

MOBILIDADE X TRÁFEGO

El viaje de las palabras¹

Alfonso Sanz Alduán

Grupo de Estudios y Alternativas 21 (gea21)

www.gea21.com

E-mail: asanz@gea21.com



O las palabras del viaje. De vez en cuando es conveniente detenerse a reflexionar sobre la manera en que llamamos a las cosas y sobre la identidad de los conceptos que damos por sabidos, aquellos que utilizamos con tanta frecuencia que nos parecen obvios. Es saludable repensar las palabras por cuanto nos condicionan y atan, muchas veces sin que casi nos demos cuenta.

Tampoco es una tarea fácil. Cada palabra que articula nuestro pensamiento conduce o se enraiza a uno o varios conceptos que la enmarcan y explican. Cada palabra encierra una historia del pensamiento colectivo que evoluciona con el uso y con la variación del contexto en el que se emplea.

Seguir el viaje de una palabra desde su origen hasta su destino provisional actual nos permite conocer mejor el modo en que condiciona nuestro pensamiento y, por consiguiente, nuestra acción. Las palabras no son neutrales en la acción política; en las palabras hay ideología, ideas inscritas.

En las siguientes líneas pretendo hacer una modesta excursión sobre tres términos que utilizamos con frecuencia en el denominado campo de la “movilidad”; advirtiéndole que se trata de un recorrido poco erudito y de bajo rigor histórico o etimológico. La breve excursión que propongo puede, sin embargo, ayudar a comprender qué cambios se están produciendo en el paisaje de la “movilidad”, en la manera de afrontar los problemas de la “movilidad” y qué palabras facilitan o lastran la transformación que exige la crisis actual de esta actividad humana.



www.antp.org.br

MOVILIDAD: ALGO MÁS QUE TRÁFICO

Es conveniente hacer una primera parada en el propio concepto de “movilidad”. En el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española la palabra “movilidad” aparece con el significado de “cualidad de movable”, es decir, que tiene la cualidad de poder moverse. En otros diccionarios aparece como sustantivo femenino que indica la capacidad de poderse mover.²

Esa brevedad con la que se define académicamente contrasta con la expansión de sus usos y significados. Desde la movilidad laboral, que atañe a los cambios en la localización de los puestos de trabajo, hasta la movilidad como sistema de desplazamientos, la palabra está viajando con rapidez hacia un nuevo estatus semántico.

Hace cuarenta años que los técnicos del transporte y el urbanismo emplean el concepto de movilidad en España, sobre todo en el ámbito urbano,³ pero pocas veces se ha precisado su significado o su relación con otras como transporte, tráfico o circulación. Una parte de las semillas de su utilización actual se sembraron en el desarrollo de las encuestas domiciliarias de origen-destino que primero fueron encuestas de “transporte” y, posteriormente, han cristalizado como encuestas de “movilidad”.⁴

Pero es en el siglo XXI cuando el concepto ha desbordado la esfera técnica y se ha empezado a incorporar al vocabulario de los agentes sociales y económicos e, incluso, a la práctica política cotidiana, como ampliación de los conceptos de tráfico, circulación y transporte empleados anteriormente. Las concejalías de tráfico o circulación de algunos ayuntamientos o los departamentos de transporte de algunas administraciones han dado paso a concejalías de movilidad o departamentos de movilidad y se ha aprobado leyes de movilidad de ámbitos regionales y estatales.⁵

Es evidente que, en muchos casos, se trata únicamente de un cambio nominal que no encierra todavía una transformación sustancial de los enfoques, metodologías y estructura organizativa de la administración. Pero también lo es que facilita esa transformación imprescindible para afrontar los retos ambientales y sociales que suscitan los desplazamientos de personas, vehículos y mercancías, pues la movilidad no

2. “Clave. Diccionario de uso del español actual”. Madrid: Ediciones SM, 1997.

3. En 1972 el Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares publicó en Barcelona una recopilación de artículos con el título “Movilidad urbana”

4. Las primeras encuestas domiciliarias origen-destino realizadas en España, las de Barcelona y Madrid de 1974, no emplearon el concepto de movilidad, pero sí se utilizó en la explotación de la segunda realizada en Madrid en 1981, cuyos resultados principales se publicaron bajo el expresivo título de “Movilidad metropolitana” (Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid, 1982).

5. En España destaca la Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad. Generalitat de Catalunya. Pero el término también se ha incorporado con diversos enfoques en Latinoamérica, por ejemplo, en la Ley de Movilidad del Distrito Federal de México (2015) y en la Lei de Mobilidade Urbana 12.587/2012 de Brasil.

1. Actualización de un artículo publicado originalmente en la Revista SAM nº 13. Servei de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona. 2005.

es otra cosa que ese sistema de desplazamientos. Como ahora pretendo mostrar, el cambio del tráfico a la movilidad tiene una profunda carga técnica, social y política cuyos resultados se podrán observar sobre todo a medio y largo plazo.

La diferenciación esencial entre tráfico y movilidad es que el segundo concepto amplía el **objeto de estudio** que tenía el primero. Frente a una disciplina, el tráfico, cuyo objeto de estudio era básicamente la circulación de vehículos motorizados, la movilidad trata del movimiento de personas y mercancías sin la jerarquía implícita del motor. Emergen así con mucha más fuerza en el análisis y en las proposiciones las necesidades de los peatones, de los usuarios del transporte colectivo o de los ciclistas.

Un técnico de movilidad, un ingeniero de movilidad, un concejal de movilidad ya no necesitan orientar su trabajo como lo hacían o siguen haciendo los ingenieros de tráfico o los concejales de tráfico; ya no tiene que “resolver” los problemas de la circulación de vehículos, sino garantizar unas condiciones adecuadas de movilidad de las personas y mercancías, bajo los criterios ambientales, sociales y económicos que se establezcan.

Y con el objeto de estudio, lo que aporta la movilidad frente al tráfico es un cambio radical de **sujeto de estudio**. Los conductores de los vehículos son una parte de la disciplina pero, sobre todo, se revelan las necesidades diferenciales de una multitud de sujetos de la movilidad. La edad, el sexo, la clase social, el grupo étnico, la condición física o psíquica determinan problemas y soluciones diversas que antes quedaban sumergidas bajo el patrón de movilidad de un conductor estándar, o pretendidamente estándar.

La mirada a través del parabrisas que caracteriza el análisis del tráfico se trastoca en una mirada múltiple y diversa. La incorporación de la perspectiva de género al análisis de los desplazamientos, acogida todavía con cierta incomodidad y resistencia por parte de algunos, viene a devolver normalidad al hecho evidente de que las mujeres tienen un patrón diferente de movilidad que los hombres.

Igualmente resulta “revolucionaria”, en términos metodológicos y propositivos, la incorporación de la mirada de los niños a la movilidad. Atender las necesidades de desplazamiento autónomo de los niños supone reformar todos y cada uno de los supuestos en los que se basa la construcción tradicional de la ingeniería del tráfico. Una transformación que tendrá tanto o mayor calado que la acaecida como resultado de la salida a la escena pública, en las últimas décadas, de las personas con discapacidad.

Mujeres, niños y niñas, personas mayores, personas con discapacidad, inmigrantes de culturas diversas, pasajeros de automóviles etc., configuran un universo de estudio y demandas de movilidad mucho más amplio y diverso que el considerado tradicionalmente en los estudios de tráfico.



www.antp.org.br

Pero la necesaria evolución de la disciplina no se queda en la definición de un nuevo objeto y de un nuevo sujeto de estudio, sino que se traduce también en una ampliación de los **métodos de análisis**. Parece obvio que si ha cambiado el sujeto y el objeto se requieran nuevos instrumentos de análisis y acopio de datos. Por ejemplo, la movilidad infantil no se puede analizar exclusivamente a través de los desplazamientos que efectúan los niños, sino de la percepción del peligro y del riesgo que tienen tanto ellos como sus padres o tutores y que la determina, se hace así necesario contar con métodos que permitan analizar esas percepciones del riesgo.

Nuevos instrumentos y nuevos indicadores que, con frecuencia, van a chocar con el aparato conceptual de la planificación del tráfico y del transporte, pues para mayor desolación de algunos, no responden a metáforas de la física, como ocurre con las teorías del tráfico como flujo, sino a conocimientos vinculados a disciplinas tan poco “ingenieriles” como la psicología o la sociología.

Por último, un cuarto plano que se modifica con el paso del tráfico a la movilidad es el de los **procedimientos de intervención**, es decir, las herramientas de que disponen los ciudadanos, los técnicos y los políticos para establecer políticas de movilidad. Frente al monocultivo de las soluciones basadas en nuevas infraestructuras y en la oferta de más y mejores servicios, que se destila de la perspectiva del tráfico, la movilidad extiende su instrumental de medidas sobre todo hacia el campo de la gestión de la demanda, es decir, hacia la consideración de que los desplazamientos (su número y características) son también el resultado de ordenación de las actividades, regulación, mentalidades y gestión de lo escaso.

Los planes de empresa y los programas de camino escolar, que exploran soluciones alternativas a los desplazamientos cotidianos, son ejemplos de ese nuevo enfoque en el tratamiento de los problemas de movilidad. Como también lo deberían ser, desde un punto de vista más global, los Planes de Movilidad urbanos, cuya metodología debería ampliar la gama de medidas y políticas consideradas por las administraciones públicas en relación a las que presentaban los estudios de tráfico clásicos.

MOVILIDAD OBLIGADA: UN TÉRMINO A DESTERRAR

Toda esa reflexión sobre el armazón que debe sustentar la introducción del concepto de movilidad resulta útil para comprender el paisaje de la segunda parada de esta excursión terminológica: el concepto de “movilidad obligada”.

Desde los años noventa se ha extendido en la jerga profesional del transporte este concepto que designa al conjunto de desplazamientos motivados por el trabajo o el estudio y realizados en una ciudad o en cualquier otro ámbito espacial.

Podría argumentarse que es un término instrumental, útil para describir fenómenos y problemas particulares de la movilidad, y que no encierra ninguna pega o sesgo. Sin embargo, su empleo no es tan neutral o inocente como pudiera parecer. La movilidad “obligada” es poco coherente con su propio contenido semántico y, como después se comprobará, da protagonismo a esa parte minoritaria de los viajes diarios.

Tan “obligados” son los desplazamientos al trabajo o al colegio como los motivados para hacer las compras, visitar al médico o acompañar a los niños al colegio. Además, si lo que se quiere indicar es que se trata de desplazamientos recurrentes, que se realizan sistemáticamente todos los días laborables de la semana, tampoco el universo reflejado estadísticamente con los viajes de trabajo y estudio resulta ser unívoco: ni son todos los que están, ni están todos los que son. Ni todos los viajes al trabajo y de estudios se realizan concentradamente en el tiempo o son recurrentes, ni todos generados por otros motivos son esporádicos y ajenos a la hora punta.

Para demostrar cuál es el verdadero peso de los viajes motivados por el trabajo y por el estudio hace falta, previamente, señalar cómo la metodología de la recogida de datos es habitualmente sesgada hacia dichos desplazamientos. Entre los viajeros sigue habiendo clases; unos son de primera y otros ejercen de polizones, no existen en el registro estadístico de los viajes. De hecho, en el esquema metodológico de muchos estudios y encuestas de movilidad hay viajes que no se reconocen y viajeros que no existen.

Por ejemplo, los menores de 12, de 6, de 4 o de cualquier otro número arbitrario de años no se incluyen en los recuentos de muchas encuestas.⁶ No sólo se pierde así una buena parte de la coherencia comparativa entre encuestas sino una rica fuente de información.

Para tener una idea de su importancia se puede indicar que, según una encuesta domiciliaria realizada en la isla balear de Menorca durante 2004, los menores de 12 años realizan más de un 13% del total de viajes diarios de la isla. Además, su tasa de desplazamientos por persona y día es incluso superior a la media de todos los grupos de edad.⁷

Conocer aspectos cualitativos de esos viajes también refuerza el interés para no excluirlos. Así, en la misma encuesta de Menorca se registró que el 45% de los desplazamientos realizados por los niños menores de 12 años eran como pasajero de automóvil, lo que describe

6. De cinco años en las encuestas francesas según el modelo normalizado por el Certu.

7. Realizan una media de 3,81 viajes/día frente a una media de 3,63 viajes/día de toda la población. “Movilidad en Menorca: datos para la reflexión. Explotación primaria de los datos de la Encuesta de Movilidad Menorca 2004”. OBSAM. Institut Menorquí d’Estudis. 2005.



www.antp.org.br

dramáticamente una situación de doble dependencia o dependencia cruzada, entre niños y adultos que los traen y llevan en coche.

Este sesgo antiinfantil se empezó a corregir al filo del cambio de siglo también en otros países. Por ejemplo, en la encuesta nacional estadounidense de 2001 se incluyeron por primera vez los viajes de los ciudadanos de entre 0 y 4 años.⁸ Y se procuró, también por primera vez, reflejar con minuciosidad y precisión los viajes a pie.

Porque no sólo se excluyen en muchas de las encuestas los viajes infantiles, sino también una buena parte de los realizados a pie, con el criterio también arbitrario de durar menos de cinco o diez minutos y no tener como propósito llegar al trabajo o a la escuela.⁹ Esta exclusión supone erradicar de la “fotografía” de la movilidad a una parte muy considerable de los desplazamientos, precisamente los que generan la agitación local de los barrios y establecen el pulso del espacio público.

Para tener una idea de lo que esa exclusión supone se puede recordar que una persona caminando a una velocidad normal de 4,5 km/hora tiene un radio de acción de 750 metros en diez minutos, es decir, que puede acceder a cualquier punto de su barrio y de los colindantes en ese periodo. Se ha estimado que dos terceras partes de los desplazamientos a pie tienen en España esa duración.¹⁰

Con todos estos sesgos metodológicos se refuerza la preponderancia de un tipo de desplazamientos en detrimento de la visión conjunta de la movilidad, hasta el punto de que en ocasiones se hacen visibles únicamente dicho viajes.

Sin embargo, como ya se ha apuntado más arriba, si se contabilizan exhaustivamente los desplazamientos diarios, las proporciones de viajes con motivo escolar o laboral se sitúan entre el 25 y el 40% del

8. Véase al respecto HUE, P. S. y REUSCHER, T. R. *Summary of travel trends. 2001 National household travel survey. Federal Highway Administration. U.S. Department of Transportation. 2004.*

9. La única encuesta nacional realizada en España excluye los viajes a pie de menos de diez minutos. *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España. MOVILIA 2000. D.G. de Programación Económica. Ministerio de Fomento. Madrid, 2004.*

10. Véase el artículo de SANZ, A. *Pasos adelante. Ideas para recuperar el protagonismo del peatón en la movilidad. Ingeniería y Territorio nº 69. Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Barcelona, 2004.*

11. La cifra inferior se refleja en las encuestas nacionales británicas en donde los “compulsory trips” (work, bussiness and education) representan una cuarta parte del total según se menciona en la página 24 de *Focus on personal travel. 2005 Edition. Department of Transport. Reino Unido. 2005.* En las encuestas de las aglomeraciones francesas, los viajes motivados por el trabajo y los estudios varían en el rango de 30-40%: 31,6% en Burdeos, 38,9% en Toulouse (Fuente: *Quelle est la mobilité quotidienne des personnes dans les agglomérations? Lyon: Certu, , 2004.*) En la encuesta domiciliaria de Menorca, la suma de viajes por motivo laboral (26,60%) y los de estudios (13,65%) es aproximadamente el 40% del total (Fuente: *Movilidad en Menorca: datos para la reflexión. Explotación primaria de los datos de la Encuesta de Movilidad Menorca 2004. OBSAM. Institut Menorquí d’Estudis. 2005.*)

total, dependiendo obviamente de factores como la ocupación y la estructura por edades de la población.¹¹

Se puede argumentar que se trata de los viajes más largos y perturbadores, los que se realizan más frecuentemente en automóvil privado o los que generan las puntas horarias más conflictivas, pero es poco riguroso meter a todos en el mismo saco pues los desplazamientos al trabajo y motivados por el estudio no son homogéneos en relación a la longitud del trayecto, al modo de transporte o al horario.

En definitiva, emplear “movilidad obligada” como categoría analítica supone desaprovechar las virtudes del concepto de “movilidad” antes expuestas, retornando a la estrechez de miras del “tráfico”: reduce el objeto de estudio, minusvalora a determinados sujetos de la movilidad, aplica métodos de análisis que sobrevaloran determinados viajes y prepara soluciones dirigidas en exclusiva a ciertos usuarios o modos de transporte.

MOVILIDAD SOSTENIBLE O SUSTENTABLE: UN CONCEPTO DE MODA QUE TODAVÍA PUEDE SER ÚTIL

Una última parada en el concepto de movilidad sostenible puede servir de remate de esta excursión terminológica. Se trata de una estación rápidamente envejecida, tanto como consecuencia de haberse convertido en un concepto políticamente correcto al que todos los agentes e instituciones sociales, económicos y políticos apelan, como de las dificultades de precisar su significado.

Desde los fabricantes de automóviles y vendedores de gasolina hasta los grupos ecologistas, pasando por los técnicos y políticos, todos emplean o empleamos el término como coletilla de un discurso que presenta sin embargo enormes diferencias a la hora de las propuestas concretas.

Para unos la “movilidad sostenible” consiste en que el ajetreo de personas y mercancías siga incrementándose indefinidamente aunque, eso sí, aprovechando lo mejor posible los recursos energéticos y materiales requeridos y reduciendo sus impactos. Para otros, sin embargo, la “movilidad sostenible” no puede más que representar precisamente una reflexión sobre los límites de nuestra movilidad, sobre los límites de las demandas de desplazarse y desplazar bienes de aquí para allá, de una punta a otra del planeta o de un extremo a otro de la ciudad.

En el ámbito de la planificación y del trabajo de los técnicos de la materia, el apellido “sostenible” debería también remodelar parte de la estructura de la disciplina, como se explicaba más arriba en relación al paso del tráfico a la movilidad. Desde nuestro punto de vista la sostenibilidad obliga a reformular de nuevo el objeto de estudio, los métodos e instrumentos de análisis y las herramientas de intervención.



www.antp.org.br

Respecto al objeto de estudio, la sostenibilidad amplía el ángulo de visión de los problemas de la movilidad, haciendo hincapié en relacionar los desplazamientos con sus **consecuencias ambientales**, tanto las de carácter más local (contaminación del aire, ruido, ocupación de suelo fértil, fragmentación del territorio etc.) como las de tipo global (cambio climático, biodiversidad, agotamiento de recursos etc.). Pero, como es sabido, la sostenibilidad no es sólo ambiental sino también social y, por consiguiente, obliga a considerar también las **consecuencias sociales** del patrón de desplazamientos: salud, convivencia, autonomía de los diversos grupos sociales etc.

Admitida esa expansión de las preocupaciones vinculadas a la movilidad, es evidente que se requieren también nuevos métodos para integrar la información ambiental y social con la estricta de los viajes. No se trata de añadir nuevos capítulos decorativos, con datos y análisis ambientales y sociales, a los planes de tráfico convencionales, sino de desarrollar metodologías que faciliten la comprensión del fenómeno ambiental y social de la movilidad. Los Planes de Movilidad Sostenible tienen que ser, por tanto, documentos concebidos desde una perspectiva radicalmente nueva.

En el mismo sentido, la sostenibilidad tiene una exigencia novedosa en relación al sujeto de estudio. No se trata sólo de acoger las necesidades del conjunto de la población, sino también de escuchar su voz. La movilidad sostenible se debe caracterizar por integrar procesos de **participación social** en los que se pueda escuchar la voz de todos, incluso la de los que normalmente no están bien representados en la “opinión pública”, como los niños o las personas mayores.

Así, la participación en los Planes de Movilidad Sostenible, tampoco debe ser un nuevo capítulo decorativo que añadir a los documentos exigidos por las administraciones, sino un elemento que modifica los procedimientos y fases de trabajo. Y lo mismo cabe decir de las medidas que surjan del capítulo de propuestas, que únicamente deben ser puestas en marcha mediante los mecanismos correspondientes de información y sensibilización social.

En conclusión, se requiere una **nueva cultura de la movilidad**, capaz de afrontar los nuevos retos sociales y ambientales. En dicha nueva cultura los conceptos y vocablos también juegan un significativo papel, por ello hace falta aprovecharlos en la dirección del cambio, evitando la tentación y la comodidad de seguir haciendo lo mismo con diferentes palabras.