

El viaje de las palabras¹

Alfonso Sanz Alduán. Consultor ambiental. Gea 21. Madrid, España.

The journey of words

Alfonso Sanz Alduán. Environmental consultant. Gea 21. Madrid, Spain

Or the words of journeys. It is sometimes interesting to reflect on what we call things and on the identity of concepts which we take for granted, which we use so often that they seem obvious to us. Bearing in mind the extent to which we are conditioned and bound by words, often unwittingly, it is a good idea to stand back and reconsider them from time to time.

This is not an easy task. Each word articulated by our thoughts leads us to one or several concepts that characterise and explain it. Each word contains a history of our collective thought that evolves with use and with the variation in its context of use.

Following the journey of a word from its origin to its current provisional destination gives us a better knowledge of the way in which it conditions our thoughts and therefore our actions. Words are not neutral in political action—they contain ideology and are inscribed with ideas.

In this article I wish to make a modest exploration of three terms that we often use in the field of mobility, but I warn the reader that it will be a fairly unscholarly journey with little historical and etymological rigour. My only excuse is that the first historical dictionary of the Spanish Royal Academy, a gargantuan task involving research into the mutations of 150,000 words of the Spanish language, will be completed at the earliest fifteen years from now.

The brief exploration that I propose may help to understand the changes that are taking place in the landscape of mobility and in our approach to problems of mobility, and to identify the words that facilitate or hinder the transformation of this human activity, which is currently in crisis.

Mobility: More than traffic

The first stop on the journey is the concept of "mobility". The *Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española* defines the word as "the quality of being mobile", and the *Diccionario del uso del español* actual defines it as the "ability to move".²

The brevity of these academic definitions contrasts with the wide range of uses and meanings given to the word. From labour mobility, which affects the changes in the location of jobs, to mobility as a system of journeys, the word travels quickly to a new semantic status.

Experts in transport and urbanism have used the concept of mobility in Spain for over thirty years, particularly in the field of urban planning,³ but its meaning or its relation to other words such as *transport*, *traffic* and *circulation* have seldom been specified. Some of the seeds of its current use were sown in the

development of the household surveys of point of departure-destination, which were initially "transport surveys" but were later given the name "mobility surveys".⁴

However, in the last few years the concept has gone beyond the technical sphere and has begun to be incorporated in the vocabulary of the social and economic actors, and even in

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

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

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

En las siguientes líneas pretendo hacer una modesta excursión sobre tres términos que utilizamos con frecuencia en el denominado campo de la "movilidad"; advirtiendo que se trata de un recorrido poco erudito y de bajo rigor histórico o etimológico. En mi descargo recordaré que la Real Academia Española puso en marcha el pasado mes de marzo el primer Diccionario Histórico, una tarea titánica que culminará en el mejor de los casos dentro de quince años, cuando se terminen de investigar las mutaciones de 150.000 palabras que forman la lengua española.

La breve excursión que propongo puede, sin embargo, ayudar a comprender qué cambios se están produciendo en el paisaje de la "movilidad", en la manera de afrontar los problemas de la "movilidad" y qué palabras facilitan o lastran la transformación que exige la crisis actual de esta actividad humana.

Movilidad: algo más que tráfico

Es conveniente hacer una primera parada en el propio concepto de "movilidad". En el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española la palabra "movilidad" aparece con el significado de "cualidad de movable", es decir, que tiene la cualidad de poder moverse. En otros diccionarios aparece como sustantivo femenino que indica la capacidad de poderse mover¹³.

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

daily practice, as an extension of the concepts of *traffic*, *circulation* and *transport* that were used previously. The traffic or circulation departments of some town councils and the transport departments of some authorities are now called mobility departments and there is even a Mobility Law, in the economic sphere.⁵

Of course, in many cases this involves a mere change of name that does not yet indicate the substantial transformation of the approaches, methods and organisational structure of the public administration that must be carried out in order to meet the environmental and social challenges arising from the journeys of persons, vehicles and goods. However, it does facilitate this transformation and, as I now wish to demonstrate, the change from traffic to mobility has a profound technical, social and political content whose results will be seen above all in the medium and long term.

The essential differentiation between traffic and mobility is that the latter extends the object of study of the former. The **object of study** of traffic was basically the circulation of motor vehicles; mobility, on the other hand, deals with the movement of persons and goods without the implicit hierarchy of the motor. Therefore, the needs of pedestrians, users of collective transport and cyclists occupy a stronger place in the analysis and proposals.

A mobility engineer and a mobility councillor do not have to orient their work in the same way as traffic engineers or traffic councillors had to. They no longer have to "solve" the problems of vehicle traffic—instead they must guarantee suitable conditions of mobility of persons and goods, in accordance with the environmental, social and economic criteria that are established.

In addition to the change in the object of study, mobility also brings about a radical change in the **subject of study**. Vehicle drivers are still included, but the differentiated needs of a multitude of mobility subjects are also revealed. Age, sex, social class, ethnic group and physical and mental condition involve a diversity of problems and solutions that were previously hidden under the mobility pattern of a standard, or supposedly standard, driver.

The view through the windscreen that characterised traffic analysis is transformed into a multiple and diversified view. The incorporation of the perspective of gender in the analysis of journeys, which is still met with discomfort and resistance by some, restores normality to the obvious fact that women and men have a different pattern of mobility.

The incorporation of the view of children is also revolutionary in methodological and propositional terms. Meeting the needs of autonomous journeys of children involves reforming all the assumptions on which traditional traffic engineering is based. This transformation will have as many repercussions as, or more than, the emergence of persons with disabilities in the public arena a few decades ago.

Women, children, elderly people, people with disabilities, ethnic groups, car passengers, etc. form a far wider and more diverse universe of study and demands for mobility than was traditionally taken into account in traffic studies.

The evolution of the discipline that is required is not limited to defining a new object and a new subject of study, but also involves extending the **methods of analysis**. Clearly, if the object and subject have changed, new instruments of analysis and data gathering will also be necessary. For example, child mobility cannot be analysed exclusively through the journeys made by children: the perceptions of danger and risk of both children and their parents or guardians is also a determining factor, and methods must be found to analyse these perceptions.

The new instruments and indicators often come up against the conceptual apparatus of traffic and transport planning because—unfortunately for some—they do not correspond to metaphors of physics, as do the theories of traffic flow, but rather to "looser" disciplines such as psychology and sociology.

nuevo estatus semántico.

Hace más de treinta años que los técnicos del transporte y el urbanismo emplean el concepto de movilidad en España, sobre todo en el ámbito urbano¹⁴, pero pocas veces se ha precisado su significado o su relación con otras como transporte, tráfico o circulación. Una parte de las semillas de su utilización actual se sembraron en el desarrollo de las encuestas domiciliarias de origen-destino que primero fueron encuestas de "transporte" y, posteriormente, han cristalizado como encuestas de "movilidad"¹⁵.

Pero es en los últimos años cuando el concepto ha desbordado la esfera técnica y se ha empezado a incorporar al vocabulario de los agentes sociales y económicos e, incluso, a la práctica política cotidiana, como ampliación de los conceptos de tráfico, circulación y transporte empleados anteriormente. Las concejalías de tráfico o circulación de algunos ayuntamientos o los departamentos de transporte de algunas administraciones han dado paso a concejalías de movilidad o departamentos de movilidad y se ha aprobado incluso una Ley de Movilidad de ámbito autonómico¹⁶.

Es evidente que, en muchos casos, se trata únicamente de un cambio nominal que no encierra todavía una transformación sustancial de los enfoques, metodologías y estructura organizativa de la administración. Pero también lo es que facilita esa transformación imprescindible para afrontar los retos ambientales y sociales que suscitan los desplazamientos de personas, vehículos y mercancías, pues la movilidad no es otra cosa que ese sistema de desplazamientos. Como ahora pretendo mostrar, el cambio del tráfico a la movilidad tiene una profunda carga técnica, social y política cuyos resultados se podrán observar sobre todo a medio y largo plazo.

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

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

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

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

Finally, the change from traffic to mobility also requires a modification of the **procedures of intervention**, i.e. the tools used by citizens, technicians and politicians to establish mobility policies. Whereas the traffic approach was limited to seeking solutions based on new infrastructures and the offer of more and better services, the mobility approach extends its range of measures above all to the field of demand management, i.e. towards the consideration that the number and characteristics of journeys are also the result of planning, regulation, attitudes and the management of scarcity.

The Company Transport Plans and School Route Programmes, which explore alternative solutions to daily journeys, are examples of this new approach to mobility problems. Another more general example of this is provided by the Urban Mobility Plans, whose methodology should extend the measures and policies adopted by the public authorities in comparison with those stemming from traditional traffic studies.

Forced Mobility: A term that Must be dismissed

This reflection on the structure that is required in order to introduce the concept of mobility is useful for understanding the landscape of the second stop on this terminological journey: the concept of "forced mobility". This concept referring to the set of journeys to work and education within a city or any other area has been common in the professional jargon of transport since the 1990s. It might be argued that it is a useful term for describing particular phenomena and problems of mobility, and that it involves no problems or disadvantages, but it is neither neutral nor innocent in the way it is used. It shows little coherence with its own semantic content and, as we will see below, gives priority to a set of daily journeys made by a minority of users.

The journeys that we make to our place of work or study are as "forced" as those that we make to go shopping, visit the doctor or take the children to school. Furthermore, if the aim is to indicate that they are recurring journeys, which are made systematically every weekday, the universe reflected statistically by the journeys to work and education is not unequivocal: not all journeys to work and education are in the rush hour or recurring, and not all other types of journeys are sporadic and outside the rush hour.

In order to show the true importance of journeys to work and education, one must first state that the methods for gathering data generally tend to favour these journeys. There are still classes of passengers: it seems that some are first class passengers whereas others are stowaways that do not figure in the statistical records. In fact, in the methodological diagram of many studies and surveys of mobility there are journeys that are not recognised and travellers who do not exist.

For example, children under certain —arbitrarily set—ages are not included in the figures of many surveys.⁶ This means that there is a lack of comparative coherence between the surveys, and a very rich source of information is lost. To give an idea of the importance of this, the results of a household survey carried out in Menorca in 2004 showed that children under the age of 12, who had been excluded from the survey in 2000, made up over 13% of the total number of daily journeys on the island. Furthermore, their number of journeys per person per day is even higher than the average for all age groups.⁷

A knowledge of the qualitative aspects of these journeys also reinforces the importance of not excluding them. The same survey of Menorca showed that 45% of the journeys of children under the age of 12 were as car passengers, which describes a dramatic situation of double dependence or crossdependence between children and the adults who take them by car.

In recent years this tendency to exclude children has begun to be corrected in other countries too. For example, the national survey of the United States in 2001 included for the first time the journeys of citizens of 0 to 4 years of age.⁸ Also for the first time, the journeys on foot were recorded precisely and in

movilidad que los hombres.

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

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

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

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

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

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

Movilidad obligada: un término a desterrar

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

Desde los años noventa se ha extendido en la jerga profesional del transporte este concepto que designa al conjunto

detail.

Many surveys exclude not only children's journeys but also many journeys on foot, for the arbitrary reasons that they last less than five or ten minutes and that their aim is not to travel to the place of work or study.⁹ This exclusion removes from the overview of mobility a very considerable proportion of the journeys, precisely those that generate the local vitality of the neighbourhoods and set the pulse of the public space.

To gain an idea of what this exclusion involves we can recall that a person walking at a normal speed of 4.5 kph has a radius of action of 750 metres in ten minutes, i.e. they can reach any point of the their neighbourhood and its boundaries in this period. It has been estimated that two thirds of the journeys on foot in Spain have this duration.¹⁰

All these methodological biases reinforce the dominance of one type of journey to the detriment of a wider view of mobility. Sometimes only journeys of one type are visible, as in the population and housing censuses of the National Statistics Institute, which only record journeys to work and education by persons over the age of 16.¹¹

Nevertheless, as stated above, if one makes an exhaustive count of daily journeys, the proportions of journeys to work and education vary between 25 and 40% according to factors such as the occupation and age structure of the population.¹²

It can be argued that the longest and most disturbing journeys are generally made in private cars or generate the worst rush hours. However, placing everyone in the same bag is lacking in rigour, because the journeys to work and education are not homogeneous in the length of the journey, the form of transport or the time of day.

Indeed, using the term *forced mobility* as an analytical category involves losing the virtues of the concept of *mobility* that we have described above and returning to the narrow view of "traffic": it reduces the object of study, neglects certain subjects of mobility, applies methods of analysis that overestimate some journeys and prepares solutions aimed exclusively at certain users or forms of transport.

Sustainable mobility: A fashionable concept that can still be useful

The last stop on this journey, the term "sustainable mobility", may serve to round off this terminological exploration. It is a station that has aged rapidly because it has become a politically correct concept to which all the social, economic and political actors and institutions pay lip service, and it is difficult to specify its meaning.

Car manufacturers, petrol companies, ecologist organisations, experts and politicians use the term to a great variety of ends.

For some people, sustainable mobility means that the traffic of persons and goods will increase indefinitely, but full use will be made of the energy resources and materials and the impacts will be reduced. For others, it represents the need to reflect on the limits of our mobility, on the limits of the demand for the movement of persons and goods from one place to another, from one point of the planet to another or from one point of the city to another.

As I explained above in relation to the change from "traffic" to "mobility", the adjective "sustainable" should also lead to changes in the structure of the discipline. Sustainability now forces the experts to reformulate the object of study, the subject of study, the methods of analysis and the procedures of intervention. With regard to the object of study, sustainability widens the angle of vision of the problems of mobility, and places emphasis on relating journeys to their **environmental consequences**, whether local (air pollution, noise, occupation of fertile land, fragmentation of land, etc.) or general (climate change, biodiversity, exhaustion of resources, etc.). However, as we know, sustainability is not only environmental but also social and one must therefore also consider the **social consequences** of the pattern of journeys: health, co-habitation, the autonomy of social groups, etc.

Having accepted this extension of the concerns related to

de desplazamientos motivados por el trabajo o el estudio y realizados en una ciudad o en cualquier otro ámbito espacial.

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

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

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

Por ejemplo, los niños menores de 12, de 6, de 4 o de cualquier otro número arbitrario de años no se incluyen en los recuentos de muchas encuestas¹⁷. No sólo se pierde así una buena parte de la coherencia comparativa entre encuestas sino una rica fuente de información.

Para tener una idea de su importancia se puede indicar que, según una encuesta domiciliaria realizada en Menorca durante 2004, los menores de 12 años, que fueron excluidos de una encuesta anterior de 2000, realizan más de un 13% del total de viajes diarios de la isla. Además, su tasa de desplazamientos por persona y día es incluso superior a la media de todos los grupos de edad¹⁸.

Conocer aspectos cualitativos de esos viajes también refuerza el interés para no excluirlos. Así, en la misma encuesta de Menorca se registró que el 45% de los desplazamientos realizados por los niños menores de 12 años eran como pasajero de automóvil, lo que describe dramáticamente una situación de doble dependencia o dependencia cruzada, entre niños y adultos que los traen y llevan en coche.

Este sesgo antiinfantil se ha empezado a corregir en los últimos años también en otros países. Por ejemplo, en la encuesta nacional estadounidense de 2001 se incluyeron por primera vez los viajes de los ciudadanos de entre 0 y 4 años¹⁹. Y se procuró, también por primera vez, reflejar con minuciosidad y precisión los viajes a pie.

Porque no sólo se excluyen en muchas de las encuestas los viajes infantiles, sino también una buena parte de los realizados a pie, con el criterio también arbitrario de durar menos de cinco o diez minutos y no tener como propósito llegar al trabajo o a la escuela²⁰. Esta exclusión supone erradicar de la "fotografía" de la movilidad a una parte muy considerable de los desplazamientos, precisamente los que generan la agitación local de los barrios y

mobility, we obviously need new methods for integrating environmental and social information within the information on journeys. Rather than adding new sections with environmental and social data and analysis to embellish the conventional traffic plans, we must develop methodologies that facilitate our understanding of the environmental and social phenomenon of mobility. The sustainable mobility plans must therefore be conceived from a radically new perspective.

Furthermore, sustainable mobility involves an innovative requirement with relation to the subject of study. It is not sufficient to record the needs of the general population—processes of **social participation** must be incorporated in which everyone's voice can be heard, including those that are not normally represented in public opinion such as children and elderly persons.

This participation in the sustainable mobility plans should not be an added requirement, but rather an element that modifies the procedures and stages of work. The same can be said of the measures that arise from the proposals, which can only be implemented through the corresponding mechanisms for informing society and raising awareness.

In conclusion, as is happening with the new culture concerning water, we need a **new culture of mobility** that is able to meet the new social and environmental challenges. In this new culture, concepts and terms have a important role to play. They must be used to foster change rather than to disguise a policy of continuity.

establecen el pulso del espacio público.

Para tener una idea de lo que esa exclusión supone se puede recordar que una persona caminando a una velocidad normal de 4,5 km/hora tiene un radio de acción de 750 metros en diez minutos, es decir, que puede acceder a cualquier punto de su barrio y de los colindantes en ese periodo. Se ha estimado que dos terceras partes de los desplazamientos a pie tienen en España esa duración²¹.

Con todos estos sesgos metodológicos se refuerza la preponderancia de un tipo de desplazamientos en detrimento de la visión conjunta de la movilidad, hasta el punto de que en ocasiones se hacen visibles únicamente dichos viajes. Este es el caso de los datos de los Censos de Población y Viviendas del Instituto Nacional de Estadística, que sólo recogen los desplazamientos al trabajo y de estudios de los mayores de 16 años²².

Sin embargo, como ya se ha apuntado más arriba, si se contabilizan exhaustivamente los desplazamientos diarios, las proporciones de viajes con motivo escolar o laboral se sitúan entre el 25 y el 40% del total, dependiendo obviamente de factores como la ocupación y la estructura por edades de la población²³.

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

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

Movilidad sostenible: un concepto de moda que todavía puede ser útil.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mayo 2005

¹ El artículo en castellano, así como su traducción al inglés, han sido publicados en la Revista SAM nº 13 del Servei de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona. 2005. Nuestra gratitud a Salvador Fuentes Bayo por cedérselos generosamente.

-
- ² *Clave. Diccionario de uso del español actual*. Madrid: Ediciones SM, 1997.
- ³ In 1972 the Official College of Architects of Catalonia and the Balearic Islands published a collection of articles in Barcelona under the title *Movilidad urbana*.
- ⁴ In the first household surveys of point of departure-destination carried out in Spain, those of Barcelona and Madrid in 1974, the term “mobility” did not appear, but it was used in the second survey carried out in Madrid in 1981, whose main results were published under the expressive title *Movilidad metropolitana* (Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid, 1982).
- ⁵ Law 9/2003 of 13 June, on Mobility. Generalitat of Catalonia.
- ⁶ The age limit is five in the French surveys according to the model standardised by the CERTU.
- ⁷ They make on average 3.81 journeys per day, compared with 3.63 journeys for the whole population. *Mobilitat a Menorca: dades per a la reflexió. Explotació primària de les dades de l'Enquesta de Mobilitat Menorca 2004*. Menorca: OBSAM, Institut Menorquí d'Estudis, 2005.
- ⁸ See P.S. Hue, T.R. Reuscher. *Summary of Travel Trends. 2001 National Household Travel Survey*. Federal Highway Administration. US Department of Transportation, 2004.
- ⁹ The only national survey carried out in Spain excludes journeys on foot of less than ten minutes. *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España. MOVILIA 2000*. Madrid: Dirección General de Programación Económica. Ministerio de Fomento, 2004.
- ¹⁰ See the article by A. Sanz “Pasos adelante. Ideas para recuperar el protagonismo del peatón en la movilidad” in *Ingeniería y Territorio. Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos*, no. 69. Barcelona, 2004.
- ¹¹ In the surveys of the Metropolitan Region of Barcelona the consideration of mobility is extended to journeys for work, shopping and leisure. Carme Miralles and Àngel Cebollada, “Mobilitat laboral, per compres i lleure”. *Enquesta de la Regió de Barcelona 2000. Condicions de vida i hàbits de la població. Informe general*. Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.
- ¹² The lower figure is reflected in the British national surveys, in which “compulsory trips” (work, business and education) represent a quarter of the total, as stated on page 24 of *Focus on personal travel. 2005 Edition* (United Kingdom, Department of Transport, 2005). In the surveys of the French agglomerations, the journeys to work and education vary between 30 and 40%: 31.6% in Bordeaux, 38.9% in Toulouse (Source: *Quelle est la mobilité quotidienne des personnes dans les agglomérations?* Lyon: CERTU, 2004). In the household survey of Menorca, the sum of journeys to the place of work (26.60%) and study (13.65%) is approximately 40% of the total (Source: *Mobilitat a Menorca: dades per a la reflexió. Explotació primària de les dades de i Enquesta de Mobilitat Menorca 2004*
- ¹³ “Clave. Diccionario de uso del español actual”. Ediciones SM, Madrid, 1997.
- ¹⁴ En 1972 el Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares publicó en Barcelona una recopilación de artículos con el título “Movilidad urbana”
- ¹⁵ Las primeras encuestas domiciliarias origen-destino realizadas en España, las de Barcelona y Madrid de 1974, no emplearon el concepto de movilidad, pero sí se utilizó en la explotación de la segunda realizada en Madrid en 1981, cuyos resultados principales se publicaron bajo el expresivo título de “Movilidad metropolitana” (Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid, 1982).
- ¹⁶ Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad. Generalitat de Catalunya.
- ¹⁷ De cinco años en las encuestas francesas según el modelo normalizado por el CERTU.
- ¹⁸ Realizan una media de 3,81 viajes/día frente a una media de 3,63 viajes/día de toda la población. “Movilidad en Menorca: datos para la reflexión. Explotación primaria de los datos de la Encuesta de Movilidad Menorca 2004”. OBSAM. Institut Menorquí d'Estudis. 2005.
- ¹⁹ Véase al respecto “Summary of Travel Trends. 2001 National Household Travel Survey”. P.S. Hue y T.R. Reuscher. Federal Highway Administration. U.S. Department of Transportation. 2004.
- ²⁰ La única encuesta nacional realizada en España excluye los viajes a pie de menos de diez minutos. “Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España. MOVILIA 2000”. D.G. de Programación Económica. Ministerio de Fomento. Madrid, 2004.
- ²¹ Véase el artículo “Pasos adelante. Ideas para recuperar el protagonismo del peatón en la movilidad”. A. Sanz. Ingeniería y Territorio nº 69. Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Barcelona, 2004.
- ²² En las encuestas de la Región metropolitana de Barcelona la consideración de la movilidad se extiende a los viajes laborales, de compras y los de ocio. “Mobilitat laboral, per compres i lleure”. Carme Miralles I Àngel Cebollada Enquesta de la Regió De Barcelona 2000 Condicions de vida i hàbits de la població. Informe General. Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.
- ²³ La cifra inferior se refleja en las encuestas nacionales británicas en donde los “compulsory trips” (work, bussiness and education) representan una cuarta parte del total según se menciona en la página 24 de “Focus on personal travel. 2005 Edition”. Department of Transport. Reino Unido. 2005. En las encuestas de las aglomeraciones francesas los viajes motivados por el trabajo y los estudios varían en el rango de 30-40%: 31,6% en Burdeos, 38,9% en Toulouse (Fuente: “Quelle est la mobilité quotidienne des personnes dans les agglomérations?”. CERTU, Lyon, 2004). En la encuesta domiciliaria de Menorca, la suma de viajes por motivo laboral (26,60%) y los de estudios (13,65) es aproximadamente el 40% del total (Fuente: “Movilidad en Menorca: datos para la reflexión. Explotación primaria de los datos de la Encuesta de Movilidad Menorca 2004”. OBSAM. Institut Menorquí d'Estudis. 2005).