

## “ESPECIFICACIÓN DE UN MODELO PARA EL ESTUDIO DE LA PERCEPCIÓN DE MOVILIDAD”

### “SPECIFICATION OF A MODEL FOR THE STUDY OF THE PERCEPTION OF MOBILITY”

**Investigadores Titulares:** Francisco Javier Rosas-Ferruzca<sup>1</sup>, Daniel Adrián Gómez-Monroy<sup>2</sup>, Cruz García-Lirios<sup>3</sup>  
Universidad Autónoma del Estado México, México

CDID “Centro de Documentación, Investigación y Difusión de Psicología Científica”<sup>4</sup>  
Universidad Católica “Ntra. Sra. De la Asunción”

Recibido: 3 de Junio de 2018

Aceptado: 24 de Enero de 2019

---

### Resumen

El propósito del trabajo fue especificar un modelo para el estudio de la percepción de movilidad, sea riesgosa o benéfica para quienes se trasladan de la periferia a la centralidad a partir de una revisión de la literatura, considerando tres categorías de “movilidad”, “percepción” y “especificación”, así como el periodo que va de 2007 a 2018. Se realizó un estudio no experimental, una selección no probabilística y un análisis de contenido que limitaron la propuesta a un escenario de investigación, sugiriendo la inclusión de otras categorías que enriquecerían el planteamiento.

**Palabras clave:** Centralidad, Habitus, Movilidad, Periferia, Transporte.

### Abstract

The purpose of the work was to specify a model for the study of the perception of mobility, whether risky or beneficial for those who move from the periphery to centrality from a review of the literature, considering three categories of "mobility", "Perception" and "specification", as well as the period from 2007 to 2018. A non-experimental study was carried out, a non-probabilistic selection and content analysis that limited the proposal to a research scenario, suggesting the inclusion of other categories that would enrich the approach.

**Keywords:** Centrality, Habitus, Mobility, Periphery, Transport.

---

<sup>1</sup> Correspondencia remitir a: UAEMEX, Facultad de Urbanismo: [frosasf@uaemex.mx](mailto:frosasf@uaemex.mx)

<sup>2</sup> Correspondencia remitir a: UAEMEX, Facultad de Idiomas: [dgomezmonroy@hotmail.com](mailto:dgomezmonroy@hotmail.com)

<sup>3</sup> Correspondencia remitir a: UAEMEX, Facultad de Ciencias de la Conducta: [cgarcial213@profesor.uaemex.mx](mailto:cgarcial213@profesor.uaemex.mx)

<sup>4</sup> Correspondencia remitir a: [revistacientificaeureka@gmail.com](mailto:revistacientificaeureka@gmail.com), o [norma@tigo.com.py](mailto:norma@tigo.com.py) “Centro de Documentación, Investigación y Difusión de Psicología Científica”, FFCH-Universidad Católica de Asunción-Paraguay.

El objetivo del presente trabajo fue especificar un modelo para el estudio de la movilidad percibida, considerando una revisión de la temática en repositorios internacionales, así como a partir de las palabras claves y el periodo que va de 2010 a 2018.

Las políticas contra el cambio climático han centrado su atención en el transporte público de cero emisiones y rutas alternativas como las ciclovías. En tal sentido, la percepción de usuarios de los servicios de transporte ha reflejado la calidad del servicio público, o bien, la preocupación ambiental del deterioro de la salud ante la contaminación atmosférica (Carreón, 2014).

Sin embargo, las propuestas se han centrado en las dimensiones de los procesos de movilidad como factores que determinan el uso de vehículos cero emisiones, ciclovías o transporte colectivo sin considerar las expectativas en torno a la calidad del servicio o la preocupación ante el deterioro ambiental y los efectos de los eventos de riesgo como inundaciones sobre el tráfico y la salud colectiva e individual (Carreón, Hernández y García, 2014).

Es así como el establecimiento de las dimensiones perceptuales relativas a riesgos y beneficios, suponen variables latentes que explicarían el uso de transporte de cero emisiones y alternativo (García, 2007).

### **Estudios de la percepción de la movilidad**

Los estudios de la percepción de movilidad se han centrado en la relación asimétrica entre la centralidad urbana donde predomina la economía 4,0 de servicios digitales y comercio con respecto a las periferias ciudadanas donde prevalece una economía agroindustria y maquiladora (véase Tabla 1).

**Tabla 1.***Estudios de la Percepción de Movilidad*

<b>Año</b>	<b>Autor</b>	<b>Determinante</b>
2011	Sen	Capacidades
2013	Carreón y García	Impunidad
2013	Carreón, Morales y Rosas	Calidad
2013	Montes	Riesgo
2013	Morales, Carreón y Aguilar	<i>Habitus</i>
2013	Pereira	Género
2013	Rodríguez	Seguridad
2013	Rosas, Carreón y Morales	Ambivalencia
2014	Carreón, Hernández y García	Riesgos
2014	García et al.,	Riesgos
2014	Hernández, Bustos y Rivera	Costo-Beneficio
2014	Hernández et al.,	Ambivalencia
2014	Mejía, Hernández y Limón	Ambivalencia
2014	Rivera, Méndez y Hernández	<i>Habitus</i>
2017	Juárez, García y Rivera	<i>Ecociudad</i>
2017	Juárez, García y Quintero	Movilidad
2017	Tun, García y Carreón	Racionalidad
2018	García, Juárez y Bustos	Corresponsabilidad
2018	García	Sustentabilidad
2018	Quintero et al.,	Posmaterialismo
2018	García, Sandoval y Espinoza	Calidad
2018	Rivera et al.,	Intención
2018	Llamas, Bustos y García	<i>Habitus</i>
2018	Villegas, Rosas y García	Bienestar

**Fuente:** Elaboración propia

Los estudios de la percepción de movilidad han centrado su apuesta en los beneficios esperados y los riesgos latentes a las decisiones y acciones de transportare en vías alternas o para vehículos de cero emisiones (García, 2008).

Algunos trabajos han privilegiado el uso de ciclovías como resultado de las políticas contra el cambio climático, principalmente las estrategias de movilidad alternativa y preventiva de enfermedades crónicas degenerativas: cerebro-musculares y cardiovasculares (García, 2011).

Otros trabajos han centrado su interés sobre las percepciones de utilidad, ganancia y beneficio esperado como parte de la erradicación de estigmas que demeritaron el uso de ciclovías a favor del transporte híbrido (Tun, García y Carreón, 2017).

Sin embargo, en las ciudades de América Latina, las políticas de cero emisiones no siempre han sido a causa de un protocolo derivado de las Cumbres de la Tierra y más bien han sido políticas locales de recaudación de fondos al sancionar al transporte que incumple con la normatividad ambiental (Carreón, Hernández, Morales y García, 2014).

Las políticas de subsidio al transporte en ciclovías han generado expectativas que dividieron a los usuarios en ambientalistas y oportunistas, aun y cuando ambos dependen de compensaciones y financiamiento de unidades de transporte personal (García, Carreón, Bustos, y Hernández, 2013).

En el caso de las tecnologías híbridas, los estudios de la percepción de movilidad han encontrado que al ser el autotransporte una extensión del confort del hogar y la casa habitación, influyen espuriamente en la elección de compra de un automotor (García, Carreón, Hernández, Rivera, Aguilar y Rosas, 2015).

Sin embargo, estudios relativos al transporte público en ciudades con alta densidad poblacional y elevada temperatura en verano, han encontrado que el sistema de aire acondicionado es un factor para reducir el uso del autotransporte (García, Carreón, Hernández, Salinas y Aguilar, 2015).

La relación entre ciudades periféricas y centrales ha sido identificada como un sistema urbano confuso. En el centro de las urbes están confinados los automotores y transportes colectivos, pero en las zonas periféricas más bien prevalece la confusión de rutas y la convergencia del transporte semirural con el semiurbano (Hernández, Carreón, Morales, Aguilar y García, 2014)

En tal sentido es que se han desarrollado vertientes de investigación que profundizan en las horas laborales y de traslado en población flotante, así como sus efectos en la salud como son los trastornos del sueño (Limón, Rivera, Bustos, Juárez y García, 2017)

Por consiguiente, los procesos psicológicos básicos como los perceptuales suponen una actualidad en la investigación de la movilidad urbana y periurbana, aunque los estudios en las zonas rurales o semirurales no han sido desarrollados en relación con la comunicación urbana (Rivera, García, García, Rosas, Limón, Carreón, Hernández y Morales, 2015).

Los *habitus* de movilidad urbana, indicados por el *ethos*, *hexis*, *aesthesis* y *eidos* suponen un escenario de exclusión de las disposiciones que distinguen el traslado de la periferia a la centralidad, así como de la centralidad a la periferia. Se trata de disposiciones en contra o favor de la incertidumbre, el riesgo, la inseguridad y la amenaza que supone la interrelación entre usuarios de transporte contaminante o alternativo de cero emisiones (Amemiya, Valdés, Espinoza y García, 2018).

Por su parte el *ethos*, en tanto disposiciones éticas al transporte particular emisor de CO<sub>2</sub> o el transporte alternativo de cero emisiones supone decisiones y acciones a favor de un modo de transporte, considerando la huella de emisiones (Llamas, Bustos y García, 2018).

En los casos de las *hexis*, entendidas como expresividades, éstas son comunes entre quienes provienen de la centralidad o la periferia siempre que prevalezca una política de exclusión al transporte expulsor de emisiones de CO<sub>2</sub>, o bien, un subsidio al transporte de cero emisiones (Quintero, Rivera, García, Sandoval, Figueroa, y Molina, 2018).

Respecto a las *aesthesis*, o apreciaciones estéticas del traslado o la movilidad, se asume que prevalece el confort en la centralidad y la autodefensa en la periferia, independientemente del transporte y su expulsión de emisiones (Rivera, Limón, Sandoval y García, 2018).

Precisamente, es en las *eidos* o lógicas de traslado y movilidad que el transporte de cero emisiones reflejará las disposiciones a favor de la conservación del entorno, o bien, las disposiciones a favor del interés personal sin considerar las capacidades de las demás generaciones actuales y futuras (Villegas, Rosas y García, 2018).

Es menester profundizar en las aproximaciones que estudian al *habitus* en sus modalidades de *tequio* y *guatza* como factores que inciden en la expulsión de trabajadores de las zonas rurales a las urbanas, así como el interculturalismo y multiculturalismo que supone la fusión de la urbe central con respecto a las periferias citadinas.

## Método

¿Existen diferencias significativas entre las dimensiones teóricas de la percepción de movilidad con respecto a la especificación de las relaciones entre esas dimensiones reportadas en el estado de la cuestión?

Hipótesis nula: Existirán diferencias significativas entre las dimensiones teóricas con respecto a la especificación de sus relaciones

Hipótesis alterna: No existirán diferencias significativas entre las dimensiones y las relaciones.

Se realizó un estudio no experimental, transversal, exploratorio, documental y retrospectivo con una selección muestral no probabilística de fuentes indexadas a repositorios líderes de México como Dialnet, Latindex, Redalyc y Scielo, considerando el periodo de publicación de 2007 a 2018, así como la inclusión de conceptos tales como: “movilidad”, “percepción”, “especificación” (véase Tabla 2).

**Tabla 2.**

*Descriptivos de la muestra de datos*

<b>Repositorio / Temática</b>	<b>Movilidad %</b>	<b>Percepción %</b>	<b>Especificación %</b>
<b>Dialnet</b>	24,3	35,1	12,1
<b>Latindex</b>	17,2	42,3	42,3
<b>Redalyc</b>	45,1	21,3	35,2
<b>Scielo</b>	14,4	12,3	21,4

**Fuente:** Elaborada con los datos del estudio

Se construyó una matriz de análisis de contenido, siguiendo la técnica Delphi, la cual consiste en establecer un modelo identificando, comparando e integrando variables esgrimidas en la literatura consultada (véase Tabla 3).

**Tabla 3.**

*Construcción de la matriz de análisis de datos*

<b>Categoría</b>	<b>Concepto</b>	<b>Indicador</b>	<b>Medición</b>	<b>Interpretación</b>
<b>Tequio riesgos percibidos</b>	Faenas de Trabajo en la carretera para la movilidad local (Amemiya et al., 2018)	de Trabajo en la carretera para beneficio de los comerciantes	-1 = dato relacionado negativamente; 0 = dato sin relación con la temática; +1 = dato relacionado positivamente	Un alto puntaje devela la posibilidad del caciquismo (Rivera et al., 2018)
<b>Guatza beneficio percibidos</b>	Faenas de Trabajo en la carretera para la movilidad local (Quintero et al., 2018)	de Trabajo en la carretera para beneficio de las futuras generaciones	-1 = dato relacionado negativamente; 0 = dato sin relación con la temática; +1 = dato relacionado positivamente	Un alto puntaje devela la posibilidad de la gobernanza (García, 2018)

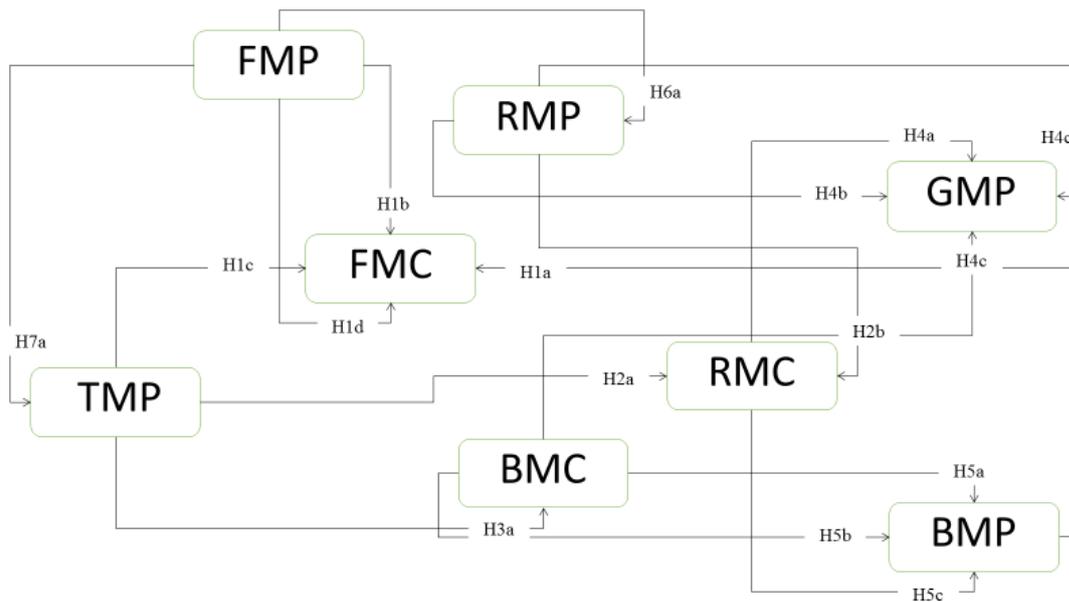
**Fuente:** Elaboración propia

La información fue procesada en el software de Análisis Cualitativo de Datos (QDA por su acrónimo en inglés versión 4,0). Una vez establecidas las relaciones entre las categorías, se procedió a especificar el modelo.

## Resultados

Una representación de los ejes y las trayectorias de las relaciones entre los factores esgrimidos en el estado de la cuestión, se puede realizar en un modelo (véase Figura 1). La movilidad en su totalidad es explicada por trayectorias hipótéticas [H1; H2; H3; H4; H5; H6; H7] en las que las categorías de centralidad y periferia se combinan con las categorías de riesgos, beneficios, facilidades, *tequio* y *guatza*.

De esta manera en la primera trayectoria [H1a; H1b; H1c; H1d] las facilidades de movilidad central son explicadas por su interrelación con el *tequio* de movilidad periférica, la facilidad de movilidad periférica y con los beneficios de movilidad periférica. Es decir, se trata de un escenario de bajos riesgos con altos beneficios como sería el caso de una comunidad que invierte en su interconexión con una urbe importante.



**Fuente:** Elaboración propia

BMC = Beneficios de Movilidad Central, RMC = Riesgos de Movilidad Central, FMC = Facilidades de Movilidad Central, RMP = Riesgos de Movilidad Periférica, GMP = Guatza de Movilidad Periférica, TMP = Tequio de Movilidad Periférica, BMP = Beneficios de Movilidad Periférica, FMP = Facilidad de Movilidad Percibida.

**Figura 1.** Modelo de percepción de movilidad

La segunda trayectoria relativa a los riesgos de movilidad central [H2a; H2b] se explican desde los riesgos y el *tequio* de movilidad periférica, así como la tercera trayectoria de los beneficios de movilidad central [H3a] se explican por el *tequio* de movilidad periférica. Se trata de un escenario de riesgos y beneficios simétricos como es el caso de la interconexión entre una ciudad capital y una ciudad periférica.

El cuarto sendero referente a la *guatza* de movilidad periférica [H4a; H4b; H4c; H4d] se explica desde los riesgos de movilidad central y los riesgos de movilidad periférica, así como desde los beneficios de movilidad central. Es el caso de una localidad turística que utiliza el capital humano municipal y los recursos endógenos en función de las demandas de una urbe central importante.

El quinto camino hipotético referente a los beneficios de movilidad periférica [H5a; H5b; H5c] se entiende desde su relación con los beneficios de movilidad central, *tequio* y *guatza* de movilidad periférica, siendo los riesgos de movilidad [H6a] explicados por la facilidad de movilidad periférica y esta misma influencia en la séptima ruta de *tequio* [H7a]. Se trata de las ciudades satélites a las urbes importantes que orientan una inversión hacia la eficiencia de su transporte, aunque requiere del concurso de migrantes y está en función de los proyectos de las urbes centrales.

## Discusión

El aporte del presente trabajo al estado de la cuestión radica en el establecimiento de cuatro constructos (*ethos*, *hexis*, *aesthesis* y *eidós*) y siete supuestos (BMC, RMC, FMC, RMP, GMP, TMP, BMP, FMP) en torno a los cuales se explican las relaciones de dependencia entre los factores esgrimidos en la revisión de la literatura. Se trata del *ethos*, *hexis*, *aesthesis* y *eidos* que explican la aversión o la propensión al uso del transporte de cero emisiones, el uso de las autopistas urbanas, anillos periféricos, transporte metropolitano o interestatal, ciclovías y/o rutas peatonales complementarias.

Sin embargo, la selección intencional de la información, así como el tipo de análisis de su contenido limitan la aplicación del modelo a un contexto de movilidad de la periferia a la centralidad y de ésta a la periferia. Se requiere extender la búsqueda de información a repositorios internacionales como Ebsco, Copernicus o Scopus, así como la profundización del análisis mediante una técnica más sofisticada como la minería de textos.

Tal recomendación permitirá contribuir a los marcos teóricos, conceptuales y empíricos, los cuales han explicado los *habitus* de movilidad, pero en función de las diferencias y las similitudes entre la periferia y la centralidad. Será posible abordar la problemática de movilidad, los riesgos que supone y el uso del transporte de cero emisiones como temas centrales de la agenda de la literatura consultada, así como del contexto local que explican.

La literatura concerniente al *habitus* en general y al *ethos*, *hexis*, *aesthesis* y *eidos* de movilidad en particular, destacan la importancia de considerar a las disposiciones como un proceso de adquisición de dispositivos sociales compartidos entre el grueso de los usuarios de vialidades, ciclovías, puentes o banquetas, pero sólo distinguibles a partir del grado de inseguridad.

El presente trabajo más bien apuesta por una integración de los contextos, identidades y sistemas relativos a la movilidad y el transporte en el que se observen los indicadores de *ethos*, *hexis*, *aesthesis* y *eidos* con la finalidad de establecer las coordenadas y trayectorias de relaciones entre estos factores y así poder analizar las diferencias y similitudes entre usuarios, políticas y sistemas.

Por lo tanto, un estudio relativo a la comparación de grupos de usuarios, sistemas de transporte y políticas de movilidad supondrá el develamiento de patrones de uso y apropiación del espacio público, seguridad e identidad en torno a ciudades que promueven la sustentabilidad.

## **Conclusión**

El objetivo del presente trabajo fue especificar un modelo para el estudio de la percepción de la movilidad semirural y semiurbana, considerando una selección de datos en repositorios internacionales, pero el tipo de estudio, muestreo y análisis limitaron los resultados al escenario de la investigación, reconsiderando la inclusión de otras categorías de análisis que la literatura identifica como hipermetropía, indefensión y sentido de comunidad.

## Referencias

- Amemiya, M., Valdés, O., Espinoza, F. y García, C. (2018). Especificación de un modelo para el estudio del desarrollo local sustentable. *Eureka*, 15 (1), 136-157
- Carreón, J., Hernández, J. y García, C. (2014). Diferencias perceptuales ante el riesgo a las aglomeraciones en el transporte público y concesionado. *Delos*, 7 (21), 1-17
- Carreón, J., Hernández, J., Morales, M. L. y García, C. (2014). Complejidad sociopolítica del transporte público. *Tlatemoani*, 15, 1-22
- García, C. (2007). El pensamiento sustentable. *Sincronía*, 12 (43), 1-19
- García, C. (2008). Las creencias, los conflictos y las coyunturas que han estado impidiendo la representatividad y la gobernabilidad sostenible en México. *Gaceta de Antropología*, 24 (2), 1-12
- García, C. (2011). La estructuración de la sustentabilidad. *Delos*, 5 (10), 1-12
- García, C. (2018). Teoría del comportamiento sustentable para el desarrollo local. *Clivajes*, 5 (9), 75-94
- García, C., Carreón, J., Bustos, J. M. y Hernández, J. (2013). Sistemas sociopsicológicos de gobernanza sustentable. *Sustentabilidades*, 9, 1-31
- García, C., Carreón, J., Hernández, J., Rivera, B. L., Aguilar, J. A. y Rosas, F. J. (2015). Diferencias perceptuales ante el riesgo a las aglomeraciones en el transporte público y conesionado. *Iberoforum*, 10 (19), 112-131
- García, C., Carreón, J., Hernández, J., Salinas, R. y Aguilar, J. A. (2015). Gobernanza del emprendimiento institucionalizado ante el cambio climático a partir del establecimiento de una agenda pública. *Sin Frontera*, 8 (20), 1-15
- García, C., Juárez, M. y Bustos, J. M. (2018). Especificación de un modelo para el estudio de la gobernanza local. *Sincronía*, 22 (73), 459-472
- Hernández, J., Carreón, J., Morales, M. L., Aguilar, J. A y García, C. (2014). Complejidad sociopolítica del transporte público. Implicaciones para el desarrollo local sustentable. *Razón & Palabra*, 86, 1-27
- Limón, G. A., Rivera, B. L., Bustos, J. M., Juárez, M. y García, C. (2017). Gobernanza del cambio climático: Especificación de un modelo de actitudes hacia los gobiernos del cambio climático. *Revista Ciencia Política*, 30, 1-31

- Llamas, B., Bustos, J. M. y García, C. (2018). Especificación de un modelo para el estudio del *habitus* de movilidad. *Investigación Académica Sin Frontera*, 27, 1-25
- Quintero, M. L., Rivera, B. L., García, C., Sandoval, F. R., Figueroa, O. y Molina, H. D. (2018). Modelo de conciencia para la sustentabilidad. *Integración Académica en Psicología*, 6 (16), 4-19
- Rivera, B. L., Limón, G. A., Sandoval, F. R. y García, C. (2018). Modelo de percepción de riesgos, beneficios e intención de voto a favor de ciclovías. *Ciencia Política*, 33, 1-25
- Rivera, B., García, C., García, E., Rosas, F. J., Limón, G. A., Carreón, J., Hernández, J. y Morales, M. L. (2015). Contraste de un modelo de desconfianza política. *Psiencia*, 7 (1), 1-9
- Tun, G., García, C., Carreón, J. (2017). Etnografía observacional de horizontes racionales en una localidad mágica del centro de México. *Revista de Ciencia Política*, 31 (5), 1-14
- Villegas, E., Rosas, F. J. y García, C. (2018). Social Works a quality of life and well-being subjective. *International Journal of Research in Humanities and Social Studies*, 5 (6), 35-48