



Movilidad Urbana en la Ciudad de México: Una Revisión Propositiva.

Introducción

Hoy en día el tema movilidad no puede estar ausente de las agendas de los gobiernos metropolitanos, máxime cuando éste implica no sólo los traslados o desplazamientos de los ciudadanos, sino todo un concepto de planeación y operación que va más allá de la optimización de las vialidades y de la eficiencia del transporte público, abordando temas de educación, concientización, seguridad, armonía y sustentabilidad.

La movilidad implica retos importantes para el desarrollo de las sociedades urbanas, por lo que debe ser analizada desde diversos ámbitos, tales como el económico, el social, el de desarrollo urbano, el ambiental e incluso el sanitario. No obstante, y a pesar de su relevancia, este tema no había sido abordado y atendido con la visión integral que merece, debido principalmente a la complejidad que reviste su estudio y su regulación; en este sentido, son pocas las entidades en las que se ha atendido desde el ámbito normativo, como lo ha sido el caso del Distrito Federal, que en julio de 2014 publicó su Ley de Movilidad.

Para poder atender adecuadamente este tema resulta indispensable, en primer lugar, determinar en qué consiste y cuáles son los principales elementos que integran tal concepto. Vale la pena señalar que la movilidad ha sido tradicionalmente concebida como el número de desplazamientos de las personas en un espacio determinado; esta visión ha contribuido a centrar el análisis de la movilidad en la configuración de los sistemas de transporte; sin embargo, estamos en presencia de un fenómeno complejo que no

Por



**Salvador E.
Muñúuri
Hernández**



**Marcos
Alejandro
Rodríguez-
Arana.**

se restringe a un proceso individual ni a los medios de transporte público, sino que guarda estrecha relación con un entorno determinado en donde viven las personas, con las alternativas que tienen para realizar sus desplazamientos, así como con la planeación de los asentamientos humanos, del desarrollo y el medio ambiente, entre otros.

Otro aspecto fundamental para entender el tema de la movilidad es el de la seguridad, ya que al haber una sensación generalizada de seguridad entre la población, se alentará indirectamente el uso de bicicletas o incluso de caminatas en sustitución del uso de automóviles particulares u otros vehículos automotores.

En este orden de ideas, la movilidad debe ser entendida como el derecho que tiene toda persona en lo individual y en lo colectivo, de disponer de un sistema integral de calidad y aceptable, que resulte suficiente, accesible y que permita el seguro y efectivo desplazamiento de todas las personas en su territorio, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo¹.

En virtud de su amplitud como concepto, la movilidad requiere ser abordada desde diferentes ópticas en las que se contemple, no solo la adecuación de los servicios básicos urbanos, sino también se debe vislumbrar desde el ámbito de la igualdad en el acceso a las oportunidades, el mejoramiento de los espacios de vivienda y el ofrecimiento de espacios públicos y de convivencia, entre otros, de modo que se promueva ésta en las urbes como lo que es en realidad: un derecho humano. Adicionalmente se debe considerar esta movilidad urbana como un importante elemento impulsor del crecimiento y del empleo que incide en el desarrollo sostenible de las ciudades.

Esta moderna y amplia concepción de la movilidad supone un aprovechamiento eficiente de todos los medios de transporte y el fomento a las modalidades híbridas de transportación de personas, en las que se conjuguen las diferentes formas de desplazamiento que ofrecen las ciudades y su infraestructura existente, tales como los servicios de tren interurbanos y suburbanos, las redes de transporte de pasajeros, los servicios de transporte eléctrico, redes de microbuses y corredores concesionados de autobuses, el transporte individual o privado en sus modalidades motorizada y no motorizada, como taxi y "bicitaxi", e incluso aquellos servicios de reciente surgimiento que se ofrecen como "renta de auto con chofer" en plataformas virtuales como Uber o Cabify, sistemas que día a día ganan terreno y que al menos en el Distrito Federal ya cuentan con el reconocimiento del Gobierno por conducto de la Secretaría de Movilidad.

Por otra parte, enfrentarse al tema requiere que se atienda desde la perspectiva de la prosperidad económica y de la gestión de la demanda de transporte de modo que, además de que se promueva la movilidad, se aseguren condiciones suficientes de calidad de vida y protección ambiental.

Dada la complejidad del tema es posible asegurar que para atenderlo no hay soluciones únicas, sino que deben sumarse las acciones de diferentes ámbitos para hacer frente a la problemática a la que se enfrenta actualmente este tema en todas las ciudades alrededor del mundo.

En la publicación "Estado de las Ciudades de América Latina y el Caribe 2012" se señala que el número de vehículos individuales se ha más que duplicado en un periodo de 10 años, sin aportar muchas respuestas a los desafíos de la movilidad urbana² y se señala que existen programas de incentivos y desincentivos en el uso de automóviles particulares que regularmente no logran sus objetivos ya que no han sido diseñados ni adoptados como parte de una visión integral de las ciudades.

Tomando como referencia datos de la otrora Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal (hoy Secretaría de Movilidad), en la Ciudad de México diariamente se mueven aproximadamente tres millones de vehículos, con los cuales, según datos del Observatorio de la Movilidad Urbana, se realizan un total aproximado de 8,253,450 viajes por día³ y se observa una clara tendencia en el aumento de la cantidad de automóviles particulares como medio de transporte, debido a factores como el crecimiento económico, deficiencias en el transporte público (baja calidad del servicio, lentitud o falta de fiabilidad, entre otras), poca accesibilidad a otro tipo de transporte, así como por la insuficiencia de infraestructura para otros medios de transporte.

Además de lo señalado, resulta evidente que la infraestructura en la Ciudad de México daba prioridad al uso del automóvil por sobre los demás medios de transporte, lo que principalmente se debe a que existía una cultura del tránsito que, además de privilegiar el uso de vehículos motorizados en detrimento de peatones y ciclistas, provocó que año con año haya aumentado el parque vehicular, agravando los problemas de congestión vial, sin que a su vez se mejoraran sustancial e integralmente las vialidades. Este aumento en el número de vehículos particulares ha tenido como consecuencia que la movilidad urbana experimente problemas cada vez más agudos, debido a la saturación vehicular, lo que conlleva el aumento de emisiones contaminantes a la atmósfera, que a su vez se manifiesta como un problema ambiental y de salud pública; a estos factores debe añadirse la pérdida de tiempo de los usuarios de transporte público o privado a causa de

los congestionamientos en las vialidades y a la mala e insuficiente infraestructura del transporte masivo de pasajeros.

El crecimiento ordenado de las ciudades plantea desafíos importantes para su gestión y sustentabilidad, debido a que mientras más extensa es una ciudad, se requiere de mayor infraestructura de soporte; por ello son no pocas las corrientes que pugnan por la densificación de las áreas ya urbanizadas, para concentrar al mayor número de habitantes posibles en un área, sin sacrificar su comodidad. Los ejemplos de la mayoría de las ciudades europeas, son elocuentes.

Cabe resaltar que en México, a pesar de lo alarmante de la situación, el número de personas que se mueven en automóviles particulares es considerablemente menor al de aquellos que se trasladan en transporte público y en transporte no motorizado, por lo que resulta necesario brindar a los actuales usuarios de automóviles particulares opciones de medios de transporte alternativos que les permitan trasladarse sin contratiempos a sus correspondientes destinos, para lo cual será necesario actualizar el marco normativo y de políticas públicas, buscando que las políticas en la materia se enfoquen también en los conductores de vehículos particulares, buscando que transiten a otras alternativas, abarcando así a todas las personas que requieren trasladarse de un lugar a otro para el desarrollo de sus actividades cotidianas.

En este sentido, se estima necesario que los gobiernos locales promuevan un modelo de movilidad urbana sustentable, ya que tienen a su cargo la creación de los mecanismos y estructuras necesarios para el transporte; por lo tanto, en ellos recae la responsabilidad de implementar políticas públicas que concedan prioridad al peatón sobre el automóvil y que impulsen el uso de transportes no motorizados, así como la modernización y eficientización del transporte público.

Para que este cambio de paradigma sea bien aceptado por la población que se moviliza en las ciudades, será necesario mejorar el atractivo de las alternativas de transporte, así como la seguridad de peatones y ciclistas, por lo que las autoridades deben encausar sus acciones a que estas modalidades se integren en la elaboración y seguimiento de políticas de movilidad urbana, de modo que actividades como caminar o circular en bicicleta se puedan hacer percibiendo que el riesgo para las personas es mínimo, ya que la impresión de escasa seguridad personal dificulta que determinados grupos sociales consideren la posibilidad de usar la bicicleta o caminar, lo que muchas veces se traduce en un uso excesivo e innecesario de los vehículos

particulares con la correspondiente falta de actividad física. El aumento en la percepción de la sensación de seguridad se puede lograr a través de la implementación de medidas de índole diversa, como el desarrollo de infraestructura de alta calidad, una buena pavimentación en ciclistas y corredores peatonales, mejoras en la visibilidad con la ampliación de los sistemas de iluminación existentes, así como con la presencia notoria de elementos de vigilancia o policía.

Por su parte, la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente establece que en materia de asentamientos humanos debe procurarse que la política ecológica busque la corrección de desequilibrios que deterioren la calidad de vida de la población y, a la vez, prever las tendencias de crecimiento de los asentamientos humanos.

De esta manera, teniendo claras las bases del concepto de movilidad y la importancia de su regulación en el ámbito local, es posible desarrollar acciones encaminadas a satisfacer las necesidades sociales de libre movimiento, acceso, comunicación, comercio o establecimiento de relaciones en tiempo y costo razonables y que minimicen los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas, llegando así al ejercicio de una movilidad sustentable, para lo cual se requiere impulsar activamente el uso de medios de transporte más eficientes y menos contaminantes; para lograrlo es necesario que las políticas urbanas en la materia sean formuladas incluyendo formas de traslado ambientalmente más amigables y más amables con las personas, de modo que la prioridad en las acciones de gobierno sean las personas.

Si bien, son muchos los retos y desafíos a los que se enfrentan las ciudades en México en materia de movilidad, es preciso destacar que los sistemas de movilidad con que cuentan la mayoría de las metrópolis tienen un cierto grado de madurez, principalmente por cuanto hace a su organización, cobertura, infraestructura básica y calidad del servicio.

Se ha señalado en estudios sobre el tema que para lograr que la gente dé preferencia al transporte público, éste se debe hacer más atractivo, seguro y eficiente y para lograrlo se requiere que tenga suficiente disponibilidad, frecuencia, rapidez, fiabilidad y comodidad.

El desarrollo de sistemas de movilidad eficientes, inclusivos y sustentables, requiere necesariamente de la integración de las diferentes modalidades de transportación que puedan ofrecer soluciones para mejorar la accesibilidad de las personas, para lo cual se necesita que las autoridades

asuman un rol enérgico en la organización del sistema de movilidad.

Ahora bien, para atender el tema de la movilidad desde el punto de vista normativo, las autoridades de los poderes Ejecutivo y Legislativo de las entidades federativas deben enfocar sus esfuerzos en el desarrollo de una planeación urbana que se corresponda con la realidad que se vive en cada urbe del país y con los esquemas de urbanización que se han desarrollado en los diferentes territorios en los que se asientan las ciudades, de modo que se garantice desde las leyes, reglamentos, programas y políticas públicas, el desarrollo y conservación de espacios en los que se puedan desarrollar los habitantes gozando de una buena calidad de vida. Por ejemplo, en una ciudad con un alto índice de crecimiento demográfico como la Ciudad de México, se requiere del desarrollo de un marco de urbanización regional regido por normas que consideren específicamente la regulación de los espacios públicos, incluida la movilidad, lo que permitirá, cuando menos, aspirar al gradual mejoramiento de la movilidad urbana de manera sustentable, mediante la que se puedan satisfacer las necesidades de libre movimiento de sus habitantes en un tiempo y con un costo razonable, minimizando los efectos que los desplazamientos humanos tienen sobre el entorno y la calidad de vida de las personas.

Es necesario considerar que las disposiciones normativas en materia de movilidad deben estar alineadas con el debate sobre planificación urbana, el urbanismo y la dinámica del mercado del suelo urbano, por lo que no es suficiente la sola proyección y construcción de vialidades, sino que además se requiere considerar aspectos como la forma en que crecen las ciudades, los usos del suelo y la identificación de las zonas de trabajo, por lo que las acciones de los gobiernos locales deben enfocarse en permitir que las personas se muevan con eficiencia, generando la menor cantidad de contaminación posible, procurando el crecimiento sustentable de las ciudades. Estas situaciones pueden y deben ser reguladas a través de los diferentes instrumentos normativos locales.

La gestión de las megaciudades se antoja como un tema complicado y ésta se agrava cuando la extensión de una ciudad se une con regiones adyacentes formando megaregiones⁴ y otras concentraciones urbanas masivas, por lo que en estas grandes urbes el desafío de la coordinación es de gran escala y requiere la conformación de estructuras institucionales que puedan incidir en los diferentes aspectos que conforman el concepto de la movilidad urbana sobre territorios muy extensos, tal es el caso de “megalópolis” mexicana, para cuya gestión se integró la Comisión Ambiental de la Megalópolis como un órgano de coordinación administrativa intergubernamental que integra al Gobierno Federal, el gobierno del Distrito Federal y los de los estados de Hidalgo, México, Puebla y Tlaxcala.

La existencia de estas megaciudades representa un fenómeno relativamente reciente, ya que antes de 1950 éstas no existían, por lo que aún hay poca experiencia acumulada mundialmente sobre cómo gestionar estos extensos sistemas urbanos regionales.

De la experiencia internacional que se ha adquirido en esta materia es posible identificar los principales aspectos que se pueden atender en la ciudad de México. Al respecto se puede señalar en términos generales que la normativa con que cuentan los estados y el Distrito Federal en materia de movilidad proporciona bases suficientes para la atención básica del tema; sin embargo, cabe señalar que en su mayoría omiten considerar el tema en su integralidad ya que, como hemos señalado, está conformado por múltiples componentes y en la actualidad sigue privando en la norma el esquema tradicional del transporte, en el que el papel central de la persona en el sistema de movilidad y transporte no queda plenamente reconocido.

Además de los elementos considerados hasta ahora para la mejor atención del tema de la movilidad, se identifican algunos rubros que debieran ser atendidos con especial atención en el marco normativo y en los programas y políticas públicas; estos elementos son, entre otros, los siguientes:

- **Modalidades híbridas de transportación (juntar dos o más tipos de transporte).**

Es necesario planear de manera integral el futuro del transporte público y privado, por lo que se debe velar por el



desarrollo de sistemas intermodales en los que se puedan conjugar todas las formas de transporte de que se dispone en la ciudad, de modo que se privilegie el uso del transporte público.

- **Sistemas inteligentes de gestión del tráfico.**

Este tipo de sistemas integra diferentes tecnologías como cámaras, sensores y radares para detectar los niveles de fluidez o congestión en las principales vialidades de una ciudad y a partir de los datos que se obtengan se pueden generar soluciones en tiempo real mediante las que se puedan desahogar los congestionamientos y se aprovechen las vías que fluyen con rapidez.

- **Sistemas eficaces de señalización.**

Utilizar sistemas de señalización preventiva que permita a los automovilistas modificar sus rutas previamente a que encuentren desviaciones por manifestaciones, reparaciones o por cualquier motivo que implique el cierre de vialidades primarias de gran flujo.

- **Extender el Sistema de Transporte Colectivo Metro.**

El más eficaz sistema colectivo de transporte en el mundo es el metro. Es deseable que se extienda este sistema masivo de transporte en las líneas ya existentes y se explore la construcción de nuevas líneas a lugares conocidos como ciudades dormitorio, aun cuando éstas se encuentren en los

municipios conurbados del Estado de México. Deberá llegar al interior del nuevo aeropuerto de la ciudad de México y a la terminal del Tren Suburbano así como a la que está en proyecto del Tren México-Toluca. Deberá llegar también a lugares de gran actividad laboral y comercial como lo es Santa Fe.

- **Extender el uso de sistemas Bus Rapid Transit (que en la Ciudad de México están representados por el Metrobús).**

Mediante la integración de sistemas Bus Rapid Transit, como el implementado en la ciudad de México denominado Metrobús, se logra racionalizar el espacio vial urbano al destinar carriles de circulación reservados en los ejes principales al tránsito de autobuses de pasajeros especialmente diseñados, lo que ha representado grandes ventajas por cuanto hace a los costos de su implementación y funcionamiento por sobre otras opciones. Aquí será necesario, toda vez que se restringe un carril para la circulación exclusiva de los autobuses, implementar lo necesario para que haya continuidad en los carriles para automóviles en el trayecto completo de la vialidad, evitando que se generen cuellos de botella ya que la mala planeación o el ineficiente diseño actual de este sistema, ocasionan aglomeraciones innecesarias.

- **Fomento del coche privado compartido.**

Este tipo de esquemas ya se ha comenzado a implementar en la Ciudad de México con programas como “Aventones”, promovido por la Secretaría local del Medio Ambiente, mediante el que empleados del Gobierno del Distrito Federal acceden a una página de Internet en la que señalan sus recorridos y un sistema automatizado indica las compatibilidades existentes de oferta y demanda de transporte, poniendo en contacto a los dueños de vehículos con otros empleados, permitiendo un uso más eficiente del transporte particular.

- **Políticas adecuadas de estacionamiento (por ejemplo, aparcamientos gratuitos en la periferia y tarifas altas en el centro o limitar concesiones de estacionamientos en zonas conflictivas).**

El uso de automóviles particulares en lugar del transporte público será ampliamente preferido si aquellos pueden ser estacionados de forma gratuita o a muy bajo costo en los lugares de destino, por lo que la creación de espacios de estacionamiento gratuitos o a bajo costo promueve el uso del automóvil y la expansión urbana, lo que repercute en el aumento de la congestión. En este sentido, se debe buscar limitar la oferta de estacionamiento, con lo que en cierta forma se podrá controlar la presión vehicular, proveyendo



a la vez de más espacios al transporte público, haciendo posible incrementar su cobertura y frecuencia⁵.

- Instar a desarrolladores inmobiliarios a elaborar planes de movilidad para sus desarrollos, ofreciendo incentivos para ello o proponer la “evaluación de impacto de la movilidad” para proyectos masivos.

En este rubro se puede promover la imposición a desarrolladores urbanos de incluir en sus programas de construcción planes en los que se detalle cómo se modificará la movilidad en la zona de influencia de los grandes desarrollos inmobiliarios, proponiendo alternativas de solución a los posibles conflictos identificados, pudiendo ser éste un requisito para el otorgamiento de licencias de construcción o su condicionamiento. Por otra parte, ante proyectos de gran escala, se podría promover lo que se ha dado en denominar como “evaluación de impacto de la movilidad”, el cual, a través de estudios permite determinar si el desarrollo de un proyecto es viable o no en términos de la afectación a los desplazamientos durante su construcción y operación.

- Implementación de un premio a las mejores ideas para mejorar la movilidad, abierto al público en general.

Es siempre importante recurrir a la participación ciudadana para que, a partir de sus experiencias y conocimiento del tema, propongan alternativas de solución a los problemas de movilidad en las ciudades, premiando aquellas ideas que resulten innovadoras, prácticas y con posibilidades de éxito en su implementación, promoviendo el intercambio de ideas y ayudando a generar esquemas alternativos soportados por la experiencia de quienes viven día con día la movilidad en las grandes ciudades.

- Autoridad para peatones y ciclistas.

La existencia de una autoridad encargada de la atención específica de usuarios de transporte no motorizado y de peatones ayudaría a atender mejor este sector específico de la población vigilando que sus derechos sean respetados y cumplan con las obligaciones que les corresponden, pudiendo incluso imponer sanciones que vayan más allá de la amonestación verbal a quienes infrinjan las disposiciones en materia de tránsito, promoviendo una cultura de vialidad entre peatones y ciclistas.

- Promoción de una “carta de derechos y obligaciones de los usuarios del transporte público”.

En concordancia con el punto que antecede, la creación de una

carta de derechos y obligaciones de los usuarios del transporte público permitiría que la población ampliara su cultura vial al conocer con detalle cuáles son los derechos que les asisten al hacer uso de las diferentes formas de transportación pública de las que disponen, así como las obligaciones que deben cumplir por ese uso, lo que ayudaría a mejorar las condiciones de movilidad en el transporte público al contar con usuarios más y mejor informados sobre la conducta que se espera de ellos al usar éste. La elaboración de un documento de esta naturaleza se propone que se haga contando con el consenso de concesionarios de transporte de pasajeros, así como con los representantes de los usuarios de las diferentes modalidades de transporte público, tal como se propone en la Ley de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía⁶.

- Adecuada capacitación del personal que presta servicios de transporte público.

Junto con la promoción del conocimiento de los derechos y obligaciones de usuarios del transporte público, se deben establecer las bases para que los operadores de las unidades de transporte de pasajeros sean capacitados para el mejor desempeño de sus labores, así como en el cuidado de los derechos que tienen los usuarios, de modo que todos los actores involucrados en el transporte público conozcan a cabalidad las normas que rigen el uso y operación de éste, lo que repercutiría en la mejora de la calidad del servicio.

- Promover la educación, formación y concientización entre los usuarios de las diferentes modalidades de movilidad.

Esta propuesta de acción va de la mano con los puntos que anteceden, respecto del conocimiento de los usuarios del transporte público de sus derechos y obligaciones, y la capacitación de los operadores de aquel y va más allá, buscando incluir a todos los usuarios de los diferentes tipos y movilidades de transporte, como peatones y conductores de vehículos particulares de carga o transporte de pasajeros (público o privado), haciéndoles saber a través de campañas de concientización y ejercicios masivos de formación y educación la forma en la que se deben conducir al hacer uso de esas diferentes opciones de transporte, ya sea de forma activa (como conductores de vehículos motorizados o no y como peatones) o de forma pasiva (como usuarios de cualquier servicio de transporte de pasajeros). Al contar con una población mejor informada sobre el transporte en sus diferentes modalidades en su ciudad se estará promoviendo la mejora gradual de la movilidad.

- Evitar el desarrollo de centros de población de baja densidad, ya que se fomenta el incremento en la demanda de transporte.

La atención de este punto implica un cuidadoso desarrollo y atención de las políticas de desarrollo urbano; según datos de la Unión Internacional de Transporte Público, las ciudades con mayor densidad de población son también las que menor energía consumen en lo que a tráfico respecta; por el contrario, en las áreas en las que se reporta una baja densidad poblacional el automóvil particular suele ser el medio de transporte más utilizado⁷. En este sentido, se ha llegado a la conclusión de que en las áreas urbanas con mayor densidad de población se consume menos energía porque se incentiva el uso de transportes no motorizados o del transporte público, ya que las distancias para ir de un lugar a otro son más cortas. Por otra parte, el desarrollo de centros de población con baja densidad de población incrementa la demanda de transporte para ir desde y hacia ellos, lo que además aumenta el uso de combustibles y la consecuente emisión de contaminantes a la atmósfera. Si bien, el aumento de la densidad de los centros de población puede propiciar congestiones vehiculares, no menos cierto es que el desarrollo de infraestructura que propicie el uso de transportes no motorizados y el mejoramiento de los sistemas de transporte público ayudará a combatir esas congestiones viales.

- **Adecuada planeación de la infraestructura peatonal y para ciclistas, poniendo especial atención en los cruces con transporte motorizado.**

Tratándose del transporte en las urbes la prioridad la debe tener el peatón, seguido de los usuarios de vehículos no motorizados, usuarios de transporte público y usuarios de transporte particular. En este sentido una política integral y moderna de movilidad debe dar prioridad a los tres primeros (peatones, ciclistas y usuarios de transporte público), debiendo incentivar esas formas de transporte, para lo que se debe proveer de la infraestructura que les permita moverse con seguridad que, como se ha señalado, es un factor indispensable para que los habitantes se decidan por la caminata o el uso de transportes no motorizados en lugar del uso de vehículos particulares; por lo que se requiere que el factor de vulnerabilidad de ciclistas frente a los transportes motorizados disminuya. Este sentido y percepción generalizada de seguridad propiciará el aumento en el número de usuarios de estas alternativas, lo que se traducirá en la eventual disminución del uso de vehículos particulares, combinando el uso de bicicletas con el transporte público, para lo que se necesita además la construcción de la infraestructura necesaria, como estacionamientos para bicicletas y rampas de acceso.

- **Elaborar estudios para determinar cómo se puede usar mejor la infraestructura existente**

antes de proceder a la construcción de nueva.

Este punto es de especial relevancia ya que con él se propone aprovechar al máximo la infraestructura urbana con que ya cuenta una ciudad, antes de invertir en el desarrollo de nuevos proyectos de movilidad, para lo cual se requiere la contratación de especialistas que hagan estudios en los que se determinen las posibilidades y potencial de uso de la actual infraestructura, ante este nuevo paradigma de la movilidad en el que todas las modalidades de transporte motorizado, no motorizado y peatones deben ser incluidas evitando gastos innecesarios en infraestructura compleja en los casos en que se puede echar mano de los recursos e instalaciones existentes. Esto no quiere decir que no se requiera de la construcción de infraestructura nueva, pero se puede evitar hacer gastos si se utiliza al máximo posible el potencial existente, optimizando el uso de recursos que podrán ser canalizados en otros proyectos de movilidad cuya realización esté soportada en los correspondientes estudios técnicos y de viabilidad.

- **Redistribución de espacios motorizados y no motorizados.**

El adecuado desarrollo de la movilidad en la ciudad requiere que el movimiento de transportes motorizados y no motorizados se desarrolle coordinadamente proveyendo de elementos de seguridad a sus usuarios por lo que se necesita de una definición de los espacios que corresponden a cada una de estas modalidades y que en los puntos en que éstos intersectan se respeten las preferencias que tiene cada una de las formas de transportación, a lo que debe sumarse la necesaria educación vial de cada uno de estos elementos.

- **Gestionar el desarrollo de estudios que generen información viable de la movilidad en la Ciudad de México.**

Como ha quedado señalado, el desarrollo y ejecución de acciones en materia de movilidad debe estar soportado por los resultados de estudios que se lleven a cabo contemplando la gran cantidad de variables presentes en las ciudades y sus zonas conurbadas; además de los estudios de análisis se requiere contar con estudios con datos que reflejen el estado actual de la movilidad, haciendo posible su contraste con datos anteriormente recabados, lo que permite el establecimiento de una línea base y proyecciones que muestren la evolución que se espera de los sistemas de transporte en sus diferentes versiones y modalidades, de modo que se puedan hacer los ajustes necesarios para corregir las tendencias negativas a través del establecimiento y ejecución de políticas y programas en la materia.

- **Cambiar el paradigma de la transportación activa, de actividad de ocio y recreación, a verdadera opción de movilidad para desplazamientos cotidianos.**

La transportación activa implica el uso de vehículos no motorizados, principalmente la bicicleta. Por ejemplo, en la última década en la Ciudad de México se ha promovido el uso de este tipo de transportes a través de programas como “Ecobici” o “Muévete en Bici”, cuya actividad insignia han sido los paseos dominicales que semana a semana se realizan en el Paseo de la Reforma y en otras avenidas y calles del centro de la Ciudad; a este programa se suman actividades recreativas como conciertos, competencias, concursos, clases de baile, yoga, aeróbics, entre otras, por lo que las actividades de domingo en la Ciudad de México han sido percibidas como actividades meramente recreativas; sin embargo, gradualmente el uso cotidiano de la bicicleta va permeando en los individuos gracias a programas como los que hemos referido, en los que también se desarrollan actividades de concientización respecto del uso adecuado de este medio de transporte y las normas que lo regulan, por lo que cada vez son más los ciudadanos que incorporan el uso de la bicicleta a sus actividades. En palabras de la titular de la Secretaría del Medio Ambiente del D.F., “la mayor parte de la Ciudad tiene una topografía muy adecuada para el uso de la bicicleta; incluso es factible por el clima... una vez que se empieza a usar la bicicleta en la ciudad, las personas se dan cuenta de que no solo es una forma eficiente para los trayectos más cortos, sino que realmente no es un peligro”⁸.

Actividades y programas como los señalados son de suma importancia en el cambio del paradigma en el que la bicicleta y los medios de transporte no motorizados son para usos y fines recreativos hacia el esquema en que éstos pueden ser parte de nuestra transportación diaria de forma segura.

Conclusión

Evidentemente todas estas propuestas o reflexiones requieren no sólo de voluntad política y planeación para convertirse en normas y/o en políticas públicas. Se requiere también, que se destinen los presupuestos necesarios para su implementación. Es mejor evitar hacer muchas cosas mal hechas aunque aparentemente reditúen más políticamente; y hacer quizá menos cosas, pero más efectivas. Una línea del metro con quince estaciones tiene el costo de cinco o más líneas de Metrobús, pero resuelve igualmente cinco o diez veces más y mejor el problema de demanda de transporte colectivo. Por otra parte, al haber mayor oferta de éste, se

convierte en más confortable y con mayores opciones de destinos.

Igualmente se deberá explorar la construcción de vialidades alternativas como segundos pisos o túneles que desahoguen las principales vialidades y que atraviesen largos tramos de la ciudad sin utilizar las vías ya existentes. En este caso, se deberá cuidar que éstas se construyan siguiendo protocolos de ingeniería vial con continuidad en los carriles y espacios, evitando que se reduzcan los carriles como desafortunadamente se hizo en el tramo del segundo piso del periférico que va de San Jerónimo a la salida a Cuernavaca.

La educación y concientización a automovilistas, operadores de transporte público, motociclistas, ciclistas y peatones es fundamental. Es menester que se generen campañas de respeto al peatón y la preferencia que éste debe tener en los cruces.

La problemática que reviste la movilidad en la Ciudad de México y en otras urbes de la República Mexicana es un tema que requiere de toda la atención de los gobiernos locales. Es, como ya se mencionó líneas arriba, de gran importancia que ya exista una cartera que atienda ese tema, pero es más importante que los propósitos se conviertan en realidad y que se no se adopten medidas populistas que no contribuyen a encontrar soluciones a largo plazo. Hacemos votos porque el gobierno del Distrito Federal y los de las demás entidades federativas destinen los recursos financieros, tecnológicos, materiales y humanos a esta gran tarea, con creatividad, inteligencia y honestidad. ☺

¹ Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal. Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012. 2013.

² Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe, Rumbo a una nueva transición urbana 2012, P. XIII, ONU-Hábitat, 2012.

³ Observatorio de la Movilidad Urbana, Información de Movilidad Urbana de Ciudad de México. 2007, disponible en http://omu.caf.com/media/15703/omu_ciudad_ciudad_de_m%C3%A9xico.xls

⁴ Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe, Rumbo a una nueva transición urbana 2012, P. XIV, ONU-Hábitat, 2012.

⁵ Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe, Rumbo a una nueva transición urbana 2012, P. 104, ONU-Hábitat, 2012.

⁶ Ley de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía. Disposición adicional séptima. Publicada en el Boletín Oficial del Estado el 18 de junio de 2003.

⁷ Por una mejor movilidad urbana en los países en desarrollo; problemas, soluciones, realizaciones ejemplares. Unión Internacional de Transporte Público. Pág. 24. Bélgica. 2003.

⁸ Revista VITA; vida + interacción + trabajo + ambiente, Entrevista a Tanya Müller, Secretaría de Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal. Año 2, número 9, pág. 16. México. 2013.