillo se repite en todo el país, lo que convierte las externalidades en la salud humana y urbana en un problema nacional.

La organización del espacio construido y la gestión de la movilidad urbana (sea cual sea el medio de transporte) repercute en el modo de vida de todos los habitantes sin importar su capital económico. Sin embargo, aquellos que no cuenten con los medios para usar un automóvil se verán enfrentados a largos periodos de espera del transporte público, condiciones inseguras en la vialidad, itinerarios complejos, reducción del tiempo de ocio y del acceso a las oportunidades de la ciudad, por mencionar algunos. Esto delimita la accesibilidad de las clases populares y los sectores periféricos y en este sentido se presenta como un problema de exclusión al derecho a la ciudad por motivos económicos, sin mencionar que, a largo plazo, el costo de transporte público de las familias de ingresos bajos se equipara al gasto de transporte de los medios motorizados (Delaunay et al., 2013).

No obstante, la segregación por capital de movilidad tiene múltiples escalas más allá de factores económicos. Dentro de los roles familiares; el 41% de los jefes de familia del área metropolitana de la ciudad de México, declaran utilizar el automóvil particular en su primer tramo de desplazamiento; mientras, que los cónyuges, hijos y otros parientes, el transporte público surge como principal modo (Navarro y Guevara, 2000 citado en Izquierdo, 2008). Acorde a lo anterior, la tabla 1.1 se evidenció que, en todos los casos de las ciudades referidas, es considerablemente más común encontrar a la fuerza laboral productiva haciendo uso del vehículo particular y a los estudiantes del colectivo. En consecuencia, existen aquellos con mayor o menor capacidad de acceso (Ibarra et al, 2016) en función de factores como el capital económico, pero también de la edad, el género, la localización relativa, medio de transporte, habilidades físicas y de orientación, entre otros.

Es decir, el capital de movilidad de una persona se determina en parte por la facultad que tiene para desplazarse y ser móvil pero también [...] “es una combinación individual de movilidad antigua con capacidades y “potenciales” fundamentados en recursos económicos, con el saber-hacer, y con la localización; la movilidad se adquiere [...] sobre todo por interacción con el entorno.” (Delaunay et al., 2013, p.13). El capital de movilidad se determina en parte por la localización, lo que significa que el encadenamiento de recursos que permiten la formación y acumulación del capital de movilidad se establece según características de grupos familiares o de barrios, en este sentido “las prácticas de movilidad tienen amplitudes e intensidades variables dependiendo del grupo social, como complemento de otras formas de acumulación.” (Delaunay et al., 2013, p.12). Por su parte, Bourdieu, (1979) vincula en sus reflexiones el concepto desde la perspectiva del espacio social y el espacio geográfico:

“Las oportunidades que un grupo puede tener para apropiarse de cualquier clase de bienes raros (y que miden las capacidades matemáticas de acceso) dependen parcialmente de sus capacidades de apropiación específica, definidas por el capital económico, cultural y social que puede instrumentar para apropiarse materialmente y/o simbólicamente de los bienes considerados, es decir de su posición en el espacio social, y por otra parte de la relación entre su distribución en el espacio geográfico y la distribución de los bienes raros en ese espacio (relación que puede medirse en distancias medias hacia bienes o equipamiento, lo cual hace intervenir el acceso a medios de transporte, individuales o colectivos). Dicho de otro modo, la distancia social real de un grupo a los bienes debe integrar la distancia geográfica, la cual

depende a su vez de la distribución del grupo en el espacio” (Bourdieu, 1979: 136, citado en Delaunay et al., 2013, p. 13).

El acceso diferenciado responde a características específicas que definen grupos vulnerables de la movilidad cotidiana. Los obstáculos de accesibilidad van más allá de factores espaciales como los mencionados con anterioridad, sino que tienen escalas sociales, institucionales y sistémicas. Las oportunidades de vida que ofrece la ciudad solo muestran resultados si se puede acceder a ellas. Quienes pertenecen al grupo vulnerable se enfrentan a procesos de movilidad más complejos en el cotidiano de la conquista del espacio, de la ciudad y de la ciudadanía. Las principales características sociales que influyen en la movilidad de las personas son: el ingreso, el género, la edad, la ocupación y el nivel educativo (Vasconcellos, 2011).

Por un lado, las mujeres han sido históricamente excluidas del espacio público de la ciudad moderna bajo premisas que responden a roles de género tradicionales que sitúan a la mujer dentro de las fronteras del ámbito privado. La ciudad ha sido pensada y construida por hombres que ignoran las experiencias urbanas cotidianas de las mujeres, situación que todavía las enfrenta a barreras (psíquicas, sociales, económicas y simbólicas) específicas a su condición de género (Kern, 2020). Los espacios altamente masculinizados evocan en las mujeres una sensación de inseguridad que las invita a autoexcluirse del espacio social a través de la no pertenencia y por lo tanto limita sustancialmente su derecho a la ciudad (Pérez y Gregorio, 2020). Además de factores relacionados a la seguridad, las mujeres se enfrentan de manera particular a barreras organizacionales en su proceso de construcción de capital de movilidad, en referencia a la complejidad y diversidad de sus trayectos y al

trabajo doméstico (Pérez et al., 2020; Borja et al., 2003). “La vida urbana de las mujeres ha generado preguntas que se hasta ahora se han mantenido sin respuesta” (Kern, 2020, p.8).

Por último, los niños y jóvenes integran otro del grupo susceptibles a obstáculos de movilidad. Dado que la escuela es el segundo destino más concurrido de la movilidad cotidiana, solo después de los desplazamientos al trabajo, los niños y jóvenes son considerados muy móviles en el espacio urbano (Vasconcellos, 2011). Se remiten en su mayoría a medios peatonales y de transporte público en sus trayectos cotidianos y se enfrentan a dificultades para desplazarse a causa de la inseguridad, del mal estado o inexistencia de los andenes y del servicio de transporte, el tráfico y a las grandes distancias.

Para los y las jóvenes, la movilidad cotidiana juega un papel especialmente importante en su proceso de madurez, pues permite, a través del acceso a la ciudad, la sociabilización externa y la inserción en la vida urbana. Los y las jóvenes interactúan con el espacio como un lugar de aventuras y de exploración del mundo. Es un doble proceso de consolidación de la persona hacia la vida adulta y producción del espacio social a través de la interacción del individuo con el entorno en los múltiples escenarios que permite la movilidad (Martínez et al., 2008). Siguiendo a Martínez “Cuanto mayor es la movilidad, mayor es en general el juicio crítico, la capacidad de reflexión y el crecimiento personal” (Martínez et al., 2008, p.54). En estas circunstancias la movilidad es también expresión misma de libertad.

En consecuencia, los y las jóvenes son espacialmente vulnerables a las barreras de accesibilidad en su proceso de construcción y consolidación de su capital humano. Se encuentran en una situación de difícil acceso a espacios culturales, de servicios, recreacionales e inclusión social, entre otros. La movilidad diferencial tiene marcadas

repercusiones en los hábitos de movilidad cotidiana por grupo socioeconómico en el uso del transporte (Vasconcellos, 2011, p.32).

1.4. La movilidad como componente en la formación del capital humano

Tradicionalmente, la pobreza ha sido medida a partir de parámetros económicos como la falta de ingresos (Sen, 2000). En la actualidad el capital económico se emplea para medir el bienestar de las personas. Sin embargo, la conversión de ingreso personal en calidad de vida no es lineal, por el contrario, está sujeta a las necesidades y preferencias individuales (físicas, medio ambiente, distribución familiar, condiciones sociales y prácticas relacionales), que naturalmente varían entre personas y entre sociedades (Sen, 2000). La cantidad de bienestar que puede obtenerse de determinado ingreso varía considerablemente entre individuos, incluso suponiendo que dos personas tengan la misma demanda de bienes “sería bastante absurdo insistir en que tiene[n] la misma utilidad (o bienestar, o calidad de vida)” (Sen, 2000, p.93). Aunque el ingreso influye mucho en lo que podemos y no hacer, no es el único factor en juego.

Recientemente, esta forma de medir el bienestar (de percibir pobreza) ha sido criticada por economistas como Bishanno con el argumento utilitarista clásico que centra la atención en el placer y la felicidad y Rogini con el argumento de la calidad de vida centrado en los ritmos de vida que pueden llevar las personas (Sen, 2000). Sin embargo, estos enfoques representan una fuerte dificultad para medir la felicidad y el placer ante la “limitación de medidas mentales tan subjetivas” (Sen, 2000, p.91) que varían entre individuos, culturas y ritmos de vida, además una vez medidos se presenta el reto de comparar objetivamente los niveles de bienestar de las personas. Por su parte, Amartya Sen se presenta en la línea de Rogini con su teoría de las capacidades que “centra la atención en

la libertad, concebida como las capacidades¹⁵ individuales para hacer cosas que una persona tiene razones para valorar” (Sen, 2000, p.78). Es decir, la capacidad que tiene una persona para elegir entre distintos estilos de vida. Lo relevante de este enfoque se encuentra en el grado de libertad con el que cuentan las personas que le otorga ventajas o desventajas competitivas para satisfacer los fines que los individuos “tienen razones para perseguir” (Sen, 2000, p.117)

Es pertinente ahondar en la libertad en el sentido en el que Sen lo percibe. Este enfoque, contrasta con la teoría contemporánea de la justicia de John Rawls y la teoría libertaria moderna que establecen a la libertad como prioridad, incluso consideran que algunas clases de derechos – como las libertades personales y el derecho de propiedad- tiene prioridad política casi absoluta frente a objetivos sociales y necesidades económicas (Todaro y Smith, 2012). Por el contrario, Sen propone que la prioridad de la libertad no debería pasar por alto las cosas que “podemos considerar deseables” (las utilidades, el bienestar, la igualdad de los resultados y las oportunidades), sino tener el mismo peso que el resto de las necesidades económicas vitales. En este sentido, la libertad es entendida como la oportunidad de elegir el curso de la vida misma (Sen, 2000).

Apostar por las capacidades para evaluar el bienestar permite capturar el carácter heterogéneo de las posibilidades humanas, puesto que existen combinaciones infinitas de capacidades como personas en el planeta. Considerar magnitudes individuales (como el ingreso o la utilidad) sin considerar la libertad, los derechos, la creatividad o las condiciones de vida es reducir a términos simplistas la complejidad de la pobreza y el

¹⁵ Entendido por Sen (2000) como las diversas combinaciones de funciones que puede conseguir una persona.

bienestar humano. Señal de ello es que, aunque la falta de ingresos tiene una relación instrumental con el disfrute de capacidades, características como la edad (muy mayores o jóvenes), el género, la localización y la situación epidemiológica (exposición a enfermedades) pueden ser desventajas para lograr la conversión de renta y capacidades en ambos sentidos (Sen, 2000). Bajo esta premisa resaltan algunos grupos vulnerables determinados por características específicas, quiénes se ven enfrentados a obstáculos considerablemente mayores para vencer la pobreza. En este sentido, el enfoque de las capacidades de Sen cobra especial relevancia en la implementación de políticas públicas contra la pobreza y la desigualdad.

A su vez que la medición del bienestar se utiliza como indicador de pobreza, esta última está vinculada con los niveles de desarrollo de los países. Todaro y Smith (2012), proponen el concepto de desarrollo como multidimensional y dinámico. Aseguran que las mediciones de desarrollo deben incluir, además del crecimiento económico, dimensiones sobre la estructura social, actitudes poblacionales e institucionales que reflejen la amplia gama de factores que permiten a una sociedad desarrollarse. En este sentido, el desarrollo depende de variables económicas y no económicas (por ejemplo, distribución del ingreso, planeación familiar, actitudes de las personas, entre otras), y se determina por la capacidad de cambio que una sociedad sea capaz de llevar a cabo; desde un sistema concebido como insatisfactorio hacia otro incluyente de todas las necesidades básicas y aspiracionales de los individuos como de los grupos de la sociedad. De esta manera, un sistema incluyente evoluciona (se mueve) automáticamente en dirección a condiciones de vida consideradas satisfactorias en lo material y en lo espiritual (Todaro, 2012).

Todaro y Smith (2012) coinciden con Sen en la importancia de las capacidades en la medición del bienestar humano y de desarrollo. En palabras de los autores, “Lo que fundamentalmente importa no es lo que una persona tenga – o el sentimiento que esto le provea- sino lo que una persona es, pueda ser, lo que haga y pueda hacer” (Todaro, 2012, p.16). Ante la necesidad de incorporar multidimensionalidad a la medición de desarrollo, se propone el concepto de capital humano, refiriéndose a las habilidades, capacidades, talentos, ideas, salud y localización para que un actor se relacione con su medio social de manera satisfactoria resultado de la educación, programas de capacitación y seguros médicos (Sen, 1998 citado en Todaro, 2012). Es decir, el capital humano es lo que es capaz de hacer una persona real o potencialmente, más allá de lo que posee. En este sentido, la multiplicidad de capitales faculta de libertad de elección al individuo sobre el curso de su propia vida.

El capital humano es concerniente a individuos, economías, sociedades, e inclusive a la estabilidad mundial a lo largo de generaciones (Yong, 2018). El Banco Mundial, considera que *altos niveles de capital humano se asocia con mayores ingresos*, calidad de vida y mejor cohesión social, además de ser central para el desarrollo sustentable y la reducción de la pobreza. Este organismo diseña el Índice de Capital Humano (ICH) a partir de tres componentes; mortalidad infantil, expectativa de vida y calidad y permanencia escolar, con el objetivo de cuantificar la trayectoria del capital humano de los niños para predecir la productividad de la próxima generación de fuerza de trabajo.

Los costos sociales de no invertir en capital humano son inmensurables y ponen en desventaja especialmente en la población pobre y en su descendencia. Dada la cada vez más alta cotización de atributos como la especialización, habilidades, conocimiento, ideas y

creatividad en el mercado laboral. Situación que eleva exponencialmente la magnitud del problema de la desigualdad. Además, de comprometer la seguridad, pues las aspiraciones insatisfechas pueden resultar en violencia y agitación (Yong, 2018).

La educación es sustancial para el desarrollo y es un fin en sí mismo. El acceso desigual a la educación acrecienta sustancialmente la pobreza y la desigualdad social. Si los pobres no pueden financiarse o acceder activamente a educación de calidad, las desigualdades sociales estarán reforzadas por la representación desproporcionada de los estratos medios y altos en estudios superiores con relación a los estratos más bajos. Nancy Birdsall indica que la calidad de la educación es más determinante que la cantidad de años de escolarización en la diferencia de ingreso y productividad. Como hemos comentado anteriormente, mejor educación está relacionada directamente con mayores ingresos y a su vez los ingresos son un medio en la obtención de capacidades; de tal manera que el acceso desigual a la educación de calidad implica desigualdad de oportunidades en el proceso de formación de capacidades en particular y de capital humano en general (Todaro, 2012).

El modelo de concentración urbana hasta ahora expuesto tiende a localizar la oferta de servicios incluyendo los relativos a la educación superior en zonas determinadas de la ciudad (para el caso de Hermosillo en la zona centro de la mancha urbana). De esta forma la accesibilidad físico-espacial a las instituciones se define por los parámetros de movilidad anteriormente descritos y por las inequidades de acceso al espacio público y al de movilidad cotidiana. En este sentido, la configuración espacial es también reproductor de la inequidad social y participa como productor de obstáculos de accesibilidad a la educación como instrumento rector de la formación del capital humano.

Capítulo 2: Construcción de la muestra de estudio

El contexto presentado y las perspectivas teóricas que se han discutido hasta ahora, exponen un ambiente de inequidad sistémica en el acceso a oportunidades para el desarrollo personal en diferentes aspectos de la vida diaria. Para efectos de esta investigación nos centraremos en la diferenciación de acceso a las oportunidades que ofrece la ciudad a partir de la movilidad cotidiana. El concepto de capital de movilidad no solamente implica la disposición de habilidades y herramientas para una movilidad segura y suficiente a las necesidades de quien la realiza, sino que también encierra obstáculos de movilidad estrechamente ligadas a un perfil socioeconómico. El presente capítulo delinea la metodología y las herramientas estadísticas utilizadas para detectar estos obstáculos de movilidad a través de un Cuestionario de Investigación aplicado a estudiantes de educación superior de la ciudad de Hermosillo.

La presente investigación es de carácter descriptivo y exploratorio bajo el que plantea conocer los obstáculos de movilidad del espacio construido a las que se enfrentan los y las jóvenes en sus trayectorias cotidianas con motivos de estudio y como estas barreras disponen su formación de capital humano. Se expone de forma general los métodos utilizados para la recolección de los datos primarios, así como las herramientas utilizadas para el análisis de la realidad estudiada. Para cumplir los objetivos, la metodología empleada consta de cuatro etapas: 1) diseño y recolección de datos del Cuestionario de Investigación, 2) creación de una variable numérica de capital humano 3) análisis de estadística descriptiva de los datos del Cuestionario de Investigación y fuentes alteras (Censo de Población y Vivienda y Encuesta de Percepción Ciudadana 2020) y 4)

representaciones cartográficas socioespaciales de los datos del Cuestionario de Investigación.

La primera etapa concernientes al diseño y recolección de los datos primarios se dispone a recoger información sobre los hábitos, percepciones y características de movilidad desde el enfoque de las perspectivas de los participantes (véase 2.1 El diseño y aplicación del cuestionario de investigación). Esta dirección admite un análisis desde las particularidades de la situación estudiada y pone el énfasis en la “visión” de los actores y el entorno en el que ocurre la realidad social, apuntando la atención al significado de las relaciones entre ellos (Vela, 2001). Los datos cualitativos pueden o no explicar el contexto general al que se enfrentan los estudiantes hermosillenses. Sin embargo, profundizan y permiten rescatar e incorporar la visión de los y las jóvenes sobre el espacio construido desde la vida cotidiana, justo ahí donde se produce el espacio social segmentado característico de Hermosillo, y construye en dirección de los estudios de movilidad para otras ciudades medias del país.

Este instrumento se caracteriza porque alcanza datos característicos de poblaciones relativamente grandes en un periodo corto de tiempo, lo que permite realizar inferencias y estimaciones (Blanco, 2011). Sin embargo, es importante recalcar que el presente análisis no admite generalizaciones o hablar de certeza en los datos ya que los resultados corresponden a percepciones relativas a los participantes y son aproximaciones basados en una muestra representativa. De manera que son válidos solo dentro de los límites de esta. Además, las percepciones de movilidad compiladas son analizadas por métodos estadísticos, lo que precisa una cuantificación de las visiones de los participantes y supone limitaciones en la exploración de las particularidades de los casos específicos y/o

representativos. Conviene recalcar que el enfoque de la presente investigación no supe aquel que pueda hacerse desde metodologías más cualitativas como la entrevista, la entrevista a profundidad o la etnografía. Por medio de las cuales sería posible un acercamiento más profundo a las especificidades, densidad y profundidad de los obstáculos de movilidad de los y las jóvenes.

Para trasladar, dilucidar y unificar la información del Cuestionario de Investigación es obstáculos de movilidad, los datos recabados se analizan en las siguientes etapas. La segunda etapa del proceso metodológico consiste en la creación de una variable numérica del capital humano que agrupa los resultados referentes al capital humano en un solo valor numérico, condición que permite analizar la variable en las siguientes dos etapas. La tercera fase consiste en un análisis de estadística descriptiva de los resultados del Cuestionario de Investigación y de dos fuentes alternas que sirven como contexto general (el Censo de Población y Vivienda y la Encuesta de Percepción Ciudadana 2020) con el fin de analizar las perspectivas, hábitos y obstáculos de movilidad a los que se enfrentan los y las estudiantes jóvenes hermosillenses. La cuarta etapa del proceso metodológico analiza la distribución territorial de los datos a través de cartografía representativas para comparar espacialmente el capital de movilidad y el capital humano de los y las jóvenes desde el fenómeno de la movilidad cotidiana.

A partir de la abstracción sistemática de los datos recabados, se aspira localizar obstáculos de accesibilidad según sus dimensiones socioespaciales. Así como mediciones en el capital humano de los y las jóvenes participantes que posibilite construir reflexiones en relación con el capital humano para explicar y dar cuenta de patrones y situaciones

claves de su funcionamiento, así como de la alta complejidad y dinámica de la movilidad en ciudades medias del país.

2.1 El diseño y aplicación del cuestionario de investigación

El cuestionario se diseñó con el objetivo de identificar los obstáculos de movilidad más representativos entre los y las jóvenes universitarios en la ciudad de Hermosillo, los hábitos de movilidad cotidiana y las diferencias entre jóvenes y adultos, sexo y capacidad económica, así como las posibles formas de acumulación de capital humano que surgen del uso diferenciado de la ciudad a partir de la movilidad cotidiana.

El cuestionario se basa en las técnicas que plantea Blanco (2011) en relación con cuestiones éticas, de procedimiento y de construcción del cuestionario (determinación y operacionalización¹⁶ de variables, disposición de las preguntas, y prueba piloto). El cuestionario empleado para efectos de esta investigación se compone de trece secciones, las cuales se construyeron de acuerdo con los intereses y objetivos de la investigación. A continuación, se presenta en la tabla 2.1, la estructura sistemática que sirvió como guía en el proceso:

Tabla 2.1

Diseño del cuestionario de investigación

¿Qué se quiere medir?	VARIABLES [conceptos del marco teórico]. Lo que se cuantifica/cualifica	Dimensiones	Subdimensiones [preguntas]	Indicadores [Respuestas]
Capital de movilidad	Obstáculos de accesibilidad del espacio construido de movilidad	Físico espacial	Seguridad	
			Comodidad	
			Infraestructura vial	

¹⁶ Reducir un concepto relativamente abstracto a componentes más limitados para su medición (Blanco, 2011).

			Facilidad de orientación que ofrece el espacio	
		Temporales	Manejo del tiempo	
			Duración de los trayectos	
			Tiempo de espera	
		Financieras	Costo	
		Habilidad	Saber usar el medio de transporte	
			Conocer la urbanidad	
Capital humano	Apropiación del espacio	Cohesión social		
		Participación ciudadana		
	Conocimientos	Percepción de la calidad de la educación y las oportunidades del entorno		
Características sociodemográficas	Capacidad económica	Características de la vivienda y del ingreso familiar		
	Sexo			
	Edad [18-25]			
territorial	Distribución espacial		Localización de la vivienda actual	Código postal
	Familiaridad y sentido de pertenencia a la ciudad		Lugar de nacimiento	Municipio

Fuente: Elaboración propia

Las primeras tres secciones: 1) Identificación de los participantes, a partir de variables como sexo, edad, lugar de nacimiento e institución educativa a la que pertenece, 2) Localización relativa de la vivienda y el arraigo al barrio, y 3) Características sociodemográficas en relación a las condiciones de vida, proporcionan información del perfil sociodemográfico de los participantes a partir del cual se pretenden organizar patrones de movilidad cotidiana por grupo de características relativamente homogéneas entre sí. Las siguientes cinco secciones procuran información referente a los hábitos de movilidad de los estudiantes y las barreras de accesibilidad más representativas en sus trayectorias cotidianas: 4) Uso de medios de transporte 5) Particularidades de la movilidad 6) Percepción del transporte 7) Uso de tiempo 8) Seguridad, accidentes y cultura vial. Por último, las siguientes cinco secciones aspiran a medir el capital humano de los participantes a partir de las dimensiones teóricas más consideradas en la literatura; 9) Salud 10) Conocimientos 11) Hábitos personales 12) Cohesión social 13) Experiencias.

Para efectos de esta investigación, las barreras de accesibilidad se ordenan en cuatro dimensiones 1) financieras, respecto al costo de los medios de transporte, la capacidad o disponibilidad para pagar peaje, estacionamiento, etcétera. 2) físico-espaciales, en relación con la distancia recorrida, condición de los espacios con los que se interactúa (calles, aceras, paraderos de buses, buses, metros, andenes, caminos para bicicletas o parques) o con la facilidad de orientación que ofrece el espacio, entre otros. 3) Temporales, respecto a la forma en que el día, la noche, las estaciones, los horarios de apertura y la duración de los viajes afectan la toma de decisiones en lo que a movilidad se refiere, por ejemplo a la organización de múltiples actividades que las personas llevan a cabo regularmente para

coordinar su vida diaria, estas tareas incluyen realizar compras, asistir a servicios básicos (salud, educación, etc.), el pago de cuentas, el acceso al lugar de trabajo, etcétera 4) de habilidad; las capacidades que tienen las personas para desplazarse en formas específicas, por ejemplo, saber conducir o poseer una licencia de conducir, ser capaz de cambiar neumáticos, saber cómo montar una bicicleta, ser capaz de reparar una bicicleta o sentirse cómodo conduciendo una motocicleta y posibilidad y capacidad de utilizar tecnología, así como la disponibilidad de ésta para ampliar o facilitar los viajes o sustituir la necesidad de realizar viajes mediante el uso de internet o teléfonos móviles, entre otros (Jirón et al., 2013).

Para el presente estudio se buscó la participación de jóvenes universitarios de la ciudad que hubieran practicado su movilidad cotidiana con motivos de educación y que pertenecieran a distintas instituciones educativas. El interés principal se enfoca en jóvenes entre 18 y 25 años, ya que se suponen económicamente dependientes en comparación con los adultos; esta característica es importante en la muestra porque refiere a una población limitada en sus elecciones de movilidad cotidiana. El propósito de esta selección fue para obtener información acerca de las opciones de accesibilidad que la ciudad ofrece a la población en general e identificar los obstáculos de este grupo en la formación de su capital humano. Sin embargo, con el fin de ampliar la base de comparación se consideró a personas mayores a 25 años, con la condición de que sean estudiantes universitarios y practiquen movilidad cotidiana con motivos de estudio.

Para contactar a los participantes se difundió el cuestionario a través de profesores que respondieron a la petición directa de difundirla entre sus estudiantes, de manera que se siguió el método de muestreo por conveniencia al buscar los datos al alcance. Se optó por

este método de muestreo dada la limitación de recursos y tiempo para la recolección de los datos, además de la situación de pandemia global que impedía un acercamiento aleatorio a los alumnos directamente en sus salones de clase. Se obtuvieron las respuestas de 85 participantes y se empleó al software estadístico SPSS para analizar la base de datos y crear tablas y gráficas además de Excel para editar las mismas. Para la creación de la cartografía representativa se utilizó el software de Información geográfica QGIS. Si bien la muestra no es representativa de la población estudiantil superior, los resultados son válidos para la muestra lograda y resulta útil como primer acercamiento al problema y como parte de una fase inicial de la investigación.

2.2 La cuantificación del capital humano

El cuestionario cualitativo empleado en el trabajo de campo de la investigación está diseñado para recoger información referente al capital humano a partir de la sección 9. Para ello se vale de cuatro variables: Salud, conocimientos, cohesión social y experiencias, que a su vez corresponden a determinadas preguntas en el cuestionario cualitativo. Con el fin de cuantificar el capital humano de los participantes en valores numéricos enteros, se construyó una variable numérica, asignando un valor numérico relacionadas a las respuestas de los participantes a fin de obtener una sumatoria que refleje un valor para cada estudiante. A continuación, se desglosan los valores asignados a cada respuesta del cuestionario, así como las preguntas tomadas en consideración para este ejercicio.

Tabla 2.2
Metodología de cuantificación del capital humano

Variable	Pregunta	Respuestas con su respectivo valor asignado	Rango de valores
Salud	9.1. ¿Cómo considera que es su salud?	Bueno (+3)	1-3
		Regular (+2)	
		Mala (+1)	
	9.3 En el último { año ¿Le ha ocurrido alguna de las siguientes?	Estar inquieto o ansioso (mueves constantemente las manos, pies, piernas; te rascas constantemente o te desesperas muy fácilmente) (No= +1, Si= 0)	0-6
		Dificultad para concentrarse en lo que está haciendo (No= +1, Si= 0)	
		Dolor muscular a causa del estrés (No= +1, Si= 0)	

		Dificultad para dormir y/o permanecer dormido (No= +1, Si= 0)	
		Estar muy triste o deprimido, o sentirse muy solo (No= +1, Si= 0)	
		Tranquilizarte golpeando objetos (No= +1, Si= 0)	
Conocimientos	10.1¿Cómo considera que ha sido la calidad de la educación que ha recibido a lo largo de su vida?	Bueno (+3)	1-3
		Regular (+2)	
		Mala (+1)	
	10.2¿Cómo se siente respecto a las oportunidades con las que ha contado para expresar sus ideas y talentos?	Satisfecho (+4)	1-4
		Algo satisfecho (+3)	
		Poco satisfecho (+2)	
		Muy insatisfecho (+1)	
	10.3 Marque todas las opciones que apliquen. De las siguientes actividades usted ...	Sabe pintar artísticamente (+1)	0-6
		Domina una segunda lengua (+1)	
		Conoce o practica un oficio (corte de cabello, costura, mecánica, carpintería, fotografía, repostería, etcétera.) (+1)	
Ha emprendido (+1)			
Tiene buena memoria (+1)			
Sabe tocar un instrumento (+1)			
Cohesión social	12.1 ¿Con que frecuencia se dan	Se conocen (Frecuentemente +3, A veces +2, Nunca +1)	5-15

	las siguientes situaciones entre los integrantes de su hogar y sus vecinos?	Se saludan cada vez que se encuentran (Frecuentemente +3, A veces +2, Nunca +1)	
		Cuando se encuentran, se detienen a platicar (Frecuentemente +3, A veces +2, Nunca +1)	
		Se visitan en sus respectivas casas (Frecuentemente +3, A veces +2, Nunca +1)	
		En caso de que platique, se cuentan sus problemas (Frecuentemente +3, A veces +2, Nunca +1)	
	12.2 Registre el código correspondiente para especificar la frecuencia con la que ocurren las siguientes actividades en su vecindario	Se reúnen para eventos religiosos (No sabe =0, Nunca =1, A veces=2, Frecuentemente=3)	0-15
		Se reúnen para organizar fiestas (No sabe =0, Nunca =1, A veces=2, Frecuentemente=3)	
		Se reúnen para solucionar problemas de servicios públicos (Electricidad, agua, alumbrado, pavimentación, limpieza, entre otros) (No sabe =0, Nunca =1, A veces=2, Frecuentemente=3).	
		Para convivir casualmente en un área común o pública (parque, calle, plaza, iglesia, patio, etcétera) (No sabe =0, Nunca =1, A veces=2, Frecuentemente=3).	
	12.3 En general, ¿Diría que se puede confiar en sus vecinos?	Si (+2)	0-2
		No (+1)	
		No sabe (+0)	

Experiencias	13.1 Actualmente ¿Participa en algún tipo de actividad o forma parte de un grupo, programa o campaña (artístico, deportivo, religioso, de apoyo social, de salud, de fomento económico, profesional o comunitario)?	No (+0)	0-1
		Si (+1)	
		Rango de Capital humano	8-54

Fuente: Elaboración propia

Capítulo 3: Los obstáculos de movilidad en las condiciones del entorno y la vida de los jóvenes en una ciudad media, Hermosillo

3.1 Las problemáticas de movilidad por la planeación en la ciudad

América Latina y el Caribe, es la segunda región más urbanizada del mundo con 80% de su población viviendo en zonas urbanas. Esta concentración poblacional, aunada a la manera desordenada en la que se organizan sus ciudades, difícilmente resuelve necesidades básicas de infraestructura y servicios. Este escenario debilita el potencial productivo y de disfrute del derecho a la ciudad de la población, además de representar una fuerte amenaza para el equilibrio natural de los ecosistemas donde se ubican (ONU-Hábitat, 2012 citado en IMPLAN y BID, 2018). Estos retos son más acentuados en el caso de las ciudades cuyo rápido crecimiento por flujos migratorios, sobre todo internos, impone desafíos adicionales para la sostenibilidad de las ciudades (IMPLAN et al., 2018). Las ciudades latinoamericanas se están convirtiendo en polos económicos importantes. Sin embargo, aún se caracterizan por altos índices de marginación y pobreza, así como deficiencias en la capacidad institucional y operacional de los gobiernos (Sobrino, 2011).

Se estima que para el 2030 Hermosillo ocupará la veinteava posición entre las localidades más pobladas con 3.4 millones ¹⁷ de habitantes (Sobrino, 2011). En la década de 1960 el municipio de Hermosillo, capital del estado de Sonora, presentó un importante crecimiento poblacional y territorial urbano producto de cuantiosas migraciones internas en la región por la reciente actividad industrial en respuesta a la llegada de la empresa Ford en 1986 (IMPLAN et al., 2019). Desde entonces, el incremento poblacional en Hermosillo ha sido constante y actualmente representa una tercera parte del total de la población de la

¹⁷ Según proyecciones de la CONAPO

entidad (Hermosillo ¿Cómo Vamos?, 2021). Este proceso de expansión de la ciudad se ha orientado principalmente en dirección norponiente, en parte por la ausencia de límites naturales, pero también animada por intereses del mercado inmobiliario (uso y costo del suelo), así como por la tendencia a la segregación espacial en conjuntos cerrados.

Ante la escasa o nula planeación estratégica y sustentable en la ciudad, el mercado inmobiliario ha jugado un papel activo en la configuración de la ciudad sin la correspondiente guía o control de las instituciones. En consecuencia, la mancha urbana en Hermosillo, ha crecido desorganizada, mono funcional y expansiva en dirección horizontal, es decir de baja densidad (52.19 hab/km^2)¹⁸ (IMPLAN et al., 2018; IMPLAN et al., 2019). Entre 1825 y 2015, ha aumentado 100 veces su población, al tiempo que la mancha urbana se extendió 86 veces (IMPLAN et al, 2017). La baja densidad poblacional complica la gestión de la movilidad, el transporte público y los servicios en general.

El crecimiento territorial y demográfico anteriormente expuesto de Hermosillo en las últimas décadas la sitúa como una ciudad media, importante como centro del estado y del noroeste del país. En este sentido, la planificación de la ciudad es pertinente y significa problemáticas correspondientes a las metrópolis densamente pobladas en Latinoamérica. Es importante construir ciudades desde la planeación urbana que dispongan configuraciones espaciales de la ciudad más equitativas y organización del espacio construido de movilidad más sustentable previniendo las tendencias insostenibles de los modelos de ciudades latinoamericanas densamente pobladas.

¹⁸ Según datos del Programa de Ordenamiento Municipal en Hermosillo, 2018

Por su parte, el sistema de movilidad en Hermosillo está lejos de ser multimodal. La mayoría de los viajes (65.8%) se realizan tan solo por dos modos; el automóvil particular (32.4%) y el transporte público (18.3%)¹⁹. Además, la tendencia es al incremento en el uso del vehículo particular. Entre el 2017 y 2020 el parque vehicular creció un 37% y más de la mitad de los hermosillenses (66%) asegura contar con al menos un vehículo de motor a disposición (Hermosillo ¿Cómo Vamos?, 2021). Por ejemplo, la infraestructura de movilidad que se ha implementado en Hermosillo ha favorecido el incremento del parque vehicular especialmente en las clases medias y altas. El uso del vehículo particular se ven reforzadas por la disposición del espacio construido de movilidad. En otras palabras, la magnitud del parque vehicular de una ciudad varía en relación con la infraestructura vial y el espacio de tránsito que se le disponga.

A pesar de que en Sonora se destinan inversiones considerables a la movilidad (cerca del promedio nacional), el 97% se emplea en la mejora de infraestructura vial para el automóvil (Hermosillo ¿Cómo Vamos?, 2021), lo que manifiesta una planeación alejada de los sistemas de movilidad sustentables. Entendidos como aquellos que otorguen oportunidades de acceder a la movilidad de forma segura, accesible, eficiente y en consideración con el medio ambiente y las necesidades de la población (IMPLAN et al., 2018), es decir, que se organice desde las prácticas de movilidad cotidiana de todos los usuarios.

El paradigma de movilidad centrado en el vehículo particular aunado a complejas configuraciones espaciales; expansión horizontal, baja densidad poblacional, segregación, y concentración de actividades en espacios monofuncionales, ha colaborado al aumento de

¹⁹ Datos de la Encuesta de Percepción Ciudadana 2020

las distancias y el consumo excesivo del espacio. La distancia que se crea gracias a estas configuraciones entre los ciudadanos y sus actividades diarias: empleo, la oferta educativa, el comercio, la oferta cultural, el espacio público, el espacio recreativo, el equipamiento, etcétera, obliga a un sector cada vez más grande a desplazarse cotidianamente a través de grandes áreas de la ciudad, generando congestión de las vialidades, baja eficiencia y calidad de los sistemas de transporte y en general disponiendo de los hábitos y preferencias de movilidad cotidiana de las personas (IMPLAN et al., 2019).

La movilidad en Hermosillo se define por un entramado histórico de tradiciones que han configurado el espacio y la forma en la que interactuamos con este. Es decir, el paradigma de movilidad del automóvil particular en Hermosillo va más allá de la infraestructura, es también un sistema de usos y costumbres que invita a los habitantes al uso de este medio de transporte. De continuar como hasta ahora, se predice un colapso en las capacidades de la estructura vial de la ciudad para el futuro próximo, sin mencionar las externalidades negativas en la calidad del aire y el medio ambiente en general.

La gestión del transporte es central para la sostenibilidad ambiental ya que consume grandes cantidades de energía y produce una considerable porción de la contaminación del aire (Gehl, 2014). En Hermosillo la concentración de gases de efecto invernadero ha aumentado alarmantemente en los últimos años y se encuentra 43% por encima de la media mexicana (6 t CO₂e) con 8.60 t CO₂e per cápita. El transporte es una de las principales fuentes de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en la ciudad, que contribuye con un 34% (IMPLAN et al., 2018). En Hermosillo, el automóvil se ha apropiado de las vialidades casi en su totalidad en menoscabo del espacio para caminar y andar en bicicleta a pesar de la contaminación que generan y el mejor uso que estos medios alternativos hacen del espacio

vial. Los vehículos de automotor en general ocupan al menos cinco veces más espacio que una bicicleta y diez veces más que un peatón. (Gehl, 2014). De esta forma el tránsito peatonal y ciclista contribuye significativamente al desarrollo social sostenible.

En lo que sostenibilidad social refiere, esta implica en un sentido amplio, aspectos económicos (de producción y de consumo) y sociales como la equidad (Borja, 2003). Referente al transporte, podemos resaltar la igualdad de oportunidades para acceder al espacio público y desplazarse a través de él. Cualquier persona debe ser capaz de llevar adelante su rutina diaria y acceder a lo que la ciudad le ofrece sin importar los medios de transporte que se tengan a disposición (Gehl, 2014). En este sentido, el espacio público de acceso sencillo y de calidad es reconocido como un prerequisite a la sostenibilidad social (Gehl, 2014; Borja, 2003). El espacio público engloba desde las calles y vialidades hasta las plazas y parques vecinales. Son áreas seguras, habitables y revitalizadoras que conectan a los ciudadanos a los servicios públicos y al equipamiento urbano (IMPLAN et al., 2018). De manera que juega un papel primordial en el desarrollo de las capacidades humanas y la cohesión social como lugar de conectividad, de encuentro y desencuentro y en la igualdad de oportunidades de acceso al espacio social urbano.

Ante un escenario dominado por el automóvil, la proporción de la ciudad se ha adaptado a la escala vehicular al punto que la escala humana ha sido desconectada de la ciudad (IMPLAN et al., 2018). La introducción del tráfico en la vida urbana ha generado confusiones en la escala con la que percibimos la ciudad. Automóviles y autobuses ocupan una gran cantidad de espacio tanto estacionados como en circulación si los comparamos con una persona o incluso una bicicleta. Además, su alta velocidad de tránsito incrementa las dimensiones espaciales del contexto urbano y distorsiona su aprehensión (Gehl, 2014).

Construir Hermosillo a escala humana en términos de movilidad es un reto de planeación y diseño multifactorial. Empero se plantean dos aproximaciones principales; 1) desde el espacio público de calidad, y 2) desde los sistemas de movilidad eficientes y sostenibles. En primer lugar, para que el espacio público sea utilizable y productivo, es decir que beneficie la conectividad física y social, tiene que brindar protección, seguridad y equipamiento suficiente. La planeación urbana con enfoque de desarrollo sostenible desde el paradigma de la escala humana prevé ciudades más inclusivas, sostenibles y eficientes (IMPLAN et al., 2018; Montezuma, 2003). El desafío es fusionar en un mismo diseño la ciudad vertical de gran escala con la escala humana. De manera que integre la ciudad compacta (de alta densidad) con los sentidos y percepciones propios de la escala humana (Gehl, 2014).

En este sentido, los medios de transporte alternativos compaginan con la planeación sostenible de la ciudad y con la producción a escala humana. Sin embargo, no podemos pensar en el transporte peatonal y en bicicleta como una alternativa viable para la ciudad de Hermosillo sin antes afrontar los elementos que los hacen ineficientes e inseguros. La propuesta no es reemplazar por entero la movilidad automotora con medios ciclistas y peatonales sino la implementación del espacio construido de movilidad orientado a la movilidad urbana sustentable, mediante la disponibilidad de medios de transporte conectados y eficientes que faciliten la movilidad intermodal y multimodal.

Esto es, eliminar el dominio de los vehículos automotores en las vialidades, a través de diseñar el espacio construido de movilidad sin privilegios estructurales que predispongan el uso de este medio de transporte. Al aumentar el presupuesto de movilidad hacia la planificación urbana sostenible y reducir la infraestructura para el tránsito de

vehículos de automotor se prevé que el espacio construido facilite el uso cómodo y seguro de determinado medio de transporte de manera que enfile a los usuarios a hábitos de movilidad más sostenibles (Gehl, 2014). De esta manera se reducen los costos medioambientales, pero también sociales, económicos, de salud pública y salud urbana generados por la demasía del automóvil (Robles et al., 2016). Esta visión de planeación concuerda con la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, ya que ambas se orientan a “promover una adecuada accesibilidad universal que genere cercanía y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas con medidas como la flexibilidad de usos del suelo compatibles y densidades sustentables, un patrón coherente de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos y una efectiva movilidad que privilegie las calles completas, el transporte público, peatonal y no motorizado”

Todas las condiciones anteriormente explicitadas, afrontan a todos los usuarios de la movilidad urbana a situaciones específicas de interacción con el entorno mientras lo atraviesan, respecto al tiempo invertido, la seguridad, el equipamiento, la percepción de la ciudad, la cohesión social, la comodidad en los trayectos, entre otros. Es decir, que la gestión de la movilidad urbana repercute en la calidad de vida de todos los ciudadanos independiente de su condición social, económica, edad, género y del medio de transporte que utilizan. Sin embargo, se crean desde el capital de movilidad, grandes contrastes estructurales en la seguridad y comodidad en los desplazamientos (IMPLAN et al, 2019; Montezuma, 2003), como en las oportunidades de acceso a espacios de la ciudad que permiten la formación del capital humano.

De esta forma, la planificación urbana del espacio construido a través de la movilidad puede y de hecho modifica las percepciones, hábitos y costumbres de la población. En un sentido más amplio en las oportunidades a las que las personas tienen acceso en su proceso de formación de capital humano. Sin embargo, la organización del espacio construido enfrenta de manera particular a obstáculos de accesibilidad a determinados grupos de población definidos por características y parámetros socioeconómicos y demográficos bien establecidos. De manera que existen aquellos que son vulnerables de la movilidad cotidiana.

La tarea es adoptar una visión de desarrollo sostenible como marco para crear espacios vivibles y calles que se desempeñen como áreas multifuncionales de lo social, lo económico y lo cultural para los y las jóvenes. De manera que se construya una ciudad inclusiva a través del acceso a bienes, servicios y recursos que permita nuevas formas de vivir y apropiarse de la identidad Hermosillense (IMPLAN et al., 2019). “La ciudad debe poder acomodar a todos y ser inclusiva” (Gehl, 2014, p.109). Hacia un modelo de desarrollo urbano sostenible e inclusivo, Hermosillo necesita un cambio de paradigma de la ciudad de motor a la ciudad a escala humana. En este sentido, transitar hacia el desarrollo urbano sustentable necesita una gestión incluyente de la movilidad y el transporte ya que repercute en aspectos ambientales, sociales y económicos.

3.2. Los jóvenes. ser móvil como vía de acceso a la educación en la formación de capital humano

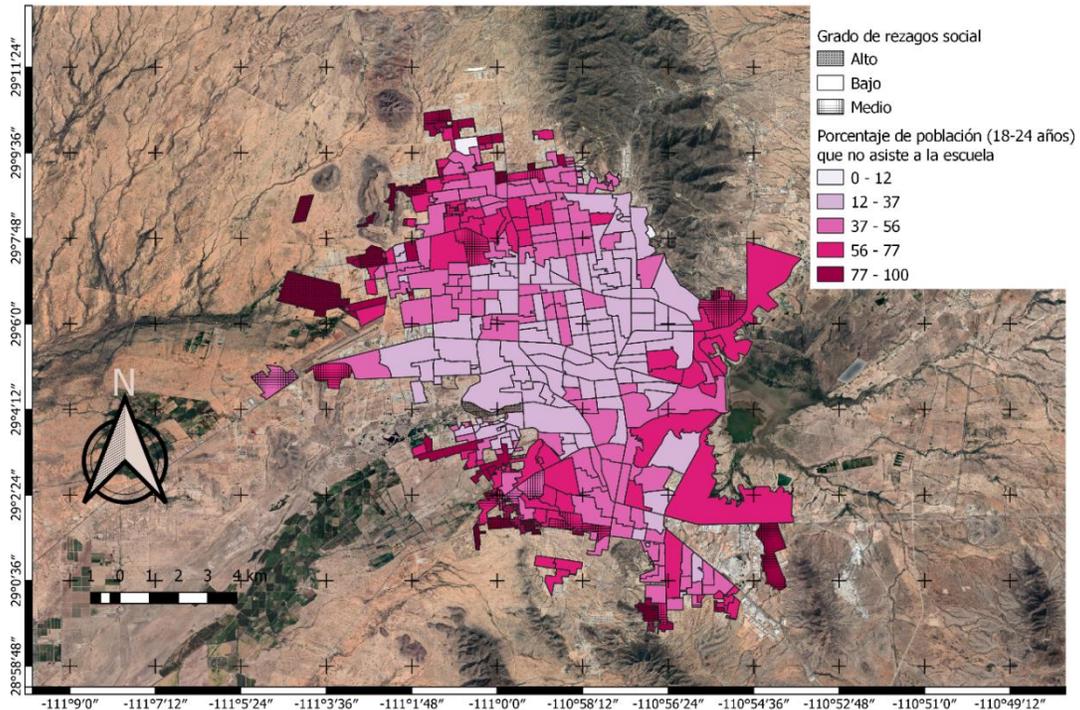
Retomando lo expuesto en los capítulos anteriores, los obstáculos de accesibilidad a las que se expone un individuo se establecen en relación con las necesidades y recursos de movilidad que le son específicas, según la localización geográfica relativa, pero también según características sociales como edad, género, raza, clase social e incluso apariencia física. De manera que no existen solo territorios excluidos sino también grupos poblacionales. En este sentido “el capital de movilidad abarca una dimensión colectiva a escala doméstica o de vecindario. De manera colateral, pero decisiva, tomar en cuenta el ciclo de vida conlleva a establecer asociaciones con el contexto estructural del envejecimiento de la población, consecuencia de la transición de los regímenes demográficos, que [...] impacta la movilidad” (Delaunay, 2010, citado en Delaunay, 2013, p.13).

La segregación espacial que aqueja a la ciudad se hace notar en la distribución de la oferta de educación superior en la mancha urbana. La zona centro presenta la mayor concentración de universidades y centros de especialización educativa, al igual que los mayores índices de asistencia escolar a este nivel educativo (véase figura 3.1). Al mismo tiempo, la distribución espacial de los índices de rezago social ²⁰ se configura de manera que los mayores porcentajes de deserción escolar se encuentran en áreas periféricas, especialmente en dirección noroeste (véase figura 3.1).

²⁰ Datos del 2010, por El Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL).

Figura 3.1

Grado de rezago social y asistencia escolar en jóvenes por AGEB



Fuente: Elaboración propia con base a datos del CONEVAL,2010. Referencias: México ITRF2008/ UTM zona 12N. Intervalos clasificados con natural breaks.

Capa base Google Satellite

El rezago representado por el CONEVAL en su índice se basa, además de la dimensión de educación, en la salud, hacinamiento, y disponibilidad de bienes, TIC, y servicios en la vivienda. Es decir, representan cuantitativamente la complejidad de la exclusión y segregación de la ciudad que envuelven a determinadas zonas geográficas y determinados grupos de población en condiciones vulnerables del desarrollo. Estas poblaciones se encuentran envueltas en mecanismos de perpetuación de pobreza y rezago (no solo en

términos de movilidad). Sin embargo, este estudio parte de la movilidad cotidiana como prácticas que producen y reproducen el espacio en el día a día y consideramos que tal configuración espacial de la ciudad de Hermosillo es un fuerte determinante y perpetuador de estas desventajas e inequidades sociales.

Por su parte, las mujeres representan un grupo de población obstaculizados por cuestiones sociales, su género las ha marginado del espacio construido de movilidad, ya que tradicionalmente han sido restringidas del espacio público en la ciudad moderna. Los roles de género tradicionales que aquejan a las mujeres la han identificado como propias del espacio privado del hogar y la familia y excluido del espacio público (Kern, 2020). Y dado que la mayoría de los tomadores de decisiones y aquellos que diseñan el espacio urbano son hombres, las necesidades y condiciones propias de las mujeres (en su carácter de madres, de sujetos frecuentemente violentados, de trabajadoras, etcétera) han sido omitidas en la configuración del espacio público y el de movilidad. En este sentido, las mujeres experimentan la ciudad a través de una serie de barreras físicas, sociales, económicas y simbólicas que moldean la vida urbana y el acceso a las oportunidades dispuestas en el espacio urbano (Kern, 2020).

Los jóvenes se encaran a obstáculos de movilidad propios de su edad, intereses y escenario de vida. Desde el punto de vista de la demografía, las necesidades y hábitos de movilidad difieren en cada etapa del ciclo de vida, a medida que los ritmos familiares, profesionales y vitales exigen comportamientos diferentes. Además, en la medida en que el capital de movilidad se desarrolla (al considerar la acumulación de capacidades), o se reduce (Delaunay et al, 2013). Son los jóvenes en su carácter de nueva generación quienes más exigen amplitud en su espacio de vida, entendido como “la diversidad de la dimensión

espacial (distancia) y temporal (frecuencia/permanencia en el destino) en fenómenos, nuevos y otros tradicionales, de la movilidad cotidiana. Entre los que es posible mencionar la cada vez mayor abundancia de segundas residencias, el turismo, los trabajos estacionales agrícolas, la migración de retorno (tanto interna como internacional), o los alojamientos ocasionales durante la semana laboral y el subsiguiente retorno a la residencia familiar durante el fin de semana.” (Izquierdo, 2008, p.1).

La movilidad forma parte del proceso de aprendizaje y sociabilización de niños y jóvenes. Ellos perciben y consumen el espacio de forma dinámica particular a su proceso de vida como un lugar de aventuras y de exploración del mundo (Martínez et al., 2008). Los jóvenes viven la ciudad desde la vida cotidiana, y más específicamente desde la movilidad cotidiana en la que acceden y atraviesan el espacio público. Es en las calles, las plazas, los parques, las paradas de autobús, donde los jóvenes se adentran en la aventura de descubrir la ciudad y progresivamente conquistar la ciudadanía (Borja et al., 2003). “El aprendizaje social en los espacios públicos, en los contactos efímeros o perdurables, equilibrar y permitir el juego entre la ‘sociabilidad interna’ ligada al hogar y la ‘sociabilidad externa’ en la que se manifiestan las distancias emancipadoras, el pensamiento abstracto, el juicio crítico y los valores universales” (Martínez et al., 2008 p.54). Para los jóvenes la movilidad y el acceso al espacio público es además de labor de formación expresión de su libertad. A la hora de construir espacios, el uso diferenciado del espacio público por los diversos grupos de, de género o étnicos es un dato a tener en cuenta para el diseño de la ciudad incluyente (Borja et al., 2003).

Los jóvenes son considerado muy móviles; realizan la mayoría de sus traslados rumbo a la escuela, razón que constituye la segunda mayor causa de desplazamientos

(Vasconcellos, 2011; Izquierdo 2008). Sus problemas de movilidad son los de los peatones, los ciclistas y los usuarios del transporte público ya que se desplazan principalmente por estos medios (Vasconcellos, 2011). En Hermosillo, los viajes con motivos de estudio representan el 20% de la totalidad y se realizan por medios peatonales (39.85%), de transporte público (30.25%) y de vehículo particular (29.25%)²¹. Sin duda, el modelo de movilidad centrado en el automóvil de la ciudad se ve reflejado en el reparto modal de los estudiantes. Mientras que en otras ciudades medias del país el promedio de movilidad automotor es de 29.63%, en Hermosillo se ve un marcado uso de estos medios poco comunes en los estudiantes, con un promedio de utilización de 42.7%²².

Estos datos no hacen más que reafirmar la tendencia automotora de Hermosillo, incluso para la población estudiantil y por tanto la acentuación de los obstáculos de movilidad de los usuarios de medios alternativos, incluyendo a la fuerza estudiantil. Es decir, la mayoría de los estudiantes realiza sus trayectos desde medios ineficientes, inseguros e incómodos en términos de tiempo, de costos y de acceso. Además, su estatus de estudiantes limita sus recursos económicos para invertir en su movilidad. Desde esta lógica, los jóvenes son un grupo obstaculizado en la formación de su capital de movilidad, lo que interfiere con su libertad de interacción con el entorno y de elección de la condición de “el tipo de vida que tienen razones para valorar” (Sen, 2000, p. 341). Hemos defendido en capítulos anteriores que la libertad (véase 1.3. Las experiencias de movilidad diferenciadas como eco de la inequidad espacial) proporciona ventajas individuales en la formación y acumulación de capacidades y de capital humano (Sen, 2000). A su vez, los

²¹ Según datos de la encuesta origen destino realizada por el IMPLAN en 2015, obtenidos vía correo electrónico.

²² Datos expuestos en tabla 1.1 “*Medios de traslado en cuatro ciudades medias mexicanas*”.

obstáculos de movilidad de los jóvenes se ven determinados por la interseccionalidad del capital de movilidad. Es decir, en su condición de género y localización geográfica relativa a los lugares de destino de la movilidad cotidiana, además de otras condiciones tanto territoriales como sociales que caracterizan Sen entiende a la libertad de elegir y tomar decisiones importantes como criterio para el desarrollo y en este sentido, la libertad como la oportunidad individual de asumir responsabilidad sobre las circunstancias personales, sociales y del entorno (Sen, 2000). El objetivo es aumentar la libertad de los jóvenes al crear variedad de oportunidades a través del acceso al espacio urbano desde la movilidad, que les permita actuar de forma responsable para consigo, para la sociedad y para el entorno.

El proceso que los jóvenes deben cumplir hacia la vida adulta es de por sí mismo desafiante sin incluir las peripecias de la vida urbana. Conquistar la ciudad requiere un esfuerzo contra el miedo, el riesgo y la frustración (Borja et al., 2003). “La ciudad es plenamente educadora si se puede vivir como una aventura, como una iniciación. La persona libre es aquella que siente que, a su manera, ha conquistado la ciudad” (Borja et al., 2003, p. 231). En la actualidad la acumulación de capital se define más en términos de capacidades productiva que en términos espaciales. Es decir, la calidad productiva de los seres humanos por medio de la educación, capacitación, aprendizaje, cualificación y cualquier cosa que de ventajas productivas y les permita la escala económica (Sen, 2000).

Los estudios del desarrollo ven a la educación un poder enorme en la posibilidad de aumentar la libertad individual y las capacidades humanas (Todaro et al., 2012; Sen, 2000), principalmente como pieza clave para incrementar la calidad de vida (Todaro et al., 2012; Hermsillo ¿Cómo Vamos?, 2021). La movilidad cotidiana de los jóvenes en ciudades

medias es poco abordada y sin embargo son quienes frecuentemente migran a ciudades más urbanizadas que les ofrezcan más y mejores oportunidades en su desarrollo personal e individual, en otras palabras, en la mejora de su calidad de vida.

En Hermosillo, la Encuesta Intercensal 2020 del INEGI muestra que hay mayor grado de instrucción respecto a otros municipios del país, con 11.62 años promedio de escolaridad; se ubica 1 año más por arriba del promedio estatal (10.4 años) y 2 años arriba del promedio nacional (9.74 años). Aunque Sonora y Hermosillo en particular destacan por altos niveles educativos, existen desafíos que son necesarios atender para garantizar este derecho humano, que impacta sustancialmente en la formación del capital humano. Tal es el de mejorar la calidad y la distribución de oportunidades educativas especialmente en niveles de educación superior. Al considerar la distribución espacial de la oferta sobresalen problemáticas en de las desigualdades de acceso a este nivel educativo.

Capítulo 4: Los obstáculos de movilidad de los y las jóvenes

La ciudad de Hermosillo se localiza en el extremo sur del desierto de Sonora en el noroeste de México en las coordenadas 110°57'30.469" W y 29°04'29.610" N. La ciudad ha sido seleccionada para nuestro análisis, ya que es el centro urbano más representativo del estado, tanto en extensión territorial (199.8 km² ²³), como en población urbana y actividad económica. La población total es de 855 563 habitantes que representan 29% de la población de Sonora, y se estima que 106 255 corresponden a jóvenes entre 18-24 años, de los cuales el 46.26% asiste a la escuela, es decir 49 154 son jóvenes estudiantes; 51.3% mujeres y 48.7% hombres (INEGI,2020).

Hermosillo, es una ciudad con rápido crecimiento económico, demográfico y territorial. Ha experimentado uno de los mayores incrementos poblacionales del país en los últimos diez años. Esta situación derivó en una demanda creciente de vivienda cuyo crecimiento ha sido desordenado y disperso, de ahí que sea de baja densidad. Es decir, la mancha urbana de la ciudad ha crecido de forma centrifuga y horizontal hacia las periferias donde el equipamiento básico, servicios públicos, institucionales, culturales, etcétera se caracteriza por ser deficiente. En consecuencia, las distancias entre la vivienda y la oferta urbana de la ciudad central se han incrementado y con ella los recursos de tiempo, dinero y habilidad necesarios para lograr su acceso. Este contexto impone una demanda creciente de infraestructura de transporte para la movilidad cotidiana, ante lo que se suscitan una serie de problemáticas importantes para la urbanización (IMPLAN D. et al, 2019). En Hermosillo el tema de la movilidad cotidiana es urgente en materia de sostenibilidad urbana

²³ información proporcionada por el Instituto Municipal de Planeación Urbana y del Espacio Público (IMPLAN) con datos del Marco Geoestadístico de INEGI 2020.

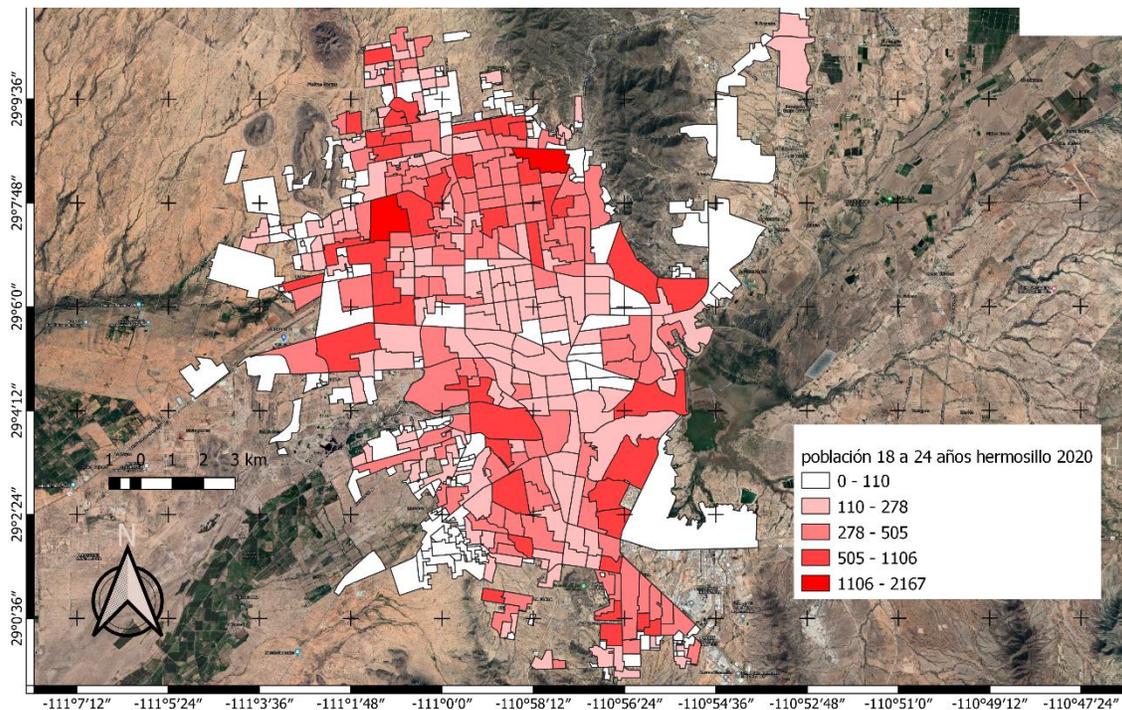
basándose en criterios de impacto económico, ambiental, multisectorial y opinión pública (IMPLAN et al., 2018)

En la ciudad, la menor concentración espacial de la vivienda de los y las jóvenes entre 18 y 24 años se encuentra en las periferias de la mancha urbana, en segundo lugar, en la zona centro. Esta última es de baja concentración residencial puesto que se ocupa mayormente por espacios comerciales, institucionales, gubernamentales, etcétera. Las escasas viviendas de la zona son comúnmente ocupadas por adultos mayores o por aquellos que pueden cubrir los costosos alquileres de estos barrios; “cuando un barrio comienza a ser ocupado por residentes de mayores ingresos, los propietarios alzan especulativamente sus precios anticipando ese ‘mejor’ uso probable, lo que convierte en una barrera para la llegada de grupos con menos ingreso- algo así como una profecía autocumplida”- (Sabatini, 2003, p.14). En este sentido, el mercado del suelo juega un papel decisivo en la distribución socioespacial de la vivienda.

El funcionamiento especulativo de los mercados del suelo propicia a partir de la estipulación de los precios de alquiler por los propietarios la concentración de grupos de determinado nivel adquisitivo en una misma área geográfica de la ciudad (Sabatini, 2003). Frecuentemente el mejor equipamiento urbano respecto a instituciones, escuelas, parques industriales o lugares de empleo, espacios comerciales, espacios públicos o deportivos, entre muchos otros que puedan ser de interés para los habitantes se localizan en o cerca de las áreas de mayor posicionamiento económico. Aunado a la distancia, los obstáculos de interconexión de un área con las mejor equipadas de la ciudad a través de la infraestructura vial y de transporte tiene efectos indirectos en la disminución de oportunidades económicas, productivas, en la acumulación del capital humano. De manera que la desigualdad se expresa en su componente espacial.

La concentración más grande de la vivienda de los y las jóvenes la encontramos en medio de estos dos niveles referidos anteriormente. Es decir, que tienden a residir en áreas de la ciudad circundantes a la periferia y a la zona centro (véase figura 4.1). Esta configuración espacial de la vivienda de los y las jóvenes de Hermosillo corresponde con la dirección de crecimiento de la ciudad de las últimas décadas y la mayor concentración de la oferta de vivienda en esas áreas donde el precio del suelo suele ser más económico.

Figura 4.1
Distribución territorial de la población entre 15 y 24 años en Hermosillo



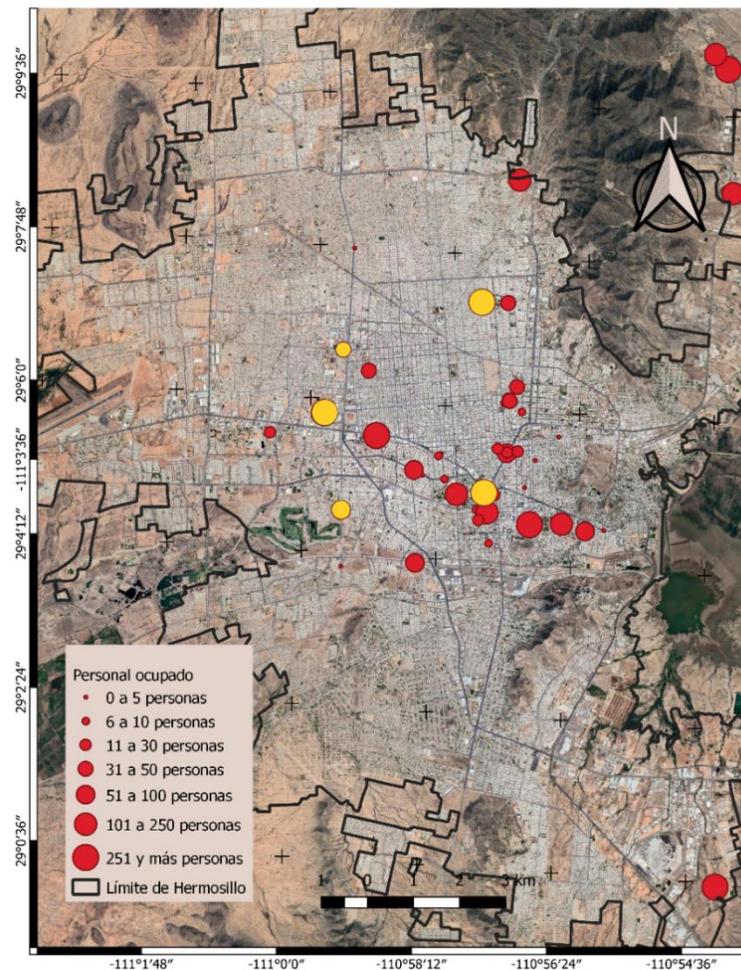
Fuente: Elaboración propia en QGIS con base en datos del Censo de Población y Vivienda 2020. Referencias: México ITRF2008/ UTM zona 12N. Intervalos clasificados con natural breaks. Capa base Google Hybrid

En la ciudad de Hermosillo existen en total 68 escuelas de educación superior tanto públicas como privadas²⁴ distribuidas principalmente en la parte centro y este de la ciudad (véase figura 4.2). Destaca la concentración espacial de las instituciones de educación superior en la parte central de la mancha urbana de Hermosillo que focaliza el equipamientos y servicios de educación superior en una misma zona de la ciudad (el centro), de manera que el crecimiento centrifugo de la ciudad aumenta cada vez más las distancias y con ella la inversión en tiempo y dinero para los desplazamientos. De esta forma, la organización territorial tanto de la vivienda como de las instituciones de educación superior son determinantes de la accesibilidad espacial a la educación.

²⁴ Según datos del DENU en 2020

Figura 4.2

Localización de las instituciones de educación superior en la mancha urbana de Hermosillo



Fuente: Elaboración propia. Referencias: México ITRF2008/ UTM zona 12N. Capa base Google Satellite

El presente capítulo, se vale de estadística descriptiva para identificar y analizar los distintos tipos de obstáculos de movilidad a los que se enfrentan los y las jóvenes universitarios en la ciudad de Hermosillo, en sus trayectos cotidianos desde su vivienda hacia la universidad. A fin de reflexionar en torno a las oportunidades que tienen de acceder a las oportunidades de la ciudad central y a las instituciones educativas en su proceso de formación de capital humano. Para ello, se construyeron tablas y gráficas construidas con

datos del cuestionario ampliado del Censo de Población y Vivienda 2020, la Encuesta de Percepción Ciudadana 2020 y el Cuestionario de Investigación de elaboración y aplicación propia. La muestra lograda, corresponde a 85 participantes de los cuales 49.4% son mujeres y 50.6% hombres (véase tabla 4.1).

Tabla 4.1

Distribución por sexo de la población de jóvenes que asiste a la escuela

Sexo	Población		Muestra	
	Jóvenes 18-24 años	porcentaje	Participantes	Porcentaje
Femenino	25 215	51.3%%.	42	49.4
Masculino	23 939	48.7%	43	50.6
Total	49 154	100%	85	100.0

Fuente: Elaboración propia con base a datos del Censo de población y vivienda 2020, cuestionario básico.

A fin de destacar la movilidad de las y los estudiantes jóvenes, se separaron los datos obtenidos en el Cuestionario de Investigación en dos grupos de edad; aquellos de 18 a 25 años y los mayores a 25 años. A través de esta división se compararon variables de capital de movilidad, hábitos de movilidad y de capital humano. La muestra del cuestionario de investigación guarda proporción en el reparto según grupo de edad ya que se reparte cerca de la mitad. A continuación, se presenta la distribución según este criterio.

Tabla 4.2

Distribución de la muestra del Cuestionario de Investigación por sexo y grupo de edad

Grupo de edad	Femenino	Masculino	Total	Porcentaje
18-25	14	30	44	51.8%
25+	28	13	41	48.2%
Total			85	100%

Fuente: Elaboración propia con base a datos del Cuestionario de Investigación

Por último, los participantes del cuestionario pertenecen a 6 de estas instituciones, 5 públicas y 1 privada. En la tabla 4.3, se expone la representación porcentual de la población estudiantil de Hermosillo según la institución educativa a la que pertenece y la representatividad de la muestra obtenida para esta investigación.

Tabla 4.3
Representación de educación superior por institución en Hermosillo en 2020

	Población		Muestra	
	Matriculas totales	Porcentaje de representación	Participantes	Porcentaje de participación
El Colegio de Sonora	85	0.15%	35	41.20%
Escuela Normal de Educación Física (ENEF)	192	0.32%	1	1.20%
Instituto Tecnológico de Hermosillo	5 400	9.24%	13	15.30%
Universidad de Sonora	25 900	44.30%	24	28.20%
Universidad Estatal de Sonora	9 690	16.60%	8	9.40%
Universidad Vizcaya de las Américas	1700	2.90%	4	4.70%
Total	58 400	100%	85	100%

FUENTE: Elaboración propia con base a datos de Data México en <https://datamexico.org/es/profile/geo/hermosillo#educacion-distribucion-estudiantespp>

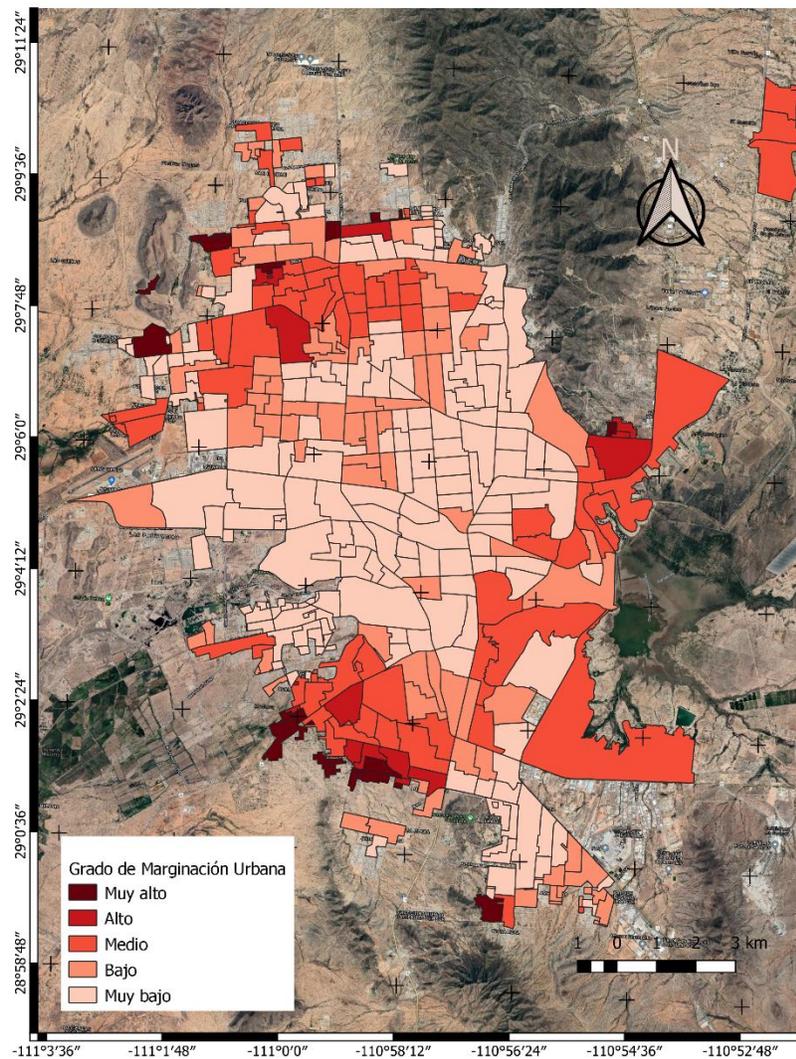
4.1. Los obstáculos de movilidad físico-espaciales y de habilidad en el espacio construido de movilidad en Hermosillo

En las ciudades medias en crecimiento, el proceso expansivo de la mancha urbana frecuentemente se da en una dirección definida hacia la periferia. La rapidez con la que se da el crecimiento demográfico propicia una configuración espacial dispersa y de baja densidad. (Bournazou, 2014). Aunado a esto, la concentración espacial en la centralidad de la mancha urbana aumenta las distancias entre la localización de la vivienda como punto de partida de la movilidad cotidiana y los lugares de destino y limita el acceso a las oportunidades de la ciudad (Montezuma, 2003).

El acceso deficiente a la ciudad se refleja en el nivel de vida de los habitantes, nivel educativo, integración política, y cultural (Bournazou, 2014). En consecuencia, las zonas más alejadas de la centralidad, es decir las periferias de la mancha urbana remiten a espacios rezagados en desarrollo social. Hermosillo no es la excepción, los niveles más altos de Marginación Urbana de la ciudad estimados por el CONEVAL corresponden a las periferias, especialmente las del suroeste y noroeste de la ciudad (véase figura 4.3). La mayoría de la zona centro tiene un grado de marginación urbana bajo o muy bajo. Este Grado de Marginación Urbana se establece a partir de dimensiones de educación (asistencia escolar y educación básica completa), salud (ser derecho habiente a a servicios de salud y sobrevivencia infantil), vivienda (bienes y servicios de la vivienda) y bienes (posesión de bienes de consumo duradero como el refrigerador).

Figura 4.3

Grado de Marginación Urbana en AGEB, 2010 en Hermosillo Sonora



Fuente: Elaboración propia con base a datos generados por CONEVAL.

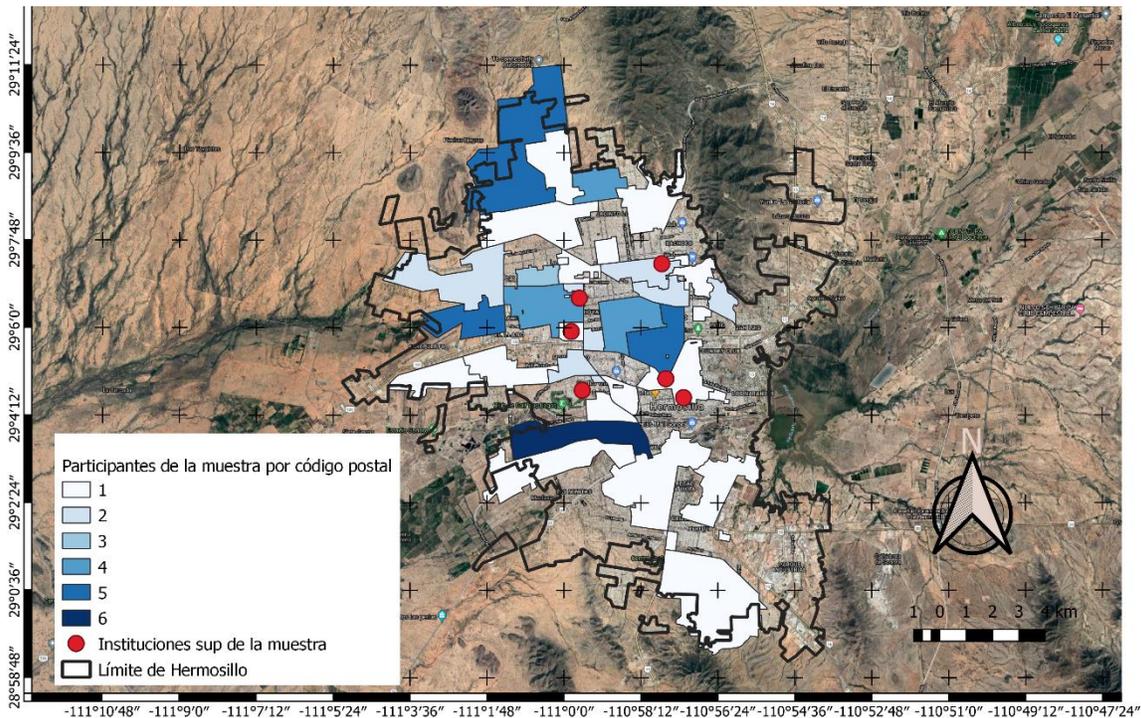
Referencias: México ITRF2008/ UTM zona 12N. Capa base Google Hybrid

En este sentido, la movilidad se reconoce como herramienta para el desarrollo económico y el bienestar social ya que aquellas regiones con mayor accesibilidad tendrán también mejores oportunidades de aprovechamiento de la ciudad, así como a bienes y servicios (Ibarra et al., 2016). Por consiguiente, es importante reconocer las diferencias tanto

materiales y sociales como territoriales de la población para lograr la movilidad cotidiana. Siguiendo con el análisis territorial, se consideró la localización de las viviendas de los participantes de la muestra del Cuestionario de Investigación cuya distribución en la mancha urbana de la ciudad de Hermosillo se ubican desde el extremo sur hasta el norte y de este a oeste (véase figura 4.4). Sin embargo, se identifica una concentración en la parte noroeste de la ciudad y cerca de las instituciones educativas en las que reciben su educación superior. Las aglomeraciones de las instituciones en una misma zona geográfica implican que los obstáculos físicos y temporales de accesibilidad a la educación respecto de la localización de la vivienda son comparables entre las instituciones de educación superior.

Figura 4.4

Distribución territorial de la vivienda de los participantes de la muestra del Cuestionario de Investigación



Fuente: Elaboración propia. Referencia NAD27/UTM Zona 12. Capa base Google

Hybrid

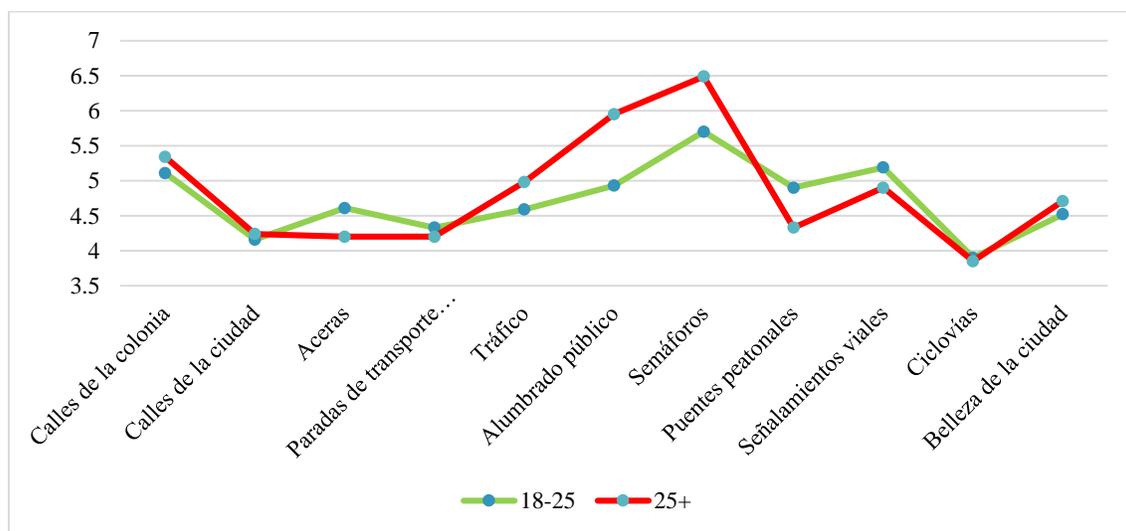
Sin embargo, la distribución territorial no es el único factor que obstaculiza la accesibilidad. A este se le suman aquellos vinculados a aspectos socio económicos y culturales, a la calidad del espacio construido de movilidad, y de los medios de transporte. Al considerar la accesibilidad como un fuerte determinante de la marginación urbana, la movilidad ocupa un papel primordial en tema de desigualdades urbanas. Si bien las grandes distancias pueden representar una fuente de obstáculos para la movilidad cotidiana, procuramos a continuación extender la discusión a otro tipo de obstáculos de movilidad (en el ámbito físico-espacial, financiero, temporal y de habilidad) que den cuenta de la multiplicidad de obstáculos con los que las personas interactúan cotidianamente dependiendo de los ritmos de vida, rutinas, destinos, perfil sociodemográfico y económico, entre otras (Jirón et al., 2013).

El análisis de los obstáculos de movilidad pretende dar cuenta de la complejidad de circunstancias que se entrelazan en la movilidad cotidiana y en la accesibilidad al espacio. Comúnmente la accesibilidad ha sido entendida desde su dimensión física-espacial, en referencia con la distancia y conectividad entre el punto de partida y el de destino. Sin embargo, ampliar la comprensión de la accesibilidad a obstáculos de distinta índole permite puntualizar exclusiones más allá de la conexión, la eficiencia del transporte o la distancia (Jirón et al., 2013). A continuación, se presentan los obstáculos importantes que se encontraron en los resultados del Cuestionario de Investigación.

Los obstáculos físico-espaciales de accesibilidad refieren a las condiciones de seguridad, comodidad y practicidad en las que el espacio permite ser atravesado y recorrido; puede estar relacionado con la distancia, el aspecto físico o estado de la infraestructura de movilidad como calles, aceras, paraderos de buses, buses, banquetas,

caminos para bicicletas o parques. En el cuestionario de investigación, se consideraron los aspectos expuestos en la figura 4.5 para dimensionar los obstáculos físicos-espaciales a través de la percepción de los participantes del cuestionario. Se encontró que el estado de conservación del espacio construido de movilidad en Hermosillo es de mala calidad. Fue calificado en promedio con 4.72 en el caso de los estudiantes entre 18 y 25 años y con 4.83 en el de los estudiantes mayores, en una escala del 1 al 10. En ambos casos, el aspecto peor calificado fueron las ciclovías y el mejor los semáforos.

Figura 4.5
Percepción de las vialidades



Fuente: Elaboración propia con base a Cuestionario de Investigación.

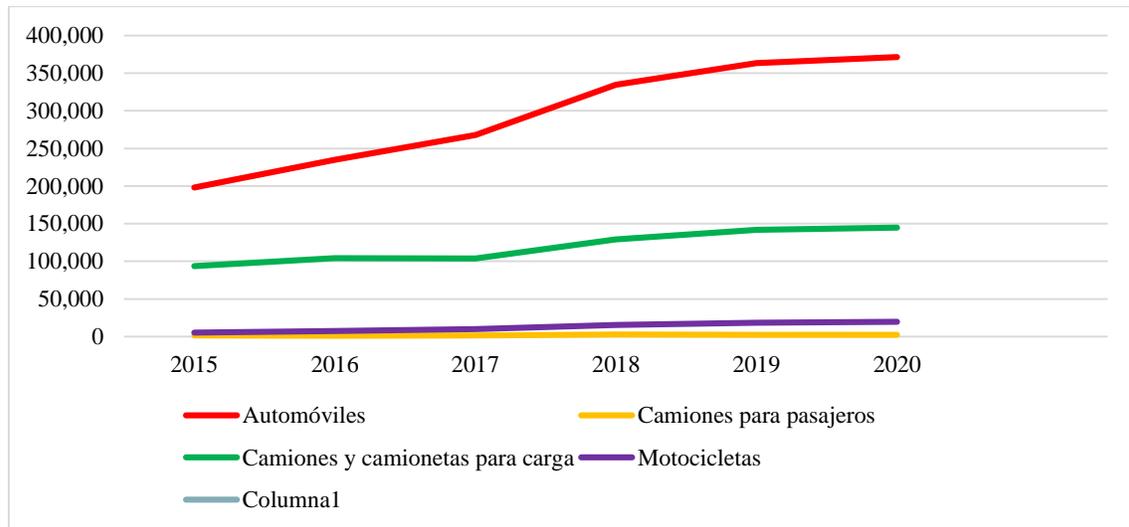
No existen diferencias claras en la percepción de los grupos de edad del espacio físico de movilidad, ya que en términos generales se corresponden. Sin embargo, es alarmante los niveles tan bajos en los que se califica el espacio construido de movilidad; el valor más alto es de 6.49 en una escala del 1 al 10 para los semáforos. Por su parte, la Encuesta de Percepción Ciudadana realizada por Hermosillo ¿Cómo vamos?, recoge información

comparable, en el que, a partir de variables de servicio de alumbrado público, semaforización y señalamientos viales, áreas verdes y espacios públicos y calles y pavimentación se califica el espacio físico de la ciudad con 6.62 en la misma escala. El servicio de alumbrado público es el mejor evaluado con 8 y el peor las calles y la pavimentación con 4.8. En el Cuestionario de Investigación incluimos un aspecto sobresalientemente subjetivo referente a la belleza de la ciudad, ya que creemos que transmite mucho sobre la comodidad que los participantes sienten en el espacio y se sienten atraídos a este. Dicho aspecto fue calificado con 4.52 para los y las estudiantes y 4.71 para los estudiantes mayores. En general, podemos resumir que el estado de conservación de la infraestructura de movilidad es inadecuado, por lo menos a la percepción de los estudiantes de educación superior.

El estado de esta infraestructura en el espacio construido guarda una relación directa con la predisposición que tiene un medio de transporte en específico de ser utilizado. Durante el 2020 el parque vehicular en el municipio de Hermosillo ascendió a 522 868 vehículos de motor registrados en circulación, 12 145 más que el año anterior, es decir que aumento 2.3%. Este se encontraba integrado por 69.96% de automóviles particulares, 26.15% de camiones y camionetas para carga, 3.64% motocicletas y 0.23% de camiones para pasajeros²⁵. En la figura 4.6, es notorio que los automóviles particulares han presentado un especial incremento en los últimos años, escenario que se corresponde a ser el medio de transporte más utilizado en la ciudad según la Encuesta de Percepción Ciudadana 2020, representando a un 32.4% de los encuestados.

²⁵ De acuerdo con el INEGI

Figura 4.6
Incremento del parque vehicular



* Valores presentados en unidades. Fuente: Elaboración propia con base en datos del INEGI.

El espacio construido de movilidad se ha diseñado teniendo en cuenta el crecimiento alarmante que el parque vehicular ha presentado en los últimos años, en Hermosillo y todo México. De manera que las inversiones en infraestructura de movilidad se han destinado en gran medida a las vialidades de circulación vehicular (Robles et al., 2016). Sonora, se colocó como la sexta entidad con mayor gasto público en proyectos de movilidad per cápita con \$438.52. De los cuales el 97% de la inversión en movilidad fue designada a proyectos de infraestructura vial y a la instalación de redes de infraestructura hidráulica, eléctrica, de drenaje y alumbrado²⁶.

²⁶ Según datos de Anatomía de la Movilidad en México, publicación realizada por la Agencia Alemana para la Cooperación Internacional (GIZ por sus siglas en alemán), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU).

Tan solo, el 3% de la inversión en movilidad del estado fue designada a proyectos de movilidad sustentable, colocándose en último lugar a nivel nacional en cuanto a la proporción de inversión dedicada a este tipo de proyectos. Se denomina sustentables a aquellos dedicados al espacio público, en los que se destinó el 15.4% de la inversión, a la infraestructura peatonal, en los que se destinó el 63.5%, a la infraestructura ciclista, en la que no se gastaron recursos y a la infraestructura y equipamiento para el transporte público, en la que se dedicó el restante 21.1% (Robles et al., 2016).

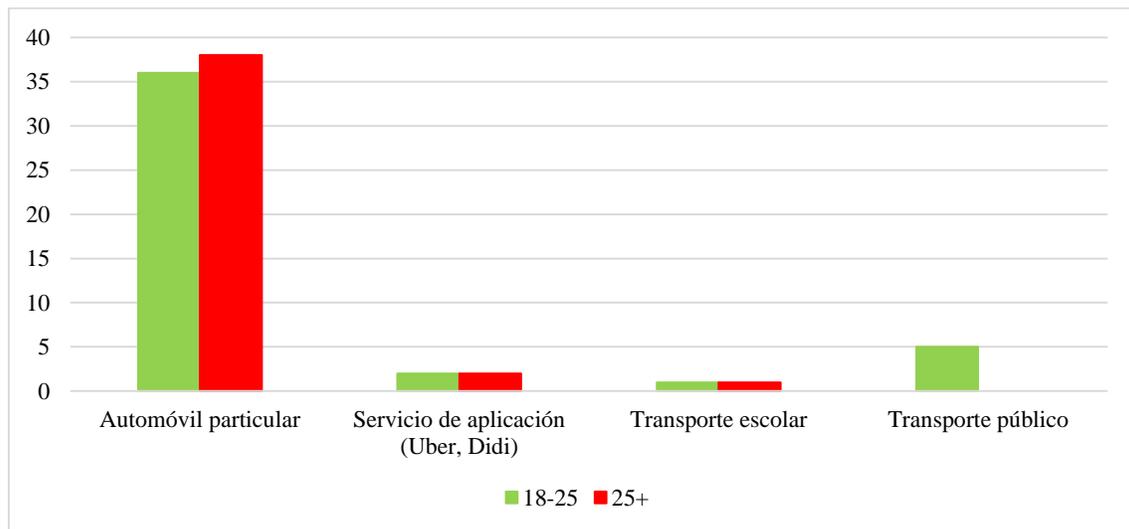
En Hermosillo, el espacio dedicado a la circulación de los vehículos automotores representa el 94.2% del total de las vialidades (INEGI, 2020) y el 68.1 % operan con recubrimiento de pavimento o concreto (INEGI,2020). El estado de la pavimentación de las vialidades es especialmente necesario para asegurar un tránsito seguro, cómodo y eficiente en vehículos automotores como el automóvil, motocicletas, taxis y el transporte público²⁷. Cuando el espacio de movilidad construido está orientado al automóvil particular, las velocidades de tránsito son más grandes y todas las dimensiones espaciales se incrementan y con ellos las distancias, el espacio y los edificios son desproporcionales a la escala humana. Circular a altas velocidades disminuye nuestra capacidad cognitiva de ver y entender lo que ocurre en el espacio urbano (Gehl, 2014).

La disposición del espacio construido de movilidad al automóvil particular suscita el uso de este medio de transporte en menoscabo de otros medios y de la movilidad sustentable en la ciudad. Además, se traduce como el medio de transporte más eficiente

²⁷ A pesar de las importantes inversiones en las vialidades típicas, los participantes de la Encuesta de Percepción Ciudadana, 2020 reportan estar insatisfechos con el estado de pavimentación de estas (4.8 en una escala del 1 al 10) y con el tiempo de reparación oportuna de baches (4.4 en una escala de 1 al 10). De los que aseguraron haber interpuesto una denuncia sobre baches o pavimentación, solo el 45.1% mencionó que el problema fue atendido; y de ellos, 52.2% se encuentra satisfecho con la solución del problema.

para la movilidad cotidiana en la percepción de los habitantes ya que la infraestructura respectiva es la más abundante y cuidada disponible. En la figura 4.7, se observa correspondientemente que para los estudiantes de educación superior el medio de transporte percibido como mejor es sin lugar a duda el automóvil particular, sin hacer distinciones entre grupos de edad. Es decir, que estas percepciones no están sujetas a la edad de los habitantes, por lo que podría incluso ser la opinión de los hermosillenses en general. Estas comprensiones del espacio invisibilizan las necesidades de infraestructura de los restantes medios de transporte de manera que el capital de movilidad de los usuarios de modos alternativos queda condicionado a la inadecuada y escasa infraestructura existente. Tal es el caso de los y las jóvenes que mayormente frecuentan los medios peatonales y del transporte público principalmente por ser más económicos

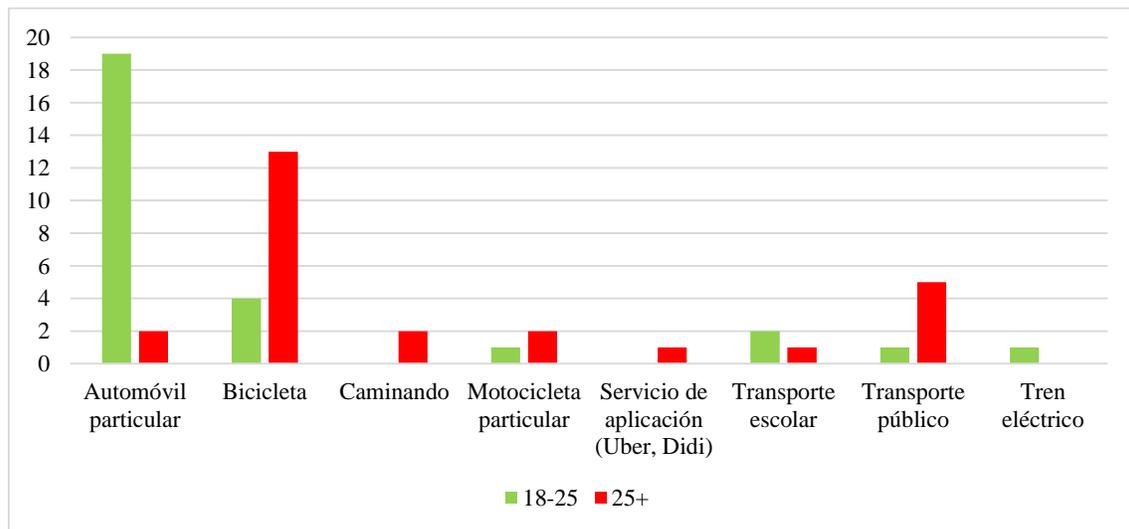
Figura 4.7
Percepción del mejor medio de transporte en la ciudad



Fuente: Elaboración propia con base en Cuestionario de Investigación.

Lo anterior, confirma la visión de planeación urbana de movilidad enfocada al automóvil. Ya que, si bien ambos grupos de edad de estudiantes definen el automóvil particular como mejor medio de transporte en la ciudad, los estudiantes adultos que tienen ingresos económicos más altos y se costean el automóvil preferirían no utilizarlo, y por su parte los y las estudiantes jóvenes que no cuentan con los recursos monetarios necesarios desearían poder costárselo. Como revisaremos a mayor profundidad en el siguiente apartado, la movilidad por medios peatonales y de transporte público limita al capital de movilidad a la calidad deficiente del espacio construido para estos medios. Es de esperarse que los y las estudiantes jóvenes, una vez tengan los recursos económicos suficientes opten por medios de movilidad motorizada mejorando su capital de movilidad a costa de los perjuicios que el aumento del parque vehicular trae en contaminación, espacio y escala en la ciudad.

Figura 4.8
Preferencia de medios de transporte



Fuente: Elaboración propia con base a resultados de cuestionario de investigación.

Resultados mostrados en cantidad de participantes.

A su vez, el Cuestionario de Investigación, señala que ambos grupos de edad preferirían en su mayoría utilizar algún medio de transporte distinto al que utilizan (56.82% de los y las jóvenes entre 18 y 25 años y 63.41% de los mayores de 25 años). En concordancia al medio de transporte que les parece más apropiado para la ciudad de Hermosillo, los y las estudiantes jóvenes quisieran hacer más uso del automóvil particular, pero tienen pocas posibilidades económicas de cambiar su modo de transporte; el 38.46% de aquellos que les gustaría utilizar el automóvil particular dijo no hacerlo porque es muy caro. Tal situación condiciona a los y las estudiantes jóvenes de la muestra del Cuestionario de Investigación a las circunstancias de seguridad de los medios peatonales y del transporte público. En contraste, los estudiantes adultos muestran una tendencia a querer utilizar medios de transporte más sustentables como la bicicleta y el transporte público, pero les parece muy peligroso o inseguro y les falta el tiempo que requiere (véase figura 4.8). Es pertinente subrayar que el grupo de edad entre 25 y 34 años son (junto con los de 55 y más) el grupo que más inseguridad percibe en la ciudad de Hermosillo²⁸.

La bicicleta aparece como una opción atractiva como medio de transporte para ambos grupos de edad (la primera opción para los estudiantes mayores de 25 años y la segunda para los estudiantes entre 18 y 25 años). Dada que la razón para no usarla en ambos grupos de edad es la seguridad, la atención que se le debe dar a la generación de un espacio de movilidad seguro para los medios ciclistas es crucial para el aumento de usuarios de este medio de transporte. El estado de las ciclovías en Hermosillo fue calificado

²⁸ Según datos de la Encuesta de Percepción Ciudadana 2020

por los y las estudiantes jóvenes y adultos con un promedio de 3.9 y 3.85 respectivamente, en una escala del 1 al 10²⁹.

En Hermosillo, la bicicleta se posiciona en el sexto medio de transporte más utilizado cotidianamente por los hermosillenses entrevistados en la Encuesta de Percepción Ciudadana 2020, con el 6.6% de los usuarios, cifra que decae importantemente 1.8 puntos porcentuales respecto al año anterior. Así mismo, su uso se muestra acentuado en las zona norte y sur con 4.8% y 4.5% respectivamente en relación con la zona centro con 2.6% de los encuestados.

La movilidad ciclista es la única categoría de movilidad sustentable en el estado donde no se asignaron ni gastaron recursos públicos. De no modificar estas tendencias para 2030, de las personas que van a la escuela, 1.7% lo hará en bicicleta y 49.9% caminando (Robles et al., 2016). El gasto público dedicado a la movilidad ciclista en Hermosillo se ve reflejado en las características del espacio vial de movilidad ciclista; 0.7% de vialidades cuentan con ciclovías, 0.7% con ciclocarriles y 0.1% con estacionamientos para el tránsito cómodo y seguro de bicicletas.

Para una buena accesibilidad física a las vialidades se precisa infraestructura que atienda a diferentes medios de transporte y responda a las necesidades de movilidad de la población que pueden variar dependiendo de la edad, el nivel socioeconómico, la ubicación relativa, el género, la raza, entre muchas otras. De manera que la movilidad sea cómoda, práctica y segura para los distintos modos de transporte que confluyen y para las personas que en ellos se trasladan.

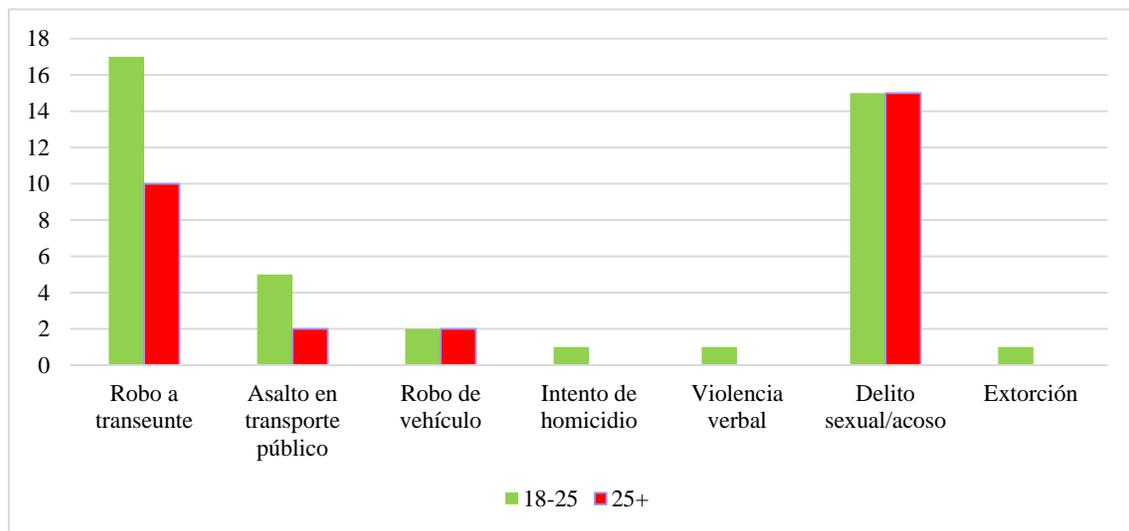
²⁹ Según la Encuesta de Percepción Ciudadana 2020

En otros aspectos de obstáculos físicos se localiza la seguridad. El 62.35% de los participantes del Cuestionario de Investigación declararon haber sido víctima de algún delito en la vía pública (véase figura 4.9), y el 56.47% declaró haber tenido un accidente de tránsito, la mayoría de ellos choques en automóviles particulares. Además, la Encuesta de Percepción Ciudadana arroja que la mayoría de los y las jóvenes entre 18 a 24 años (39.6%) declara sentirse algo inseguro al vivir en esta ciudad. Sin embargo, esta condición no es particular a los y las jóvenes, ya que todos los grupos de edad analizados en la Encuesta ubican a la mayoría de las participantes en esta categoría. Es decir, que los Hermosillenses en general se sienten inseguros en su ciudad sin importar su rango de edad.

Tanto en el Cuestionario de Investigación como en la Encuesta de Percepción Ciudadana 2020, se advierte una mayor propensión de los y las estudiantes jóvenes entre 18 y 24 años el grupo de edad más propensos a ser asaltados ya sea mientras caminan o en el transporte público (véase figura 4.9). Además, los hombres son más propensos al asalto o robo (44.6%) que las mujeres (37.5%) a pesar de que ambos sexos utilizan en proporciones muy similares los medios peatonales; las mujeres (10.3%) y los hombres (10.9%) y el transporte público; las mujeres (21.9%) y los hombres (14.7%)³⁰. En consecuencia, los y las estudiantes jóvenes masculinos, están doblemente expuestos estadísticamente a ser víctimas de robo o asalto en la vía pública.

³⁰ Datos de la Encuesta de Percepción Ciudadana 2020

Figura 4.9
Incidencia de delitos en la vía pública



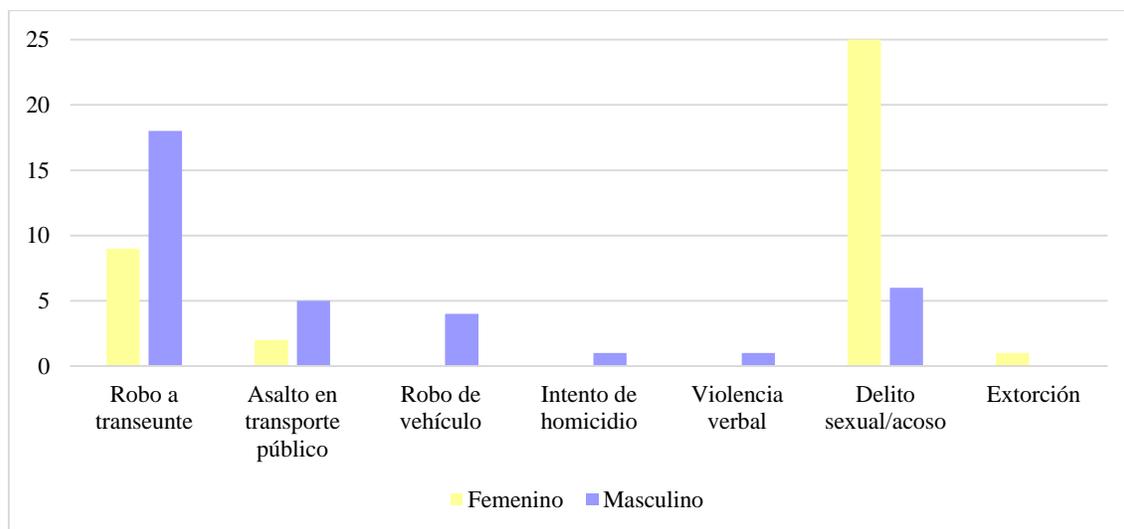
Fuente: Elaboración propia con base a Cuestionario de Investigación.

Por otro lado, se presenta una significativa diferencia entre los sexos en cuanto a percepción de la seguridad en la ciudad se refiere; las mujeres (13%) se sienten más inseguras que los hombres (10.1%) y sin importar el grupo de edad al que pertenezcan tienen mayor riesgo a pasar por delito sexual o acoso (véase figura 4.10). Se destaca que las mujeres se sienten más inseguras que los hombres en sus casas (0.2 puntos menos), en la calle (0.6 puntos menos), en el transporte público (0.1 puntos menos) y en el parque (0.4 puntos menos). Los únicos lugares donde las mujeres se sienten más seguras que los hombres son la escuela (0.2 puntos más) y el trabajo (0.1 puntos más). La movilidad entre hombres y mujeres tiene diferentes repercusiones, de manera que “las diferentes formas de violencia sexual producen y reproducen la organización jerárquica de los cuerpos en el espacio, donde la violencia es una cualidad masculina y la fragilidad una cualidad femenina” (Soto y Castro, 2018, p.14).

Estas percepciones de inseguridad son críticas en la organización de la movilidad cotidiana de las mujeres. Al sentir que sus viajes son inseguros las mujeres tienden a cambiar su comportamiento y limitar sus opciones de desplazamiento (itinerarios, recorridos y horarios). Por ejemplo, en la Encuesta de Percepción Ciudadana se encontró que las mujeres (8.2%) usan más los servicios de aplicación de movilidad (Como Didi o Uber) que los hombres (3.3%) y usan menos la bicicleta; 3.2% en el caso de las mujeres y 10.1% para los hombres. De esta forma, el acoso sexual a las mujeres puede causar cambios importantes en las rutinas, costos económicos y cambios en la forma de relacionarse con ciudad, sus habitantes y de apropiarse del espacio (Soto y Castro, 2018; Salazar, 1999). Son formas de exclusión de las mujeres de la vía y el espacio público y por tanto de los bienes y servicios dentro de la ciudad (Soto y Castro, 2018). En consecuencia, es apropiado que sean la calle (6), el parque (6.3) y el transporte público (6.6) los lugares de la ciudad donde más inseguras se sienten las mujeres³¹.

³¹ Datos de la Encuesta de Percepción Ciudadana 2020

Figura 4.10
 Incidencia de delitos en la vía pública por sexo



Fuente: Elaboración propia con base a Cuestionario de Investigación.

Otro grupo de población cuya accesibilidad segura a las vialidades es vulnerada de manera recurrente, en este caso por la carencia de infraestructura pertinente, es el de los peatones. A pesar de que el 10.6% de los hermosillenses (Hermosillo ¿Cómo Vamos?, 2021) y el 17.63% de los estudiantes entre 18-25 años utilizan los medios peatonales como principal medio de transporte (INEGI,2020), tan solo el 3.6% representa vialidades de tipo peatonal, 17.1% tiene paso peatonal, 50.8% alumbrado público, 59.63% árboles o palmeras, 73% banqueta, 76.18% guarnición, 11.31 % semáforo para peatón y 4.72% se encuentran obstruidas para el tránsito libre de peatones. Por su parte, la Encuesta de Percepción Ciudadana 2020, reveló que el estado de conservación y calidad de las banquetas fue calificado por los Hermosillenses con 6.7, en la escala del 1 al 10 (INEGI, 2020).

Lo anterior supone vialidades orientadas a la movilidad motorizada y espacios de movilidad peatonal inseguros. La movilidad urbana bajo condiciones inseguras cuesta vidas

humanas, siendo las principales víctimas los peatones. En México, el 44% de las muertes registradas por accidentes viales son peatones. Los niños y niñas menores de 5 años y adultos mayores a 60 presentan una tendencia mayor a fallecer en un accidente vial (Robles et al., 2016). Las tasas más altas de mortalidad se presentan en estados donde es mayor el porcentaje de viajes que se realizan en vehículo particular, entre ellos Sonora.

Estas experiencias y/o percepciones de inseguridad en los espacios públicos, condiciona la experiencia de viaje de los usuarios y las preferencias del modo de transporte. Una movilidad insegura interfiere en las elecciones de traslados que hacemos, a dónde ir o no y la hora en la que ocurre el traslado. De esta forma la movilidad segura es imperativa para determinar el capital de movilidad de los y las jóvenes, y a su vez el acceso a las oportunidades de la ciudad y a la posterior formación de capital humano (Robles et al., 2016).

Por otro lado, los obstáculos de movilidad relacionados a la habilidad hacen referencia a los conocimientos que tienen las personas para desplazarse de determinada manera por la ciudad, por ejemplo, saber conducir un automóvil, saber montar la bicicleta, ser capaz de repararla o sentirse cómodo con el conocimiento que se tiene de la ciudad para llegar a los destinos (Jirón et al., 2013). Dado el carácter emergente de Hermosillo, como centro económico y cultural del estado, atrae a una cantidad sustancial de migrantes internos originarios de otros municipios del estado, muchos de los cuales llegan a la ciudad con la intención de iniciar sus estudios superiores.

Esta condición de foráneos los expone a condiciones de falta de familiaridad con la ciudad y el entorno urbano que difiere de los ahí nacidos. Los resultados del Cuestionario de Investigación ponen de manifiesto que el 29.55% de los participantes entre 18 y 25 años

no han vivido en Hermosillo más de 5 años. Por lo tanto, su experiencia y familiarización con el entorno urbano de la ciudad es pobre y su capital de movilidad se encuentra restringido por obstáculos de habilidad con el entorno.

Sin embargo, existen muchas maneras de contrarrestar esta falta de conocimiento del lugar. Una de ellas son las aplicaciones móviles de ubicación geográfica, que están a la mano de todos aquellos con un teléfono móvil y acceso a internet. Son herramientas muy útiles al momento de ubicar a los usuarios con el entorno geográfico. En este sentido, los y las estudiantes jóvenes no tienen problemas aparentes al utilizar este tipo de herramientas tecnológicas para guiarse en la ciudad (véase figura 4.11).

Se encontró que de aquellos que utilizan apps de movilidad frecuentemente, el 67.56% utilizan Google maps o GPS y el 75.678% utilizan la aplicación móvil del servicio de transporte público de la ciudad UNE³². Esta cercana relación de los y las jóvenes con la tecnología se ve también reflejada cuando se trata de sustituir la movilidad con medios digitales, ya que el 52% de los y las estudiantes jóvenes asegura utilizarlos siempre que es posible para pagar servicios y/o hacer compras y trámites para así evitar la movilidad. Tan solo el 5% aseguró no usarlos nunca, a diferencia del 10% de los estudiantes mayores a 25 años.

³² La aplicación de transporte UNE tiene como objetivo ubicar los camiones en tiempo real, las paradas de autobús y mostrar las rutas de las diferentes líneas, así como generar propuestas de viajes dependiendo de las trayectorias.

Figura 4.11
Utilización de aplicaciones de movilidad



Fuente: Elaboración propia con base en datos del Cuestionario de Investigación

Otra forma de contrarrestar los obstáculos de habilidad de los y las estudiantes jóvenes es la correcta señalización de las calles y avenidas, que permita a los usuarios ubicarse sin necesidad de teléfonos móviles y/o acceso a internet. En este sentido, el 47% de las calles de Hermosillo, dispone de letreros en la calle con su nombre (INEGI, 2020). Por su parte, la señalización de las paradas de autobús no tiene uniformidad ya que algunas cuentan con casetas de diferentes formas, otras solo con señal de parada y la mayoría sin ningún tipo de señalamiento (43%)³³. Además de una evidente falta de mantenimiento para la conservación de los letreros y paradas, ya que por vandalismo son rallados, doblados y en ocasiones retirados (Programa de desarrollo urbano del centro de población de Hermosillo, 2014).

³³ Según el inventario realizado por la coordinación con la Dirección General del Transporte del Estado en 2007

Otro aspecto determinante de los obstáculos de habilidad, en la capacidad que tienen los y las estudiantes jóvenes de saber utilizar el medio de transporte. Por ejemplo, el 11.36% de ellos, declaró no usar el medio de transporte de preferencia porque no sabe manejarlo, en contraste con el 4.88% de los estudiantes mayores a 25 años. Si bien este aspecto de los obstáculos de habilidad no es pronunciado, es oportuno puntualizar que en este caso la edad provee de más experiencias y mejores condiciones de habilidad. Es evidente que una imagen clara y organizado del medio circundante permite desplazarse en el con facilidad y prontitud, de manera que la estructura confiere al individuo la posibilidad de adquirir nuevas informaciones. En este sentido, el espacio físico, vivido e integrado constituye una base útil para la movilidad en la ciudad y el alcance de las oportunidades de capital humano que en ella se encuentran (Lynch, 2008).

4.2. Los obstáculos de movilidad temporales y financieros en la movilidad cotidiana de los y las jóvenes

Un factor importante considerado comúnmente en las encuestas origen-destino para conocer los hábitos de movilidad de las personas es el propósito del viaje. Para efectos de esta investigación y sus objetivos, se contempla exclusivamente la movilidad cotidiana con motivos de estudio. El cuestionario de la investigación recoge información referente a la duración de los viajes, costo y modos en los que realiza la movilidad cotidiana, y que define y determina en gran medida el capital de movilidad que poseen o pueden acumular, (véase las secciones 4 y 5).

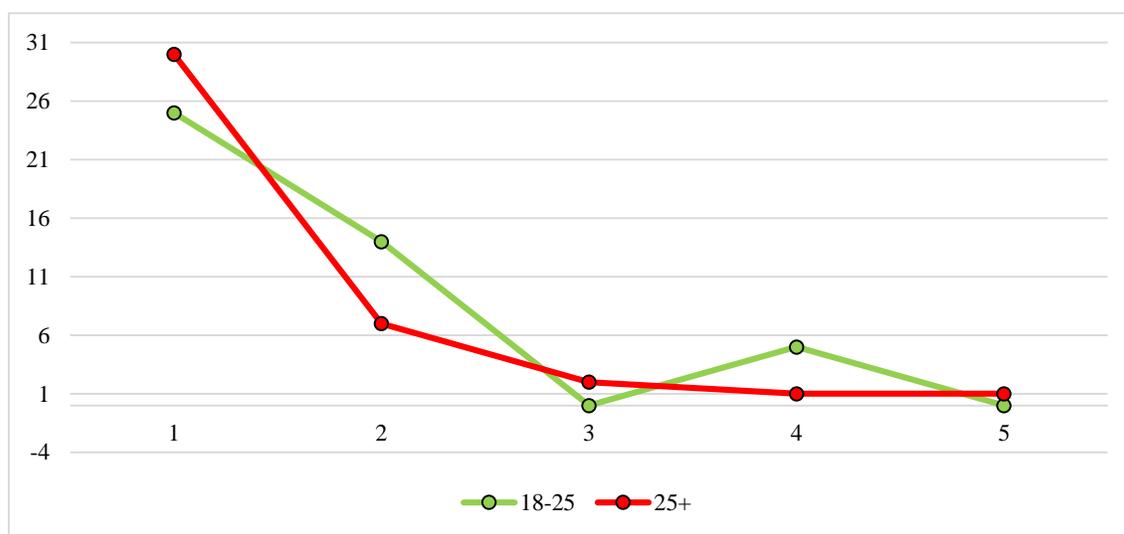
A continuación, se utilizan estos datos y los resultados del Censo de Población y Vivienda 2020³⁴, para hacer comparaciones entre los grupos de edad e inferir sobre las diferencias de movilidad de la población de interés. Uno de los resultados que se destaca es la cantidad de medios de transporte que los participantes utilizan para trasladarse a su institución educativa. Los estudiantes entre 18 y 25 años utilizan en promedio 1.66 medios diferentes en un mismo trayecto en comparación con los estudiantes mayores a 25 años quienes utilizan en promedio 1.29 medios (véase figura 4.12). Es decir que los y las jóvenes tienen una ligera tendencia a utilizar más medios de transporte que los estudiantes mayores de 25 años. Se asume ligado con la propensión a utilizar el transporte público como principal medio de transporte, cuya cobertura no es total o exige dos o más unidades en el cumplimiento de algunas rutas. En el caso de los y las estudiantes jóvenes, el transporte

³⁴ Concretamente, la información de la sección de personas referente a la movilidad cotidiana con motivos de empleo y educación, duración y medios de los traslados.

público sigue representando una importante proporción como el segundo medio más utilizado (50%).

Figura 4.12

Cantidad de medios de transporte por grupos de edad



Fuente: Elaboración propia en base a resultados del cuestionario de investigación.

En primera instancia mayor cantidad de medios no equivale a bajo capital de movilidad, ya que este depende de la calidad de los viajes en términos de accesibilidad. Sin embargo, propicia que los obstáculos de movilidad propios de los medios de transporte empleados en los transbordos se unan y combinen en una misma experiencia de viaje. Aun así, el medio de transporte utilizado, las condiciones del espacio construido y la calidad del servicio son variables más importantes al determinar el capital de movilidad de los y las estudiantes jóvenes pues tienen un impacto directo al fijar obstáculos de movilidad físicos, financieros y temporales. En Hermosillo, la partición modal de los viajes de los estudiantes de educación superior se presenta a en la tabla 4.4.

Tabla 4.4

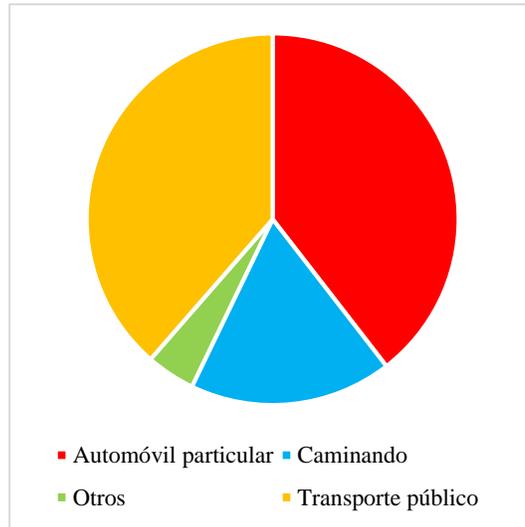
Medios de transporte de los estudiantes de Hermosillo de educación superior

	18-25		25+	
	Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje
Caminando	153	17.63%	16	9.30%
Bicicleta	16	1.84%	1	0.58%
Camión, autobús, combi, colectivo	335	38.59%	40	23.26%
Transporte escolar	7	0.81%	0	0.00%
Taxi (sitio, calle, otro)	2	0.23%	1	0.58%
Taxi (App Internet)	10	1.15%	4	2.33%
Motocicleta o motoneta	0	0.00%	5	2.91%
Automóvil o camioneta	343	39.52%	100	58.14%
Otro	2	0.23%	3	1.74%
Perdidos	0	0.00%	2	1.16%
Total	868	100%	172	100%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo de Población y Vivienda

2020 y Cuestionario de investigación.

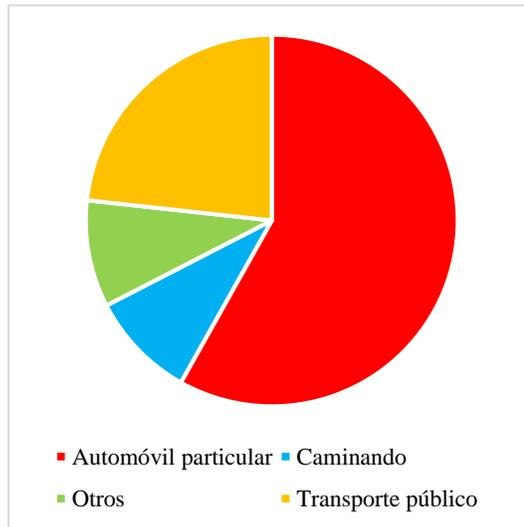
Figura 4.13



Partición modal de los estudiantes entre 18 y 25 años

Fuente: Elaboración propia con base a Censo de Población y Vivienda, 2020

Figura 4.14



Partición modal de los estudiantes mayores de 25 años

Fuente: Elaboración propia con base a Censo de Población y Vivienda, 2020

Este análisis refleja una profunda orientación al uso del automóvil particular de la zona urbana de Hermosillo para la población estudiantil. No obstante, los estudiantes entre 18 y 25 años utilizan mucho más el transporte público y los medios peatonales en comparación de los estudiantes mayores de 25 años, cuyo principal medio de transporte es marcadamente (58%) el automóvil particular (58%) (véase figura 4.13 y figura 4.14). En otras palabras, tal situación supedita el capital de movilidad de los y las jóvenes a la calidad del servicio del transporte público y la infraestructura peatonal de la ciudad.

Al respecto, el transporte público en Hermosillo se presta a través de particulares concesionarios bajo competencia estatal. El servicio se compone de dieciocho rutas, divididas en veintinueve líneas, y cuenta con sistema de pago por tarjeta pre-pagada y en efectivo. Dispone con un sistema para la ubicación de los camiones lo que posibilita la implementación de una aplicación móvil para los usuarios dedicada al monitoreo en tiempo real de las unidades, de las rutas de transporte, ubicación de las paradas, entre otras (Acosta, 2018).

En diciembre de 2020, según datos de la Dirección General de Transporte del Estado de Sonora se contaba con 263 unidades de transporte colectivo en circulación, lo que siguiendo las recomendaciones de la organización civil Vigilantes del Transporte³⁵ solo constituye un 52.6% de las unidades necesarias para satisfacer la demanda en condiciones cómodas y sobre todo seguras, con las medidas de sana distancia pertinentes (Informe de indicadores,2020). El INEGI, a través de las Características del Entorno Urbano 2020,

³⁵ Activa desde hace 10 años, su trabajo se centra en la divulgación y denuncias ciudadanas en redes sociales en torno al servicio de transporte.

evidenció que solo en el 7.9% de las vialidades cuenta con servicio de transporte público y el 1.1% con paradas del colectivo.

Tabla 4.5
Condiciones de las vialidades respecto al transporte público

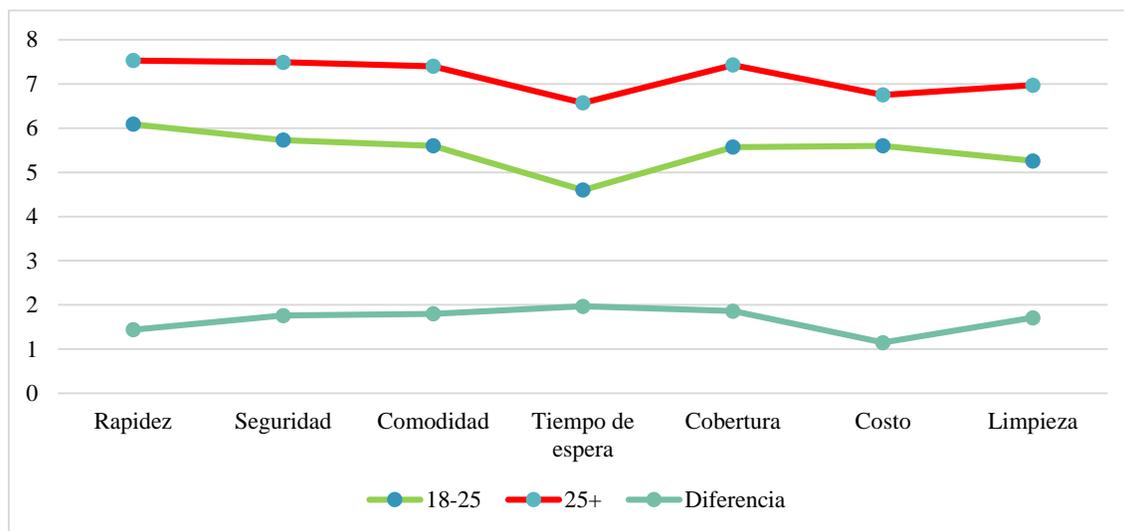
	En esta vialidad hay transporte colectivo		En este lado de la manzana hay paradas de transporte colectivo:	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Sí	5978	7.9%	851	1.1%
No	61158	81.2%	66285	88%
No aplica (es rasgo)	7212	9.6%	7212	9.6%
No especificado	979	1.3%	979	1.3%
Total	75327	100%	75327	100%

Fuente: Elaboración propia con base a datos del Censo de Población y Vivienda, 2020.

La calidad del servicio de transporte público fue evaluada por los hermosillenses en la Encuesta de Percepción Ciudadana 2020 con un promedio de 7.4, en una escala del 1 al 10; el año anterior la calificación promedio fue de 7.6 en la misma escala. Por cuatro años consecutivos, los aspectos mejor calificados fueron el trato recibido por parte del chofer y la conducción de la unidad, lo que se ve reflejado en que el 59.7% de los usuarios externó sentirse algo/muy seguro cuando se encuentra en el transporte público; 25% ni seguro ni inseguro; y el restante 15.3% algo/muy inseguro. Caso contrario, el aspecto peor calificado por cuarto año consecutivo la frecuencia de paso o el tiempo de espera de las unidades. Además, los encuestados aseguraron que optarían por utilizar el transporte público como principal medio de transporte si se redujeran el tiempo de espera (18.3%), el costo de la tarifa (13.3%) y aumentara la cantidad de rutas (11.5%).

Mientras tanto, la calidad del servicio de transporte público fue evaluada por los y las estudiantes jóvenes en el Cuestionario de Investigación con un promedio de 5.5, en una escala del 1 al 10. Por su lado, los estudiantes mayores a 25 años calificaron el servicio con un promedio de 7.16, resultado considerablemente más favorable que el de los y las jóvenes. Para ambos grupos de edad los aspectos mejor calificados fueron la rapidez y la seguridad, caso contrario, el aspecto peor calificado fue el tiempo de espera de la unidad. Aunque de entrada la percepción de los y las jóvenes es peor que la de los más adultos, ambas gráficas guardan cierta relación (véase figura 4.15). Salta a la vista el aspecto del costo de la tarifa donde se rompe la concordancia de percepciones entre grupos, ya que la percepción del costo entre jóvenes y adultos se encuentra a una diferencia de 1.15 puntos, a diferencia del resto de percepciones que se colocan en un rango entre 1.44 y 1.97. Es decir, que los estudiantes mayores perciben el transporte público acentuadamente más caro.

Figura 4.15
Percepción del transporte público



Fuente: Elaboración propia con base a resultados del Cuestionario de Investigación.

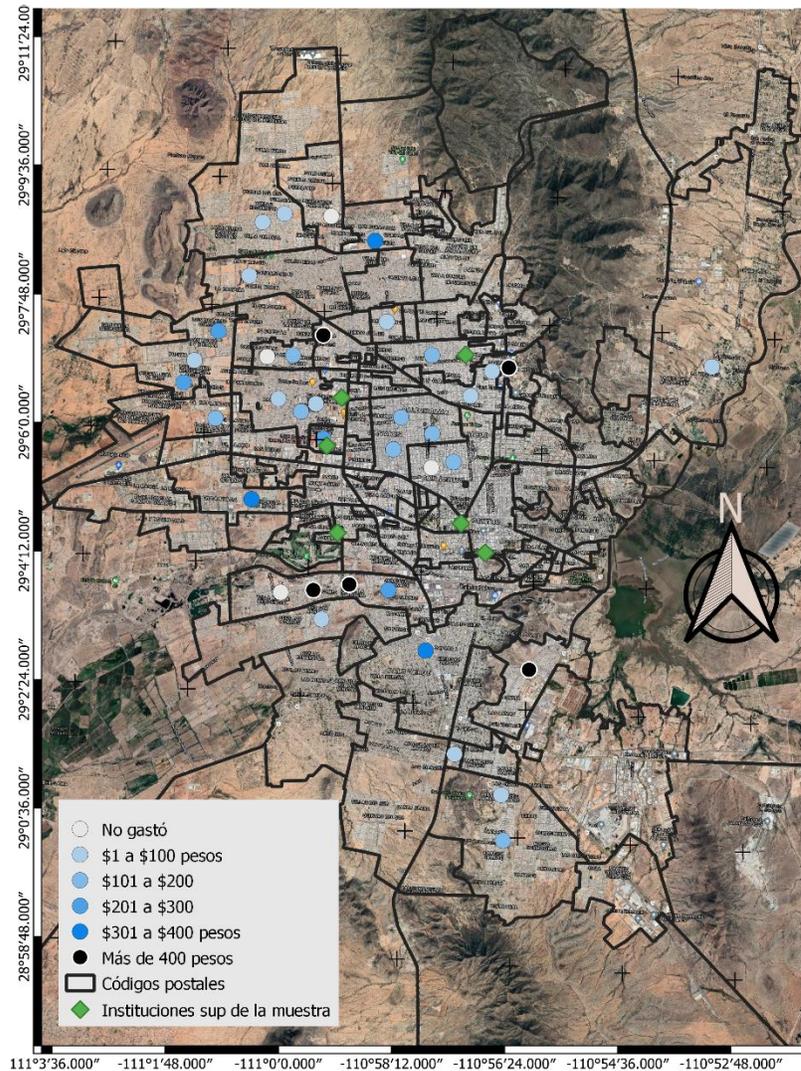
En Hermosillo, la tarifa ordinaria del transporte público es de \$7.00 pesos y \$4.00 en tarifa especial, además desde el 2011 los estudiantes cuentan con gratuidad de dos pasajes diarios³⁶. En León, Guanajuato, la tarifa ordinaria es \$2.00 pesos más cara, pero permite transbordo de unidades (Acosta, 2018), en Querétaro, Querétaro, la tarifa ordinaria es \$4.00 pesos más cara y en ciudades como Chiapas y Aguascalientes la tarifa menor es de \$7.00 pesos y la mayor de \$7.50 (Gámez, 2019). Por lo anterior podemos indicar que la tarifa en la capital sonoreense se encuentra por debajo de la mayoría de las ciudades medias.

Al respecto, en la figura 4.16, se advierte que gran parte de los y las jóvenes entre 18 y 25 años gasta menos de \$200.00 pesos semanales en su movilidad cotidiana con motivos de estudio y se distribuyen correspondiente a la ubicación de sus viviendas. Es decir, que no hay patrones de distribución territoriales claros relativos al costo económico del transporte, ya que este depende en gran medida de la localización de la institución educativa a la que se trasladen. Por otro lado, los puntos correspondientes a los rangos de precio más alto se localizan en las zonas periféricas de la mancha urbana y ninguno de ellos se ubica en la zona central (véase figura 4.16). Por lo anterior, podemos concluir que, si bien la localización de la vivienda no es determinante del costo económico de la movilidad de los y las estudiantes jóvenes, es un factor que aumenta la probabilidad de enfrentarse a trayectos más desafiantes por múltiples obstáculos, incluyendo los de tipo financieros.

³⁶ Encaminado a eliminar o disminuir los obstáculos financieros en el acceso a la educación.

Figura 4.16

Distribución territorial del precio de los trayectos cotidianos de los y las jóvenes entre 18 y 25 años



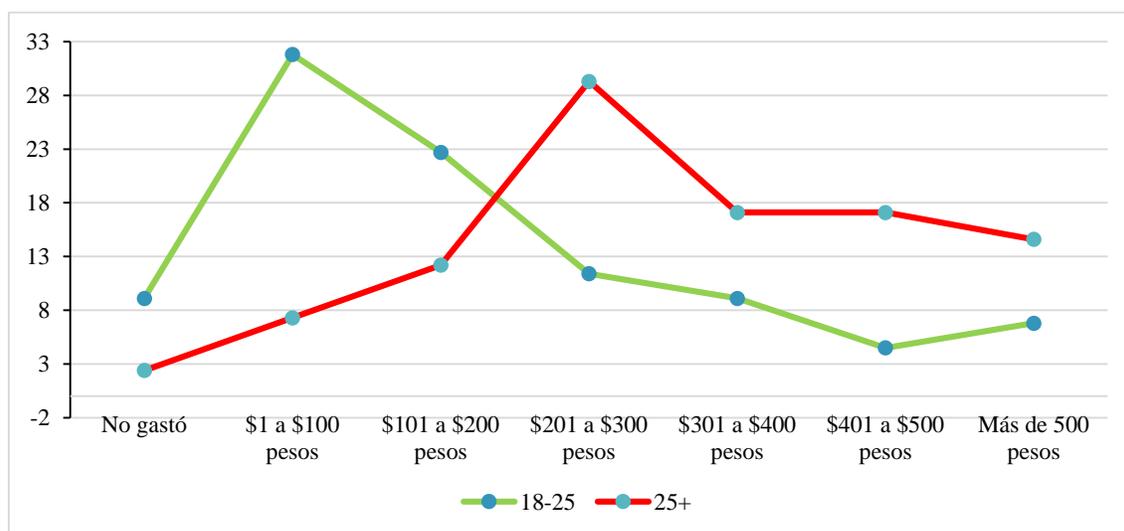
Fuente: Elaboración propia con base en datos del Cuestionario de Investigación.

Referencia: México ITRF2008/ UTM zona 12N. Capa base Google Hybrid

Los resultados del Cuestionario de Investigación indican que los y las jóvenes dedican menos dinero en la movilidad cotidiana. El 54.5% de los y las jóvenes menores a 25 años gastan menos de \$200 pesos en su movilidad cotidiana con motivos de estudio, en contraste

con el 63.5% de los mayores a 25 años que gasta entre 201 y 500 pesos (véase figura 4.17). Trasládarse en transporte público suele ser más económico que los medios motorizados particulares que tienden a utilizar los estudiantes adultos. Es importante considerar que, los obstáculos de movilidad económicos se imponen a partir de la fracción de ingreso que cuesta la movilidad. Por lo general, los estudiantes mayores a 25 años tienen ingresos significativamente mayores a los de los y las jóvenes.

Figura 4.17
Gasto de los estudiantes en movilidad cotidiana

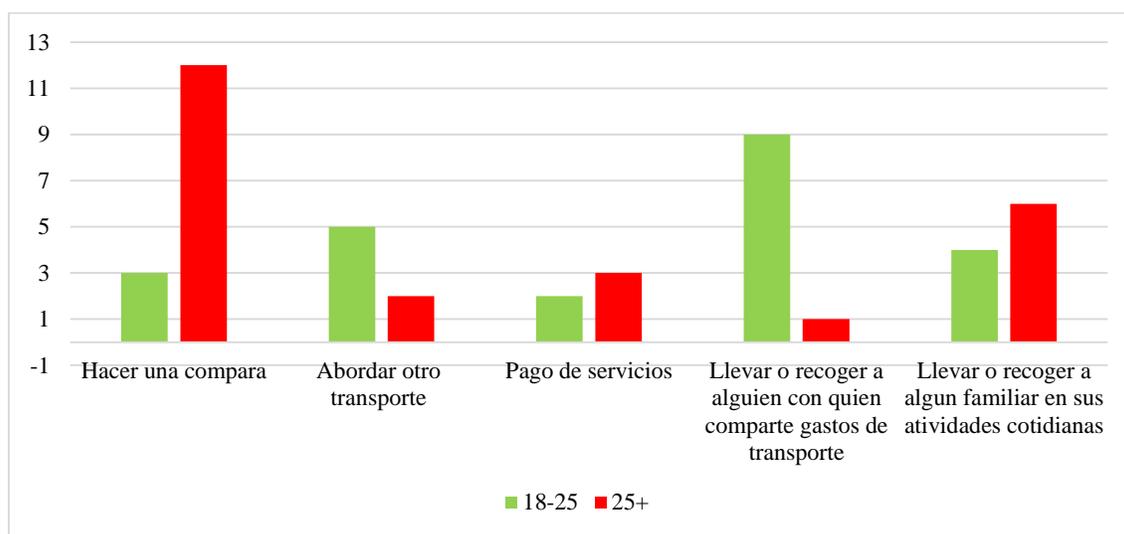


*Datos expresados en porcentajes. Fuente: Elaboración propia con base a datos de cuestionario de investigación.

En el mismo ámbito, se identificó que los y las estudiantes jóvenes hacen en promedio 4.42 paradas intermedias, en comparación con los estudiantes mayores a 25 años, quienes realizan un promedio de 2.7 paradas intermedias. Al profundizar en las razones para hacer estas paradas (véase figura 4.18), podemos observar una marcada tendencia de los estudiantes mayores de 25 años a tareas domésticas como hacer compras, pago de servicios y coordinación con otros integrantes de la familia, ya que por su edad es más probable que

sean cabeza de familia o encargados del hogar. Aun así, los y las estudiantes jóvenes realizan 63% más paradas que los más adultos, principalmente para llevar o recoger a alguien con quien comparten el transporte público (50%) y abordar otro transporte (27.78%)

Figura 4.18
Razones para hacer paradas intermedias



Fuente: Elaboración propia con base a datos del Cuestionario de Investigación.

Por un lado, esto confirma nuevamente la tendencia de los y las estudiantes jóvenes a múltiples medios de transporte en una sola trayectoria (como frecuentemente requiere el transporte público) y por el otro lado apunta a barreras financieras que los y las estudiantes jóvenes vencen compartiendo los gastos de transporte con otros pares. En este sentido, se enfrentan a obstáculos financieros de movilidad particulares a su edad. Por ejemplo, el 91% no es económicamente independiente, el 59% no tiene empleo y el 79.55% no tiene alguna beca que le ayuda a sostener sus gastos educativos. Es decir, en el mejor de los casos

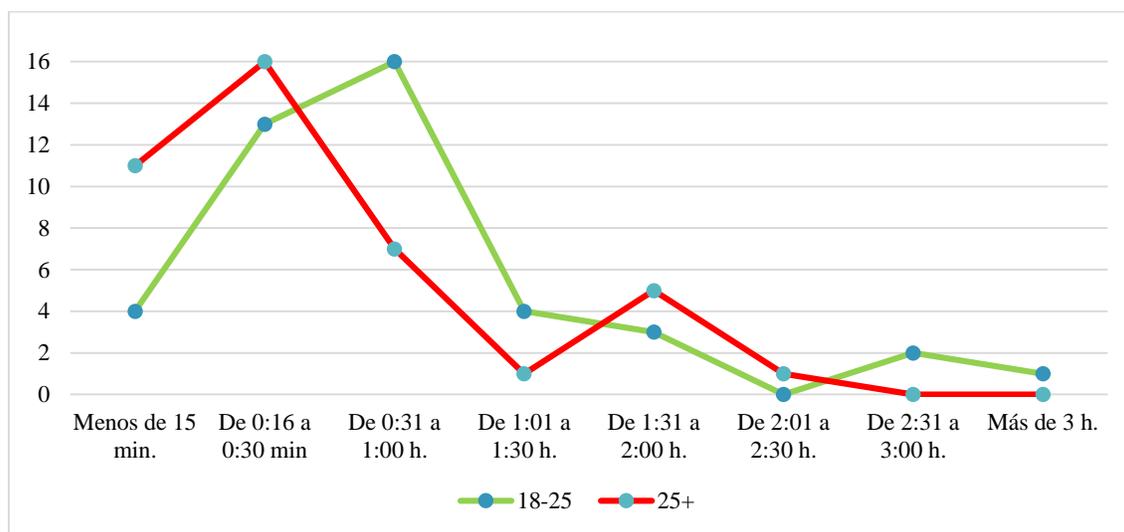
cuentan con recursos financieros limitados a los ingresos de sus padres o tutores para financiar su movilidad.

Los recursos económicos son un factor predominante al momento de tomar decisiones sobre la movilidad cotidiana. Generalmente, la cantidad de viajes de las personas incrementa conforme aumenta la edad de las personas. La movilidad de las personas está fuertemente relacionada con el ingreso comúnmente asociada con la educación (o la educación de los tutores en el caso de los y las jóvenes dependientes económicos). En consecuencia, la fuerza laboral hace más viajes en comparación con los estudiantes (Blimenber et al., 2012). Aunque no es determinante, el nivel educativo de los padres o tutores de los y las estudiantes jóvenes nos da una idea de la capacidad económica con la que cuentan para financiar sus gastos de movilidad. De los participantes del Cuestionario de Investigación, el 29.55% tiene padres o tutores con estudios de licenciatura; 25% con estudios de preparatoria; 20.45% con estudios de secundaria y 11.36% con estudios de maestría.

Por el lado de los obstáculos de movilidad temporales, los resultados de la muestra del Cuestionario de Investigación arrojaron que el 9.09% de los y las estudiantes jóvenes dedica en su medio de transporte cotidiano menos de 15 minutos en trasladarse de ida y vuelta hacia la escuela; 29.55% entre 16 y 30 minutos; 36.36% entre 30 minutos y 1 hora; y el restante dedica más de 1 hora. Por su parte, los estudiantes mayores a 25 años emplean visiblemente menos tiempo en los traslados, pues 26.83% aseguró dedicar menos de 15 minutos; 39.02% entre 16 y 30 minutos; 17.07% entre 30 minutos y una hora. Además, nadie manifestó dedicar más de 2 horas (véase figura 4.18). Es decir, la mayoría de los datos referentes a los y las jóvenes (el 65.90%) se encuentran entre los 16 minutos y una

hora en sus trayectos cotidianos en comparación con la mayoría sus pares mayores a 25 años (65.85%) quiénes dedican entre 0 y 30 minutos.

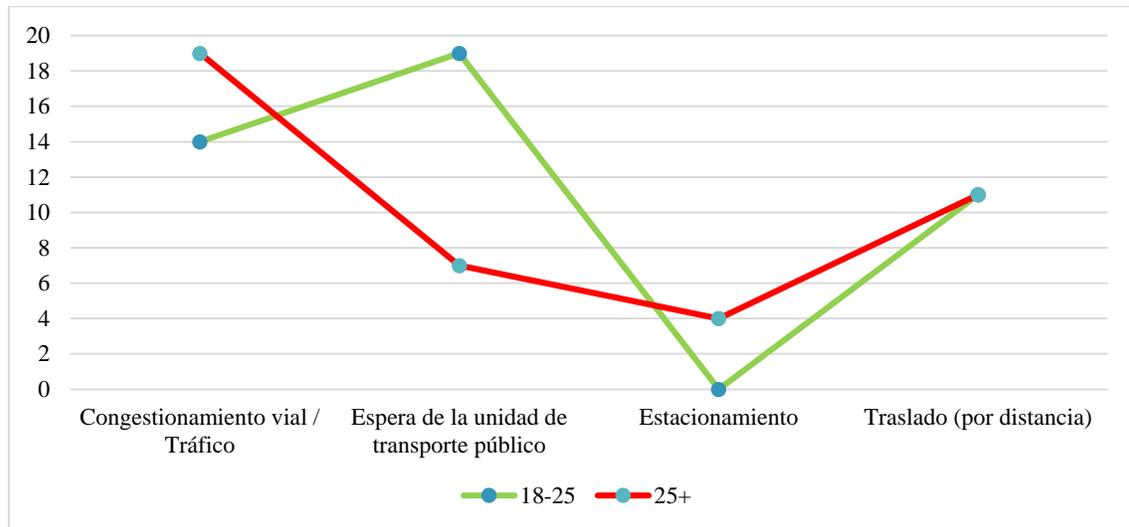
Figura 4.19
Tiempo empleado al traslado cotidiano con motivos de estudio



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la muestra del Cuestionario de Investigación.

Además, poco menos de la mitad de la muestra de entre 18-25 años (43.18%) del cuestionario dedica la mayor parte del tiempo en la espera de la unidad del transporte público; el 31.81% en el tráfico; ninguno en el estacionamiento; y el restante 25% dedica la mayor parte del tiempo en el traslado (por distancia). Por su parte el 46.34% de los estudiantes mayores a 25 años emplean la mayor parte del tiempo en el tráfico; el 26.82% en el traslado (por distancia); el 17% en la espera de la unidad de transporte público; y el restante 9.75% en la búsqueda de estacionamiento (véase figura 4.19).

Figura 4.20
Distribución temporal de la duración de los traslados

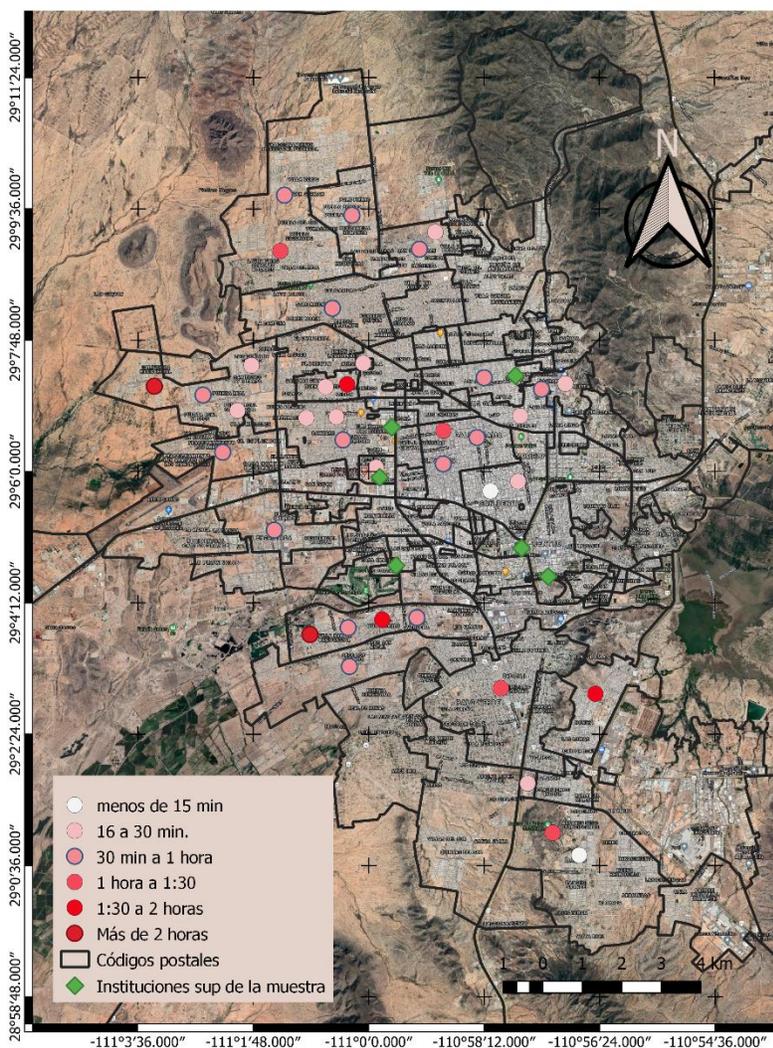


Fuente: Elaboración propia con base a Cuestionario de Investigación.

Lo anterior reafirma la propensión de los y las estudiantes jóvenes al uso del transporte público en comparación con los estudiantes adultos y la mala calidad que ofrece, especialmente en lo que a tiempos de espera refiere. En consecuencia, es comprensible que los y las estudiantes jóvenes dediquen más tiempo a la movilidad cotidiana, lo que en otras palabras implica que su capital de movilidad está coartado por obstáculos temporales. En lo que respecta a la distribución territorial de estos obstáculos, la figura 4.20 indica que los trayectos más cortos se localizan en la zona centro, alrededor de las universidades. Las zonas de la mancha urbana muy cercanas a la periferia, en especial en la parte sur disponen de una mayor concentración de traslados más largos. Si bien, como hemos argumentado anteriormente, la duración de los trayectos depende de múltiples factores, parece que, en el aspecto territorial, los participantes de la periferia sur realizan trayectos considerablemente más tardados que sus contrapartes en la periferia norte, este y oeste.

Figura 4.21

Distribución de la duración de los trayectos cotidianos.



Fuente: Elaboración propia con base a datos del Cuestionario de Investigación.

Referencia: México ITRF2008/ UTM zona 12N. Capa base Google Hybrid

El tiempo empleado en la movilidad cotidiana incide directamente en la forma en que se vive y organiza la vida diaria ya que reduce el tiempo disponible para otras actividades sociales, comunitarias y políticas, así como las actividades de relaciones humanas (amistad, familia) y con uno mismo como el ocio y la autorrealización (Demian, 2014). La autonomía

temporal, concede a las personas la libertad de dedicar tiempo y atención a actividades que consideren valiosas para el desarrollo de capacidades y potencialidades humanas (Demian, 2014).

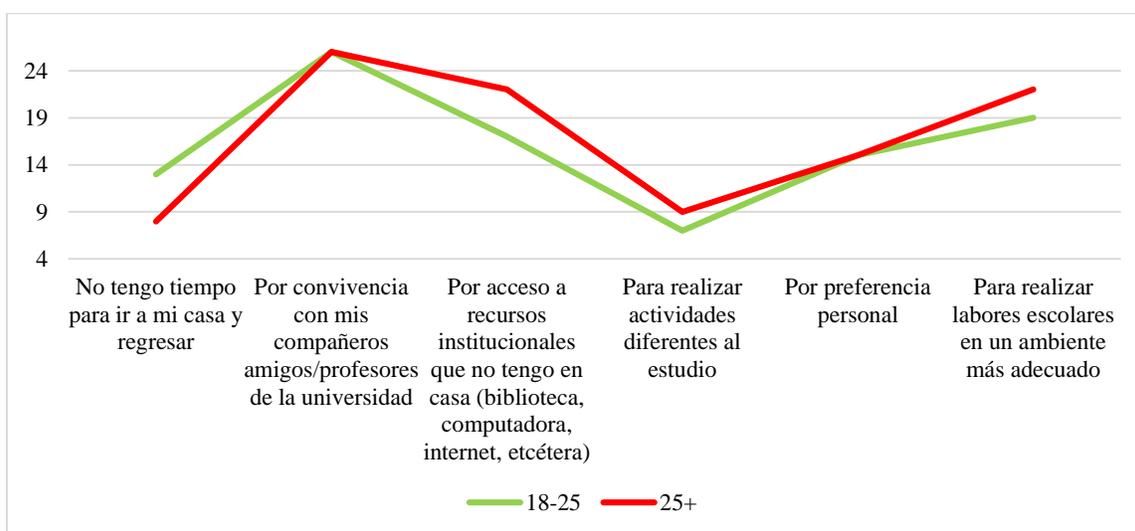
Los seres humanos, hacemos diferentes usos del tiempo en diferente etapa de la vida. Es en el periodo entre los 6 y los 24 años cuando más tiempo se dedica al estudio, aproximadamente 40 horas a la semana en promedio. En el caso de los y las jóvenes entre 18 y 24 años, el estudio corresponde a la segunda actividad de la vida cotidiana que más tiempo requiere, solo después de los cuidados personales, como dormir, comer, descansar y arreglo personal. Las actividades relacionadas al estudio, se refiere al tiempo dedicado a las actividades escolares y a la movilidad de ida y vuelta del hogar a la escuela. Los y las jóvenes dedican tan sólo, menos del 10% del tiempo a actividades de recreación o artísticas, incluso menos tiempo del dedicado a hacer uso de los medios de comunicación (García, Pacheco Gómez & García, 2017). El tiempo libre es un fenómeno poco abordado por lo que parecería carecer de importancia. Sin embargo, cuando se atiende la precariedad de las condiciones de vida de la población, las actividades de ocio como de consumo cultural, el conocimiento universitario, las artes, las salas de concierto y los teatros son trascendentales en el proceso de recuperación de las actividades de producción cotidianas (trabajo remunerado, domestico, educación, etcétera) (Salazar, 1999).

En el caso de los y las estudiantes jóvenes de Hermosillo, las duraciones prolongadas de los trayectos cotidianos con motivos de estudio les condicionan a permanecer en las instalaciones de la universidad entre horas libres porque no tienen el tiempo suficiente para trasladarse de ida y vuelta. En la figura 4.22, se observa que si bien las principales razones para que los y las estudiantes jóvenes limiten su movilidad son por

convivencia con compañeros, amigos y/o profesores y por un ambiente adecuado para estudiar, el contraste más grande respecto a los estudiantes mayores a 25 años lo encontramos en la falta de tiempo para ir a casa y regresar. Es decir, los y las estudiantes jóvenes limitan en mayor proporción su movilidad porque los trayectos les cuestan más recursos temporales.

Figura 4.22

Razones para permanecer en las instalaciones de la universidad durante horas libres



Fuente: Elaboración propia en base a datos del cuestionario de Investigación

De esta forma, las diferencias socioeconómicas de los individuos (ocupación, edad, ingreso, sexo, etcétera) dispone condiciones específicas de movilidad, como el medio de transporte que utilizan, que influyen en la manera en la que los habitantes perciben y utilizan el espacio, pero también organizan la vida cotidiana (Salazar, 1999). Los y las estudiantes jóvenes se ven enfrentados a obstáculos de movilidad temporales específicos a su edad a causa de los medios de transporte que pueden financiar. Los obstáculos temporales influyen y modifican la forma en que organizan la vida cotidiana, las actividades que deciden hacer o no hacer y el orden temporal de estas. Consecuentemente, estos obstáculos restringen el

capital de movilidad de los y las jóvenes al aumentar la cantidad de recursos temporales necesarios para vencer las distancias y el acceso a la diversidad de la oferta urbana y por consiguiente obstruyen la construcción del capital humano de los y las jóvenes.

Dada la disposición del espacio construido de Hermosillo centrada a la movilidad por medios automotores particulares, la calidad de la movilidad cotidiana en términos de tiempo, seguridad, comodidad y accesibilidad con la que cuenta la población se condiciona según la capacidad de financiar un automóvil particular. La cantidad de tiempo y dinero que se invierten en las trayectorias cotidianas se traduce en la cantidad de viajes que una persona puede completar. Entre más viajes se completen, más oportunidades se tienen de participar en distintas actividades de la vida urbana. En este sentido, los obstáculos financieros, temporales, de habilidades y físico-espaciales a los que se enfrentan los y las jóvenes en su movilidad cotidiana se interponen en la formación de su capital de movilidad (Blimenber et al., 2012).

Las capacidades para desplazarse cobran en la vida urbana una importancia fundamental en el proceso de integración social. Las condiciones de habilidades, aptitudes, capacidades y localización que tienen los y las jóvenes frente a la movilidad representan una limitación en la capacidad para acceder a diversidad de oportunidades, opciones y recursos presentes en la ciudad (salud, educación, empleo, cultura, etcétera) (Delaunay et al., 2013). En este sentido, un capital de movilidad reducido excluye a los y las jóvenes del resto de la estructura urbana y con ello de acceder a un espacio que posibilita el intercambio, las relaciones sociales, la preservación de la identidad y la cohesión social (Bournazaou, 2014).

Estos componentes (acceso a educación, salud y las capacidades socioemocionales) de la vida urbana constituyen dimensiones fundamentales de la formación del capital

humano; “cuando se suman los beneficios de las inversiones individuales en capital humano, el impacto global es mayor que la suma de las partes” (Yong, 2018, p.2). Entre sus beneficios se encuentra la disminución de la pobreza, de la delincuencia, aumento de la participación social y la confianza entre las personas. Además, los beneficios en la inversión en persona alcanzan a generaciones futuras por efectos positivos que persisten en el tiempo como resultado de la acumulación de capitales. La educación genera beneficios especialmente significativos, por lo que desempeña un papel importante en la reducción de desigualdades estructurales (Yong, 2018).

Capítulo 5: Repercusiones de la movilidad en el capital humano

5.1. Componentes desagregados del capital humano. Repercusiones por grupo de edad y género

El capital humano es significativo para las personas, las economías, las sociedades y la estabilidad mundial (Yong, 2018). Los beneficios del capital humano van más allá de lo individual ya que los efectos secundarios son significativos para la sociedad. En un estudio realizado en 2010 sobre un programa preescolar desarrollado en Michigan en la década de 1960, se estimó que por cada USD 1 gastado, la sociedad recibió beneficios por un valor entre USD 7 y USD 12. El valor del capital humano se advierte en diferentes esferas. El costo de no hacer inversiones en el capital humano no solo tendrá desventajas para las próximas generaciones, sino que también generará aún más desigualdad (Yong, 2018).

De acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), invertir en educación es uno de los rubros más esenciales para cualquier país. En México, la inversión en educación ha rondado el 6.5% y el 6.9% del PIB, del cual el 56% se dedica a la educación básica, el 12% a la educación media superior, el 0.7% a la educación para adultos y un 23% a la educación superior de acuerdo con cifras de la Secretaría de Educación Pública. Sin embargo, la mayoría de este presupuesto se destina al pago de nómina descuidando las áreas de oportunidad respecto a la precaria infraestructura o la debilidad socioeconómica de los estudiantes³⁷. La educación superior es clave para el desarrollo de las competencias y conocimientos esenciales en la población para la competitividad productiva en las economías modernas (OECD, 2019).

³⁷ Gallegos, L. (29 de septiembre de 2021). ¿Cuánto invierte México en educación? Enlace de la Costa. <https://enlacedelacosta.com.mx/2020/06/12/cuanto-invierte-mexico-en-educacion>

Un sistema de educación superior de buena calidad permite a los egresados contribuir efectivamente al desarrollo de la productividad económica y competitividad de la sociedad. En México, no se han implementado procesos adecuados y sistematizados para garantizar la calidad de la educación superior; “El sistema de aseguramiento de la calidad es complejo, fragmentado y carece de transparencia. Consta de múltiples niveles que se introdujeron en distintas épocas, y en el momento actual el sistema en su conjunto carece de coherencia” (OECD, 2019, p.15). Los niveles de logro educativo y de puntuaciones en el Programa Internacional para la Evaluación de Alumnos (PISA) en México están entre los más bajos de los países miembros de la OCDE.

En los estados del norte, los egresados de educación superior tienen ocupaciones en el mercado laboral más altas en relación con sus homólogos en otros estados del país. Sonora y Hermosillo destacan por su buena educación a nivel nacional (véase tabla 5.1). En el municipio, durante el ciclo escolar 2020-2021, la cobertura de la educación superior fue de 63% (10.3 puntos porcentuales más que el ciclo anterior) y el promedio de alumnos por maestro fue de 12.2 (0.3 más que el ciclo anterior)³⁸. De acuerdo con la Encuesta de Percepción Ciudadana 2020, la educación superior lidera el nivel de satisfacción en lo que a calidad respecta, con una calificación promedio de 8.1; evaluación que ha disminuido en relación con años anteriores (8.6 en 2019, 8.9 en 2018 y 8.8 en 2017). El 48.1% declaró estar muy satisfecho; 38.1% Satisfecho; 6.6% Algo satisfecho; 4.4% Poco satisfecho y 2.8% muy insatisfecho con la calidad de la educación que ha recibido. Por otra parte, las instituciones privadas fueron mejores evaluadas que las públicas, con 8.2 y 7.1 respectivamente.

³⁸ Según el Informe de indicadores 2020 realizado por Hermosillo ¿Cómo Vamos?

En general, los hombres se muestran más satisfechos que las mujeres con la educación de todos los niveles, incluyendo el superior, con 8.3 y 7.9 respectivamente. En contraposición a los resultados del Cuestionario de Investigación donde las mujeres (79%) expresaron estar más conforme con la calidad de la educación recibida que los hombres (67%). Tales comparaciones destacan la naturaleza relativa de las percepciones, y por lo tanto de los resultados de este trabajo de investigación. Por lo que en capítulos anteriores hemos enunciado el alcance de los resultados como verdaderos solo para la muestra analizada.

Tabla 5.1
Parámetros educativos

	Población que asiste a la escuela	Población femenina que asiste a la escuela	Población masculina que asiste a la escuela	Grado promedio de escolaridad	Grado promedio de escolaridad de la población femenina	Grado promedio de escolaridad masculina
Total, Nacional	33.21%	33.56%	32.86%	9.74	9.64	9.84
Sonora	36.46%	38.00%	34.98%	10.4	10.45	10.35
Hermosillo, municipio	46.26%	47.91%	44.64%	11.62	11.61	11.64

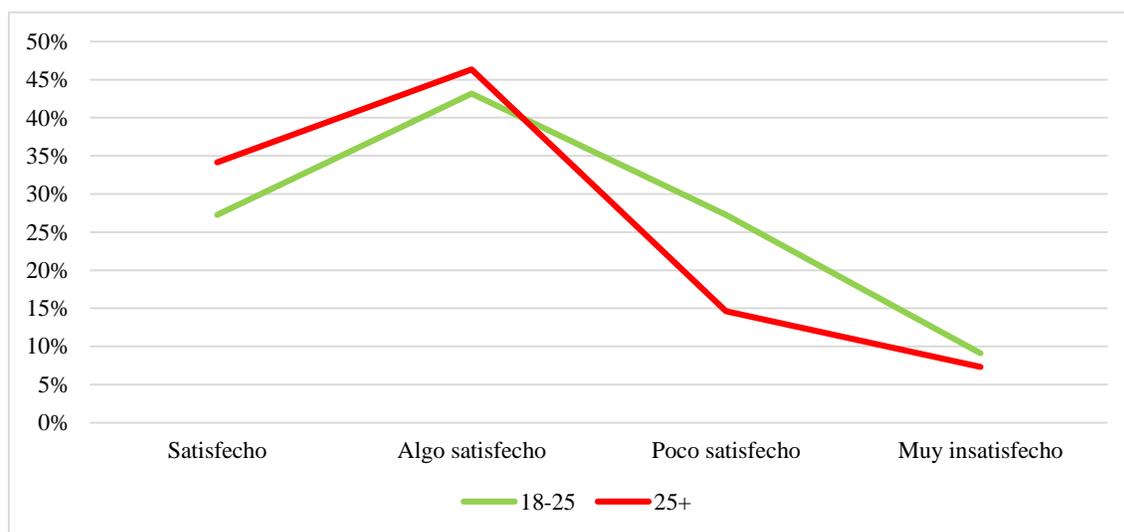
Fuente: Elaboración propia con base a datos del Censo de Población y Vivienda 2020.

Paralelamente, el 57% de los y las participantes jóvenes entre 18 y 25 años del Cuestionario de Investigación aseguraron que la calidad de la educación que habían recibido fue buena, el restante 43% dijo que había sido regular. Este grupo de edad tiene una percepción significativamente más lamentable de la calidad de la educación que los estudiantes más

adultos, ya que el 90% de ellos dijeron haber recibido una buena calidad de educación y solo el 10% una educación regular. La misma tendencia la encontramos respecto a las oportunidades con las que han contado para expresar sus ideas o talentos (véase figura 5.1). En otras palabras, los y las estudiantes más jóvenes (18-25 años) comunican estar notoriamente menos satisfechos con la calidad de las oportunidades de conocimientos que han recibido a lo largo de su vida.

Figura 5.1

Satisfacción con las oportunidades para expresar ideas o talentos por grupo de edad



Fuente: Elaboración propia con base a datos del Cuestionario de Investigación.

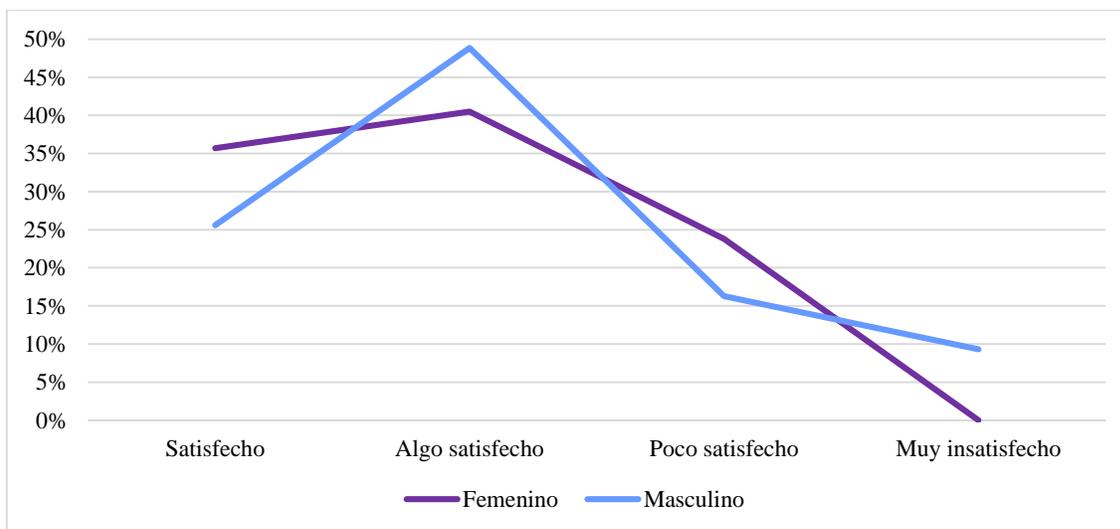
Ésta diferencia puede encontrarse en la dificultad cada vez mayor a la que se enfrentan los y las jóvenes egresadas para incluirse en el mercado laboral. La contratación de los egresados en México es 3.4% puntos porcentuales inferior al promedio de la OCDE (OECD, 2019). A la vez que cuatro de cada cinco empleadores expresan tener dificultades para cubrir vacantes calificadas para sus puestos laborales. Esto refleja falta de conexión entre las necesidades laborales y las competencias desarrolladas en los programas de

educación superior (OECD, 2019). El contenido curricular tendría que actualizarse con frecuencia para responder al dinamismo del mercado laboral y productivo en constante transformación, situación que según el personal académico no ocurre con la suficiente frecuencia.

Caso contrario ocurre entre las diferencias en la percepción de oportunidades para expresar ideas o talentos entre los sexos. Al respecto, en la figura 4.2, se muestra que, a pesar de apreciables diferencias en cada categoría, tanto para hombres (74%) como para mujeres (76%) la tendencia es sentirse satisfecho o algo satisfechos con las oportunidades para expresarse. Y en términos generales la tendencia de satisfacción se mantiene equivalente.

Figura 5.2

Satisfacción con las oportunidades para expresar ideas o talentos por sexo



Fuente: Elaboración propia con base a Cuestionario de Investigación, 2020

Si bien no existe una única medida de la calidad en la educación superior. Se plantea como aquella que “engloban la experiencia del estudiante y los resultados de aprendizaje, la

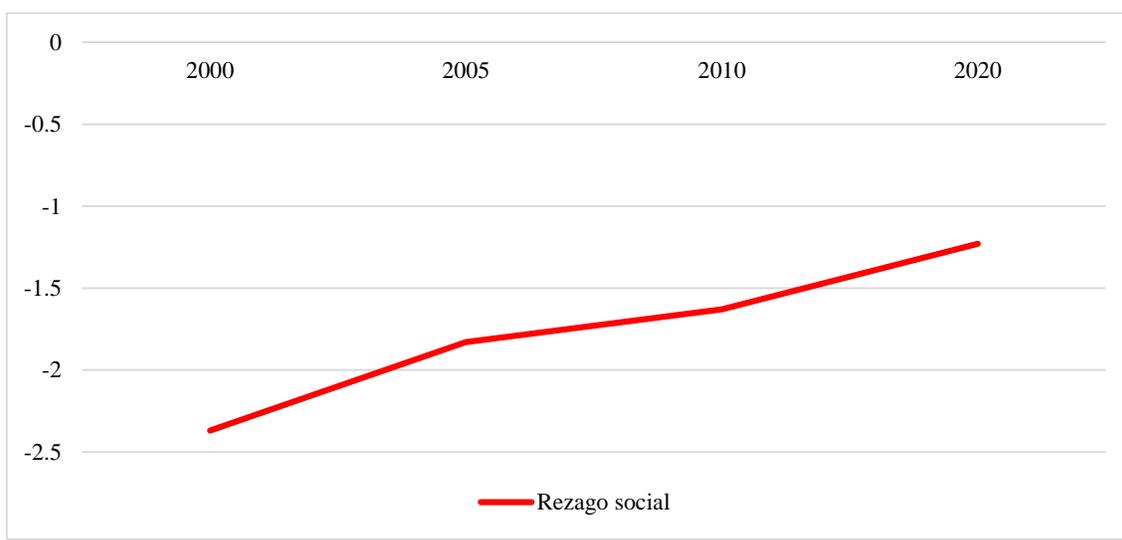
adquisición de competencias disciplinares específicas y de competencias transversales a través de la educación superior, los resultados laborales, los itinerarios para el ingreso en el sistema y para moverse dentro del sistema, la equidad, la gobernanza y la gestión del sistema de educación superior (Hazelkorn, Coates and McCormick, 2018 citado en OECD, 2019). Esta dificultad de inserción del mercado laboral implica una percepción diferente de la calidad que hayan recibido ya que alcanza objetivos dispares entre los grupos de edad analizados.

Por su parte, estas dificultades de inserción laboral se ven estadísticamente acrecentadas para el caso de las mujeres. A pesar de que la tasa de egresados de educación superior representa cerca de la mitad (53.1%), es menor su participación en el mercado laboral. Su inactividad (21.3%) es tres veces mayor que la de los hombres (6.9%), (OECD, 2019). El hecho de que las tendencias en la figura 5.2, no sean tan evidentes entre los sexos como en la figura 5.1 entre grupos de edad, se determina a que este problema es circunstancial de los jóvenes egresados y las mujeres pertenecientes a este grupo son objeto de dobles vulnerabilidades. Lo anterior es una desventaja para el país, ya que representan un enorme potencial para impulsar el desarrollo de México, y es desaprovechado.

Existen grandes retos en el sistema educativo, sobre todo en lo que respecta a promover la igualdad de oportunidades en el acceso a la educación y la garantía de que una vez alcanzado el acceso a la educación los estudiantes desarrollen las competencias relevantes para el mercado laboral (OECD, 2019). En 2019, México tenía la proporción más baja entre los países de la OCDE de adultos entre 25 y 64 años con título de educación superior (17%) (OECD, 2019). Hermosillo registró entre 2000 y 2020 un grado de rezago social cada vez mayor, en los últimos 20 años pasó de -2.37 a -1.23 (véase figura 5.3). Es

decir, que con el paso del tiempo se advierte mayor dificultad para acceder a servicios pertinentes al desarrollo humano, como salud, servicios básicos, espacio suficiente en la vivienda y a la educación de calidad³⁹. Estos parámetros ubican a la ciudad de Hermosillo en el lugar nacional 105 940 de 108,149 para el año 2020.

Figura 5.3
Rezago Social en la ciudad de Hermosillo



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Índice de Rezago Social del CONEVAL.

Las mediciones de capital humano realizadas por el Grupo de Practicas de Desarrollo Humano y el Grupo de Desarrollo Económico del Banco Mundial incluyen indicadores de educación y salud que abarcan la calidad y cantidad de la educación, supervivencia adulta e infantil y crecimiento infantil. En 2020, se actualizaron los valores del Índice de Capital Humano antes de considerar cualquier impacto de la pandemia por COVID-19, para las siete regiones del mundo. Latinoamérica y el Caribe se encuentran en la quinta posición

³⁹ Datos del CONEVAL

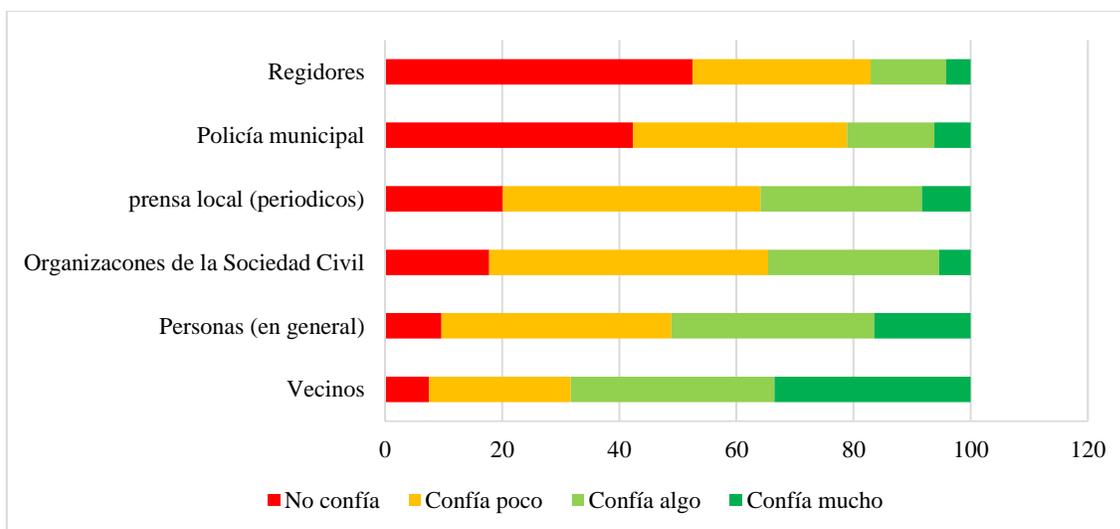
con 0.56, solo antes de Sur Asia con 0.48 y África Subsahariana con 0.4. En las mediciones de ese año se empleó un componente para medir el nivel educativo de los países a partir de la cantidad de años estudiados y la calidad de la educación. Para el caso mexicano, el promedio de años estudiados fue de 12.8 y la calidad de la educación se situó en 430 unidades, de una media de 500, resultando 8.8 unidades en nivel educativo (World Bank Group, 2020). La educación genera beneficios especialmente significativos en la construcción de capital humano, por lo que desempeña un papel importante en la reducción de la pobreza, ya que aumenta las posibilidades de inserción laboral y se asocia con el aumento en el ingreso (Yong, 2018). México fue calificado con 0.61 en el 2020, 0.02 unidades más que en el 2010. El país con capital humano más bajo es la República Central Africana con 0.29 y el más alto Singapur con 0.88.

Las mediciones del capital humano desagregadas a niveles regionales, estatales o municipales son escasas. De ahí que el Cuestionario de Investigación se haya diseñado a partir de la sección 9 para recoger información sobre el capital humano de los estudiantes participantes. Para efectos de esta investigación se consideraron indicadores relativos a conocimientos, experiencia, salud y cohesión social. Este último aspecto, se ha considerado por ser un factor relevante al momento de medir la relación del individuo con el espacio y los actores sociales en el que efectúa la movilidad y su vida cotidiana en general.

Referente a la cohesión social, los habitantes del municipio de Hermosillo destacaron tener altos niveles de confianza en sus vecinos, colocándose como los actores sociales y/o políticos que más confianza generan en la ciudad. También destacan las personas (en general) en el segundo lugar de dicha puntuación. En contraposición, los regidores, partidos políticos y diputados locales ocuparon los últimos puestos (véase figura

5.4). Es decir que, si bien es alarmante los bajos niveles de confianza que la ciudadanía tiene en los representantes políticos y cuerpos policiales, los hermosillenses tienen buenas relaciones vecinales y entre pares ciudadanos al grado de confiar altamente en ellos.

Figura 5.4
Confianza en los actores sociales y/o políticos



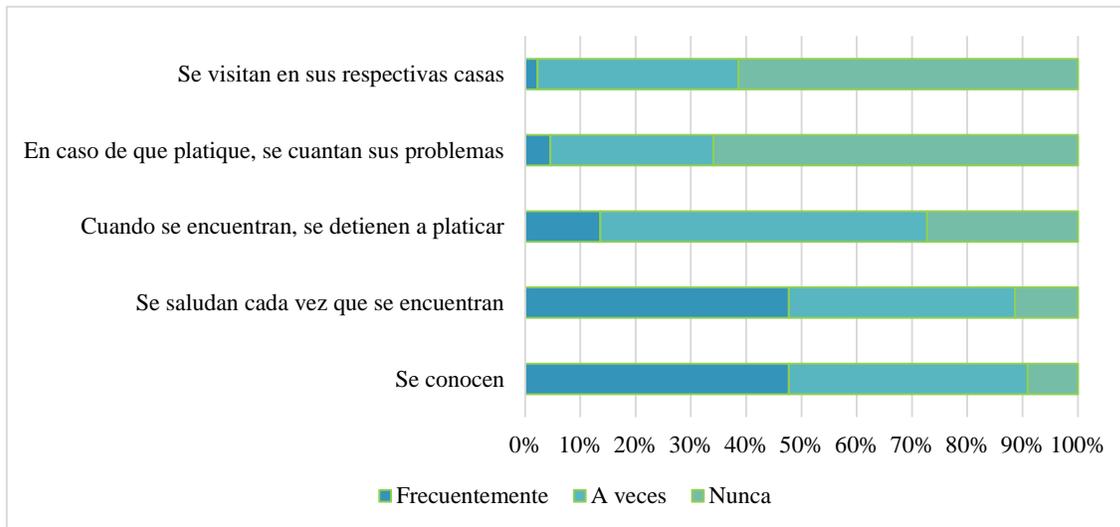
Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Encuesta de Percepción 2020

En concordancia con lo anterior, el 45% de los y las estudiantes jóvenes y el 61% de los estudiantes más adultos participantes del Cuestionario de Investigación, declararon confiar en sus vecinos. En contraposición, el 14% de los y las estudiantes jóvenes y el 7% de los estudiantes más adultos dijo no confiar. El restante de participantes manifestó no saber sobre el nivel de confianza que ameritan sus vecinos. Es decir que los y las estudiantes jóvenes tienen menos relaciones con sus vecinos por lo que simplemente no saben si se puede confiar en ellos. Además de eso, es apreciable que, aunque ambos grupos confían en una proporción importante, los estudiantes entre 18 y 25 años confían claramente menos en sus vecinos. En la figura 5.5 y figura 5.6, se confirma que los estudiantes mayores tienen

relaciones más cercanas con sus vecinos, condición que es característica de su etapa del ciclo de vida. Asimismo, esta percepción de confianza es presumiblemente derivada de la relación más cercana que guardan los estudiantes más adultos con sus vecinos.

Al contrario, no se encontraron diferencias claras en la proximidad de las relaciones con los vecinos entre sexos (véase figura 5.7 y figura 5.8). Es decir, qué tanto hombres y mujeres indican tener relaciones de proximidad con los residentes contiguos. No obstante, las estudiantes femeninas (62%) confían más en sus vecinos que sus equivalentes masculinos (44%). Análogamente son más los hombres (14%) que no confían en sus vecinos que las mujeres (7%). El restante de los participantes dijo no saber. Es decir, que, a pesar de tener relaciones de similar proximidad, las mujeres tienden a confiar más.

Figura 5.5

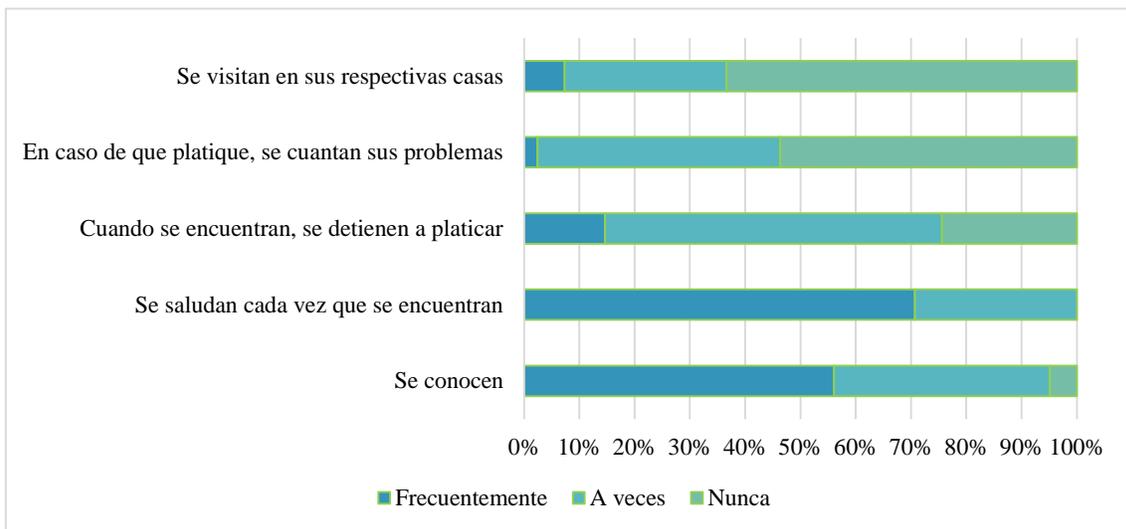


Relación con los vecinos de los estudiantes jóvenes entre 18 y 25 años

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Cuestionario de Investigación

Figura 5.6

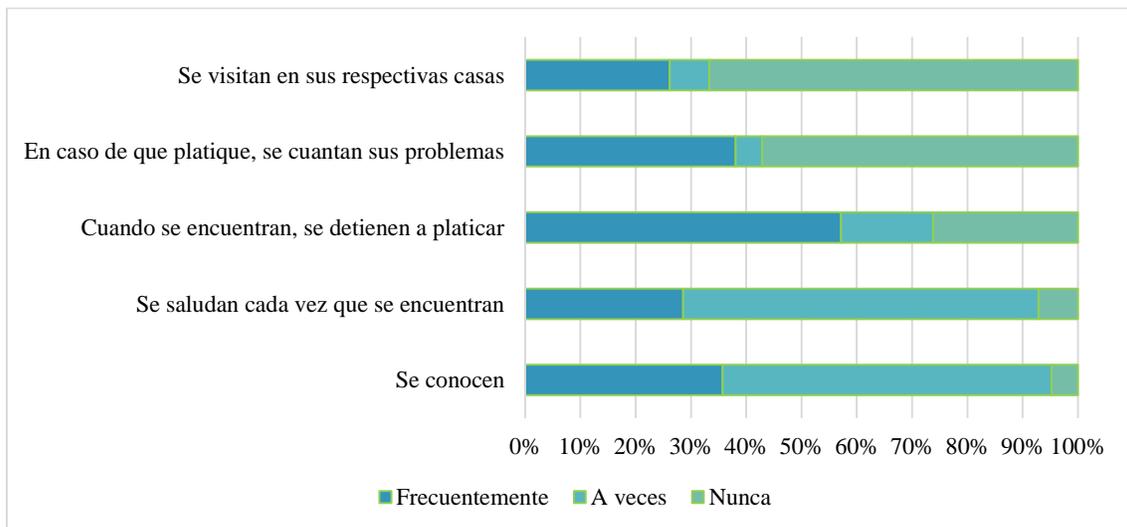
Relación con los vecinos de los estudiantes mayores a 25 años



Fuente: Elaboración propia con base en datos del Cuestionario de Investigación

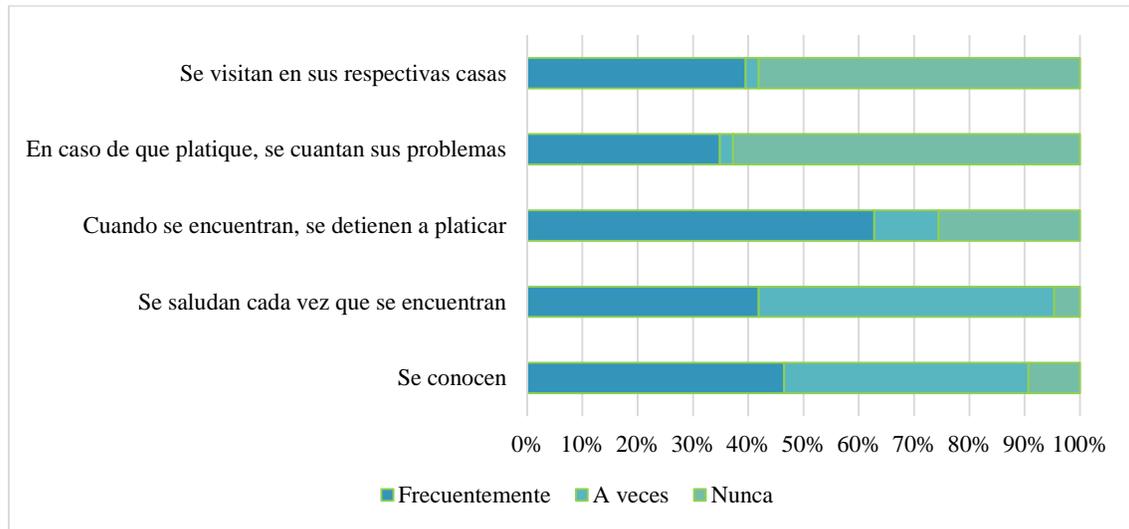
Figura 5.7

Relación con los vecinos de las estudiantes femeninas



Fuente: Elaboración propia con base a Cuestionario de Investigación

Figura 5.8
Relación con los vecinos de los estudiantes masculinos



Fuente: Elaboración propia con base a Cuestionario de Investigación

En este sentido, los niveles de confianza en los vecinos pueden plantear vínculos específicos en el caso de las mujeres. Las redes de relaciones entre familiares, amigos y barriales han destacado en el papel de asistencia mutua en la crianza de los hijos y como estrategia desarrollada por las mujeres ante las dobles cargas de trabajo asociadas a su rol de madres y trabajadoras (Salazar, 1999). Estas redes colectivas actúan como estrategias de sobrevivencia al maximizar los recursos económicos y sociales bajo el intercambio de favores. En el caso de los vecinos, “el ámbito territorial toma un lugar preponderante en las redes de relaciones al asegurarse de que la reciprocidad entre los pobladores de la barriada depende básicamente de dos factores que favorecen el intercambio: la cercanía física y la confianza” (Lomnitz:1975;28 citado en Salazar, 1999, p 34).

En otro aspecto relativo a la cohesión social, la Encuesta de Percepción Ciudadana 2020 mostró que el 70.4% de los encuestados estaba poco o nada interesado en participar

en la política, en la toma de decisiones o realizando acciones en beneficio de la ciudad⁴⁰. Además, el 93.7% de los encuestados no había participado durante este año en acciones para el beneficio de su colonia o municipio. La principal razón para no hacerlo es que nadie les ha convocado (38.7%), seguido de la falta de tiempo (32.8) y a que nadie participa (18.9%). Por otro lado, de quienes participaron en alguna actividad, 76.2% dijo haberlo hecho en limpieza de las calles y/o parques, 17.8% sembrando árboles, 10.9% en acciones de vigilancia en la cuadra, colonia, escuelas o parques y 6.9% limpiando o dando mantenimiento a escuelas. Generalmente estas actividades se realizan en un grupo de personas o amigos y en segundo lugar solo.

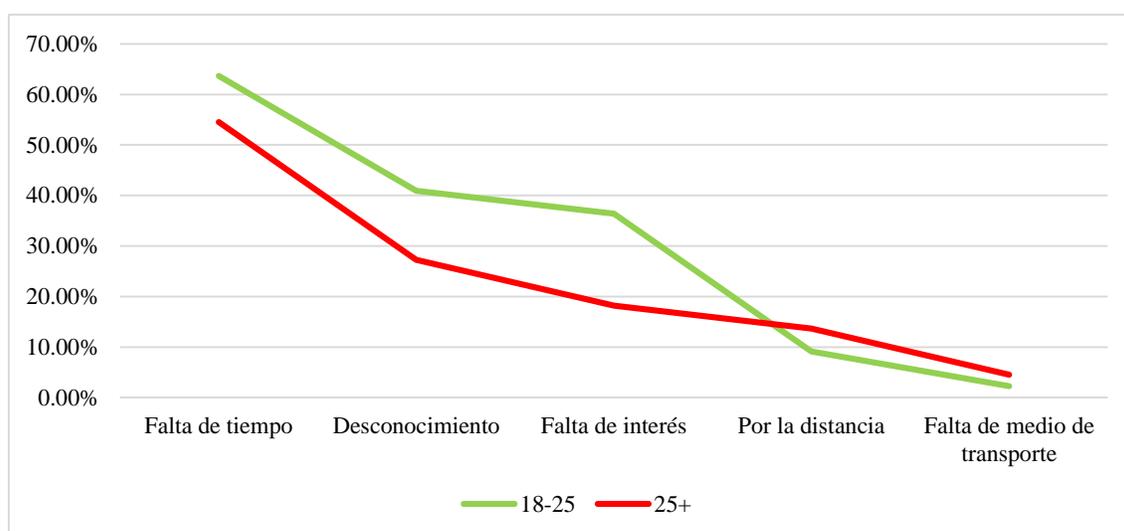
La misma encuesta expone que solo el 3% de la población pertenece a alguna organización civil, social o política, de los cuales el 41.7% es miembro de asociaciones religiosas, 14.6% de partidos políticos, 1.4% de organizaciones vecinales y 6.3% de sindicatos, asociaciones profesionales y organizaciones empresariales, de comerciantes o vendedores ambulantes. En 2019 existían 223 comités de participación para dialogar y acordar acciones específicas para resolver problemáticas en 83 colonias. En el caso de los participantes del Cuestionario de Investigación, encontramos que el involucramiento en actividades, grupos, programas o campañas sociales (de tipo artístico, deportivo, religioso, de apoyo social, de salud, de fomento económico, profesional o comunitario) de los y las jóvenes entre 18 y 25 (25%) es muy baja en comparación con los estudiantes mayores de 25 años (41%). Es decir, que los y las jóvenes están pocos involucrados en actividades sociales y participación ciudadana.

⁴⁰ Según datos del Ayuntamiento de Hermosillo

La principal razón de los estudiantes universitarios, tanto para los menores de 25 años como para los mayores, es la falta de tiempo, seguido de desconocimiento y falta de interés (véase figura 5.9). Sin embargo, es apreciable que los y las jóvenes entre 18 y 25 años tienden a concentrarse en estas tres razones antes mencionadas. En cambio, en las restantes dos razones; la falta de medio de transporte y por distancia, son los estudiantes mayores a 25 años quienes más las señalaron como razones de no participar. En este sentido, es este último grupo de edad quienes más limitan su participación social por motivos de movilidad y/o localización relativa de estos lugares de destino (por distancia). Por su lado, los y las estudiantes jóvenes reafirman restringir sus actividades por falta de tiempo en un 64% en contraposición con los estudiantes más adultos con 54%. Esta importante diferencia se vincula con las considerables restricciones en su capital de movilidad por obstáculos temporales que les han sido identificados a este grupo de edad en el capítulo anterior.

Figura 5.9

Razones para no participar en grupos, programas o campañas por grupo de edad



Fuente: Elaboración propia con base en datos del Cuestionario de Investigación.

El desinterés de la participación social comunitaria de los y las estudiantes jóvenes es alarmante y sus razones para no hacerlo (falta de tiempo, desconocimiento y falta de interés) esconden motivaciones o causas más exhaustivas que valdría la pena explorar en futuras investigaciones. Es indudable que la configuración espacial urbana ya sea por causas económicas, sociales, ideológicas y/o tecnológicas impactan integralmente a todos los habitantes (Martínez et al. 2008). Por ejemplo, las características de su capital de movilidad tienen efecto en el uso y valoración de los medios de transporte público y peatonales de los que son usuarios mayoritarios los y las jóvenes. Además “la zonificación de grupos y actividades puede conllevar una desapego hacia partes y sectores de la ciudad, por su invisibilidad, desconocimiento o lejanía; y la tendencia a la privatización de los espacios de encuentro en centros comerciales fomenta un empobrecimiento de los protocolos y habilidades de interacción social una vez reducida la gama de situaciones en que transitar y sujetos con que tratar dado que fomenta la segregación consumidor/no consumidor” (Martínez et al. 2008, p.83). El poco involucramiento de los y las jóvenes en grupos, programas y campañas sociales invisibiliza sus intereses en la toma de decisiones sobre el medio urbano. Al respecto, el Instituto Canadiense De Urbanistas (ICU), reconoce el derecho y obligación de este grupo social a la definición de su medio:

“Los jóvenes representan un componente importante de la población y en ese sentido, tienen derecho a participar activamente en las decisiones relativas a la salud y bienestar de su colectividad. Los urbanistas tienen la responsabilidad de proporcionar a los jóvenes las oportunidades para ejercer ese derecho, de tal modo que puedan asumir sus responsabilidades en tanto que ciudadanos concientizados y bien informados” (ICU, 2001: 3, Citado en Martínez et al. 2008, p.84).

En este sentido, su falta de participación ciudadana excluye a los y las jóvenes de la ciudadanía como la entiende Borja. Al respecto, “la exigencia de la democracia ciudadana, de la concentración y de la participación en los planes y proyectos [...] de política urbana [...] recrea el concepto de ciudadano como sujeto de la política urbana, el cual <se hace> ciudadano interviniendo en la construcción y gestión de la ciudad. El marginal se integra, el usuario ejerce derechos, el residente modela su entorno” (Borja et al., 2003, p131). Para Borja, participar de la conflictividad urbana y ser un actor en los procesos ciudadanos es el proceso para convertirse en ciudadano.

En el mismo sentido, la ciudadanía se conquista en el espacio público. “El espacio público concebido también como instrumento de redistribución social, de cohesión comunitaria, de autoestima colectiva. Y asumir también que el espacio público es espacio político, de formación y expresión de voluntades colectivas.” (Borja et. al, 2003, p.29). En este sentido, ¿Están los jóvenes entre 18 y 25 años emprendiendo su proceso de “conquista” del espacio urbano de manera que no se sientan identificados con la identidad colectiva y no les interese ser parte de ella o buscar información al respecto de grupos de participación para poder integrarse?, ¿El espacio construido de movilidad invita a los jóvenes a participar en el espacio público de Hermosillo?

Ante el desafío de hacer ciudad esta conquista del espacio es imprescindible. El espacio público define la calidad de la ciudad, porque indica la calidad de vida de la gente y la calidad de la ciudadanía de sus habitantes” (Borja et al, 2003, p. 135). En la ciudad de Hermosillo, las colonias comúnmente carecen de cantidad y calidad en el espacio público; el 72.1% de las colonias tiene unidades deportivas, el 28.7% centros comunitarios y tan solo el 13.8% bibliotecas; el estado de este espacio fue evaluado por los hermosillenses con

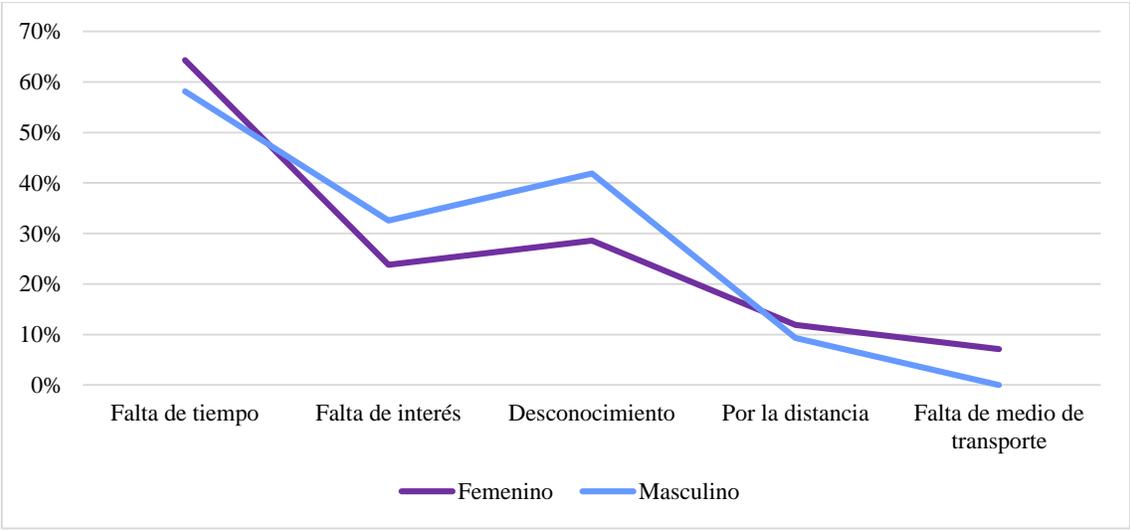
7.1 en el caso de las unidades deportivas, 6.7 para los centros comunitarios y 5.7 para las bibliotecas (en una escala del 1 al 10). La satisfacción de los habitantes con el total de áreas verdes y espacios públicos de la ciudad es de 6.6. Además, los y las jóvenes entre 18 y 24 años consideran que la calle, el parque y el transporte público son los espacios públicos más inseguros cuando se encuentran solos, con una calificación en una escala del 1 al 10 de 6.6, 6.7 y 6.7 respectivamente. Así mismo dijeron sentirse más seguros en la casa con 8.7, seguido del trabajo con 8 y la escuela con 7.8.

Estos datos hablan de un espacio público deficiente. Si bien el espacio público es un concepto que no se sabe si es verde o gris, si es para circular o para estar, para vender o para comprar. Es aquel espacio funcional y polivalente que relacione los elementos urbanos entre sí y ordene las relaciones entre el espacio construido y las formas de movilidad y de permanencia de las personas que en él convergen (Borja et al., 2003). Hoy en día las vías rápidas de circulación automotriz se encuentran al alza en detrimento de las calles, plazas, espacios públicos abiertos y espacios colectivos. Esta forma de construir el espacio hace que pierda su función como lugar de paso, de trayecto, de elemento de continuidad y de relación entre las piezas urbanas (Borja et al., 2003).

En lo que respecta a las comparaciones entre géneros, se determinó según el Cuestionario de Investigación que las mujeres participan en grupos, programas o campañas de tipo artístico, deportivo, religioso, de apoyo social, de salud, de fomento económico, profesional o comunitario en un 38%, en contraste con los hombres que lo hacen un 28%. Las mujeres tienen más razones vinculadas a la movilidad (falta de medio de transporte y por distancia) que los hombres (véase figura 5.10). Es decir, que su capital de movilidad las limita en mayor medida que a los hombres para ser partícipes de grupos, programas o

campañas en la comunidad. Por otro lado, a pesar de que la falta de tiempo es la principal para no ser parte, las mujeres (64%) se enfrentan más con esta dificultad que los hombres (58%). Lo que implica que las actividades que ellas realizan en su vida cotidiana (familiares, personales, del hogar, referentes a la movilidad o al estudio, etcétera) suelen dejarles menos disponibilidad para la participación social.

Figura 5.10
Razones para no participar en grupos, programas o campañas por sexo



Fuente: Elaboración propia con base a Cuestionario de Investigación.

El espacio urbano ha sido tradicionalmente planeado en consideración a los hábitos y necesidades de los sujetos varones, adultos y trabajadores, desplazando de la configuración del espacio construido al restante de participantes del espacio social (Kern, 2020). Esta característica es notoria en las marcadas percepciones de inseguridad, referidas con anterioridad a las que las mujeres se enfrentan, pero también en el capital de movilidad con el que cuentan para ser parte activa de la sociedad a partir de grupos, programas y/o campañas en la comunidad como se evidencia e ilustra en la figura 5.10. En este sentido, el

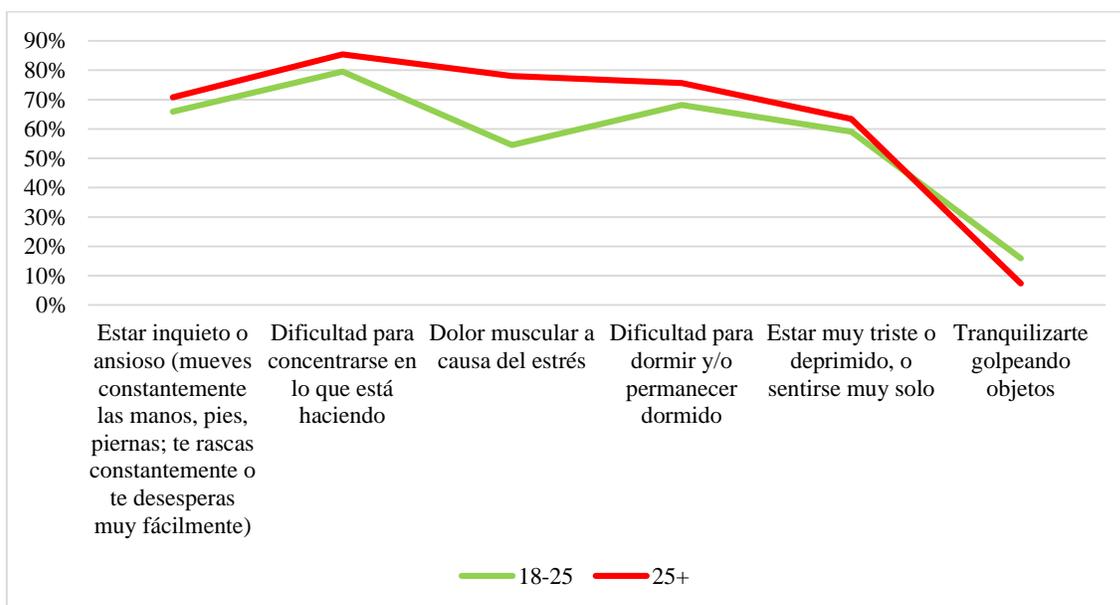
sexo define no solo roles de género asociados a la vida personal y política, sino también la forma en la que las mujeres se vuelven móviles a través de la ciudad y acceden a la variedad de opciones que ofrece para la formación de capital humano.

En otro aspecto del capital humano, en relación con la dimensión salud. En el municipio de Hermosillo el número de derechohabientes afiliados durante el 2020 se ha reducido en todas las instituciones de salud públicas (IMSS, ISSSTESON, ISSSTE) respecto al año anterior. Durante los últimos cuatro años, el servicio médico privado se ha posicionado en la preferencia de los encuestados de la Encuesta de Percepción Ciudadana, pues registró mayor satisfacción promedio con la calidad de la atención y el servicio brindado (8.8), destacó por sus instalaciones, calidad en el servicio, disponibilidad de medicamentos y atención recibida. Por su parte, los consultorios de farmacias o genéricos, han registrado una mejora en su calidad respecto de años anteriores (8.4) destacando de especial manera por la cercanía con los centros de salud. En lo que, a los servicios de salud pública, el ISSSTE se encuentra en último lugar en la calidad de la atención y el servicio médico (7.4) y la peor evaluada especialmente en disponibilidad de medicinas (junto con el ISSSTESON), seguido del ISSSTESON (7.7) y el IMSS (8.1).

En lo que respecta a los estudiantes de educación superior participantes del Cuestionario de Investigación. Se observa una ligera percepción más positiva respecto a su salud física en los estudiantes mayores de 25 años (71% declaro tener buena salud) que en los y las estudiantes jóvenes (64%). El resto dijo que su salud era regular. Lo contrario ocurre con los parámetros referentes a la salud mental (véase figura 5.11). Es decir, que los y las estudiantes jóvenes tienden a percibir que el estado de su salud no es el mejor (en

comparación con los estudiantes mayores de 25 años) pero tienen pocos problemas referentes al estrés o a la salud mental.

Figura 5.11
Salud mental de los estudiantes de educación superior

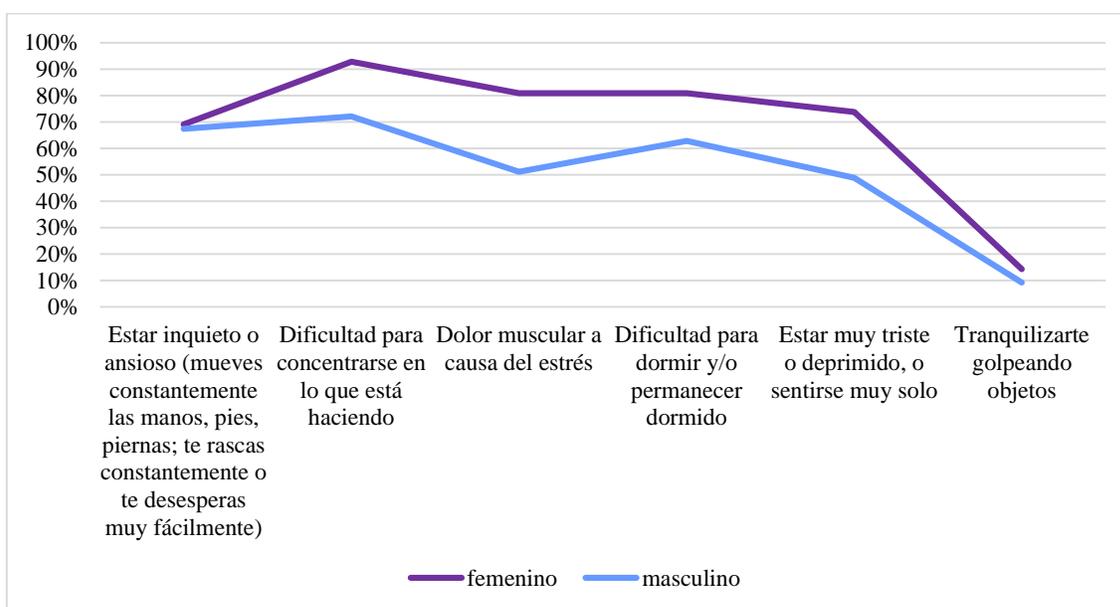


Fuente: Elaboración propia elaborado con base a datos del Cuestionario de Investigación.

Por otro lado, el 72% de los hombres reportaron tener buena su salud y el restante 28% dijo que era regular. En contraposición, el 62% de las mujeres dijo tener buena salud y el 38% indicó que su salud era regular. Es decir que las mujeres tienen una percepción de su salud más negativa que los hombres. La misma propensión, pero incluso más marcada se observa en lo que a salud mental refiere (véase figura 5.12). El 52% de los hombres aseguro sufrir algún tipo de padecimiento mental mientras que en el caso de las mujeres esta proporción asciende a 69%. Este panorama localiza a las mujeres como grupo susceptible a una mala salud, especialmente en lo a que a malestares psicológicos refiere.

La disparidad más grande la encontramos en el ámbito del estrés (Dolor muscular a causa del estrés). Es decir que las mujeres están mayormente expuestas a agentes estresantes que los hombres. Lo anterior podría encontrar sus causas en múltiples razones culturales, laborales, familiares, etcétera. Pero también en la violencia sistemática a la que se enfrentan las mujeres en la mayoría de los ámbitos en los que desarrollan su vida cotidiana. Según la encuesta de Percepción Ciudadana el 0.5% de los hermosillenses declaró haber sido maltratado a causa solamente de su género.

Figura 5.12
Salud mental de los estudiantes de educación superior por sexo

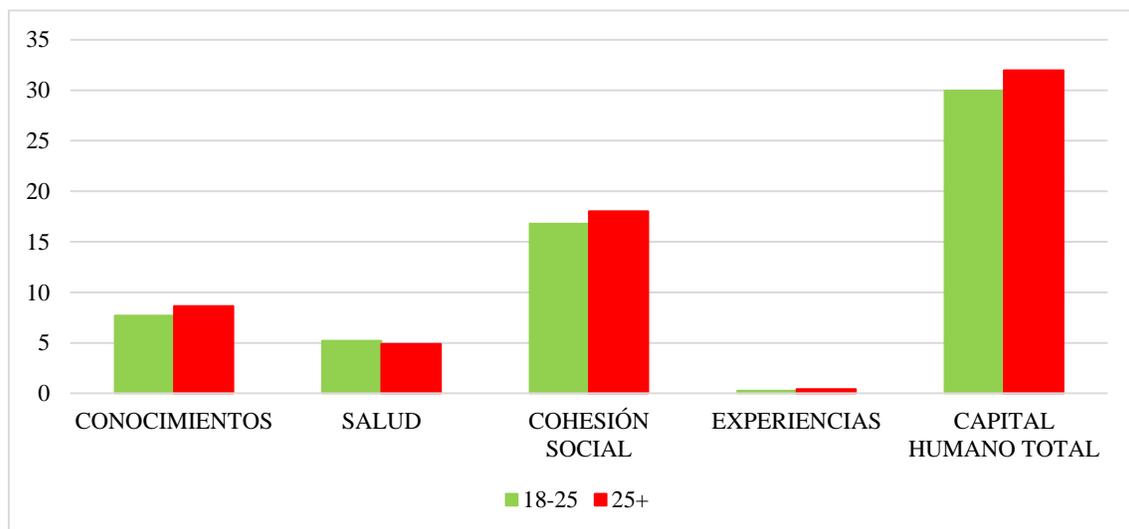


Fuente: Elaboración propia con base a resultados de investigación.

5.2 Agregado del capital humano desde una perspectiva socio espacial

Las dimensiones del capital humano desglosadas hasta ahora se usaron en su conjunto para crear una variable numérica que permitiera cuantificar este en valores numéricos enteros (véase apartado 2.2 La cuantificación del capital humano). Los resultados, exponen diferencias perceptibles entre estudiantes jóvenes y más adultos, ya que alcanzan un capital humano de 29.95 y 31.97 respectivamente. Es decir, una diferencia de 2.2 puntos (véase figura 5.13). Estas diferencias también son evidentes en las dimensiones desagregadas que fueron consideradas para su medición, cuyos detalles ya han sido expuestos anteriormente. En resumen, los y las estudiantes jóvenes entre 18 y 25 años logran un capital humano menor que los estudiantes más adultos en todos los aspectos considerados a excepción de la dimensión salud, donde estos últimos logran un nivel ligeramente mayor a causa de que se someten a situaciones de salud psicológica más críticas.

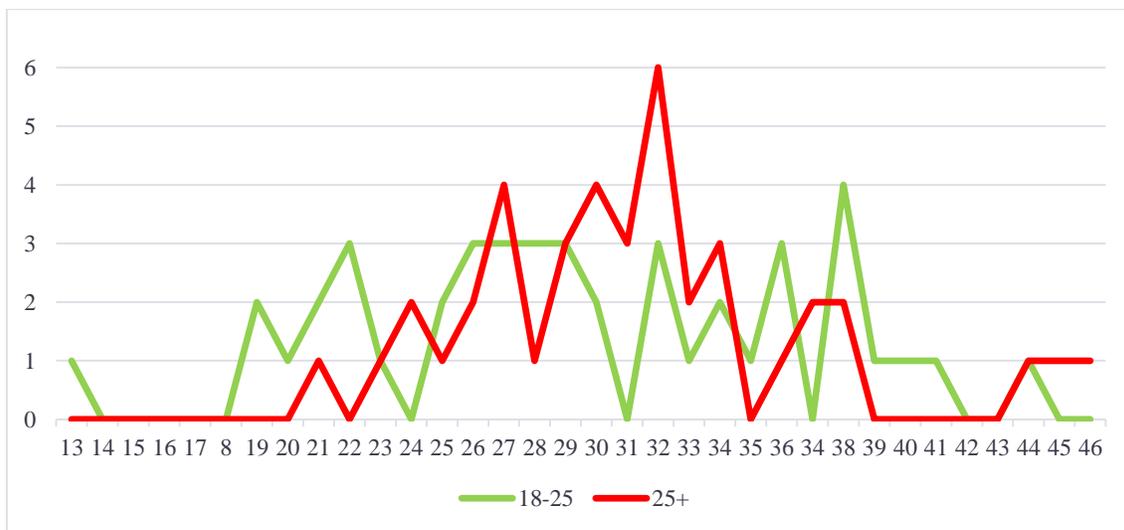
Figura 5.13
Capital humano por grupo de edad



Fuente: Elaboración propia con base a Cuestionario de Investigación. *Valores expresados en promedios

En consecuencia, el agregado de capital humano de los y las jóvenes también es considerablemente menor que el de los estudiantes mayores de 25 años. Las desigualdades en la formación del capital humano por grupo de edad son mejor apreciables cuando se desglosa en las dimensiones que lo componen como hicimos con anterioridad. En la figura 5.14, se observa que los estudiantes mayores a 25 años se concentran en el rango entre 24 y 38 puntos a diferencia de los más jóvenes cuyo rango de concentración es más grande; entre 18 y 39. Es decir que los estudiantes más adultos tienen más probabilidad estadística de tener niveles de capital humano en el medio de espectro mientras que los y las jóvenes tienen mayor probabilidad estadística de tener niveles más altos, pero también los más bajos.

Figura 5.14
Distribución del capital humano por grupo de edad



Fuente: Elaboración propia con base a datos del Cuestionario de Investigación.

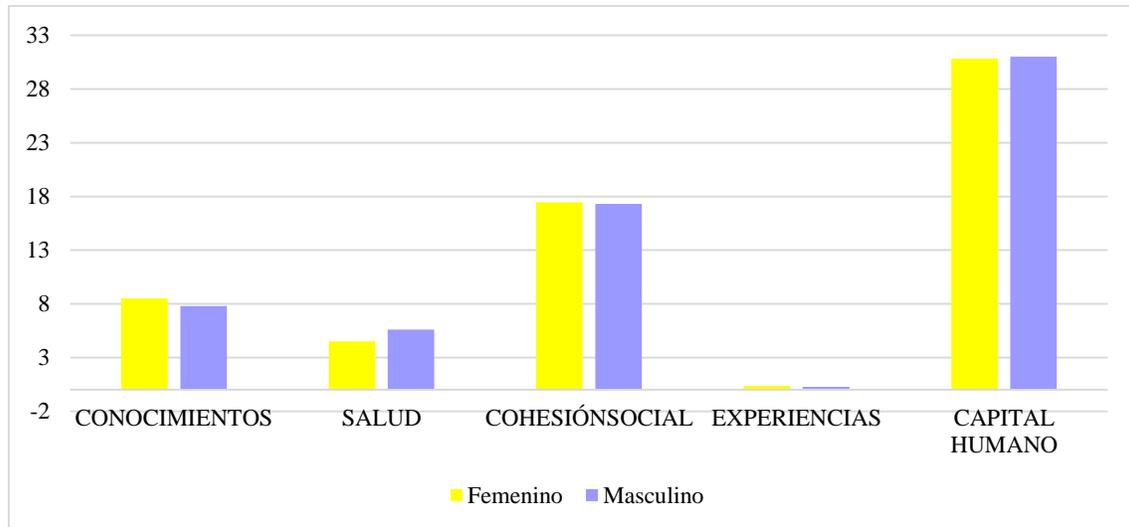
El presente análisis, nos aproxima a concluir que los y las estudiantes jóvenes se hallan mermados en su capital humano; se encuentran inconformes con la calidad de la educación

que reciben y con las oportunidades que tienen para expresar ideas y talentos, participan menos en comunidad y tienen relaciones vecinales más ligeras. Al mismo tiempo, son limitados en su capital de movilidad por obstáculos financieros que los empujan a depender de la calidad del servicio del transporte público urbano cuya lamentable administración los enfrenta también a obstáculos temporales de movilidad. A su vez, los obstáculos temporales de movilidad modifican e interfiere en las actividades cotidianas de los y las jóvenes, tanto aquellas que refieren a la movilidad cotidiana como a dónde ir o no como a aquellas de la vida cotidiana en general como las actividades a las que dedican su tiempo libre. Esta condición, los excluye del disfrute pleno de la ciudad en la misma capacidad temporal que tienen los ciudadanos de la fuerza laboral y sus efectos son patentes en sus niveles de capital humano.

El mismo análisis anteriormente desagregado se aplicó para comparar los niveles de capital humano entre sexos. Se descubrió que los hombres tienen en promedio 31.02 puntos de capital humano y las mujeres 30.83. Es decir, 0.19 puntos de diferencia. A pesar de que la diferencia es pequeña en el promedio, una vez se desagregan los valores en la figura 5.15, se observa una considerable brecha en lo que al ámbito de la salud respecta con 1.1 punto de distancia respecto a los hombres. Se sabe que esta brecha se causa por la mala salud tanto física pero especialmente mental reportada por las mujeres.

Figura 5.15

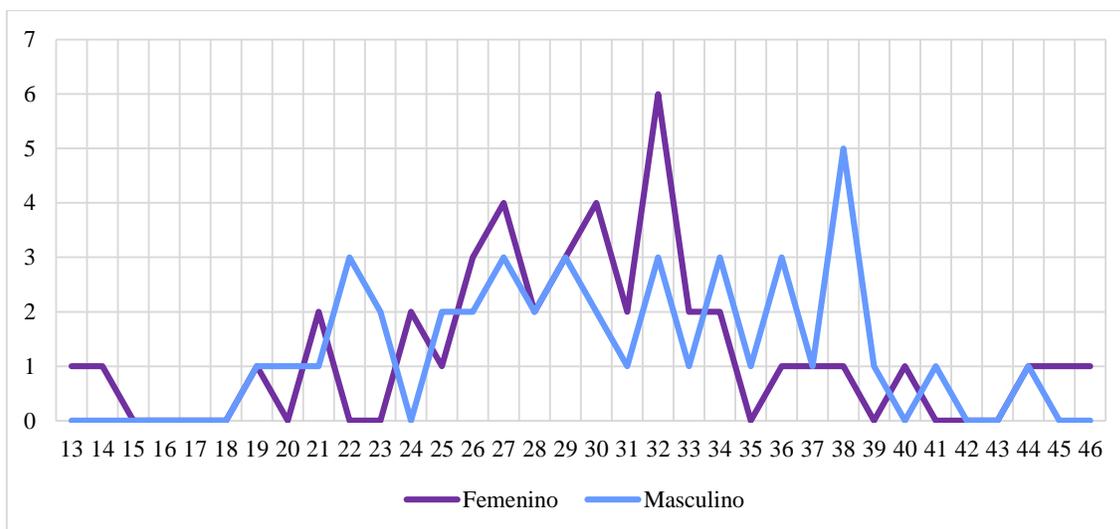
Capital humano por sexo



*Valores expresados en promedios. Fuente: Elaboración propia con base a Cuestionario de Investigación.

Además, la distribución del capital humano entre hombres y mujeres (véase figura 5.16) advierte que la mayoría de las mujeres se localizan en el rango de 26-32 a diferencia de los hombres cuyo rango predominante es más amplio; 28-38. Es decir, las mujeres están más concentradas en un rango medio del espectro, mientras que los hombres tienen más probabilidades estadísticas de tener capital humano entre medio y alto. En este sentido, las mujeres se encuentran visiblemente perjudicadas en sus niveles de capital humano, de la misma forma que ocurre con sus niveles de capital de movilidad. De la misma forma en la que los obstáculos temporales de accesibilidad se interponen la formación de capital humano de los y las estudiantes jóvenes, los obstáculos físico-espaciales de movilidad referentes a la seguridad impiden que las mujeres se apropien completamente del espacio público y accedan a los bienes y servicios dentro de la ciudad.

Figura 5.16
Distribución del capital humano por sexo



Fuente: Elaboración propia con base a datos del Cuestionario de Investigación.

Las continuas exposiciones a la violencia sexual a la que se exponen las mujeres en el espacio público de movilidad alteran al largo plazo la vida cotidiana, ya que enfrenta a continuos efectos tanto físicos como psicológicos a las mujeres; “las constantes amenazas de bajo grado de violencia mezclado con acosos diarios moldean la vida urbana de las mujeres” (Kern, 2020, p.8). Además, las expulsan fuera de posiciones de poder, de su participación en ciencias, artes, política, cultura, etcétera. Es decir, que limita las opciones de poder y oportunidades económicas a las que aspiran (Kern, 2020). Los obstáculos físico-espaciales referentes a la seguridad son especialmente decisivos en el caso de las mujeres, sin excluir que las mujeres jóvenes se expongan a dobles obstáculos de movilidad; los referentes a ser estudiantes jóvenes entre 18 y 25 años y los referentes a la inseguridad por género en el espacio. Caso contrario ocurre con las mujeres más adultas o pertenecientes a

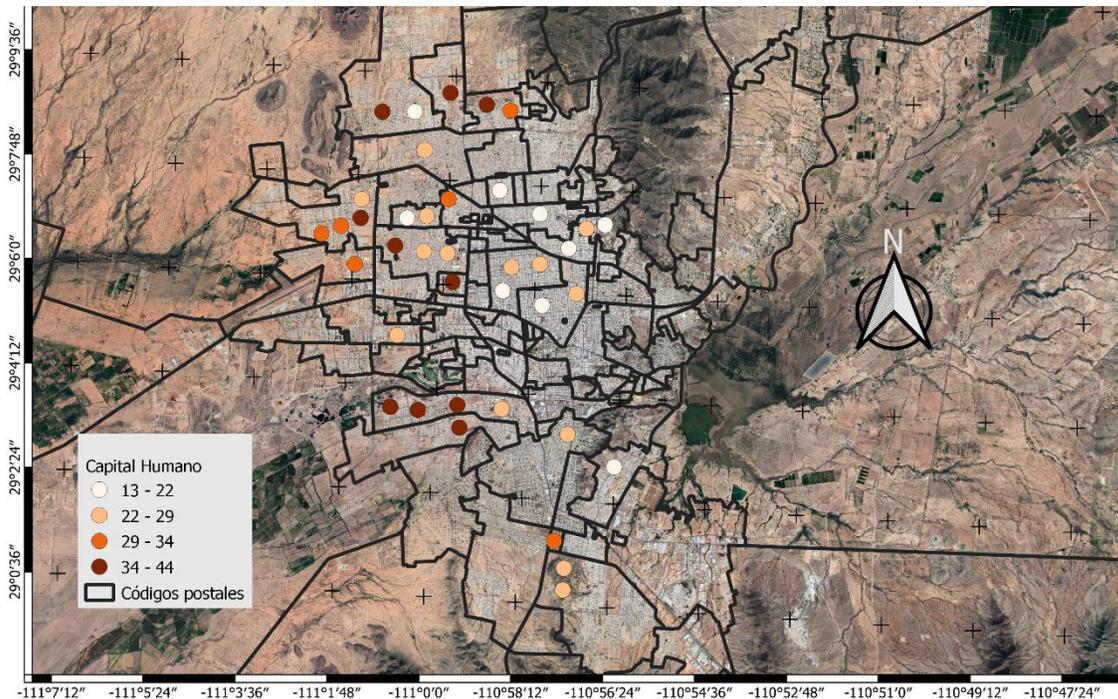
la fuerza laboral, quienes tendrán menos oportunidades estadísticas de exponerse a los obstáculos de movilidad que representa el transporte público.

De la misma forma en la que se desarrollan e implementan políticas antiviolencia y acoso sexual en el núcleo familiar y más frecuentemente en espacios laborales, el espacio urbano tiene la responsabilidad de estructurarse en contra de la violencia de género, la segregación laboral por género y los roles tradicionales de género. De la misma manera que los jóvenes, las mujeres procuran organizar su vida cotidiana y construir su capital humano limitados por las normas que el espacio social y el espacio construido de movilidad ha puesto en nuestras ciudades (Kern, 2020).

Por último, a fin de analizar la distribución territorial del capital humano reportado por los y las estudiantes jóvenes (entre 18 y 25 años), se elaboró la figura 5.17 expuesta a continuación. Ahí se muestra una tendencia a localizar los niveles más altos en la zona oeste de la ciudad, en contraposición con la zona noroeste donde se localizan los niveles más bajos de capital humano de los y las jóvenes. Esta distribución no se corresponde con la distribución espacial del equipamiento de servicios básicos, institucionales, gubernamentales, culturales, entre otros que se localizan en la parte central de la ciudad y cada vez menos frecuente en las zonas periféricas. Es decir, que la cercanía espacial de la vivienda con los lugares de destino de la movilidad cotidiana no guarda una relación directa con los niveles de capital humano, sino que esta depende sorprendentemente del medio de transporte que se utilice en los traslados (véase figura 5.18). Es decir, que las distancias físicas no importan tanto cuando se dispone de medios eficientes para vencerlas.

Figura 5.17

Distribución territorial de los niveles de capital humano de estudiantes entre 18 y 25 años

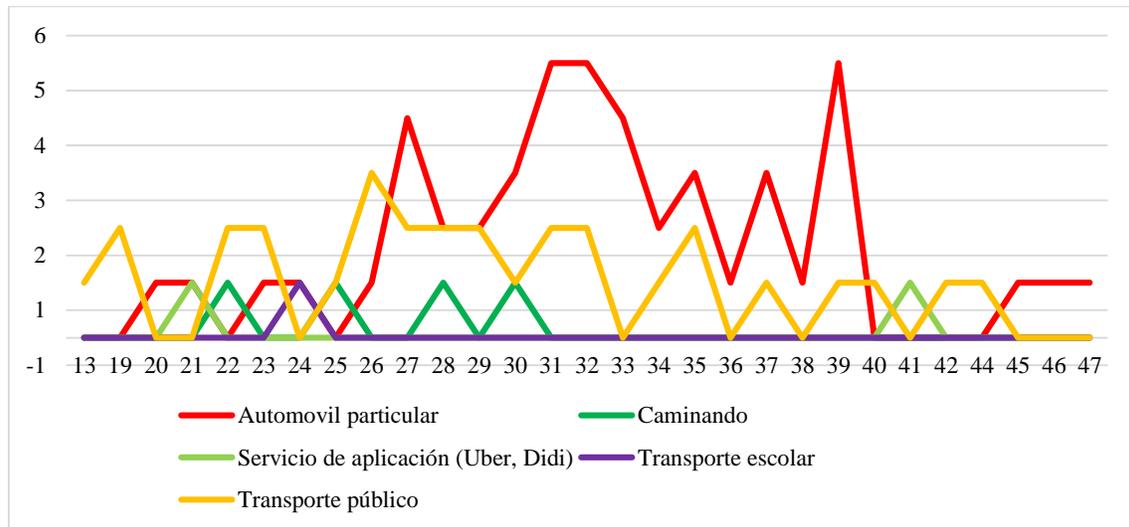


Fuente: Elaboración propia con base a datos del Cuestionario de Investigación.

Referencias: México ITRF2008/ UTM zona 12N. Intervalos clasificados con natural breaks. Capa base Google Satellite

En la figura 5.18, es patente que los mejores niveles de capital humano se transportan imperantemente en automóvil particular. Mientras que otros medios de transporte, como los peatonales y el transporte escolar se localizan en los niveles más bajos de capital humano (en el rango de 20-31). Por su parte los y las estudiantes que utilizan el transporte público se localizan en todos los niveles de capital humano. Es decir, desde el nivel 13 hasta el 47. Sin embargo, se muestra una concentración de usuarios del transporte público en niveles más bajos de capital humano (entre 19 y 35).

Figura 5.18
Capital humano según medio de transporte

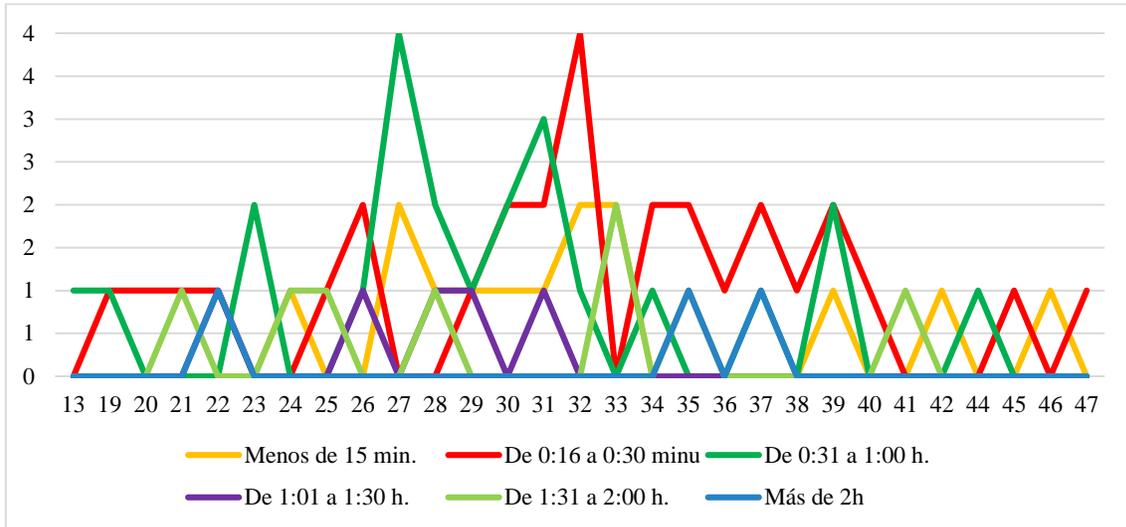


Fuente: Elaboración propia con base a Cuestionario de Investigación

Cuestiones similares a la anterior se identifican cuando analizamos los obstáculos temporales en la formación de capital humano, uno de los obstáculos más representativo de los y las estudiantes jóvenes de educación superior (entre 18 y 25 años). A continuación, se presenta que si bien los tres rangos de tiempo menores (menos de 15 min., de 0:16 a 0:30 min. y de 0:31 a 1:00 h.) se localizan en todo el espectro de capital humano. Es decir, desde niveles muy bajos hasta los más altos. Los restantes rangos de tiempo (de 1:01 a 1:30h., de 1:31 a 2:00 h., u más de 2h.), concretamente, los estudiantes que más tiempo dedican a su movilidad cotidiana con motivos de estudios, solo se encuentran en niveles bajos de capital humano (entre 13 y 37).

Figura 5.19

Capital humano según tiempo dedicado a la movilidad de los estudiantes de educación superior



Fuente: Elaboración propia con base a datos del Cuestionario de Investigación.

En conclusión, los grupos vulnerables de la movilidad, como los y las jóvenes, limitados en su capital de movilidad por obstáculos de tipo financieros y temporales y como las mujeres limitadas en su capital de movilidad por obstáculos de tipo físico-espaciales respecto a la inseguridad en el espacio público, son también grupos mermados en sus niveles de formación de capital humano (véase figura 5.19). Estas limitaciones en su capacidad de apropiarse del espacio y acceder a las oportunidades de la ciudad se ven reflejados en mayores retos en el acceso a los conocimientos, la salud, la cohesión social y la participación ciudadana como componentes del capital humano. En consecuencia, altos niveles de capital de movilidad propician también la formación de buenos niveles de capital humano.

Conclusiones

El análisis planteado busca dar cuenta de la variedad de los obstáculos de movilidad cotidiana a los que se enfrentan los y las jóvenes para acceder espacialmente a las oportunidades de la ciudad central que concentra la mayor parte de la oferta de servicios básicos y urbanos, particularmente a la proximidad al equipamiento de educación superior como una de las dimensiones que determinan el capital humano dentro del contexto de inequidad de la ciudad. El enfoque de los obstáculos de movilidad pretende destacar la variedad de limitantes que inciden la formación de capital de movilidad, más allá de únicamente la distancia a vencer en el desplazamiento de los y las jóvenes desde una localización a otra, expresada en unidades de longitud. En otras palabras, existen múltiples variables, ya sean cualitativas o cuantitativas que definen el capital de movilidad de manera determinante.

Esta propuesta de análisis no niega las limitantes que las condiciones físicas y espaciales relativas a la proximidad de los lugares de origen y destino imponen en el capital de movilidad. Por ejemplo, en referencia con la configuración espacial de la ciudad, el espacio construido de movilidad por el que los distintos medios se desplazan y las condiciones de calidad de los servicios de transporte. Sino que incorpora dimensiones sociales y espaciales que se suman a la interpretación del capital de movilidad. Es decir, la investigación fija el interés en el sujeto; sus características, sus condiciones y los significados del mundo que lo construyen desde las experiencias cotidianas diferenciadas en el espacio urbano.

Desde dicha aproximación, los obstáculos de movilidad se entienden como limitaciones diversas que los sujetos encuentran en su movilidad cotidiana que se

interponen en la formación de su capital de movilidad y vulnera su derecho a la ciudad. Como resultado, la accesibilidad es, por un lado, relativa a las características de la organización espacial urbana de la ciudad y los recursos de infraestructura disponibles en la ciudad para la movilidad desde los distintos medios de transporte. Y por el otro, también determinada por las características sociales propias de los usuarios de la movilidad como edad, género, rol familiar, capacidad de pago de los medios de transporte, tiempo disponible para la movilidad, las actividades que frecuentan, la familiarización con la urbanidad, etcétera.

Los obstáculos de movilidad a los que se enfrentan algunas personas por sus características socioespaciales (ser jóvenes, mujeres o vivir en la periferia) delimitan a una importante proporción de la sociedad a situaciones desventajosas para el ejercicio del derecho a la ciudad, y en aspectos más amplios para la formación de capital humano y su desarrollo personal. Sin embargo, es también relevante desde el punto de vista del desarrollo social y en última instancia a escala nacional. Asimismo, el costo de los obstáculos en la formación de capital humano no solo se incorpora en las personas directamente obstaculizadas sino también generará aún más inequidad social, especialmente al tratarse de personas jóvenes en su carácter de nueva generación y futuro grupo demográfico adulto del país.

Es primera instancia, los y las jóvenes son considerados muy móviles ya que componen el segundo grupo más grande de movilidad: el de los estudiantes. Por lo tanto, la inequidad de formación de capital humano se impone principalmente por los obstáculos de movilidad en sus trayectorias cotidianas con motivos de estudio. Además, suelen vincularse con condiciones de destreza corporal y mental, características materiales inherentes a su

edad, así como con generalizada competencia con el uso de la tecnología. Sin embargo, los resultados del presente análisis sugieren lo contrario a esa percepción de simple adaptabilidad a condiciones no idóneas. Es decir, aunque los y las estudiantes jóvenes aparentemente gozan de buenos niveles de capital de movilidad, bajo el enfoque de los obstáculos que presentamos, se encuentra que son atenuados por obstáculos económicos y temporales, generados desde la planeación y las políticas públicas urbanas. Fundamentalmente, su capacidad adquisitiva los remite a reducidas opciones de movilidad; las del transporte público y peatonales, por lo tanto, sus problemas de movilidad son los asociados a estos medios.

En las ciudades mexicanas y en particular Hermosillo, el espacio construido de movilidad no favorece a los medios de transporte alternativos, por ende, obstaculiza a sus usuarios al acceso a la ciudad central, a las oportunidades y servicios que ahí se disponen. Así, se desvincula desde la planeación y el diseño urbano a múltiples estratos y condiciones sociales del uso y apropiación íntegro de la ciudad, entre ellos los y las jóvenes. En cambio, el espacio construido de movilidad ha sido predisposto a las necesidades y hábitos de un solo grupo de usuarios del espacio urbano: el de los varones adultos económicamente activos que frecuentemente utilizan el automóvil particular. De manera que la visión de diseño y de planeación del espacio urbano no se asocia con actividades de trabajo no remunerado como los cuidados, las compras, la educación, etcétera.

Esta visión de diseño orientada al automóvil particular ha incentivado su uso y profundizado sus efectos negativos: el tráfico, la contaminación atmosférica y auditiva, entre otros. Por otro lado, ha invisibilizado y relegado las necesidades de inversión en infraestructura de movilidad alternativa en la ciudad, cuya presencia es crucial en la

construcción de ciudades ambiental y socialmente sustentables. Para garantizar buena calidad de los medios alternativos como el autobús, la bicicleta o los medios peatonales, es necesario asignar recursos públicos a infraestructura pertinente. El rezago que se origina en el servicio por falta de planeación de estos medios encara a sus usuarios, entre ellos a los y las jóvenes, a condiciones de largos tiempos de espera y trayectos, además de las pronunciadas condiciones de inseguridad vial propias de los peatones.

En consecuencia, se encontró en el presente estudio, que el nivel calculado de capital humano de los y las estudiantes jóvenes es determinado en mayor proporción por los medios de transporte utilizados en su movilidad cotidiana que por la distancia espacial de los lugares de origen y destino. Es decir, que las distancias espaciales no limitan significativamente el acceso a la vida urbana si se tiene medios eficientes para sortearlas a pesar de las desigualdades de la estructura urbana y las condiciones diferenciadas de accesibilidad. En consecuencia, los usuarios de los medios de movilidad ineficientes de la ciudad de Hermosillo (transporte público, peatonales, bicicleta) y en la estructura urbana, se ven limitados en la formación de su capital humano por dificultades de accesibilidad. Tal es la experiencia de los y las jóvenes, cuyo capital de movilidad los tipifica a usar el transporte público y los medios peatonales, costosos, ineficientes y precarios para las periferias.

Esta circunstancia toma especial relevancia cuando se contempla que la eficiencia de los medios de movilidad y por tanto la accesibilidad de los usuarios a la ciudad central está supeditada a la perspectiva dominante de diseño urbano y a la asignación de recursos. Su ausencia, ha repercutido en las condiciones de calidad y eficiencia de estos medios y cuyos efectos son asimilados por los y las usuarios jóvenes de la movilidad que no pueden

sufragar económicamente el automóvil particular. Convirtiéndose en exclusiones de accesibilidad por motivos económicos, producidas desde el diseño urbano.

En este sentido, la condición económica de los y las jóvenes los remite a medios de transporte ineficientes en una ciudad construida para el automóvil particular y los enfrenta a largos trayectos cotidianos. Por consiguiente, se enfrentan a limitaciones de acceso a la educación superior en su proceso de formación del capital humano. Además, sus obstáculos de movilidad pueden ser transversales como en el caso del género; en el que las mujeres se exponen de especial manera a la inseguridad en el espacio urbano. Los obstáculos físico-espaciales de movilidad referentes a la inseguridad en el espacio público impiden que las mujeres se apropien completamente del espacio urbano y accedan a los bienes y servicios dentro de la ciudad de manera igualitaria. Estos obstáculos limitan el capital humano de las mujeres, especialmente en la dimensión salud, concretamente a la salud mental por los pronunciados niveles de estrés, de ansiedad, tristeza e intranquilidad a las que hacen frente las mujeres. Para las mujeres jóvenes, los obstáculos físico-espaciales referentes a la inseguridad representan afecciones doblemente añadidas a los obstáculos de movilidad de la juventud. Es decir, se encuentran obstaculizadas por ser mujeres y por ser jóvenes.

Así, los obstáculos de movilidad se presentan como un fenómeno dinámico y caracterizado por la multiplicidad de formas que adquiere la exclusión social y urbana. Este enfoque permite desplegar la complejidad con la que se habitan las ciudades caracterizadas por la inequidad social, como es el caso de Hermosillo. A partir de una comprensión de las desigualdades en el capital de movilidad de los usuarios de la ciudad se puede procurar una visión más integral de la inequidad y la exclusión social en la planeación y la política urbana, que pueda analizar no solo las condiciones físico-espaciales de la accesibilidad sino

también los rasgos socioeconómicos de la población y sus repercusiones más amplias en el capital humano y el desarrollo.

Es pertinente considerar los obstáculos de movilidad particulares de grupos específicos en el diseño del espacio construido para garantizar la accesibilidad en igualdad de condiciones a actividades de educación, salud, recreación, cultura, etcétera. La desigualdad de acceso a la ciudad se convierte en un problema cuando las personas carecen de opciones y alternativas que generen conexiones deseadas a las oportunidades urbanas de la ciudad central, a la salud, la participación social, y la educación como dimensiones del capital humano. Considerando que la posesión y acumulación de otros capitales genera accesos desproporcionados en la sociedad incrementando las desigualdades, y privando a algunos de los beneficios que ofrece la ciudad, y limita los escenarios para la formación del capital humano.

Las aproximaciones de capital humano se encuentran directamente asociadas a condiciones favorables del desarrollo. Así mismo, los componentes empleados en las estimaciones del capital humano son aspectos propios del concepto de desarrollo. Altos niveles de capital humano se relacionan con un incremento del bienestar y la satisfacción con la vida como de la productividad y del ingreso económico. Es decir, el capital humano es componente vital del crecimiento y el bienestar social. En general y contradictoriamente, percibimos que el carácter de juventud de los estudiantes los encara a la predisposición estadística de lograr más bajos niveles de capital humano, lo que en términos de desarrollo representa trabas en las magnitudes de conocimientos, participación social y salud, y por lo tanto en los recursos relevantes para el crecimiento del país y el bienestar de su población.

El caso Latinoamericano es característico por integrarse de países en desarrollo con importantes problemas urbanos en materia de inequidad social. Altos grados de inequidad social se asocia con ineficiencia económica, niveles más bajos de PIB e índices de crecimiento y peor aún, mayor dificultad para implementar instituciones de calidad basadas en la participación ciudadana. Consecuentemente esta región se localiza en el penúltimo puesto en niveles de capital humano. México ratifica esta tendencia en su particular distribución inequitativa del ingreso y de las oportunidades sociales, culturales y simbólicas.

En este sentido, aproximar la realidad mexicana a los objetivos de desarrollo, solicita una visión de diseño del espacio construido de movilidad vinculada a las consideraciones, hábitos y necesidades sociales de la población en su totalidad. Los obstáculos de movilidad en el acceso a la educación y al derecho a la ciudad son limitantes en la formación de capital humano y en última instancia en materia de desarrollo. Por ello, es significativo garantizar la accesibilidad al espacio urbano desde la equidad de la movilidad cotidiana como una de las múltiples dimensiones del desarrollo. Al respecto, el espacio urbano debe ser creado de manera que incluya las visiones y condiciones de capital de movilidad de los y las jóvenes, las mujeres, y el resto de los grupos obstaculizados de la movilidad cotidiana. De manera que favorezca por medio del derecho a la ciudad a la confluencia de ideas e interacción social de las ciudades y proporcione de manera incluyente oportunidades de elección en el proceso de formación de capital humano.

Referencias

- Acosta-García, S., & Covarrubias-Valdenebro, A. (2018). *La gobernanza del transporte público urbano en México: Un comparativo de las localidades de Hermosillo, Sonora y León, Guanajuato*. Estudios Sociales. Revista de Alimentación Contemporánea y Desarrollo Regional, 28(52).
- Assuad Sanén, N. E. (2012). *Configuración regional y territorial de la Economía Mexicana y políticas regionales y urbanas en México*.
- Blimenber, E., Taylor, B., Smart, M., Ralph, K., Wander, M., & Brumbaugh, S. (2012). *What's youth got to do with it? Exploring the travel behaviour of teens and young adults*. California Digital Library.
- Balbo, M. (2003). "Ciudad y descentralización. La gestión urbana descentralizada". *La ciudad inclusiva*. Bolbo, M., Jordán, R. & Simioni, D. Santiago de Chile: CEPAL, 2003. 59-80.
- Balbo, M. (2003). "La ciudad inclusiva". *La ciudad inclusiva*. Bolbo, M., Jordán, R. & Simioni, D. Santiago de Chile: CEPAL, 2003. 305-313.
- Blanco, C. (2011). *Encuesta y estadística. Métodos de investigación cuantitativa en ciencias sociales y comunicación* (primera ed., pp. 23-105). Argentina: Brujas.
- Bourdieu, P. (1993). Site Effects. En Accardo, A., Balazs, G., Breud, S., Bourdieu, E., Bourgois, P., Broccolichi, S., Champagne, P., Christin, R., Faguer, J.-P., García, S., Lenoir, R., Euvrard, F., Pialoux, M., Pinto, L., Sayad, A., Soulié, C., & Wacquant, L. (1993), *The Weight of the World* (Primera ed., pp. 123-129).
- Borja, J. (2003). "Ciudad y planificación. La urbanística para las ciudades en América Latina". *La ciudad inclusiva*. Bolbo, M., Jordán, R. & Simioni, D. Santiago de Chile: CEPAL, 2003. 81-104.
- Borja, J., Drnda, M., Iglesias, M., Fiori, M., & Muxi, Z. (2003). *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza.
- Bournazou, E. (2014). *Bienes públicos, segregación espacial y ciudadanía*. en P. Ramírez Kuri, *Las disputas por la ciudad: espacio social y espacio público en contextos*

- urbanos de Latinoamérica y Europa* (2nd ed., pp. 605-640). México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Correa, L. (2010). *¿Qué significa tener derecho a la ciudad? La ciudad como lugar y posibilidad de los derechos humanos*. *Territorios*, 22, pp. 125-149.
- Damián, A. (2014). *El tiempo, la dimensión olvidada en los estudios de pobreza y bienestar*. Cedua, México.
- Delaunay, D., Fournier, J.-M., & Contreras, Y. (2013). *¿Es posible medir el capital de movilidad para evaluar sus diferenciaciones sociodemográfica e intraurbana? El caso de los habitantes del Área Metropolitana de Santiago de Chile*. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 28, 44. Molina Montoya NP. *¿Qué es el estado del arte? Cienc Tecnol Salud Vis Ocul*. 2005;(5): 73-75. doi: <https://doi.org/10.19052/sv.1666>
- Encuesta de percepción: Hermosillo ¿Cómo Vamos? (2021). *Resultados de la Encuesta de Percepción Ciudadana 2020*. Hermosillo, México: Observatorio para la Competitividad y el Desarrollo de Sonora A.C.
- Enríquez J. (2010). *El fraccionamiento cerrado en las ciudades fronterizas del noroeste de México. Seguridad y exclusividad frente al caos urbano*. In E. Méndez, I. Rodríguez Chumillas & J. Enríquez Acosta, *Arquitecturas alegóricas y urbanismos defensivos* (pp. 61-92). Hermosillo: El Colegio de Sonora; Universidad de Sonora.
- Gámez, A. (2019). *¿Dónde es más caro el transporte?* El Universal. Retrieved from <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/economia/enterate-donde-es-mas-caro-el-transporte-publico>
- García, B., Pacheco Gómez Muñoz, M., & García, B. (2017). *Uso del tiempo y trabajo no remunerado en México* (1st ed., pp. 168-174).
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente* (1st ed.). Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- Graizbord, B. (2008). *Geografía del transporte en el área metropolitana de la Ciudad de México*. México, D.F: El Colegio de México.

- Guillén, M. (2010). *Los efectos de la exclusión en la ciudad fragmentaria. Una aproximación a las representaciones y sentidos del lugar de dos lugares precarios de la periferia de Hermosillo*. En E. Méndez, I. Rodríguez Chumillas & J. Enríquez Acosta, *Arquitecturas alegóricas y urbanismos defensivos* (pp. 393-418). Hermosillo: El Colegio de Sonora; Universidad de Sonora.
- Harvey, D. (2012). *Rebel Cities* (p. 3-66). U.S.: Verso Books.
- Hermosillo ¿Cómo Vamos? (2020). Informe de Indicadores 2021. Hermosillo, México: Observatorio para la Competitividad y el Desarrollo de Sonora A.C.
- Hermosillo: Instituto Municipal de Planeación Urbana (IMPLAN), Banco Interamericano de Desarrollo (BID), (2018). *Hermosillo a escala humana. Ciudad diversificada, innovadora y sostenible*. Hermosillo: Instituto Municipal de Planeación Urbana (IMPLAN), Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
- Hermosillo: Instituto Municipal de Planeación Urbana (IMPLAN), Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Harvard University (2017). *Rethinking Hermosillo*
- Hermosillo: Instituto Municipal de Planeación Urbana (IMPLAN), Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Harvard University (2019) *City design, planning and policy innovations: the case of Hermosillo*.
- Hernández, R. (2015). *De identidades, espacios y miradas. Contribuciones para una fenomenología de la desigualdad social en el espacio urbano*. Estudios Demográficos Y Urbanos, 30(1), 77. doi: 10.24201/edu.v30i1.1486
- Ibarra, V., Negrete, M. E., & Graizbord, B. (2016). *Tres aristas de un mismo problema*.
- Izquierdo, J. M. C. (2008). *Estudios sobre movilidad cotidiana en México*. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, XII (273), 16.
- Yong, K. (2018). *The Human Capital Gap, Getting Governments to Invest in People*. Foreign Affairs. Retrieved from <https://www.foreignaffairs.com/articles/2018-06-14/human-capital-gap>
- Jirón, P., y Masillas, P. (2013). *Hacia una re-conceptualización teórico-metodológica de la accesibilidad para comprender la exclusión social urbana de Santiago de Chile*.

- Kern, L. (2020). *Feminist city* (2nd ed., pp. 1-42). Toronto, Canadá.
- Lefebvre, H. (2013). *El espacio social*. In H. Lefebvre, *La producción del espacio* (1st ed., pp. 125-217). Madrid.
- Lezama, J. (2002). *Teoría social, espacio y ciudad* (2nd ed.). México: El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano.
- Lynch, K. (2008). *La imagen de la ciudad* (1st ed., pp. 9-17).
- Martínez, E., López, A., & Navarrete, L. (2008). *Urbanismo y juventud*.
- Martínez Lorea, I. (2013). Prologo: Henri Lefebvre y los espacios de lo posible. En H. Lefebvre, *La producción del espacio* (1st ed., pp. 9-30). Madrid.
- Méndez, E., Rodríguez I. y Enríquez J. (2010). *Arquitecturas alegóricas y urbanismos defensivos* (1.a ed.). Departamento de difusión y cultura de El Colegio de Sonora.
- Montezuma, R. (2003). “Ciudad y transporte. La movilidad urbana”. *La ciudad inclusiva*. Bolbo, M., Jordán, R. & Simioni, D. Santiago de Chile: CEPAL, 2003. 175-192.
- OECD (2019), *Higher Education in Mexico: Labour Market Relevance and Outcomes, Higher Education*, OECD Publishing, Paris,
- Ramírez Kuri, P. (2014). El resurgimiento de los espacios públicos en la Ciudad de México. Diferencias y conflictos por el derecho al lugar. En P. Ramírez Kuri, *Las disputas por la ciudad: espacio social y espacio público en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa* (2nd ed., p. 287-314). México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Ramírez, R. (2003). “Ciudad y pobreza. El paradigma cualitativo de la pobreza urbana”. *La ciudad inclusiva*. Bolbo, M., Jordán, R. & Simioni, D. Santiago de Chile: CEPAL, 2003. 29-49.
- Robles, R., Méndez, G., Quennet, D., Merforth, M., & Crotte, A. (2016). *Anatomía de la movilidad en México: Hacia dónde vamos*. Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Sociedad Alemana de Cooperación Internacional.

- Pérez, P., & Gregorio, C. (2020). *El derecho a la ciudad desde la etnografía feminista: politizar emociones y resistencias en el espacio urbano*. Revista INVI, 35(99), 1-33. doi: 10.4067/s0718-83582020000200001
- Sabatini, F. (2003). *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina*. Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
- Sabatini, F., & Brain, I. (2008). *La segregación, los guetos y la integración social urbana: mitos y claves*. EURE (Santiago), 34(103). doi: 10.4067/s0250-71612008000300001
- Salazar, C. (1999). *Espacio y vida cotidiana en la Ciudad de México* (pp. 36-51). Ciudad de México: El Colegio de México.
- Sen, A. (2000). *Desarrollo y libertad*. México: Planeta
- Sobrino, J. (2011). *Urbanización en México, evolución contemporánea y prospectivas al año 2030*. En E. Cabrero Mendoza, *Ciudades mexicanas, Desafíos en concierto* (1ra ed., p. 91-115). México D. F.: Fondo de Cultura Económica.
- Soto P., & Castro C. (2018). *La violencia de género en los espacios públicos. Un análisis del Metro de la Ciudad de México*. Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa. Retrieved from <https://cidur.org/wp-content/uploads/2018/11/8-La-violencia-de-genero-en-los-espacios-publicos.pdf>
- Todaro, M. P., & Smith, S. C. (2012). *Economic development* (11th ed). Boston, Mass: Addison-Wesley.
- Vasconcellos, E. (2011). *Análisis de la movilidad urbana*. Bogotá: Corporación Andina de Fomento.
- Vela Peón, F. (2001). *Un acto metodológico básico de la investigación social: La entrevista cualitativa*. En M. Tarrés, *Observar, escuchar y comprender. Sobre la tradición cualitativa en la investigación social* (pp. 63-123). El Colegio de México, FLACSO México.
- World Bank Group. (2020). *The Human Capital Index, 2020 Update*.

Anexos
Cuestionario de investigación

Sección 1 de 13: Identificación

¡Buenos días! (tardes). Como parte de la investigación de la tesis "Segregación espacio temporal del capital humano de los jóvenes universitarios en Hermosillo, Sonora" de la línea de investigación de Desarrollo, Sustentabilidad y Género de El Colegio de Sonora, se está realizando una encuesta para conocer los hábitos de movilidad cotidiana de *estudiantes universitarios en Hermosillo* y ayudar a mejorar el entorno de la comunidad. La información que nos proporcione es confidencial y se utilizará solamente para fines estadísticos. Le agradecemos responder con la mayor sinceridad posible. No hay respuestas correctas ni incorrectas. ¡Muchas gracias por su colaboración!

- 1.1 Nombre o identificación de la persona (sin apellidos) *
- 1.2 Sexo*
- 1.3 Edad*
- 1.4 Institución educativa a la que pertenece*
- 1.5 Grado (el que cursa actualmente) *
- 1.6 Lugar de nacimiento (Municipio, Entidad federativa, País) *
- 1.7 Correo electrónico

Sección 2 de 13: Localización

Favor de especificar con los datos de su vivienda *ANTES DE LA CONTINGENCIA POR COVID-19*

- 2.1 Código postal de la vivienda *
- 2.2 ¿Cuántos años ha vivido en esa colonia? *
- 2.3 ¿Cuántos años ha vivido en Hermosillo? *
- 2.4 ¿Cuántos años ha vivido en Sonora? *
- 2.5 ¿Recomendaría su barrio o colonia para vivir? *
- 2.5.1 ¿Por qué? *
- 2.6 Cerca de su vivienda usted puede encontrar ... *
- 2.7 ¿Cuántos de sus familiares, parientes o conocidos cercanos viven cerca de su casa? *

Sección 3 de 13: Características sociodemográficas

- 3.1 ¿Es usted económicamente independiente? *
- 3.2 ¿Cuál es el mayor nivel educativo de la persona responsable de usted económicamente?
- 3.3 ¿Recibes alguna beca y/o crédito para apoyar sus estudios? *
- 3.3.1 ¿Cuál?
- 3.4 ¿Cuántas personas viven en su domicilio? (Contando niños, ancianos y personas con discapacidad) *
- 3.6 ¿Cuántos cuartos tiene en total su vivienda contando la cocina? (No cuente pasillos ni baños) *
- 3.7 Seleccione los bienes y servicios a los que tiene acceso en su hogar *
- 3.8 Durante la semana pasada, además de estudiar, usted... *

Sección 4 de 13: Usos de medios de transporte

Por favor conteste según sus prácticas *ANTES DE LA CONTINGENCIA POR COVID-19*

- 4.1. En un día común de clases, ¿Cuántos medios de transporte utilizaba rumbo a la escuela? (Por favor conteste según sus prácticas *ANTES DE LA CONTINGENCIA POR COVID-19*) *
- 4.2. ¿Cuál era el orden de los medios?
- 4.3. En caso de realizar trayectos cotidianos con motivos diferentes al estudio, ¿Qué medio de transporte utilizaba? *Marque solo las actividades que realizaba cotidianamente* (Por favor conteste según sus prácticas *ANTES DE LA CONTINGENCIA POR COVID-19*)

Sección 5 de 13: Particularidades de la movilidad

Por favor conteste según sus prácticas *ANTES DE LA CONTINGENCIA POR COVID-19

- 5.1 ¿Cuánto era el gasto semanal en transporte de ida y vuelta con motivos de educación? (incluye estacionamiento, gasolina, pasaje) (Por favor conteste según sus prácticas *ANTES DE LA CONTINGENCIA POR COVID-19*) *
- 5.2 ¿A qué medios de transporte tiene disponibilidad? Seleccione para cada medio de transporte el inciso que mejor describa *
- 5.3 ¿Utilizas alguna aplicación para orientarse y/o realizar tus viajes? *

5.3.1 ¿Cuál?

5.4 En el último mes, ¿Con qué frecuencia hizo uso de medios de comunicación digitales (teléfono, internet) para realizar las siguientes actividades? *

Sección 6 de 13: Percepción del transporte

6.1. En una escala del 1 a 10, donde 1 es pésimo y 10 excelente, ¿Cómo calificaría los siguientes aspectos del *medio de transporte que más utilizaba para ir a la escuela*? *

6.2. En su opinión, ¿Cuál considera que es el mejor medio de transporte en Hermosillo? *

6.3. Para sus traslados cotidianos, ¿Le gustaría utilizar un medio de transporte diferente al que utiliza? *

6.4 ¿Cuál?

6.5. ¿Por qué no lo ha podido utilizar?

Sección 7 de 13: Uso del tiempo

Por favor conteste según sus prácticas *ANTES DE LA CONTINGENCIA POR COVID-19*

7.1. Incluyendo el tiempo de espera y transbordo ¿Cuánto tiempo dedicaba en un día habitual a trasladarse a estos lugares desde su vivienda? (ida y vuelta) (Por favor conteste según sus prácticas *ANTES DE LA CONTINGENCIA POR COVID-19*)

7.2. ¿En qué parte del traslado dedicaba más tiempo? *

7.3. Durante sus viajes ¿Cuántas paradas intermedias menores a 10 minutos hacía habitualmente? *

7.3.1 Las paradas intermedias eran para...

7.4 De tener más de una hora libre entre una clase y la otra en su horario ¿Qué tan frecuentemente permanecía en las instalaciones de su universidad? *

7.6. ¿Por qué permanece en las instalaciones de su universidad?

Sección 8 de 13: Seguridad, accidentes y cultura vial

8.1. En una escala del 1 a 10, donde 1 es pésimo y 10 excelente, ¿Cómo consideraría el estado de conservación en el que se encuentra...? *

8.2. ¿Usted ha sido víctima de alguno de los siguientes delitos en la vía pública? *

8.3. Alguna vez, ¿Ha tenido algún accidente de tránsito en la ciudad? *

8.4. ¿Qué tipo de accidente fue?

8.5. ¿En qué medio de transporte viajaba cuando ocurrió? (seleccione las opciones que apliquen).

Sección 9 de 13: Salud

9.1 ¿Cómo considera que es su salud? *

9.2. Cuando se enferma, ¿Cómo atiende su salud? *

9.3. En el último año, le ha ocurrido alguna de las siguientes *

Sección 10 de 13: Conocimientos

10.1. ¿Cómo considera que ha sido la calidad de la educación que ha recibido a lo largo de su vida? *

10.2. ¿Cómo se siente respecto a las oportunidades con las que ha contado para expresar sus ideas y talentos? *

10.3. Marque todas las opciones que apliquen. De las siguientes actividades, usted... *

Sección 11 de 13: Hábitos personales

11.1 ¿Qué es lo que acostumbra a hacer cuando no está en la escuela o en el trabajo? *

11.2. ¿Con que frecuencia ves, lees o escuchas noticias? *

Sección 12 de 13: Cohesión social

12.1. ¿Con que frecuencia se dan las siguientes situaciones entre los integrantes de su hogar y sus vecinos? *

12.2. Registre el código correspondiente para especificar la frecuencia con la que ocurren Las siguientes actividades en su vecindario *

12.3. En general, ¿Diría que se puede confiar en sus vecinos? *

Sección 13 de 13: Experiencias

13.1. Actualmente, ¿participa en algún tipo de actividad o forma parte de un grupo, programa o campaña (artístico, deportivo, religioso, de apoyo social, de salud, de fomento económico, profesional o comunitario)? *

13.2. ¿Me podrías decir de que tipo es esa organización o grupo?

13.3. ¿Cuáles son los motivos para no participar en alguna de ellas?