



(Enero- junio 2018)



**Año 11.**  
**Frontera**  
**Núm. 27**  
**8870**

**Revista de Investigación  
Académica sin**

ISSN: 2007-

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

Recibido el 19 de marzo de 2018.

Dictaminado mediante arbitraje favorablemente 2 de junio de 2018

## **Especificación de un modelo para el estudio del *habitus* de movilidad**

Specification of a model for the study of the mobility habitus

Beatriz Llamas-Aréchiga<sup>1</sup>, José Marcos Bustos-Aguayo<sup>2</sup>, Cruz García-Lirios<sup>3</sup>

### **Resumen**

*Grosso modo*, las políticas de movilidad se inscriben en los modelos ciudades sustentables, siguiendo lineamientos de las Cumbres de la Tierra, pero los efectos de estas políticas han sido poco vinculados a los sistemas de transporte y las identidades de usuarios. El objetivo del presente trabajo fue establecer un modelo para el estudio de la triada, políticas, sistemas e identidades de transporte, centrado en cuatro indicadores del *habitus*, entendido como disposiciones sociales efectivas del entorno. Se realizó un estudio no experimental con una selección muestral no probabilística de fuentes indexadas a repositorios internacionales como Dialnet, Latindex, Redalyc y Scielo, considerando el año de población de 2000 a 2017, así como los conceptos de “movilidad” y “*habitus*”. Se advierte una línea de estudio relativa a la comparación de políticas de movilidad, sistemas de transporte e identidades de usuarios para establecer diferencias y similitudes con la intención de anticipar escenarios de ingobernabilidad o gobernanza.

**Palabras claves** –Movilidad, transporte, periferia, centralidad, *habitus*

---

<sup>1</sup> USON; Facultad de Economía: [bllamas@navojoa.uson.mx](mailto:bllamas@navojoa.uson.mx)

<sup>2</sup> UNAM, Facultad de Psicología: [marcos.bustos@unam.mx](mailto:marcos.bustos@unam.mx) ORCID: 0000-0003-3423-596X

<sup>3</sup> UAEMEX, Facultad de Ciencias de la Conducta: [cgarcia213@profesor.uaemex.mx](mailto:cgarcia213@profesor.uaemex.mx)



(Enero- junio 2018)



**Año 11.**  
**Frontera**  
**Núm. 27**  
**8870**

**Revista de Investigación  
Académica sin**

**ISSN: 2007-**

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

**Abstract** -Grossly, mobility policies are inscribed in sustainable cities models, following the guidelines of the Earth Summits, but the effects of these policies have been little linked to transport systems and user identities. The objective of the present work was to establish a model for the study of the triad, policies, systems and transportation identities, centered on four habitus indicators, understood as effective social dispositions of the environment. A non-experimental study was carried out with a non-probabilistic sample selection from sources indexed to international repositories such as Dialnet, Latindex, Redalyc and Scielo, considering the population year from 2000 to 2017, as well as the concepts of "mobility" and "habitus". There is a line of study regarding the comparison of mobility policies, transport systems and user identities to establish differences and similarities with the intention of anticipating ungovernability or governance scenarios.

**Keywords** -Mobility, transport, periphery, centrality, habitus

## **introducción**

El objetivo del presente trabajo es especificar un modelo para el estudio del *habitus* de movilidad, considerando las variables reportadas por la literatura consultada en repositorios internacionales, así como los marcos teóricos, conceptuales y empíricos relativos al *habitus* de movilidad.

Las políticas de reducción de los efectos del cambio climático en la salud pública se distinguen por sus programas y estrategias integrales, aunque derivan de los lineamientos globales de las Cumbres de la Tierra, adquieren un sentido local al momento de establecer criterios de movilidad como son los casos de restricción a los vehículos que emiten CO<sub>2</sub> a la atmósfera, la implementación de parquímetros, el



(Enero- junio 2018)



**Año 11.**  
**Frontera**  
**Núm. 27**  
**8870**

**Revista de Investigación**  
**Académica sin**

ISSN: 2007-

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

subsidio de los convertidores catalíticos, la inversión en transporte colectivo de cero emisiones, el establecimiento de carriles confinados a otras formas alternativas de transporte, o bien, la educación vial, entre ella la formación para la sustentabilidad (Carreón, Hernández y García, 2014).

En el marco de las políticas para la sustentabilidad, los efectos del cambio climático sobre la salud pública ambiental son eje central de la agenda pública. Esto es así dado el impacto cuantificado en 5,5 millones de decesos en 2013, ubicando en el cuarto factor de riesgo, así como sus efectos en el 85% de la población mundial (Carreón et al., 2014).

Sin embargo, la agenda pública al establecerse de los lineamientos de las Cumbres de la Tierra ha excluido los estilos de vida urbanos, centrados en la movilidad con vehículos que emiten CO<sub>2</sub> a la atmósfera más que los *habitus* de movilidad alternativa como la caminata, las ciclovías y los transportes de cero emisiones (García, 2007).

En tal sentido es que resulta fundamental explorar los indicadores del *habitus* de movilidad, entendidos como disposiciones favorables a la movilidad alternativa a los vehículos que emiten CO<sub>2</sub> a la atmósfera. Precisamente, el objetivo de la investigación radica en el establecimiento de un modelo para el estudio del *habitus* de movilidad (García, 2008).

### **Teoría del *habitus***

Los conceptos que explican el *habitus* son; 1) *ethos* (disposiciones éticas), 2) *hexis* (disposiciones corpóreas), 3) *aisthesis* (disposiciones estéticas), 4) *eidos* (disposiciones lógicas).

A partir de este orden, la movilidad es considerada por una ética del riesgo en relación con la identidad de género masculina dominante, la cual consiste en un desplazamiento de la



(Enero- junio 2018)



Revista de Investigación  
Académica sin

Año 11.  
Frontera  
Núm. 27  
8870

ISSN: 2007-

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

periferia al centro de un modo amenazante ya que, se trata de una ética desarrollada a partir de un contexto de inseguridad, violencia e impunidad. Esto es así porque en la periferia, se gestan estructuras de poder que prevalecen sobre las estructuras de influencia, mismas que suponen una comunicación horizontal, transversal y unidireccional (Cerón, 2013).

El *ethos*, en tanto disposición ética permite subsistir a los habitantes de la periferia a un entorno hostil, condicionando a quienes se desplazan hacia al centro a un trayecto de riesgos; posibles asaltos, secuestros, extorsiones u homicidios que se registran en mayor medida en la periferia con respecto al centro de una urbe (Farías, 2010).

Siguiendo esta diferenciación con respecto a la periferia, en la centralidad se desarrolla una ética del cuidado, la cual supone que prevalecen riesgos como los que se presentan en la periferia, aunque en menor intensidad y frecuencia (García, 2011).

A diferencia de la ética del riesgo, la ética del cuidado trata de comprender la exportación de la violencia y la inseguridad de la periferia a la centralidad, pero en esencia, se trata de una moralidad vinculada a la identidad de género no masculina, principalmente femenina que consiste en una disposición favorable a la recreación y el entretenimiento, características de un escenario en el que la calidad de vida y el ingreso permiten la contemplación y la preservación de los espacios y las relaciones de equidad entre quienes ahí interactúan (García et al., 2013).

Sin embargo, las éticas del riesgo y de la conservación también son reflejadas por expresiones de defensa y ataque para el caso de la periferia y disposiciones de confort para el caso de la centralidad (García et al., 2015).

Pues bien, si la movilidad de la periferia a la centralidad supone una ética de la defensa y el ataque como respuesta a un entorno hostil y supone una ética del disfrute de



(Enero- junio 2018)



**Año 11.**  
**Frontera**  
**Núm. 27**  
**8870**

**Revista de Investigación  
Académica sin**

**ISSN: 2007-**

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

escenarios en la centralidad ante un ambiente agradable, entonces la movilidad será una vía por donde se desarrollarán estas expresiones de defensa-ataque y contemplación-preservación (Hernández, 2014).

Las *hexis* o disposiciones corpóreas, son también resultado de la interacción entre el individuo y la escasez o abundancia de oportunidades de su entorno. Se trata de expresividades diferenciadas por el contexto periférico y la centralidad (Limón, 2017).

Empero, a diferencias de las *ethos* que son principios guadores de expresividades, las *hexis* son reacciones instintivas ante inseguridad periférica o respuestas automáticas ante la seguridad de la centralidad, pero la movilidad que va de la periferia a la centralidad o de ésta hacia la periferia, determina expresividades comunes como el resguardo ante un ataque terrorista, la solidaridad y cooperación inmediatas a un atentado colectivo, o bien, la precaución ante la posibilidad de ataque a la multitud (Joinant, 2012).

Es decir, las *hexis* que se diferencian según el contexto periférico o central, son sensibles a los eventos inesperados, inconmensurables e impredecibles como los que suponen riesgos y amenazas a la integridad personal o colectiva (Rizo, 2012).

Tal proceso no ocurre en las *aesthesis* o disposiciones estéticas, las cuales son observables en la vestimenta o el lenguaje al momento de transportarse de la periferia a la centralidad de las urbes (Rivera et al., 2015).

Considerados como flujos, quienes se trasladan de la periferia a la centralidad interactúan con una centralidad dominante en cuanto a leyes, normas o valores como es el caso de los reglamentos de viabilidad, códigos de transporte colectivo o discursos en los espacios de concentración o hacinamiento (Tun, García, Carreón, 2017).



(Enero- junio 2018)



**Año 11.**  
**Frontera**  
**Núm. 27**  
**8870**

**Revista de Investigación  
Académica sin**

**ISSN: 2007-**

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

Son estas circunstancias las que suponen diferencias entre las disposiciones estéticas en el traslado de un lugar a otro, pero también implican extensiones de estas diferencias en los mosaicos colectivos. Es el caso de las concentraciones de protesta o manifestación que de la periferia convergen en la plaza de la centralidad, las cuales por su grado de orden y desorden se alejan de las confrontaciones entre usuarios de los servicios hídricos con respecto a las autoridades, los secuestros de unidades de abastecimiento o el linchamiento de delincuentes (Carreón, 2014).

Pues bien, si el *ethos* son principios impostergables de movilidad, si las *hexis* y *aesthesis* son expresividades y criterios de movilidad, traslado y concentración, entonces las *eidos* o disposiciones lógicas son puentes de comunicación entre habitantes de la periferia que se trasladan a la centralidad y eventualmente, imposiciones de quienes se ven en la necesidad de visitar la periferia saliendo de la centralidad (Cerón, 2013).

Las *eidos* son lógicas de verisimilitud y verificabilidad que distinguen a la periferia de la centralidad. Las *eidos* de verosimilitud consisten en razonamientos de movilidad en la periferia centradas en la rapidez y el bajo costo. En contraste, las *eidos* de verificabilidad son criterios y estrategias aseguramiento si alguien de la centralidad decida trasladarse a la periferia (Rizo, 2012).

En síntesis, *ethos*, *hexis*, *aesthesis* o *eidos*, en el marco de las políticas de movilidad contra los efectos del cambio climático sobre la salud pública ambiental, son disposiciones que reflejan las asimetrías entre quienes se desplazan de la periferia a la centralidad, o bien, quienes se trasladan de la centralidad a la periferia, pero los cuatro conceptos no explican las diferencias entre gobernantes y gobernados al momento de establecer responsabilidades con respecto a quienes toman decisiones de exclusión del transporte de cero emisiones y quienes deben ajustar sus estilos de transporte a las opciones alternativas de transporte como la caminata o el ciclismo.



(Enero- junio 2018)



**Año 11.**  
**Frontera**  
**Núm. 27**  
**8870**

**Revista de Investigación**  
**Académica sin**

ISSN: 2007-

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

### Estudios del *habitus* movilidad

Los estudios del *habitus* de movilidad centran su atención en la relación entre ciudades periféricas y urbes centrales, así como la implementación de políticas de movilidad con cero emisiones y tecnología de adaptación para el uso de ciclovías (véase Tabla 1).

Tabla 1. Estudios del *habitus* de movilidad

| Año  | Autor                       | Determinante       |
|------|-----------------------------|--------------------|
| 2011 | Sen                         | Capacidades        |
| 2013 | Carreón y García            | Impunidad          |
| 2013 | Carreón, Morales y Rosas    | Calidad            |
| 2013 | Montes                      | Riesgo             |
| 2013 | Morales, Carreón y Aguilar  | Habitus            |
| 2013 | Pereira                     | Género             |
| 2013 | Rodríguez                   | Seguridad          |
| 2013 | Rosas, Carreón y Morales    | Ambivañencia       |
| 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     | Ecociudad          |
| 2017 | Juárez, García y Quintero   | Movilidad          |
| 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          |

Fuente: Elaboración propia



(Enero- junio 2018)



**Año 11.**  
**Frontera**  
**Núm. 27**  
**8870**

**Revista de Investigación  
Académica sin**

**ISSN: 2007-**

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

El proceso sociohistórico mediante el cual el transporte público fue exacerbado por las políticas públicas y la demanda del mercado, así como su impacto en los estilos de vida de los usuarios del servicio público en el Estado de México está vinculado a la gobernanza en las ecociudades. Los *habitus* han sido empleados para develar símbolos, significados y sentidos en torno a una práctica discursiva o actuada (Carreón, Hernández y García, 2014).

En el caso de la movilidad y el transporte público concesionado del Estado de México se gestan *habitus* discursivos periurbanos respecto al tiempo, espacio o seguridad vial. En tal sentido, el trabajo muestra la estructura estructurante de prácticas vehiculares y peatonales para explorar sus disposiciones ante el uso de microbuses, combis, taxis, mototaxis, bicitaxis, motonetas o bicicletas para el transporte hacia la escuela. Los *habitus* discursivo está indicado por valores agregados de entretenimiento con dispositivos electrónicos, aunque tal síntoma supone una política de prevención de accidentes orientada a universitarios (García, 2007).

La teoría del *habitus* sostiene que la interacción entre los agentes no sólo será simbólica y discursiva, sino práctica y solidaria ya que no son normas o creencias que incidan en un proceso racional, sino más bien son ámbitos en los que los agentes se insertan sin estar conscientes de ello, pero al mismo tiempo se enriquecen al participar en un conglomerado de opiniones, acciones e intenciones que pueden, en un momento dado, delimitar el mundo práctico de su cotidianidad (García, 2008).

El *habitus* periurbano a diferencia del ciudadano deviene de la marginalidad, vulnerabilidad y exclusión, es contra el sistema de confort que los practicantes del transporte son motivados a buscar empleo o suplir el que tienen por otro que cambiarán mientras el salario persista como política de control. Tal estructura define las prácticas y



(Enero- junio 2018)



Revista de Investigación  
Académica sin

**Año 11.**  
**Frontera**  
**Núm. 27**  
**8870**

ISSN: 2007-

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

los discursos al mismo instante en que éstas últimas le dan sentido al sistema de movilidad y tarifario (García, 2011).

La estructura del *habitus* periurbano consiste en ocho dimensiones desde las cuales es posible anticipar la improvisación de acciones, empero resulta más factible comprender los reductos por los que transitan esquemas heredados que se diseminan en los usuarios del transporte público. Sólo se retoman ocho, pero son inconmensurables ya que nuevas estructuras discursivas en torno a tarifas y seguridad generan prácticas y símbolos asociados a la defensa del territorio, la identidad o el arraigo que se diversifican aún más con las discrepancias entre los usuarios y operadores, autoridades y concesionarios, transportistas y conductores (Carreón, Hernández y García, 2014).

El *habitus* es la conservación de estructuras del pasado que activan el presente mientras interactúan con otras nuevas formas de existencia que les permiten construir otros sistemas de esquemas prácticos los cuales seguirán el proceso de reproducción y producción, estructuración y desestructuración de disposiciones (García et al., 2013).

En tanto arte de invención, el *habitus* encuentra su producción simbólica ya no en la historia personal sino en las discrepancias que determinaron el estado presente. El debate de lo heredado versus lo aprendido se cierne sobre los primeros años de existencia, aunque no es del todo seguro que la práctica discursiva esté fraguada de experiencias relativas al afecto, la innovación de respuestas es una forma de gestión que puede relacionarse con el pasado, empero es mayor su impacto si se le vincula con las acciones futuras ya que el *habitus* sería una especie de estrategias que si bien no son instrumentos, cumplen la función de ubicar y posicionar a los actores en un sistema público como el transporte colectivo (Hernández et al., 2014).

A menudo, los actores periurbanos quedan excluidos del sistema central hegemónico y de su propia subjetividad ya que el *habitus* construido les impide posicionarse en la



(Enero- junio 2018)



**Año 11.**  
**Frontera**  
**Núm. 27**  
**8870**

**Revista de Investigación**  
**Académica sin**

ISSN: 2007-

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

periferia de sus locuras y les impiden adentrarse en la centralidad de las lógicas dominantes. Los usuarios periurbanos están fuera del sistema público y de sus propios deseos para incorporarse en la dinámica productiva de símbolos y significados inherentes a las zonas de transición (García et al., 2014).

Las dimensiones en las que el *habitus* periurbano se desenvuelve como innovaciones ante las situaciones de inseguridad y riesgo suponen los accidentes y manifestaciones en el tránsito hacia la capital federal y su retorno como práctica cotidiana y representación de movilidad en referencia a la pasividad e identidad de quienes trabajan o estudian en su misma localidad (Carreón et al., 2014).

El *habitus* periurbano se desenvuelve en ocho ámbitos de movilidad y pasividad que suponen la inclusión y exclusión de símbolos asociados a prácticas discursivas relativas a accidentes, tráfico, tránsito, manifestaciones, cortesías de traslado o valores agregados (García, 2011).

Sin embargo, es ineludible asumir que el *habitus* en tanto respuesta innovadora ante la distribución de recursos es sólo conciencia práctica que sin más no pretende transformar lo establecido por las estructuras sociales, más bien es un acto reflejo automático desde el cual los actores ni siquiera saben que lo son, pero intuyen que podrían insertarse en determinadas esferas o dimensiones para incorporar algunos de sus aspectos sin pretender con ello algo menos que ocupar un vacío. “Es un tren que progresa y trae sus propias vías”. Es decir, el pasado no influye más que el futuro en el presente del *habitus* periurbano (García, 2008).

Desde el *habitus* periurbano el tráfico es asumido como una circunstancia de trayectos que son de origen impreciso y por ende dispersos, o bien, se trata de estilos emergentes de conducir que tienden a una regularidad impuesta y convencional (García, 2007).



(Enero- junio 2018)



**Año 11.**  
**Frontera**  
**Núm. 27**  
**8870**

**Revista de Investigación**  
**Académica sin**

ISSN: 2007-

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

Es también el caso de las manifestaciones las cuales consideramos como acumulación de discursos que operan en la práctica, aunque más que ninguna otra trae consigo símbolos cuando menos de anarquía (Carreón, 2014).

Es por el ello que las cortesías de sesión de tránsito son otro síntoma del *habitus* periurbano que parece solidarizarse con quienes transitan de un mismo sentido a otro, pero discrepan con quienes sólo bloquean o cruzan sin prevenir o responsabilizarse de sus actos (Hernández et al., 2014).

Otro indicador es el desplazamiento a vuelta de rueda como parte del repertorio de respuestas ante las condiciones objetivas de la cotidianidad urbana. En el caso de los accidentes, según lo establece el *habitus* urbano es una respuesta improvisada a las estructuras de seguridad que operan bajo la lógica de la prevención (Limón, 2017).

El valor agregado de la movilidad periurbana está relacionado con las horas pico ya no por la innovación práctica de construir discursos en redes sociales, sino por la construcción de estilos periurbanos en los que la vida cotidiana parece detenerse para no ser olvidada (Tun, García y Carreón, 2017).

Si bien es cierto que el *habitus* periurbano es irreductible a las dimensiones propuestas, es indispensable observar su emergencia puesto que el diseño de una política de movilidad se llevaría a cabo desde la reactivación del sentido objetivado sin excluir a los deseos subjetivos, pero incluyendo los discursos intersubjetivos que se gestan en la interrelación de la periurbanidad con la centralidad (García et al., 2013).

El *habitus* periurbano está imbricado entre el tráfico y las manifestaciones como elementos contrapuestos que implican a la seguridad vial con la movilidad urbana y las innovaciones que de ellas emergen. Tal contradicción también se observa en la relación



(Enero- junio 2018)



Revista de Investigación  
Académica sin

**Año 11.**  
**Frontera**  
**Núm. 27**  
**8870**

ISSN: 2007-

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

entre manifestaciones y las cortesías de tránsito, así como con el desplazamiento a vuelta de rueda. Se trata de disposiciones que coexisten como respuesta a los problemas de movilidad, pero su pertenencia a otros ámbitos hace suponer que el *habitus* urbano los atraviesa (Carreón, 2014).

Sólo en el caso de los accidentes con el desplazamiento peatonal hay una suerte de causalidad, aunque el *habitus* periurbano se aleje de toda prevención en esta relación parece ser que activa una lógica de autocuidado por parte de los actores. Por último, el valor agregado en las horas pico también hace pensar que existen dimensiones concomitantes ante la improvisación de la movilidad periurbana (García et al., 2015).

El valor agregado es el indicador del *habitus* periurbano, empero contrasta con la cortesía de ceder el paso, lo cual hace suponer que las disposiciones o innovaciones pueden ser parte de normas y estilos prácticos improvisados. También supone la convergencia de discursos con prácticas cotidianas que pueden ser traducidas a innovaciones desde las cuales se genere un sistema de respuestas frente al incremento de tarifas o accidentes (Carreón et al., 2014).

Buena parte del traslado se consume en el tráfico y por ende encontrar valores agregados diversifica las respuestas cotidianas que los actores construyen frente a sus necesidades subjetivas y las estructuras laborales objetivas. En este sentido, el *habitus* periurbano implica espacios discursivos y prácticos de poder en los que los usuarios se apropian de los servicios públicos como refugio ante la inseguridad, recurso de ingreso económico o diseminación de emociones (García, 2008).

El *habitus* periurbano parece ser una disposición latente que emerge cuando sus estructuras intersubjetivas se relacionan con las estructuras objetivas de traslado y los deseos subjetivos de movilidad (García, 2011).



(Enero- junio 2018)



Revista de Investigación  
Académica sin

**Año 11.**  
**Frontera**  
**Núm. 27**  
**8870**

ISSN: 2007-

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

Sin embargo, el *habitus* periurbano, a diferencia del discursivo, supone la improvisación de emociones derivadas, aunque se discute el proceso, del pasado ya que la marginalidad, exclusión y vulnerabilidad son antecedentes históricos de los estilos de movilidad y se materializan en discursos ante situaciones de riesgo e incertidumbre (García, 2007).

Es así como, el *habitus* periurbano trae consigo la historia colectiva de los actores que se trasladan a la capital para laborar, estudiar o simplemente diversificar sus actividades cotidianas. A pesar de que ello no incide directamente en las respuestas innovadoras de los actores, el valor agregado de la movilidad (escuchar música, mensajear o charlar) son síntomas de un *habitus* que busca apartar a los actores de las estructuras objetivas mientras que aproxima a los mismos a sus deseos subjetivos, aunque las preferencias sean resultado de la intersubjetividad (Carreón et al., 2014).

Las relaciones de apropiación, transformación y distribución de recursos y espacios en su proceso de desarrollo incentivaron la diferenciación de las clases sociales. A medida que las diferencias se exacerbaban, la segregación de los espacios resguardó las diferencias transformativas al mismo tiempo que enalteció las diferencias distributivas de los recursos, principalmente del transporte público. Tal proceso confrontó a las políticas públicas frente a los estilos de vida privilegiando las demandas del mercado (Hernández et al., 2014).

Una participación comunitaria en cuanto al transporte interno supone un *habitus* periurbano que atraviesa espacios y tiempos de traslado sin dejar una huella que no sea ecológica sino simbólica en la vida cotidiana de las comunidades. Es decir, el transporte público es sólo un instrumento o medio para lograr el fin de trasladarse, aunque ello implique algunas prácticas tales como las del valor agregado que por su grado de innovación son disposiciones más adquiridas que heredadas porque contrastarían con



(Enero- junio 2018)



Revista de Investigación  
Académica sin

Año 11.  
Frontera  
Núm. 27  
8870

ISSN: 2007-

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

aquellos símbolos y significados que las generaciones anteriores construyeron en torno a su localidad y comparación a la capital (García et al., 2015).

Por último, en el establecimiento de agendas de discusión pública acerca de la seguridad y el sistema de cobro, los accidentes son considerados como una respuesta emergente ante conductores alcoholizados o que tienen la impericia para provocarlos.

### **Método**

¿Existen diferencias significativas entre los temas establecidos en la agenda de la literatura consultada con respecto a las relaciones entre las variables reportadas en el estado del conocimiento?

Hipótesis nula: Existirán diferencias significativas entre la información encontrada en los repositorios internacionales con respecto al estado de la cuestión incluido en esos artículos seleccionados.

Hipótesis alterna: No existirán diferencias significativas entre la información de los repositorios internacionales con respecto a los contenidos relativos al estado del conocimiento de los *habitus* de movilidad.

Se realizó un estudio no experimental, transversal, exploratorio, documental y retrospectivo con una relación muestral no probabilística de fuentes indexadas a repositorios líderes de México como Latindex y Redalyc, considerando el periodo de publicación de 200 a 2017, así como la inclusión de conceptos tales como: “movilidad”, “*habitus*”, “modelo” (véase Tabla 2).



<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

Tabla 2. Descriptivos de la muestra

| Repositorio | %    | Background % | Modelo % |
|-------------|------|--------------|----------|
| Dialnet     | 35,1 | 21,1         | 13,1     |
| Latindex    | 24,3 | 38,1         | 21,3     |
| Redalyc     | 20,5 | 20,6         | 15,5     |
| Scielo      | 31,2 | 31,2         | 61,1     |

Fuente: Elaborada con los datos del estudio

Se construyó una matriz de matriz de análisis de datos 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. Matriz de análisis de datos

| Categoría                  | Concepto  | Indicador   | Medición  | Interpretación  |
|----------------------------|---|---|---|---|
| <b>Movilidad heredada</b>  | Expectativas en torno al transporte público de cero emisiones establecido | Uso de autos, buses o sistema colectivo de cero emisiones | -1 = contenido relacionado con el habitus de movilidad, 0 = sin relación con el habitus de movilidad y +1 = relacionado con el habitus de movilidad | Un alto puntaje refiere a una negociación, acuerdo y responsabilidad entre actores políticos y sociales |
| <b>Movilidad aprendida</b> | Expectativas en torno al transporte de cero emisiones aprendido           | Uso de bicicleta, bicitaxi o mototaxi                     | -1 = contenido relacionado con el habitus de movilidad, 0 = sin relación con el habitus de movilidad y +1 = relacionado con el habitus de movilidad | Un alto puntaje refiere a una autogestión social o gestión estatal en torno a la movilidad              |

Fuente: Elaboración propia

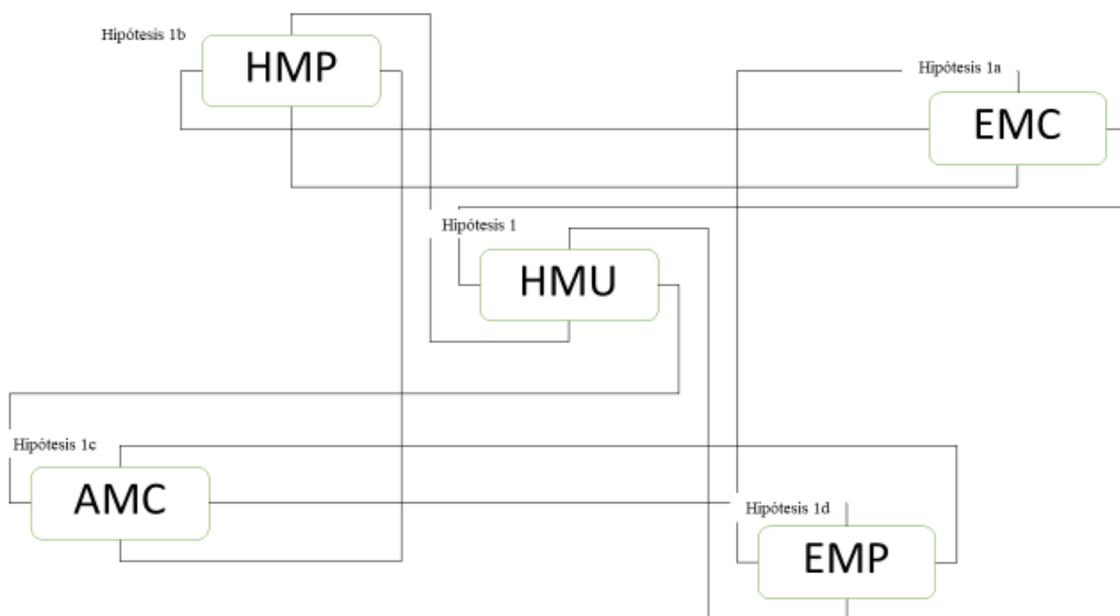
La información se procesó en el software de Análisis Cualitativo de Datos (QDA por su acrónimo en inglés versión 25,0).



## Resultados

Una representación de los ejes y las trayectorias de las relaciones entre los factores esgrimidos en el estado de la cuestión puede realizar en un modelo (véase Figura 1).

Figura 1. Modelo de *habitus* de movilidad



HMU = Habitudo de Movilidad Urbana, EMC = Ethos de Movilidad Centralizada, Hexis de Movilidad Periférica, AMC = Aesthesis de Movilidad Central, EMP = Eidos de Movilidad Periférica

Fuente: Elaboración propia

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



(Enero- junio 2018)



Revista de Investigación  
Académica sin

Año 11.  
Frontera  
Núm. 27  
8870

ISSN: 2007-

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

amenaza que supone la interrelación entre usuarios de transporte contaminante o alternativo de cero emisiones (hipótesis 1).

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 (hipótesis 1a).

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 (hipótesis 1b).

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 (hipótesis 1c).

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 (hipótesis 1d).

## Discusión

El aporte del presente trabajo al estado de la cuestión radica en el establecimiento de cuatro supuestos 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 ciclovías o rutas peatonales.



(Enero- junio 2018)



**Año 11.**  
**Frontera**  
**Núm. 27**  
**8870**

**Revista de Investigación**  
**Académica sin**

ISSN: 2007-

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

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.

Tun, García y Carreón (2017) y Limón et al., (2017) plantean que el *habitus* de movilidad estructura una identidad del usuario y ésta determina sus diferencias y similitudes en función de las demandas o barreras del entorno. Es decir que, si una urbe es violenta, entonces generará capacidades de movilidad preventiva y ofensiva en la periferia más que en la centralidad, o bien, la formación civil supondrá mayores conductas de riesgo en el transporte público.

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



(Enero- junio 2018)



Revista de Investigación  
Académica sin

Año 11.  
Frontera  
Núm. 27  
8870

ISSN: 2007-

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

*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 del habitus de movilidad, pero el tipo de estudio, el tipo de muestreo y el tipo de análisis limitaron la propuesta al escenario de investigación, así como la contrastación en contextos similares.

### Referencias

- 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
- Cerón, A. (2013). Habitus y capitales: ¿Disposiciones o dispositivos sociales? Notas teórico-metodológicas para la investigación social. *Revista Latinoamericana de Metodología de la Investigación Social*, 4 (2), 68-82
- Farias, I. (2010). ¿Adieu a Bourdieu? Asimetrías, límites y paradojas en la noción de habitus. *Convergencia*, 54, 11-34



(Enero- junio 2018)



Revista de Investigación  
Académica sin

Año 11.  
Frontera  
Núm. 27  
8870

ISSN: 2007-

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

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), 71-94

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*, 23 (73), 459-472

García, C., Sandoval, F. R. y Espinoza, F. (2018). Ejes sociopolíticos de la gobernanza de la calidad de los servicios sociales. *Ciencias de la Documentación*, 4 (6), 38-46



(Enero- junio 2018)



Revista de Investigación  
Académica sin

Año 11.  
Frontera  
Núm. 27  
8870

ISSN: 2007-

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

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

Joignant, A. (2012). Habitus, campo y capital. Elementos para una teoría general del capital político. *Revista Mexicana de Sociología*, 74 (4), 587-618

Juárez, M., García, C. y Quintero, M. L. (2017). Modelo de *habitus* de movilidad en torno a políticas contra los efectos del cambio climático en la salud pública. *Ciencia política*, 32, 1-13

Juárez, M., García, C. y Rivera, B. L. (2017). Complejización de un modelo de la gobernanza local. *Margen*, 87, 1-10

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

Quintero, M. L., García, C., Rivera, B. L., Sandoval, F. R., Figueroa, O y Molina, H. D. (2018). Modelo de conciencia para la sustentabilidad. *Investigación 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



(Enero- junio 2018)



**Año 11.**  
**Frontera**  
**Núm. 27**  
**8870**

**Revista de Investigación  
Académica sin**

**ISSN: 2007-**

<http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>

Rizo, M. (2012). Habitus, identidades y representaciones sociales. Una propuesta de diálogo conceptual para pensar la ciudad. En A. Treviño (coord.). *Subjetividad y ciudad*. (pp. 33-77). México: UACM

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