La accesibilidad como una medida de justicia espacial. El caso de dos ciudades mexicanas

Angelica Valera

Doctorado en Estudios Urbanos y Ambientales
El Colegio de México, *México*

avalera@colmex.mx

Uno de los resultados más relevantes de la rápida urbanización y el crecimiento físico de las ciudades es el desafío de la distribución de servicios públicos y las desigualdades en el acceso a estos servicios (Dadashpoor y Rostami, 2011). Intentar aumentar la justicia o reducir la injusticia a través de la provisión adecuada y equitativa de servicios es un objetivo fundamental para la gestión y planificación urbana (Soja, 2009; Smith y Lee, 2004).

La accesibilidad es una preocupación central en la equidad. Las desigualdades en accesibilidad se han asociado ampliamente con la idea de la desigualdad de oportunidades, uno de los intereses de la justicia (Chetty et al., 2014; Delbosc & Currie, 2011; Delmelle & Casas, 2012; Neutens et al., 2010). La preocupación por la desigualdad de oportunidades coloca el concepto geográfico de accesibilidad en el corazón de la justicia. Además, la accesibilidad es esencial para satisfacer las necesidades individuales y sociales y es una condición necesaria para la expansión de la libertad de elección de las personas y la promoción de la igualdad de acceso a oportunidades como el empleo, la atención médica y la educación (Church et al., 2000; Delmelle & Casas, 2012; Kaplan et al., 2014; Soja, 2010).

Por distintos autores la accesibilidad se ha entendido como el potencial que tienen las oportunidades de interactuar (Hansen, 1959), la facilidad para llegar a las actividades por lo que refleja características tanto de usos de suelo (localización de actividades) como de los sistemas de transporte (forma en que los lugares se vinculan) (Handy & Niemeier, 1997). Existen cuatro componentes principales de la accesibilidad. Estos componentes son: el uso de suelo, el transporte, uno temporal y uno individual. Es importante aclara que se encuentran interrelacionados y que todos ellos son importantes teóricamente y así como para medir la accesibilidad (Geurs & van Wee, 2004).

La accesibilidad es una aproximación de una medida de justicia espacial ya que una persona decide no realizar ciertas actividades personales que le permitirían desarrollarse a sí misma dadas ciertas restricciones, como las habilidades o el nivel de ingresos de esa persona, la disponibilidad de transporte o porque el tiempo de viaje y los horarios de servicio no le permiten llevar a cabo esas actividades.

Lograr un mayor grado de justicia espacial a través de una mejor accesibilidad significa que las personas pueden realizar actividades que satisfagan sus vidas, independientemente de si las actividades varían

entre grupos, segmentos e individuos. El nivel de accesibilidad a los bienes y servicios no debería ser una barrera para que las personas conviertan esos recursos en algo valioso para ellos. Los niveles de accesibilidad resultan de una interacción no sólo entre los sistemas de transporte y los patrones de uso del suelo, sino también con las características individuales y las normas culturales. Este marco de accesibilidad como capacidad ayuda a articular cómo las características personales, incluidas las preferencias y habilidades, interactúan con el entorno social y se construyen para mejorar o restringir la capacidad de una persona para convertir los recursos disponibles en el acceso a las oportunidades deseadas.

Este estudio busca determinar a través de la accesibilidad las diferencias entre la participación en actividades y el rango de oportunidades que una persona desearía alcanzar, y el papel del transporte público en superar esas diferencias. Utilizando regresiones logísticas y se enfoca en grupos con desventajas en términos de capacidad de movilidad cotidiana y restricciones de accesibilidad. Se consideran diferencias estructurales entre los grupos como el sexo, edad, ingreso. El caso de estudio son dos ciudades mexicanas, León y Querétaro.
Una parte complementaria de la investigación está vinculada a las políticas públicas. Se analizan las políticas de transporte y uso del suelo para explicar las brechas de desigualdad. Lo cual, es una parte esencial de la justicia espacial. En este sentido, se observan diferencias importantes en las políticas y estrategias de transporte adoptadas. Una es una ciudad dependiente del automóvil y la segunda posee una estrategia de planeación más orientada al transporte público. Esta diferencia arroja luces en el papel del transporte en la reducción de desigualdades e injusticia. Los resultados muestran la importancia del transporte público en el alcance de los deseos y necesidades de la población.

Referencias

Chetty, R., Hendren, N., Kline, P., & Saez, E. (2014). Where is the land of Opportunity? The Geography of Intergenerational Mobility in the United States. The Quarterly Journal of Economics.
Church, A., Frost, M., & Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. Transport Policy, 7(3), 195–205.
Dadashpoor, H.; Rostami, F. (2011). Measurement of Integrated Index of Spatial Justice in the Distribution of Urban Public Services Based on Population Distribution, Accessibility, and Efficiency in Yasuj City. Urban - Regional Studies and Research Journal 3(10) 1- 4.
Delbosc, A., & Currie, G. (2011). Using Lorenz curves to assess public transport equity. Journal of Transport Geography, 19(6), 1252–1259.
Delmelle, E. C., & Casas, I. (2012). Evaluating the spatial equity of bus rapid transit-based accessibility patterns in a developing country: The case of Cali, Colombia. Transport Policy, 20, 36–46.
Geurs, K., & van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. Journal of Transport Geography, 12(2), 127–

140.
Handy, S., y Niemeier, D. A. (1997). Measuring Accessibility: An Exploration of Issues and Alternatives. Environment and Planning A, 29(7), 1175-1194.
Hansen, W. G. (1959). How Accessibility Shapes Land Use. Journal of the American Planning Association, 25 (2), pp. 73-76.
Kaplan, S., Popoks, D., Prato, C. G., & Ceder, A. (2014). Using connectivity for measuring equity in transit provision. Journal of Transport Geography, 37, 82–92.
Neutens, T., Schwanen, T., Witlox, F., & Maeyer, P. D. (2010). Equity of urban service delivery: a comparison of different accessibility measures. Environment and Planning A, 42(7), 1613 – 1635.
Smith, D.M. and Lee, R. (2004). Geographies and moralities: international perspectives on justice, development and place. Oxford: Blackwell.
Soja, E. (2009) The city and spatial justice. Justice spatiale. N ° 01 September 2009.
Soja, E. (2010). Seeking spatial justice. US: University of Minessota Press.