

El transporte intracondominal en la movilidad cotidiana de la periurbanización: el enlace comunitario del Área Metropolitana de Guadalajara



María del Carmen Barranco Martín

Centro Universitario de Tonalá, Universidad de Guadalajara, México

Mario Guadalupe González Pérez

Departamento de Ingenierías, División de Ciencias, Centro Universitario de Tonalá, Universidad de Guadalajara, México

Recibido: 10 de junio de 2015. Aceptado: 9 de diciembre de 2015.

Resumen

En las últimas décadas, las políticas de vivienda social en México han ocasionado territorios urbanos dispersos y de baja densidad, con fuerte presencia del habitar individual, confinado a espacios cerrados sin usos de suelo mixtos que propicien la proximidad, y dirigidos a un estilo de vida con preferencia por la motorización privada. La necesidad de movilidad espacial para los habitantes sin acceso a transporte particular, ha promovido la búsqueda de estrategias que les facilite el desempeño de tareas de frecuencia cotidiana. Consecuentemente, este hecho ha dado el surgimiento del transporte intracondominal como un servicio flexible de desplazamiento para habitar el territorio urbano. El presente texto es una primera aproximación al fenómeno, para explorar el surgimiento del llamado servicio de enlace comunitario, su tendencia y el significado que tiene el medio de transporte en los usos de los habitantes.

Palabras clave

Enlace comunitario
Transporte intracondominal
Movilidad cotidiana
Periurbanización
Área Metropolitana de Guadalajara

Palavras-chave

Ligação comunitária
Transporte intracondominal
Mobilidade diária
Periurbanização
Região Metropolitana da Guadalajara

Abstract

Intracondominal transport the daily mobility of periurbanization: community link Guadalajara Metropolitan Area. In the last few decades, social housing policies in Mexico have caused scattered urban territories and with low-density, with strong presence of the living individual, confined to enclosed spaces without mixed soil uses conducive to the close proximity and directed to a lifestyle with preference towards private motorization. The search for strategies to facilitate the performance of tasks of daily frequency. Consequently, this fact has given the emergence of intracondominal transport as flexible service of displacement for inhabiting the urban territory. The present text is a first approximation to this phenomenon, to explore the emergence of so-called service community liaison, its trend and meaning that has the means of transport in the uses of the inhabitants.

Keywords

Community liaison
Intracondominal transport
Daily mobility
Periurbanization
Guadalajara Metropolitan Area

Introducción

El éxodo hacia la ciudad ha sido un fenómeno bastante analizado desde diferentes disciplinas, puesto que ha inducido a grandes transformaciones urbanas (Lewis, 1961; Castell, 1974; Lefebvre, 1981; Massiah y Tribillon, 1988; Pounds, 2005; entre otros). Pues efectivamente, es en el territorio urbano donde las personas sienten que encuentran acceso a un mayor número de oportunidades. Sin embargo, en las ciudades que conforman las grandes metrópolis latinoamericanas, no siempre ha sido así (Lomnitz, 1975; Iracheta, 1997; Gilbert, 1997; Banzant, 2001; Garza, 2003; entre otros).

Desde el último cuarto del siglo XX, con la llegada de nueva población a la ciudad se incitó la oferta de suelo urbano bajo propuestas de mercado informal de la autoconstrucción. Esta situación provocó, paulatinamente que el Estado asumiera un rol de proveedor y promotor de suelo y vivienda y por ende, de oportunidades de acceso formal a los estratos sociales de menos recursos. Posteriormente, las políticas de vivienda condicionadas por las dinámicas del mercado de suelo pasaron a un primer plano, en el intento de cubrir la necesidad residencial para sus habitantes, con la adquisición de predios sujetos al mínimo costo (Nieto, 1999). Es decir, suelo de menor inversión en ubicaciones escasamente dotadas de infraestructura y equipamiento, y generalmente situados en los límites de la ciudad, como suelo agrícola liberado y convertido gradualmente en periferia urbana.

La incorporación de nuevos territorios a la ciudad, ha adquirido diversas connotaciones a lo largo de los años. Algunas de esas incorporaciones se plantearon como una alternativa ordenada, que podría contribuir a la disminución del problema de congestión de las ciudades, como es el caso de *campo urbanizado* de G. Samoná (1968). Asimismo, la literatura francesa ha discutido desde hace tiempo la noción de *periurbanización*, característica de procesos de urbanización discontinua, más allá de los límites de la ciudad y con fuerte presencia del habitar individual. En este sentido, a estas categorías de análisis se une el trabajo de Francesco Indovina en los años noventa, quien introduce el concepto de *ciudad difusa* (Navarro y Ortuño, 2011:26), y que posteriormente la Unión Europea en su informe "Urban sprawl in Europe" (2006) define al fenómeno de la dispersión de las actividades residenciales y económicas en el territorio contemporáneo como *dispersión urbana (urban sprawl)*. Pues la considera el patrón físico de expansión de baja densidad, que se produce en grandes áreas urbanas bajo condiciones de mercado sobre el suelo agrícola circundante.

En el caso de México, el eje de la política habitacional urbana ha girado en torno al fenómeno periurbano o *sprawl*, en cuyo proceso de urbanización discontinua se han originado diversos asentamientos habitacionales con importantes diferencias socioeconómicas reflejadas en su diseño. Además, las actuaciones en materia de movilidad en la planificación del desarrollo urbano, generalmente han sido a posteriori. Lo que ha generado distintas consecuencias en la periurbanización, como es el caso de la manifestación de formas alternativas de movilidad en el interior de los conjuntos habitacionales de interés social.

Este trabajo se circunscribe a los estudios de la movilidad espacial, y en lo concerniente a su función en la organización de la vida cotidiana y su relación con políticas de vivienda social en el espacio periurbano. El objetivo principal es describir el surgimiento del servicio de enlace comunitario, su tendencia y el significado de este medio de transporte en el uso de los habitantes. Se parte del supuesto, de que los ciudadanos que viven en desarrollos cerrados de vivienda social y proyectados para la monomovilidad del transporte particular, se ven obligados a desarrollar alternativas de transporte, debido a dos principales razones: el entorno donde viven no crea ciudad y no se completa el binomio vivienda-vehículo para su movilidad habitual.

Metodológicamente, se explora el fenómeno del transporte intracondominal¹ y la forma de apropiación de los usuarios dentro del marco espacial del fraccionamiento Los Silos, ubicado en el municipio de Tlajomulco de Zúñiga en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG). La investigación documental nos ha proporcionado información de bases de datos del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (Inegi) sobre población, vivienda y utilización de transporte privado. Asimismo las fuentes hemerográficas nos han ayudado a indagar sobre el desarrollo del fenómeno. A partir de la observación participante se ha dado testimonio sobre el territorio físico y la oferta de transporte colectivo que da servicio a sus habitantes, tanto hacia dentro del fraccionamiento cerrado como hacia afuera. Para explorar empíricamente sobre el servicio de enlace comunitario se realizaron entrevistas a prestadores de servicio y servidores públicos especializados en el tema del transporte, y se efectuaron un total de doce entrevistas estructuradas a hogares que emplean el servicio de transporte intracondominal, entre los meses de octubre a diciembre de 2014. La muestra se constituyó según la técnica cualitativa de la bola de nieve, a partir de uno de los primeros residentes en el fraccionamiento.

1. Transporte utilizado para distancias relativamente cortas al interior de los conjuntos urbanos habitacionales denominados fraccionamientos cerrados o cotos.

Asentamientos habitacionales periurbanos

Las pautas y las características de la movilidad son influidas directamente por la organización y planificación de la ciudad. Es decir, cada modelo de ciudad conlleva un modelo de movilidad y viceversa, los cuales influyen en la accesibilidad de los ciudadanos y en sus esquemas cotidianos de desplazamiento. En este sentido, solo si existe un adecuado acceso de las personas al conjunto del territorio urbano, estas tendrán la posibilidad de participar de los distintos bienes, servicios y actividades que la ciudad ofrece, y por lo tanto podrán ejercer su derecho a la ciudad (Miralles y Cebollada, 2003: 14-18).

En el caso de la periurbanización mexicana se pueden reconocer tres tipos de asentamientos residenciales ordenados bajo criterios socioeconómicos: asentamientos espontáneos, asentamientos suburbanos y asentamientos de construcción social (Signorelli, 1999:57). El primero pertenece a un mercado informal, mientras que el segundo y tercero se dan dentro de la formalidad. Estas tipologías tienen importantes diferencias de orden cultural relativas al diseño, pero los tres confluyen en su desconexión de la ciudad.

Los asentamientos espontáneos se realizan mediante la modalidad de autoconstrucción en espacios abiertos de la periferia sin infraestructura ni servicios. Los conforman familias que no satisfacen los requisitos del sistema bancario, que fueron excluidas de los fondos solidarios, o que no pudieron acceder a créditos de vivienda social. Y por lo tanto, optan por viviendas propias a través de procesos de producción y de inversión progresivos (López, 1995:14,30) que con el tiempo mediante la intervención del Estado convierten el asentamiento en colonia del municipio, se regulariza la tenencia de la tierra y su entorno inmediato entra en un proceso de postocupación. Un importante aspecto de este proceso progresivo es la introducción del servicio de transporte colectivo en la colonia.

Por su parte, los asentamientos suburbanos se realizan mediante la modalidad de vivienda por encargo en espacios periurbanos, imitando la tipología del suburbio estadounidense, con la peculiaridad de que se confinan en espacios cerrados con uso de suelo predominantemente habitacional, los cuales se denominan fraccionamientos cerrados o cotos y están sujetos al régimen de propiedad en condominio². Constituyen territorios dispersos de baja densidad a partir de vivienda unifamiliar dirigida a familias de estatus medio-alto y alto. Se ofertan bajo la premisa de vivir fuera de la ciudad congestionada, en un entorno cerrado estrictamente habitacional que otorga seguridad, protección y contacto con la naturaleza. Lo que nos remite al concepto de *campo urbanizado*.

2. Cada condómino es propietario exclusivo de su vivienda y además copropietario de sus elementos o partes comunes, así como del terreno e instalaciones de uso general. A este conjunto de bienes se le denomina unidad privativa.

A diferencia de los asentamientos anteriores, estos están dotados de infraestructura y algunos servicios básicos al interior de sus muros, fuera de ellos el contexto es rural y se desconecta de la ciudad. Por lo general, únicamente existe una avenida de acceso común que puede llegar a tener varios kilómetros. Consecuentemente, para el hogar la adquisición vivienda-vehículo(s) privado(s) no puede ir separada. Estos desarrollos se localizan en un territorio disperso y con tendencia a la discontinuidad, por lo tanto es primordial que todo miembro del hogar disponga de un transporte particular para salir del desarrollo y acceder a las actividades en la ciudad. Es decir, al ser un conjunto habitacional cerrado de carácter privado, no está planeado para un servicio de transporte público, característica que no parece preocupar a los fraccionadores ni a los residentes. La consolidación del desarrollo llega cuando aumentan las vías vehiculares exteriores al fraccionamiento, ampliándose las oportunidades de acceso vehicular a los equipamientos y servicios dispuestos en el centro de la ciudad.

En relación con los asentamientos de construcción social, estos se realizan mediante la modalidad de producción de vivienda en serie. En México se pueden distinguir dos grandes periodos de esta tipología. Hasta los años noventa, la demanda de vivienda social había sido controlada por organismos oficiales que crearon vivienda social en espacios abiertos de la periferia de la ciudad con usos de suelo mixtos. En un inicio se les dotó de un mínimo de servicios e infraestructura y con el tiempo el Estado ha ido introduciendo otros según las necesidades y dando prioridad a la demanda de transporte colectivo. Posteriormente, con la entrada del sistema político neoliberal, la política pública de vivienda social se redefine bajo lógicas próximas al libre mercado, delegando a la iniciativa privada la responsabilidad en la provisión de vivienda. El sector privado y la banca, encabezan la producción del servicio, bajo criterios urbanos particulares de cada constructor y promotor. Y es el organismo oficial el que asegura la captación de la demanda popular por medio de créditos cautivos (De la Torre, 2006:195; Cabrales, 2010:81-82).

Estos nuevos proyectos sociales se dirigen a familias de estatus medio a bajo, y con posibilidades de acceso a un crédito. Se proponen como un estilo aspiracional de los conjuntos urbanos de mayor nivel socioeconómico, creados como fraccionamientos cerrados o cotos de vivienda unifamiliar en serie, pero con una mayor densidad habitacional que los asentamientos suburbanos y una menor calidad de infraestructura vial, en cuanto a materiales, ancho de banquetas, iluminación pública, entre otros. Si bien, algunos integran un mínimo de equipamientos colectivos de rubro educacional, la peculiaridad es que carecen de conectividad con la ciudad.

De esta manera, al igual que los asentamientos suburbanos han sido proyectados con una única avenida primaria común al coto que puede llegar a tener varios kilómetros y sin acceso de un servicio de transporte colectivo. La contrariedad en estos asentamientos de construcción social se da, cuando las posibilidades económicas de los hogares no les permiten disponer del necesario transporte particular, y el desarrollo de sus actividades cotidianas se empieza a imposibilitar ya que no tienen a la mano los recursos necesarios. Aunque el fraccionamiento simule un asentamiento suburbano, el objetivo primordial para los residentes no es tanto la introducción de las vías de acceso vehicular, sino más bien, es la implementación de transporte público que acceda hasta la proximidad de sus viviendas y la introducción de equipamientos y servicios básicos, como es el caso de los asentamientos espontáneos.

El acceso a la ciudad desde la periferia urbana

Si nos centramos en los asentamientos periurbanos espontáneos y de construcción social, resulta interesante la distinción realizada por Ángela Giglia (2012:22) al analizar dos ejemplos opuestos de las distintas maneras de habitar en el espacio

urbano de la Ciudad de México. La autora diferencia entre el *habitar progresivo* y el *habitar racionalista*, donde habitar es sinónimo de relación con el mundo. Por lo tanto, se establece una experiencia de habitar la metrópoli según el tipo de vivienda o hábitat urbano³ y la relación que este establece con el territorio urbano (Giglia, 2012:1,20).

3. Se entiende por hábitat urbano el espacio construido en el que vive el hombre.

El primero se trata de que algunos actores urbanos habiten los espacios mediante el largo y complicado proceso de la autoconstrucción. Se instalan en un predio desprovisto de cualquier infraestructura, en donde construyen una vivienda de características iniciales bastante precarias, que solo después de algunas décadas llega a ser terminada y cuyos espacios exteriores se van dotando de infraestructura y de los servicios necesarios para los habitantes con el paso del tiempo. Encontramos este habitar en el caso de los asentamientos espontáneos. Sin embargo, el proceso de habitar racionalista es distinto, dado que se enfoca en otros habitantes con posibilidades de financiamiento, quienes adquieren una vivienda en un espacio ya provisto de servicios e infraestructura, lo que la autora denomina espacio domesticado. Aquí, el proceso de apropiación de la vivienda y del entorno es mucho más rápido, ya que se trata de hacer funcionar la vivienda y asignar a cada cosa su lugar, así como de salir de ella y explorar los alrededores para ubicar dónde están los principales servicios y equipamientos con la finalidad de empezar a hacer uso de ellos (Giglia, 2012:19-20). Encontramos este habitar en el caso de los asentamientos de construcción social controlados a través de organismos oficiales.

En el caso de los nuevos cotos periurbanos de construcción social y retomando la diferenciación presentada por Giglia (2012), en cuanto a las formas de habitar, estos conjuntos de viviendas no quedan reflejados en ninguna de sus clasificaciones. Es decir, vivir en ellos podría conformar una experiencia del habitar racionalista, puesto que están configurados por viviendas en serie que el habitante debe de domesticar. Pero al salir de ellas no hay mucho que explorar, ya que esos cotos no están conformados por usos de suelo mixto que dispongan de equipamientos, servicios o comercio a nivel vecinal o barrial. La observación nos ha testimoniado que una vez que se instalan los residentes, son ellos mismos los que utilizan una parte de su espacio habitacional y progresivamente cubren la falta de servicios vecinales y barriales en el coto. Esta forma de experimentar el entorno cercano a la vivienda se manifiesta en el habitar progresivo.

Debido a lo anterior, podemos describir que son espacios construidos de forma racionalista pero que están generando entornos progresivos. Es decir que basándonos en el estudio de Giglia (2012), hemos denominado dicho fenómeno como el *habitar racionalista-progresivo*. *Racionalista* porque son espacios ofertados mediante una política pública de acceso a la propiedad privada como unidades nuevas entregadas como vivienda terminada. *Progresivo* porque la vivienda se instala en zonas con deficiente infraestructura, carencias de equipamientos y privación al acceso de servicios básicos inmediatos. Gradualmente son los mismos habitantes los que dotan de "algo" al espacio para cubrir necesidades básicas y evitar largos desplazamientos a zonas más céntricas de la ciudad. Si bien la reglamentación en materia de urbanización considera la donación de espacios para la construcción de servicios complementarios, el actual modelo de ciudad dispersa ha llevado a que los costos de la introducción de esta infraestructura y equipamientos sean demasiados elevados para el Gobierno. Por consiguiente, el Estado se exime de la introducción de servicios públicos y sociales, e ignora las disposiciones en materia de movilidad en el acceso a una ubicación inmediata de los mismos.

Es así como se desvirtúa la acción de crear ciudad que comentábamos en un comienzo, en el sentido de que es en el territorio urbano donde las personas sienten que

encuentran acceso a un mayor número de oportunidades. Pero en la actualidad, el territorio urbano únicamente es una clasificación de suelo urbanizado donde se puede vivir, pero no tener probabilidad de acceso a mayores oportunidades. De ahí que construir ciudad significa crear espacios en medio de las viviendas (Jacobs, 1961; Gehl, 1987; Querol, 2004), es decir, crear espacios entre viviendas con diferentes usos de suelo que los que tiene la clasificación habitacional. En resumen, el proceso de crear ciudad necesita espacios públicos con actividades de servicios, comercios, equipamientos y áreas verdes para fines recreativos que se combinen con el uso habitacional y permitan dar asistencia a los ciudadanos en su contexto inmediato cotidiano, es decir, en la proximidad de sus hábitats.

De acuerdo con el Centro de transporte Sustentable de México (2009:38), la proximidad es uno de los conceptos más importantes que se debería tomar en cuenta en el momento de programar desarrollos urbanos. Se debe buscar la creación de modelos que concentren los servicios y actividades cotidianas de la población en un radio no mayor a un kilómetro⁴, de tal modo que estos sean accesibles a pie. Pero como hemos podido observar en nuestro acercamiento de campo, el habitar racionalista-progresivo no ha creado ciudad debido a que no ha sido programado una mixtura de usos de suelo, y por lo tanto no se ha tomado en cuenta la proximidad. Consecuentemente, este hecho ha dado el surgimiento del transporte intracondominal como estrategia de sus habitantes para la movilidad habitual.

4. Distancia equivalente de quince a veinte minutos caminando.

Movilidad estratégica y habitual de los habitantes periurbanos

Al estudiar la movilidad espacial según su función en la organización de la vida cotidiana bajo la perspectiva de Le Breton (2006) existen tres universos de movilidad: movilidad estratégica, movilidad habitual y movilidad incorporada. La movilidad estratégica es aquella que tiene que ver con la localización de la residencia y con la adscripción a un territorio. En el escenario que hemos planteado, estamos hablando de conjuntos urbanos de habitar racionalista-progresivo, donde las familias se trasladan a estos enclaves debido a la posibilidad de acceder al régimen de propiedad a través de la oportunidad crediticia. Pero no se plantean si la ubicación de la vivienda es estratégica para su desarrollo habitual o cotidiano, ni el cómo experimentará su práctica de desplazamiento por el territorio urbano.

El segundo universo de movilidad es la habitual, entendida como aquella movilidad que satisface diferentes tareas de frecuencia cotidiana. La satisfacción de estas tareas está directamente relacionada con el concepto de proximidad. En la actualidad, la organización de la vida diaria exige viajes reiterativos para llevar a cabo las diversas actividades necesarias. Por lo tanto, tal y como indica Hjorthol (2008:193) “el viajar es una parte importante de la vida moderna”, al considerar el poder viajar como el poder tener la capacidad de movilidad en un entorno cotidiano a través de diferentes modos de transporte, motorizados o no. Inclusive, esta movilidad y accesibilidad confiere distinta capacidad de movimiento a los diferentes grupos sociales (Massey, 1994:149).

Adicionalmente, esta capacidad de movimiento también se ve influenciada con respecto a las condiciones de localizaciones urbanas. Las condiciones de desconexión con la ciudad, son similares en los asentamientos suburbanos que en los asentamientos de construcción social racionalista-progresivos, pero sus oportunidades de desplazamiento no. Los habitantes de ambos fraccionamientos son impulsados por las tres razones que, según Hjorthol (2008:194), la gente viaja en su vida cotidiana. La primera *porque quieren*, la segunda *debido a que pueden*, y la tercera *porque tienen*

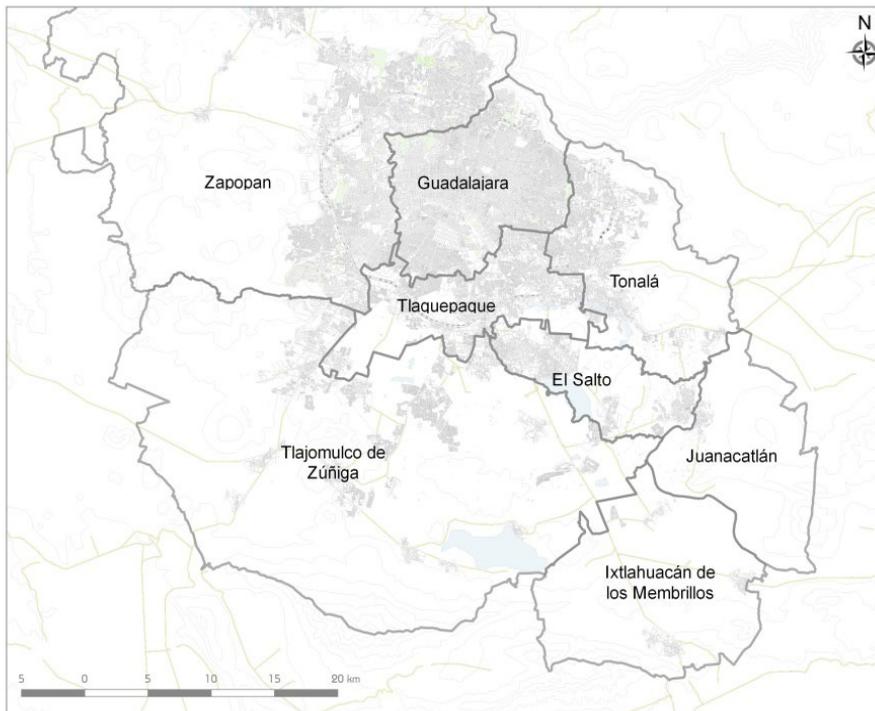


Figura 1. Conformación del Área Metropolitana de Guadalajara, Jalisco. Fuente: Elaboración propia.

que, esta última se relaciona con las diferentes *obligaciones* para viajar que demanda la organización espacial de las actividades sociales. Pero si no se tiene capacidad para poder llevar a cabo la segunda, será muy complicada la realización de la tercera, lo que coaccionaría a la primera. Por lo tanto, es aquí donde entraría el tercer universo: la movilidad incorporada; concebida como la potencialidad técnica, física y cultural de los habitantes para tener la capacidad de cubrir los desplazamientos necesarios. Es decir, las estrategias que utilizan los habitantes para el desempeño de las diferentes tareas de frecuencia cotidiana.

Caso de estudio el fraccionamiento Los Silos

En general en México y en concreto en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) el fenómeno de la periurbanización se ha expandido sin un acceso a la ciudad. La población urbana de Jalisco se ha concentrado predominantemente en el AMG, considerada la segunda conurbación más importante del país. Conformada desde 2009 por dos principales coronas que forman un mismo centro de población, consecuencia de su crecimiento urbano, continuidad física y relaciones socioeconómicas. La primera corona comprende los cuatro municipios centrales Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque y Tonalá. La segunda está constituida por Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Ixtlahuacán de los Membrillos y Juanacatlán. Esta segunda corona es una zona representativa del habitar racionalista-progresivo que prolifera desde inicios del presente siglo en las metrópolis importantes de México (Figura 1).

En 2010 el AMG estaba habitada por 4 millones 434 mil habitantes que representan el 60,3 por ciento de la población total del estado de Jalisco. Los incrementos poblacionales no se han presentado con la misma intensidad en los municipios a través del tiempo. En los períodos más recientes son los municipios de la segunda corona los que experimentan los crecimientos relativos más altos de la metrópoli. Cabe destacar que en la década 2000-2010 el municipio de Tlajomulco alcanzó una tasa promedio anual de 12,48 por ciento, multiplicando su población por cuatro en un período de diez años (Cuadro 1).

Cuadro 1. Crecimiento demográfico del Área Metropolitana de Guadalajara, 1990-2010. Fuente: COEPO (2010) con base en INEGI: Censos Generales de Población y Vivienda, para años 1990, 2000 y 2010.

Municipios	Volumen poblacional			Tasa de crecimiento promedio anual	
	1990	2000	2010	1990-2000	2000-2010
AMG	3 003 868	3 805 036	4 434 878	2,12	1,77
Guadalajara	1 650 205	1 646 319	1 495 189	-0,02	-0,93
1ª Corona	1 220 212	1 812 348	2 330 706	4,07	2,46
Zapopan	712 008	1 001 021	1 243 756	3,49	2,12
Tlaquepaque	339 649	474 178	608 114	3,42	2,44
Tonalá	168 555	337 149	478 689	7,23	3,46
2ª Corona	133 451	346 369	609 412	6,11	9,42
Tlajomulco	68 428	123 619	416 626	6,14	12,48
El Salto	38 281	83 453	138 226	8,17	5,03
Ixtlahuacán	16 674	21 605	41 060	2,64	6,41
Juanacatlán	10 068	11 792	13 218	1,61	1,11

Si analizamos el número de viviendas totales habitadas y sus tasas de crecimiento, se observa un incremento considerable en el conjunto del AMG. Aunque se puede apreciar que el crecimiento más intenso es en los municipios de la segunda corona metropolitana, donde destacan los municipios de Tlajomulco de Zúñiga e Ixtlahuacán de los Membrillos, con un incremento del 415,3 por ciento entre 2000 y 2010, y de 226 por ciento respectivamente (Cuadro 2).

Cuadro 2. Población y viviendas totales habitadas y sus tasas de crecimiento, 2000-2010. Fuente: COEPO (2010) con base en INEGI: Censos y Conteos de Población y Vivienda, para años 2000, 2005 y 2010.

Municipios	Viviendas totales habitadas			Tasa de crecimiento	
	2000	2005	2010	2000-2005	2005-2010
AMG	812 642	951 158	1 099 402	2,08	3,16
Guadalajara	369 894	382 062	379 271	0,57	0,16
Zapopan	226 338	276 433	317 330	3,59	3,01
Tlaquepaque	97 913	123 572	143 409	4,19	3,25
Tonalá	68 133	85 557	107 408	4,10	5,01
Tlajomulco	25 512	51 003	105 945	12,99	17,01
El Salto	17 452	24 299	32 314	6,01	6,32
Ixtlahuacán	4 642	5 469	10 493	2,93	15,03
Juanacatlán	2 578	2 763	3 232	1,23	3,43

Desde inicios de 2000, el municipio de Tlajomulco de Zúñiga junto con El Salto y Tonalá han sido tierra fértil para el desarrollo del habitar racionalista-progresivo. Por un lado, el Estado ha contribuido con la creación de vivienda social, otorgando a los ciudadanos la oportunidad de tener un espacio propio en que han invertido con gran esfuerzo. Por otro lado, se ha impedido la accesibilidad de sus habitantes a la ciudad, puesto que el interior de los condominios se ha proyectado como conjuntos exclusivamente habitacionales, sin espacios entre estas construcciones. Es decir, se ha creado vivienda pero no ciudad. Los habitantes se ven obligados a buscar la mayoría de equipamientos y servicios al exterior de su fraccionamiento cerrado.

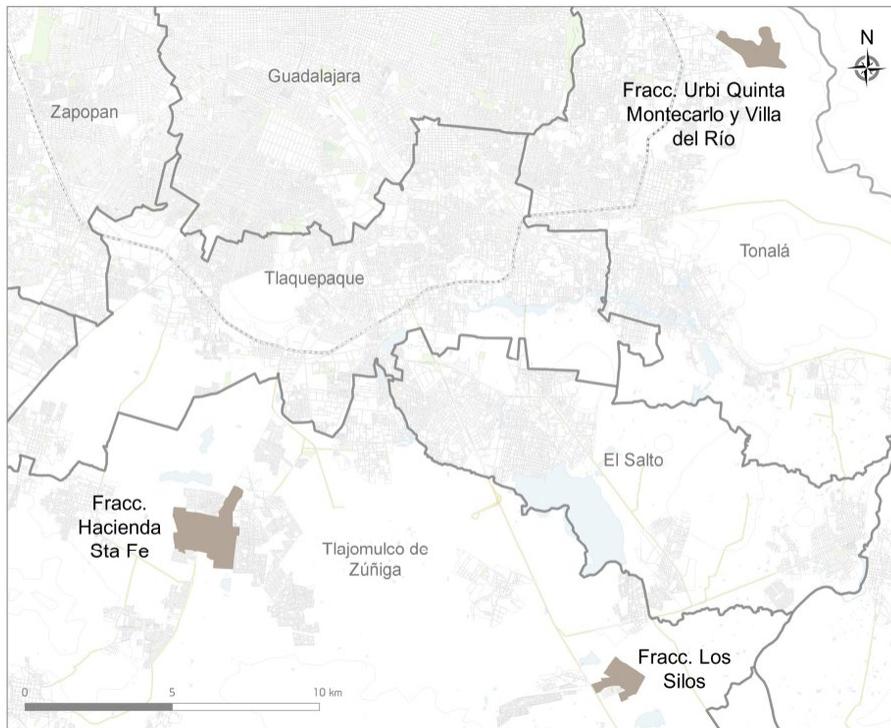


Figura 2. Localización de fraccionamientos de construcción social en los municipios de Tlajomulco de Zúñiga y Tonalá. Fuente: Elaboración propia.

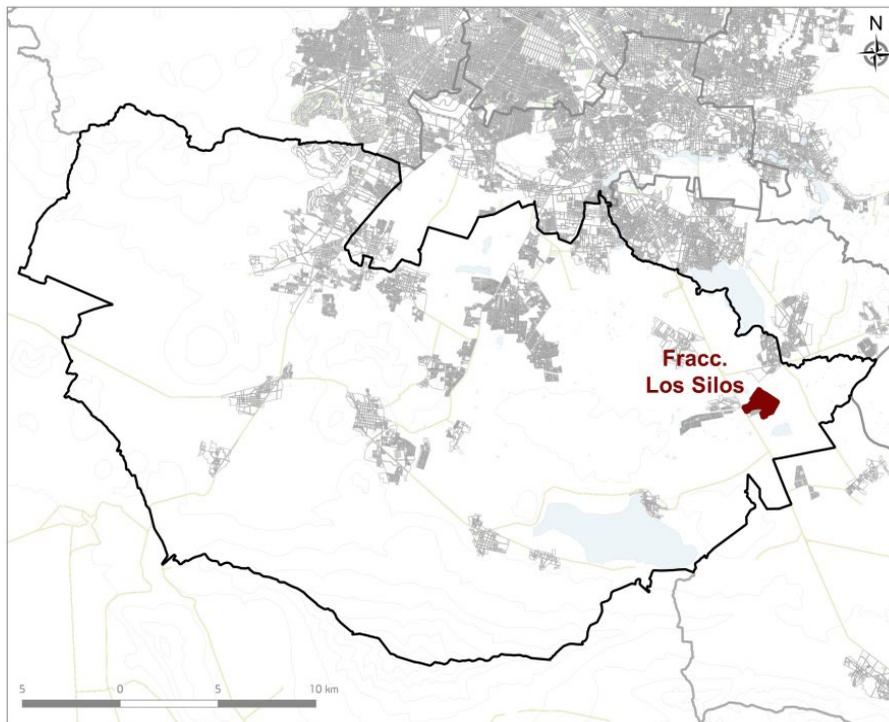


Figura 3. Localización del fraccionamiento Los Silos en el municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco. Fuente: Elaboración propia.

Datos extraídos del Censo de Población y Vivienda 2010 (Inegi, 2010) nos arrojan que de 1 millón noventa y nueve mil viviendas en el AMG, únicamente 76 mil 451 viviendas habitadas disponen de automóvil o camioneta. Es decir, que solamente el 6,65% de las viviendas disponen de un vehículo privado. En este tipo de fraccionamientos, las familias que poseen vehículo personal no tienen mayor problema para el desplazamiento por el coto o hacia fuera de él. Pero como resultado de la gran extensión de estos, si los trasladados se deben de realizar caminando se dificultan en gran medida. Debido al carácter residencial-privado, el fraccionamiento no ha sido dispuesto para la entrada



Figura 4. Vista aérea del fraccionamiento Los Silos, Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco. Fuente: Google Earth.

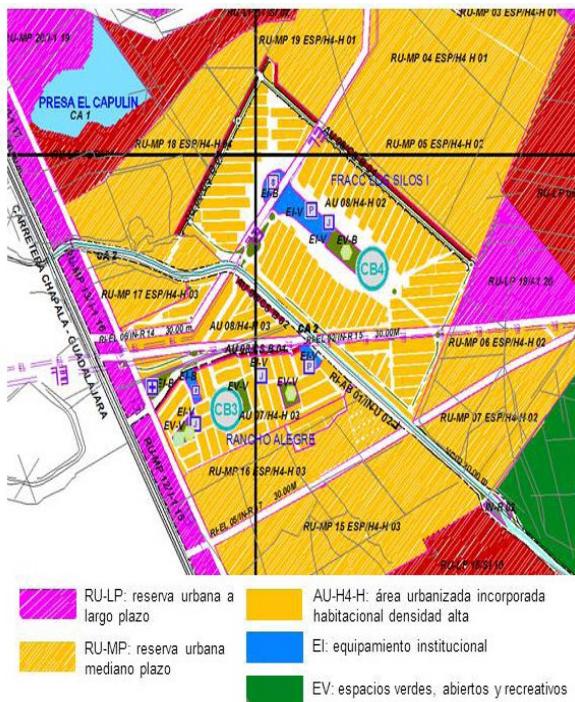


Figura 5. Vista aérea del fraccionamiento Los Silos, Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco. Fuente: Plan Parcial de Desarrollo Urbano distrito urbano 11 "Alameda Industrial". Tlajomulco de Zúñiga 2010-2012, Dirección General de Ordenamiento Territorial.

del transporte público. Por lo que si no se posee vehículo particular, las personas deben de caminar varios kilómetros por la avenida que conecta con las vialidades públicas para acceder al exterior. Y la experiencia de vivir la metrópoli se vuelve muy particular.

Como indica Cabrales Barajas "se han construido *macrodesarrollos de miniviviendas o subdesarrollos residenciales*" (Cabrales, 2010:82). Entre ellos se pueden destacar por su extensión habitacional Hacienda Santa Fe en el municipio de Tlajomulco, con una superficie construida aproximada de 222 ha; los fraccionamientos Urbi Quinta Montecarlo y Urbi Villa del Río, que abarcan una superficie de 142 ha (Figura 2). Existen muchos otros fraccionamientos de habitar racionalista-progresivo que, aunque son de menor extensión, llegan a abarcar entre 60 y 100 ha. Tal es la situación de nuestro caso de estudio fraccionamiento Los Silos, ubicado al oriente del municipio de Tlajomulco de Zúñiga con 108 ha (Figura 2). En todos estos fraccionamientos la dificultad de movilidad dentro y fuera del coto es una complicada realidad en la vida cotidiana de sus habitantes.

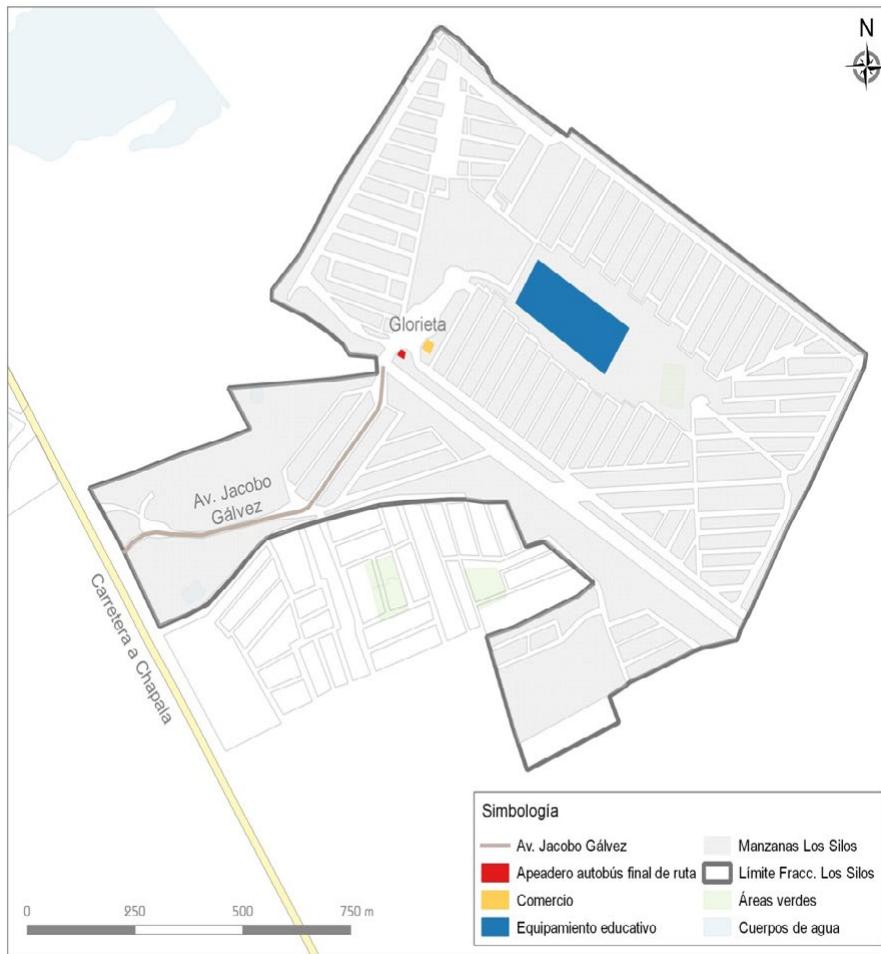


Figura 6. Conjunto urbano fraccionamiento Los Silos, municipio de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco. Fuente: Elaboración propia.

Si bien cabe destacar que durante la década 2000-2010 Tlajomulco de Zúñiga ha sido el municipio con mayor desarrollo de esta modalidad de fraccionamiento, es en este municipio donde empezó a proliferar el transporte intracondominal, que posteriormente se fue divulgando por los municipios de Tonalá y El Salto. Como estudio de caso se seleccionó el fraccionamiento Los Silos debido a que pertenece al municipio con mayor representación de habitar racionalista-progresivo, y porque se considera uno de los fraccionamientos periurbanos con mayor desconexión dentro de la mancha urbana (Figura 3). Su menor extensión, en comparación con otros fraccionamientos, nos ayudó a concretar información del transporte intracondominal para este primer acercamiento (Figura 4).

Los Silos se proyectó como fraccionamiento cerrado exclusivamente habitacional, tal y como se observa en el plan parcial de desarrollo urbano distrito 11 Alameda Industrial (Figura 5), donde el principal uso del suelo incorporado es el de área urbanizada habitacional de densidad alta, y al centro del coto encontramos algunos espacios para equipamiento institucional y para espacios verdes, abiertos y recreativos.

El fraccionamiento se empezó a habitar hace aproximadamente ocho años. En 2010 contaba con una población total de 3 mil 919 personas. El conjunto habitacional se constituye con 3 mil 638 viviendas, de las cuales solamente el 30% se encontraban habitadas. De estas, 392 viviendas disponían de vehículo particular, equivalente al 37% de las viviendas. El resto de la población se mueve caminando y en medios de transporte público (Cuadro 3).



Figura 7. Casas en abandono sobre la vía de acceso principal al fraccionamiento Los Silos. Fuente: Carmen Barranco, octubre 2014.



Figura 8. Residentes caminando sobre la vía de acceso principal al fraccionamiento Los Silos. Fuente: Carmen Barranco, octubre 2014.

Cuadro 3. Datos generales fraccionamiento Los Silos, 2010. Fuente: Elaboración propia con base a Censo de Población y Vivienda 2010 (NEGI 2010).

Población total	3 919
Total de vivienda	3 638
Viviendas habitadas	1 066
Viviendas particulares habitadas que disponen de automóvil o camioneta	392

Su entrada se localiza sobre la vialidad regional carretera a Chapala (Figura 6). Por el que tienen paso varias rutas de autobuses. El principal y único acceso es la avenida Jacobo Gálvez, circunscrita por vivienda unifamiliar que no ha sido ocupada y se encuentra en abandono.

Para llegar a las primeras casas habitadas hay que recorrer un tramo de un kilómetro desde donde se localiza una glorieta que conecta con la avenida Los Silos. El medio de transporte público que existe es un autobús que accede por la vía principal hasta la glorieta, el resto del fraccionamiento no tiene cobertura de transporte público. La frecuencia de paso es de treinta minutos, que es laxa en horas pico. Los habitantes que por diferentes razones realizan el recorrido a pie, tardan un promedio de veinte minutos. Según nos manifestaron, perciben el trayecto como desértico y peligroso, debido a la vandalización de las casas en abandono. Los habitantes son conscientes de que la avenida es fuente de asaltos y agresiones para los transeúntes (Figuras 7 y 8).

Una vez en el interior del fraccionamiento, desde la glorieta que es final de ruta del transporte público, los condóminos que viven en las últimas moradas deben caminar entre cuarenta y cinco minutos y una hora para llegar a su residencia. La mayoría de las vías de acceso interiores no son aptas para transitar, lo cual se complica en época de lluvias (Figura 9). Por la misma razón que la ruta de transporte público, que en algún momento entró al fraccionamiento, dejó de dar servicio al interior del condominio.

La realidad descrita en Los Silos, es un hecho frecuente en la cotidianidad de los habitantes del habitar racionalista-progresivo. El desplazamiento sin transporte particular es complicado tanto para salir del coto como para el traslado dentro del mismo. La movilidad habitual basada en los movimientos cotidianos, como llevar los niños a la escuela o el simple hecho de cargar la despensa, son acciones obstaculizadas por el contexto urbano inmediato para los residentes que no poseen vehículo particular. En Los Silos, las escuelas de preescolar, primaria, secundaria y el supermercado del fraccionamiento se localizan al inicio del mismo, cerca de la glorieta (Figura 6). Son los únicos servicios con los que cuentan los habitantes. Las familias que viven al final



Figura 9. Calle local en el interior del fraccionamiento Los Silos, Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco. Fuente: Carmen Barranco, octubre 2014.



Figura 10. Taller de vidrio y aluminio en el interior del fraccionamiento Los Silos, Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco. Fuente: Carmen Barranco, octubre 2014.

del coto realizan un recorrido a pie de 1.5 km para acceder a ellos, equivalente a unos treinta minutos. Con el tiempo, a medida que se ha ido habitando el fraccionamiento, han sido los mismos condóminos quienes utilizan parte de su espacio residencial para cubrir servicios de abarrotes, carnicería o algún tipo de taller sobre las calles principales (Figura 10). Giros vecinales y barriales que ayudan a los habitantes en sus provisiones y reducen las distancias de traslado para el acceso a bienes básicos. Aspecto característico del habitar progresivo.

Este acercamiento al escenario de Los Silos nos hace cuestionarnos si la limitación de movilidad es directamente proporcional a la periurbanización. Sin embargo, al profundizar en la realidad nos damos cuenta que el habitar no es una experiencia lineal o matemática, sino que es una evolución o adaptación que se da por la domesticación de los fenómenos externos. Este amoldamiento de los habitantes es la introducción de sutiles modificaciones, pequeñas *astucias* elaboradas desde una posición de debilidad con respecto al orden general, como son las tácticas de uso descritas por Certeau (Giglia, 2012:18). En nuestra exploración observamos que realmente es la segunda de las razones expuestas por Hjorthol (2008:194) *debido a que pueden* el motor que impulsa a los residentes del habitar racionalista-progresivo para buscar esas tácticas que les permitan tener la capacidad de movilidad. La mayoría de los habitantes en Los Silos se desplazan *porque tienen que ir* a sus actividades laborales o escolares, aunque este movimiento puede llegar a dificultarse *debido a que no pueden* porque no cuentan con los medios de transporte adecuados para hacerlo. Por esta razón aunque los residentes *quieren viajar* no siempre llevan a cabo su desplazamiento por la implicación del tiempo-costo que el traslado supone.

Es así como la adquisición de vivienda social periurbana ha dificultado la movilidad habitual de sus habitantes sin posibilidades de medios de transporte motorizados particulares. La necesidad de acceso a bienes básicos unido a la carencia de transporte público, les ha impulsado a realizar peticiones ante el fraccionador y las autoridades a cargo, para buscar esas tácticas que les ayuden en su posición de debilidad. El resultado ha sido la licitación para el funcionamiento de vehículos que se puedan desplazar por el interior de los conjuntos habitacionales y faciliten su movilidad. La propuesta ha gestado un medio de transporte denominado enlace comunitario, pues soluciona el desplazamiento de la comunidad para distancias relativamente cortas. Cubre la llegada a algún equipamiento o servicio dentro del condominio, y el desplazamiento hasta la entrada del conjunto habitacional donde pueden enlazar con cierta opción de transporte público intercondominal. La iniciativa ha contribuido con el aumento de calidad de vida para sus habitantes al reducir tiempo de traslado y esfuerzo físico. Pero también ha ocasionado algunas repercusiones después de aproximadamente diez años en funcionamiento.



Figura 11. Mototaxi de tres ruedas con carrocería cerrada. Fuente: Carmen Barranco, octubre de 2014.

Soluciones periurbanas del enlace comunitario

El sistema de enlace comunitario es una adopción del transporte operado por distintos tipos de vehículos utilizados desde mediados de la década de 1960 en el continente asiático en países como Tailandia donde se le denomina *tuk-tuk*, o en la India que se encuentran bajo el nombre de *autorickshaw*. Posteriormente se fueron introduciendo en América mediante distintas denominaciones, tales como mototaxi en Perú, cocotaxi en Cuba, motoconcho en República Dominicana, o motocarros en Colombia. Actualmente en el continente europeo existe este tipo de transporte con mecanismo eléctrico en Portugal y Francia utilizados como transporte para recorridos turísticos bajo el apelativo de *tuk-tuk* eléctrico (El informador, 2010, 2013, Terrazas, 2012, Vogue 2012, La Razón 2012, entre otros).

En la Ciudad de México existen los golfitaxis, carritos de golf adaptados para transportar personas. También se encuentran los denominados bicitaxis o ciclotaxis, que fueron definidos por la ley como vehículos de propulsión humana a pedales que pueden contar con motor eléctrico para asistir su tracción con el propósito de brindar el servicio de transporte público. Otra modalidad son los mototaxis, vehículos de dos o tres ruedas motorizados con carrocería cerrada para poder llevar pasajeros. Esta última variante puede ser distribuida por la empresa Trimotos Utilitarias S.A. de C.V., distribuidor autorizado de BAJAJ, empresa India. Las características principales de este medio de transporte es que existe un alto grado de informalidad, no pagan impuestos sino permisos a líderes que no tienen injerencia en el gobierno, y conllevan un alto riesgo de accidentes (Valdez, 2014).

En el AMG el servicio de enlace comunitario ha sido implantado bajo la modalidad de mototaxi (Figura 11). Inició como un medio de transporte compacto que podía introducirse por las calles del condominio racionalista-progresivo no aptas para el transporte público convencional. Su uso fue estimulado por la autoridad como ayuda para los residentes en su movilidad habitual, a pesar de que existían datos de que en países como Perú, República Dominicana, Nicaragua o Uruguay, este tipo de transporte colectivo se situaba en las primeras posiciones en muertos y lesionados debido a su inadecuada utilización.

Como ya hemos comentado, en el AMG se introdujo en un primer momento en el municipio de Tlajomulco y posteriormente en Tonalá y El Salto. Las autoridades impulsaron la creación de cooperativas para la introducción del sistema sin tener en cuenta que la regularización del mismo era imprescindible a la par, ya que de lo contrario existía y existe una alta exposición al riesgo de accidentalidad para los usuarios por un mal uso del sistema. Según datos obtenidos de fuentes allegadas al poder, se autorizaron alrededor de trescientas unidades, pero gracias a suspensiones otorgadas por el Tribunal de lo Administrativo del Estado (TAE), dicho transporte

ha ido proliferando debido a que son vehículos protegidos por intereses clientelares y se calcula que en la metrópoli circulan hasta dos mil (El Informador, 2014:9-A).

Los vehículos pueden ser adquiridos por cualquier persona con posibilidad de acceder a un financiamiento, y se ponen en circulación con placas convencionales. Aunque es un transporte de pasajeros que legalmente no puede ejercer su función intercondominalmente, el hecho de no tener placas especializadas para su actividad ha provocado que los vehículos circulen libremente por el Área Metropolitana. Su uso por parte de los habitantes como servicio de taxi, ha estimulado a que las unidades cubran necesidades de desplazamiento intercondominal. Suceso que ha dado pie al nombre popular de mototaxi. La aceptación de los ciudadanos a esta modalidad de transporte ha incrementado la demanda del mismo, y los condóminos han visto un nicho de oportunidad laboral en el servicio.

Con nuestro estudio de caso se ha pretendido dar evidencia del significado del uso de un mototaxi para los habitantes de un fraccionamiento de habitar racionalista-progresivo que no tienen la oportunidad de tener un vehículo privado. Las entrevistas realizadas nos manifiestan que el mototaxi ha sido un recurso en su movilidad habitual. Para los entrevistados el servicio les ha facilitado los traslados cotidianos. Ninguno de ellos califica al medio de transporte de forma negativa (Cuadro 4).

Cuadro 4. Percepción del medio de transporte mototaxi para habitantes de asentamientos periurbanos de construcción social. Fuente: Elaboración propia.

Percepción	Porcentaje
Muy bueno	35%
Bueno	65%
Regular	0%
Malo	0%
Muy malo	0%

Al 65% se le hace un medio de desplazamiento intracondominal bueno, calificándolo como muy bueno el 35%. Esta percepción no es tan favorable para el servicio, puesto que la mayoría de los usuarios sí son conscientes de que ha ido disminuyendo con el paso del tiempo.

En un inicio existía un control sobre el perfil del operador, en cuanto a un mínimo de requerimientos tales como mayoría de edad, posesión de permiso de conducir y vestimenta. Así como mantenimiento de la unidad y control del máximo de pasajeros. A medida que la oferta de transporte se ha ido incrementando y consolidando, el servicio ha bajado de calidad, e incluso se ha vuelto inseguro según la mitad de los entrevistados. Esto se debe a que las unidades han empezado a ser manejadas por personal entre catorce y diecisiete años. Jóvenes que no poseen licencia de conducir y que su aspiración es sacar el máximo rendimiento a la jornada laboral, ya que el costo por operar una de estas unidades es de 3,5 salarios mínimos diarios⁵ y el combustible que se consume, el resto de la ganancia va directamente para el operario.

5. Aproximadamente 15,63 dólares, con un tipo de cambio 1 dólar=16 pesos mexicanos.

Para gran parte de los entrevistados el medio de transporte es muy eficaz si la unidad se emplea correctamente, esto es, que transporte un adecuado número de pasajeros y no exceda la velocidad. Aunque la unidad está diseñada para un máximo de tres personas adultas en el asiento trasero, el operador en su recorrido sube a tanto usuario como sea posible y esté dispuesto. Por lo que en ocasiones se pueden observar entre ocho o diez personas trasladadas en el vehículo, lo que hace que la unidad sea inestable. Si bien los usuarios perciben insegura la unidad, nos exponen que es debido a su

estructura frágil. Declaran que gran parte de los accidentes ocurren cuando circulan fuera del fraccionamiento. En el interior del coto principalmente los percances se dan a consecuencia del mal estado del pavimento en los viales internos que desestabiliza la unidad. A pesar de todo, el mototaxi es muy utilizado, hecho es que para muchos les facilita los movimientos diarios, por lo que se relega la inseguridad a un segundo plano.

La nula oferta de transporte público al interior del fraccionamiento es la motivación principal para la utilización del mototaxi. La mayoría de los usuarios lo usan para poder llegar a las vías de comunicación externas al fraccionamiento, donde sí existe un servicio de transporte regular. En segundo lugar el servicio es utilizado como chofer particular, para el acarreo de compras o para llevar los niños a la escuela. Las familias se organizan con algún conductor de mototaxi para que por las mañanas recojan a sus hijos y los trasladen. También existen familias que utilizan el medio y el conductor para recoger los niños de la escuela y trasportarlos al hogar. En tercer lugar utilizan el mototaxi en momentos donde se complica el tránsito por el fraccionamiento. Los problemas que existen en estas áreas habitacionales son la deficiente infraestructura, la insuficiencia de red de alcantarillado y la defectuosa ejecución de las calles, que provocan constantes inundaciones en el espacio público. Cabe destacar, que la falta de alumbrado público en su interior expone el traslado a pie en horas sin luz natural, y el uso del mototaxi es un recurso muy usado por mujeres y jóvenes en Los Silos. Con anterioridad a la introducción del mototaxi, estos residentes más vulnerables dependían de que algún miembro de la familia los acompañase o recogiera en la entrada del condominio, donde llega el transporte colectivo.

Como ya ha sido expuesto, el servicio de mototaxi únicamente está permitido en el interior del fraccionamiento, pero muchos conductores ofrecen la prestación como transporte intercondominal. Para los habitantes la posibilidad de un transporte rápido a un precio asequible, los incentiva a utilizarlo como servicio de taxi a domicilio para trasladarse a áreas más céntricas. En ocasiones también es usado como transporte de emergencia para aproximarse a algún centro de salud.

Ciertamente el costo del mototaxi no está regulado no obstante sí hay una homogeneización entre ellos. En un inicio el servicio no era de tarifa fija, los usuarios daban una propina por persona, la cual iba de los tres a los cinco pesos mexicanos⁶, dependiendo del tiempo de recorrido. Sin embargo poco a poco se ha ido estableciendo una tarifa fija, la cual en la mayoría de los condominios está en cinco pesos mexicanos⁷ por persona y trayecto.

6. Aproximadamente entre 0,18 y 0,31 dólares, con un tipo de cambio 1 dólar=16 pesos mexicanos

7. Aproximadamente 0,31 dólares, con un tipo de cambio 1 dólar=16 pesos mexicanos

Al 65% de los usuarios la tarifa interna les parece adecuada (Cuadro 5). Cuando el trayecto es hacia fuera del fraccionamiento el costo se fija con el conductor, aunque los habitantes comentan que el precio es mucho más económico que si utilizaran un taxi, y si bien es más caro que el caminar hasta la carretera de conexión y utilizar un transporte público, el tiempo-costo es más rentable para el usuario. Cuando son servicios convenidos, como el de transporte escolar, también las tarifas son negociables por prestación semanal.

Cuadro 5. Percepción de la tarifa del medio de transporte mototaxi para habitantes de asentamientos periurbanos de construcción social. Fuente: Elaboración propia.

Percepción	Porcentaje
Adecuada	65%
Inadecuada	35%

En general, el transporte como recurso de desplazamiento es un logro entre los condóminos. Las afectaciones que se observan en una primera exploración se podrían

enumerar como mejoramiento físico de la unidad y falta de conciencia al conducir. Esta última debido a que los operarios se suben a las banquetas, van en dirección contraria, no respetan a los peatones, y van a su máxima velocidad por el fraccionamiento. Existen zonas como la Hacienda Santa Fe en Tlajomulco de Zúñiga donde hay cocheras para guardar las unidades por la noche. Pero en otros cotos, como el caso de Los Silos, los choferes se llevan el vehículo a su residencia y hacen inadecuado uso de él.

Según puntualizábamos anteriormente, cada modelo de ciudad tiene un modelo de movilidad y viceversa. Por tanto, el mototaxi ha sido consecuencia del modelo de territorio urbano disperso que se ha planificado en la periferia urbana, aunque no ha provocado cambios significativos en los usos de suelo debido a que no necesita de una infraestructura especial, sí ha modificado los esquemas cotidianos de los desplazamientos de los habitantes del habitar racionalista progresivo.

La mayoría de los residentes entrevistados provenían de municipios de la primera corona del AMG, residían en un contexto urbano compacto donde la escala barrial les otorgaba una cierta proximidad a medios de transporte colectivos, que les permitía el acceso a participar en actividades cotidianas como el traslado al trabajo, educación, abasto, salud y actividades de ocio, sin tener que caminar durante quince minutos o más para poder tomar un medio de desplazamiento colectivo. La mayoría de los residentes expresan que el traslado residencial a un fraccionamiento cerrado sin posibilidad de un vehículo particular los ha excluido de actividades habituales necesarias, principalmente el acceso al trabajo y a la educación, es decir que han quedado fuera del derecho a la ciudad, que solo podemos obtener si nos desplazamos con un esfuerzo razonable (Miralles-Guasch, 2002; SEU, 2003). En el imaginario de los residentes periurbanos entrevistados, la introducción y el uso del mototaxi ha contribuido en el desempeño de las tareas cotidianas. En su mayoría exponen que por un bajo costo han ahorrado tiempo en el traslado interno por el fraccionamiento para poderse conectar con un transporte colectivo de una forma personalizada, y les ha proporcionado un sentimiento de seguridad en sus desplazamientos internos por el fraccionamiento, sobre todo en los momentos sin luz diurna.

Perspectivas del mototaxi en el Área Metropolitana de Guadalajara

Después de más de diez años que surgió el servicio de transporte intracondominal en México, en la actualidad se está dando un intento de reglamentación por parte de la autoridad, tanto de las unidades compactas como del servicio, puesto que se percibe como un transporte precario. Al parecer, en el AMG existe una propuesta de servicio intracondominal para sustituir los mototaxis por unidades más estables de cuatro ruedas, tipo camionetas utilitarias con capacidad aproximada de dieciocho pasajeros. Estos vehículos circularán por el interior de los fraccionamientos con derroteros y frecuencias establecidas. Con la finalidad de dar prestación a los condóminos hasta el exterior del mismo para su conexión con rutas de transporte convencional. Esta red de unidades estará conformada por cuencas de servicio para nutrir rutas alimentadoras o troncales de transporte público.

Aunque es evidente que existe una urgencia por parte de las autoridades de reglamentar tanto las unidades compactas como el servicio, se debería de analizar si al proponerse unidades de mayor capacidad el sistema perderá la flexibilidad que tiene en la actualidad con el mototaxi. El estudio de caso nos ha testimoniado que en el presente el sistema funciona porque los residentes lo han adoptado como una estrategia de servicio personalizado. Aunque habitar en un asentamiento periurbano de construcción social les ha alejado de la ciudad, para ellos esta prestación les ha proporcionado una nueva experiencia de habitar la metrópoli. Probablemente el costo-beneficio en el uso de la nueva unidad ya no permita utilizar el sistema intracondominal como un transporte personalizado de bajo costo.

Si bien el sistema de mototaxi se está adaptando en ciudades de países desarrollados como traslado en recorridos turísticos, es un indicativo de que regulando las características físicas del vehículo y su debido control en el uso, puede ser un transporte funcional para la población del habitar racionalista-progresivo, siempre y cuando el costo del desplazamiento continúe siendo equitativo. De ahí la reflexión en torno a si la verdadera reglamentación debe de ir dirigida hacia el cambio de las unidades por unas de mayor capacidad. Mientras no se dé una verdadera consolidación del entorno que aproxime los servicios básicos a los habitantes, estos necesitaran seguir gozando de la flexibilidad del sistema de transporte para superar cierta inaccesibilidad que adquirieron con la compra de vivienda social ofertada. Habría que considerar si un medio de transporte menos flexible y quizás más costoso les puede volver a coaccionar su movilidad habitual. Acaso cabría razonar desde el punto de vista de las necesidades del residente del habitar racionalista-progresivo, si la perspectiva del mototaxi debería de ir orientada hacia la regulación de las unidades y el sistema como tal, en conjunto con la infraestructura vial del interior de los condominios.

Conclusiones

Las políticas de vivienda en México han ocasionado territorios urbanos dispersos y de baja densidad, sin usos de suelos mixtos y con fuerte presencia del habitar individual dirigido a un estilo de vida con preferencia de la motorización privada. La contrariedad se da cuando las posibilidades económicas de sus habitantes no les permiten disponer del necesario transporte particular, y el desarrollo de sus actividades habituales se empieza a imposibilitar.

La periurbanización de los conjuntos de vivienda de construcción social ha contribuido a la creación del habitar racionalista-progresivo. Fraccionamientos cerrados de unidades habitacionales entregadas como vivienda terminada, pero con deficiente infraestructura y carencia de equipamientos que cubran necesidades básicas de los residentes. La necesidad de movilidad habitual de los habitantes sin acceso a transporte particular, ha ocasionado la búsqueda de estrategias que les facilite el desempeño de tareas de frecuencia cotidiana. Puesto que el desplazamiento sin vehículo particular es complicado tanto para salir del fraccionamiento como para el traslado dentro del mismo. Esto ha dado como resultado el surgimiento del transporte intracondominal, que con el tiempo ha pasado de ser un servicio opcional a un servicio necesario. Mientras no se construya ciudad, es decir, que se creen las opciones de proximidad, el servicio de mototaxis incrementará progresivamente, puesto que la cotidianidad de las actividades en torno a un hogar requiere de movilidad y acceso para la población.

Por lo tanto, el mototaxi es consecuencia de una deficiente planeación de desarrollos urbanos de vivienda de construcción social que llevan cerca de quince años proyectándose en la periurbanización. El dejar el desarrollo de las ciudades en manos de los planificadores privados ha detonado la creación de suelo monofuncional de vivienda en serie, pero no de ciudad. En la actualidad se complica el convertir todas estas hectáreas que ya han sido edificadas en lugares vivibles para los habitantes, y en localizaciones donde los habitantes puedan desplazarse en su vida cotidiana *porque quieren, debido a que pueden y porque tienen que*.

En suma, tres razones que impulsan la búsqueda de tácticas que permitan a la ciudadanía tener la capacidad de movilidad. La iniciativa de mototaxi ha contribuido en el aumento de calidad de vida para los habitantes del habitar racionalista-progresivo, al reducir tiempo de traslado y esfuerzo físico en sus actividades. Así como el haberlo podido adoptar como un sistema de prestación de servicio flexible. Lo que ha

contribuido a la superación de algunas exclusiones a las que se vieron expuestos por la localización de su vivienda.

Por esta razón, no se debería de ver al mototaxi solo como medio de transporte-desplazamiento que puede ser sustituido por otro quizás más rentable, sino que se debería de percibir como un recurso flexible de movilidad que permite transformar la experiencia del habitante con el territorio urbano, a partir del aumento de accesibilidad a bienes básicos.

Bibliografía

- » AGENCIA EUROPEA DEL MEDIO AMBIENTE (2006) *Urban sprawl in Europe. The ignored challenge*, Copenhagen, EEA., disponible en: http://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10
- » ÁVILA SÁNCHEZ, Héctor (2009) Periurbanización y espacios rurales en la periferia de las ciudades. *Estudios Agrarios*, junio 2009, México, Procuraduría Agraria México, pp. 93-123.
- » BANZANT, Jan (2001) *Periferias urbanas. Expansión urbana incontrolado de bajos ingresos y su impacto en el medio ambiente*. México: Trillas.
- » CABRALES BARAJAS, Felipe (2010) El de atrás paga: El modelo metropolitano de Guadalajara. En Urquidez, Octavio (coord.), *La reinención de la metrópoli: Algunas propuestas*. Zapopan: Colegio de Jalisco.
- » CASTELLS, Manuel (1974) *La cuestión urbana*. Madrid: Siglo veintiuno editores.
- » CENTRO DE TRANSPORTE SUSTENTABLE DE MÉXICO (2009) *Manual desarrollo orientado al transporte sustentable, DOTS*. México D.F.: Centro de Transporte Sustentable de México, A.C., disponible en: <http://www.embarqmexico.org/Manual+DOTS>
- » COEPO (2010) *Diez Problemas de la población de Jalisco: Una perspectiva sociodemográfica*. Guadalajara: Gobierno del Estado de Jalisco.
- » DE CERTEAU, Michel (2000) *La invención de lo cotidiano, I. Artes de hacer*. México: Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, A.C.
- » DE LA TORRE ESCOTO, María Elena (2006) *La urbanización de grandes ejes metropolitanos. Un proyecto de ordenación para la ciudad de baja densidad, Guadalajara, México*. Tesis doctoral en Urbanismo y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona - Universidad Politécnica de Cataluña.
- » GARZA, Gustavo (2003) *La urbanización de México en el siglo XX*. México: El Colegio de México.
- » GEHL, Jan (1987) *Life between buildings: using public space*. Washington-Covelon-London: Island Press.
- » GIGLIA, Ángela (2012) *El habitar y la cultura: perspectivas teóricas y de investigación*. Barcelona: Anthropos, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa.
- » GILBERT, Alan (1997) *La ciudad latinoamericana*. Madrid: Siglo Veintiuno Editores.
- » HJORTHOL, Randi (2008) Daily mobility of men and women. A barometer of gender equality?. En Uteng, Tanu y Cresswell, Tim (edits.), *Gendered mobilities*. Aldershot: Ashgate, pp. 193-213.
- » IRACHETA, Alfonso Xavier (1997) *Planeación y desarrollo, una visión del futuro*. México: Plaza y Valdés.
- » JACOBS, Jane (1961) *The death and life of great american cities*. New York: Random House.
- » LE BRETON, Érik (2006). Homo mobilis. En Bonnet y M, P. Aubertel (edits.) *La*

ville aux limites de la mobilité. París: Puf, pp. 23-31.

- » LEFEBVRE, Henri (1981) *La production de l'espace*. Segunda edición. Paris: Anthropos.
- » LEWIS, Oscar (1961) *Antropología de la pobreza, cinco familias*. Edición Emma Sánchez Ramírez. México: Fondo de Cultura Económica.
- » LOMNITZ, Larissa (1975) *Cómo sobreviven los marginados*. México: Siglo Veintiuno Editores.
- » LÓPEZ MORENO, Eduardo (1995) *La vivienda en la zona metropolitana de Guadalajara*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara.
- » LÓPEZ MORENO, Eduardo (1996) *La vivienda social: una historia*. Guadalajara. Guadalajara: Editorial de la Red Nacional de Investigación Urbana, Universidad de Guadalajara, Universidad Católica de Lovaina, ORSTOM.
- » MASSEY, Doreen (1994) *Space, place and gender*. Cambridge: Polity Press.
- » MASSIAH, Gustave y TRIBILLON, Jean-François (1993) *Ciudades en desarrollo*. México: Siglo Veintiuno Editores.
- » MIRALLES-GUASCH, Carme (2002) *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel.
- » MIRALLES-GUASCH, Carme y CEBOLLADA i FRONTERA, Àngel (2003) *Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad*. Madrid: Fundación Alternativas.
- » NAVARRO Vera, José Ramón y ORTUÑO PADILLA, Armando (2011) Aproximación a la génesis de la contribución de la densidad en la noción de "ciudad compacta". *Eure*, vol. 37, nº 112, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, pp. 25-32, disponible en: <http://www.scielo.cl/pdf/eure/v37n112/arto2.pdf>
- » NIETO, María de la Luz (1999) *Metodología de evaluación de proyectos de viviendas sociales*. Santiago de Chile: CEPAL, Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES).
- » POUNDS, Norma (2005) *The medieval city*. Westport: Greenwood.
- » QUEROL, Jordi (2004). *Bienvenidos al urbanismo: ideas básicas*. Barcelona: Viena Ediciones.
- » SAMONÁ, Giuseppe (1975). La città in stensione. *Espacio y Sociedad*, nº 2.
- » SEU (2003) *Social Exclusion and Transport*. Londres: Office of the Deputy Prime Minister.
- » SIGNORELLI, Amalia (1999) *Antropología urbana*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.

Artículos periodísticos

- » EL INFORMADOR (2010) Inventan mototaxi solar en Perú. *El informador*, disponible en: <http://www.informador.com.mx/tecnologia/2010/244838/6/inventan-mototaxisolar-enperu.htm>
- » EL INFORMADOR (2014) Con los mototaxis, el peor transporte del mundo. *El informador*, disponible en: <http://www.informador.com.mx/jalisco/2014/513128/6/con-los-mototaxis-el-peor-transporte-del-mundo.htm>

- » El INFORMADOR (2014) Resultan dos lesionados, tras volcadura de mototaxi. *El informador*, disponible en: <http://www.informador.com.mx/jalisco/2012/400831/6/resultan-dos-lesionados-tras-volcadura-de-mototaxi.htm>
- » LA RAZÓN (2012) Filipinas fabricará más triciclos-taxi eléctricos. *La Razón*, disponible en: http://www.la-razon.com/suplementos/financiero/Filipinas-fabricara-triciclos-taxielectricos_o_1742225900.html
- » FONSECA, Leticia (2013) En la ley de Movilidad podrían prohibirse mototaxis: OPS. *El informador*, disponible en: <http://www.informador.com.mx/jalisco/2013/466379/6/en-ley-de-movilidad-podrian-prohibirse-mototaxis-ops.htm>
- » TERRASA, Daniel. (2012) Recorriendo París en tuk-tuk, disponible en: <http://www.dondeviajar.net/008486/recorriendo-paris-en-tuk-tuk/>
- » VALDEZ, Ilich (2014) Mototaxis son ilegales con la nueva ley de movilidad. *Milenio*, disponible en: http://www.milenio.com/df/mototaxisdfbicitaxis_dfley_de_movilidad_df_o_335966527.html<http://bajajmexico.com>
- » VOGUE (2012) Tuk Tuk Lisboa, disponible en: http://www.vogue.xl.pt/lifestyle/saida_de_emergencia/detalhe/tuk_tuk_lisboa.html.

María del Carmen Barranco Martín / carmenbarrando@gmail.com

Arquitecta Técnica (Escuela Universitaria Politécnica de Barcelona) y Maestra en Urbanismo y Desarrollo (Universidad de Guadalajara). En la actualidad realiza el doctorado en Movilidad Urbana Transporte y Territorio (Universidad de Guadalajara), enfocando su línea de investigación al estudio de la accesibilidad y su relación con el contexto urbano y los medios de transporte.

Mario Guadalupe González Pérez / inge_united@hotmail.com

Ingeniero Civil (Universidad, Autónoma de Sinaloa), Maestro en Ingeniería (Universidad Nacional Autónoma de México) y Doctor en Ciudad, Territorio y Sustentabilidad (Universidad de Guadalajara), miembro del Sistema Nacional de Investigadores del CONACYT, Profesor-Investigador de Tiempo Completo en el Centro Universitario de Tonalá. Imparte cátedra en el Doctorado en Movilidad Urbana, Transporte y Territorio y en el Doctorado en Geografía y Ordenamiento Territorial.