



Principales enfoques de la movilidad urbana en clave de políticas públicas

Ciudades inclusivas, sostenibles e inteligentes en el marco de la Agenda 2030

Taller: Aspectos de medición de la movilidad urbana para contribuir al Gran Impulso para la Sostenibilidad

Genaro Cuadros Ibáñez, Arquitecto Urbanista

4 de mayo 2022

1. La movilidad como política pública



*“La región se encuentra ante un **cambio de época** que entraña procesos de transformación estructural inciertos, largos y complejos, que **revolucionan la base tecnológica, la manera de producir, distribuir, habitar, consumir, acumular, pensar y convivir**”*

*“**Enfrentar este cambio de época requiere de políticas públicas para inducir y propiciar el cambio estructural**”*

2. La movilidad como dinamizador



Movilidad sostenible y espacio urbano como sector dinamizador del desarrollo sostenible.

- El 80% de la población vive en zonas urbanas con déficits de vivienda y la falta de planificación urbana.
- En América Latina y el Caribe, aun cuando el 68% de los viajes
- La tasa de motorización de 200 vehículos por cada 1.000 habitantes
- El sector del transporte consume el 38% de la energía final.
- Las emisiones GEI del sector respecto al PIB equivalen a 2,2 veces las de Europa, hay margen para la eficiencia carbónica.
- La electromovilidad ofrece una oportunidad para la industria.
- Las ciudades dispersas obligan desplazamientos más largos.
- El déficit de vivienda en la región, de en torno al 40%

3. La crítica a la hegemonía de la economía del transporte



“el proceso de desarrollo de la movilidad urbana en ALC en las últimas siete décadas ha sido marcado por un “gran impulso” para viabilizar la implementación de un sistema automovilístico individual de movilidad, por medio de la organización del Estado y de las leyes, de forma a garantizar el soporte legal y la financiación para la compra y utilización de vehículos particulares, con el apoyo de una infraestructura vial que crecientemente ha priorizado el transporte individual.”

E. Vasconcelos,
“Contribuciones a un gran impulso ambiental para América Latina y el Caribe: movilidad urbana sostenible”,
Documentos de Proyectos, (LC/TS.2019/2), Santiago,
Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2019.

4. Transporte no es sinónimo de movilidad



“Porque transporte y movilidad no son términos sinónimos; el primer concepto implica dispendio de energía y, por tanto, creación de infraestructuras especializadas para intentar abaratar el coste del viaje (o de empresas especializadas en producir y gestionar esas infraestructuras);

“atención a las formas más autónomas de desplazamiento, oferta de alternativas posibles, gestión del gasto energético y del espacio desde una perspectiva más amplia que la de recuperación del coste invertido o la de la adaptación de la capacidad de la infraestructura a la demanda de viajes en un determinado medio de transporte.”

Herce y Magrinyá “El espacio de la movilidad urbana” editorial café de las ciudades 2013 BA.

5. El giro de la movilidad



La movilidad como fenómeno socioespacial.

La primera modalidad es la observación de que ser móvil remite a una doble facultad: la de moverse, de cambiar de lugar, pero también la de transformarse, de adaptarse a una nueva situación, de cambiar de estado, posición, habilidades, etc. Estas dos dimensiones están fuertemente entrelazadas (Mincke y Kaufmann 2017).

6. ¿Qué es la movilidad?



“la movilidad se entiende como la forma en que los individuos recorren distancias para desplegar en el tiempo y en el espacio las actividades que conforman sus estilos de vida. Estas prácticas de viaje están integradas en los sistemas sociotécnicos producidos por las industrias, las técnicas de transporte y comunicación y los discursos normativos. Esto implica impactos sociales, ambientales y espaciales considerables, así como experiencias de viaje muy diversas.”

“El paradigma de la movilidad es una forma de ver el mundo atenta al papel que juegan los cambios en la organización de las relaciones sociales. Permite legitimar las cuestiones relativas a lo práctico, discursivo, tecnológico y medidas organizativas implementadas por las industrias para gestionar la distancia, así como los métodos necesarios para estudiar estos sistemas.”

Vincent Kaufmann. “Histoire de la notion de mobilité” fórum de la vie mobiles, 2021.

6. Cambios en los patrones de movilidad



En primer lugar, la propia división de la movilidad en obligada y no obligada está en crisis, como consecuencia del cambio de organización social expuesto. Esa atención prioritaria a unos determinados motivos de viaje ha traído como consecuencia la desatención a otros, no catalogados como obligados. Porque lo que está en juego es la satisfacción de las necesidades de conexión, que incluyen motivos muy variados y con alteración frecuente de su expresión espacial y temporal.

Herce y Magrinyá “El espacio de la movilidad urbana”
editorial café de las ciudades 2013 Buenos Aires.

6. Cambios en los patrones de movilidad



En segundo lugar, porque ya comienza a no ser tan cierto que la demanda se exprese en dos puntas muy marcadas a lo largo del día, y los desplazamientos (incluso por los motivos que hasta ahora se entendían como obligados) se distribuyen a lo largo de la jornada, como consecuencia lógica de una proliferación de destinos de un mismo trabajador, de desplazamientos de formación y estudio, y de motivaciones de viaje tan obligadas desde el punto de vista social como las dos citadas

Herce y Magrinyá “El espacio de la movilidad urbana”
editorial café de las ciudades 2013 Buenos Aires.

6. Cambios en los patrones de movilidad



En suma, el ejercicio del derecho a la conexión, a la movilidad de las personas y al transporte de bienes, implica la atención a todas las formas de desplazamiento, lo que significa un cuidado preferente de las formas que consumen menos energía y crean menos dependencia y obliga a poner el acento en el tipo de infraestructuras que se ofrecen, en sus características y efectos, y en la gestión del espacio público urbano.

Herce y Magrinyá “El espacio de la movilidad urbana”
editorial café de las ciudades 2013 Buenos Aires.

Evolución conceptual desde un problema de
transporte de carga y personas (economía del tiempo)

Paradigma
Automóvil
(Infraestructura)

CONGESTIÓN → INFRESTRUCTURA → ENERGIA

Paradigma
Peatón
(Territorial)

Hacia una **movilidad** como fenómeno integral

(sujetos y experiencia, comunidades y territorio)

7. Agenda de la movilidad urbana GIS



1. Las áreas urbanas han **crecido sin planificación** o control, generando **bajas densidades y distancias muy largas** en las periferias, afectando directamente la movilidad de los grupos sociales de bajos ingresos.
2. Las necesidades de **los peatones y de los ciclistas han sido ignoradas** por las políticas de movilidad. El costo de construir veredas ha sido atribuido exclusivamente al dueño del lote, resultando en malas condiciones de calidad, confort y seguridad. La circulación de ciclistas no ha sido organizada ni priorizada, generando patrones peligrosos de circulación.
3. Los servicios **de transporte colectivo han sido entregados al mercado**, y en la mayoría de los países resultó en una oferta de servicios otorgados por personas y sus vehículos propios, sin reglamentación por el gobierno, de **muy baja calidad, poca seguridad y de alta contaminación ambiental**.

Planificación Integrada

Programa Veredas

Transporte Público

7. Agenda de la movilidad urbana GIS



4. El uso del auto ha sido apoyado de manera estructural, ya sea por medio de la extensión del sistema vial y de señalización específica, por las facilidades para la compra con impuestos reducidos, con el cobro de tasas de uso anual de valores minúsculos y con una franquicia de estacionamiento gratuito en la mayoría de las vías. Además, el costo directo de hacer un viaje de 7 km en automóvil es igual a la tarifa básica del transporte colectivo, representando un incentivo muy poderoso para el uso del transporte individual.

Espacio Público

5. La prioridad para la circulación de vehículos de transporte colectivo ha sido ofertada en pocas ciudades y de forma muy limitada, haciendo que la velocidad promedio del autobús sea muy baja, aumentando el costo de operación, el consumo de energía y la emisión de contaminantes;

Prioridad en TP

6. En todos los países la inseguridad vial ha sido muy elevada, con índices de accidentalidad y mortalidad altos, impactando especialmente a los usuarios más vulnerables como son los peatones y ciclistas y, últimamente, los motociclistas;

Múltiples Velocidades

7. Agenda de la movilidad urbana GIS



7. Aún con el cobro de tarifas baratas (0,30 dólar) los costos del uso del transporte colectivo han sido muy altos para una parte significativa de la población, que enfrenta muchas dificultades para moverse, o se queda simplemente sin la movilidad deseada.

No Movilidad

8. La falta de gestión del tránsito y de la movilidad y el uso excesivo del automóvil han generado enorme congestión en las ciudades más grandes, dañando las velocidades del transporte colectivo y, por consecuencia, aumentado el costo de operación y las tarifas.

Gestión Priorizada

9. El uso intensivo del **automóvil** hace que el transporte individual motorizado (sumando a las motos) sea responsable de la **mayor parte del consumo de energía y de la emisión de contaminantes locales y de CO2 en las ciudades.**

Nuevas Prioridades