

UACM

Universidad Autónoma
de la Ciudad de México

Nada humano me es ajeno

COLEGIO DE HUMANIDADES y CIENCIAS SOCIALES
LICENCIATURA EN CIENCIA POLÍTICA
Y ADMINISTRACIÓN URBANA

**Análisis de las políticas públicas
de movilidad urbana sostenible en la alcaldía Miguel
Hidalgo del período 2018-2021: el caso de las ciclovías**

TRABAJO RECEPTACIONAL

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

LICENCIADA EN CIENCIA POLÍTICA

Y ADMINISTRACIÓN URBANA

PRESENTAN:

KATIA GONZÁLEZ CASTAÑÓN

DIRECTORA

MTRA. LAURA EVELIA ANGUIANO FLORES

Ciudad de México, junio de 2023.

SISTEMA BIBLIOTECARIO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO COORDINACIÓN ACADÉMICA

RESTRICCIONES DE USO PARA LAS TESIS DIGITALES

DERECHOS RESERVADOS ©

La presente obra y cada uno de sus elementos está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor; por la Ley de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, así como lo dispuesto por el Estatuto General Orgánico de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México; del mismo modo por lo establecido en el Acuerdo por el cual se aprueba la Norma mediante la que se Modifican, Adicionan y Derogan Diversas Disposiciones del Estatuto Orgánico de la Universidad de la Ciudad de México, aprobado por el Consejo de Gobierno el 29 de enero de 2002, con el objeto de definir las atribuciones de las diferentes unidades que forman la estructura de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México como organismo público autónomo y lo establecido en el Reglamento de Titulación de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

Por lo que el uso de su contenido, así como cada una de las partes que lo integran y que están bajo la tutela de la Ley Federal de Derecho de Autor, obliga a quien haga uso de la presente obra a considerar que solo lo realizará si es para fines educativos, académicos, de investigación o informativos y se compromete a citar esta fuente, así como a su autor ó autores. Por lo tanto, queda prohibida su reproducción total o parcial y cualquier uso diferente a los ya mencionados, los cuales serán reclamados por el titular de los derechos y sancionados conforme a la legislación aplicable.

Agradecimientos

Agradezco en primera instancia a mis padres Yolanda Castañón Velasco y Pablo González Tabla por su compañía y apoyo incondicional a lo largo de toda mi trayectoria académica. Gracias a ellos que me motivaron y brindaron las bases necesarias para poder concluir mi carrera universitaria. Siempre llevaré conmigo sus enseñanzas y los valores que me inculcaron para dirigir mi camino de manera correcta.

Agradezco a mi hermana Paola Gonzalez Castañón por su compañía, motivación y apoyo incondicional que me ha brindado a lo largo de mi vida. Valoro mucho sus consejos y contribución para que pudiera concluir mis estudios de licenciatura.

Agradezco a mi directora de tesis, la Mtra. Laura Evelia Anguiano Flores, quién siempre estuvo presente para dirigirme en la elaboración de mi trabajo recepcional. Gracias a sus enseñanzas pude profundizar en mi tema de investigación y concluir satisfactoriamente mi proceso de titulación.

Agradezco a mis lectores, la Mtra. Ana Elisa Banderas Miranda, el Mtro. Adrián López Cabello y el Dr. Mauricio Alvarez Arce por leerme y brindarme sus observaciones, con la finalidad de enriquecer mi trabajo recepcional.

Agradezco a mi mejor amigo Iván Arturo Hernández Callejas, que me acompañó durante toda mi carrera universitaría, brindándome su amistad y apoyo incondicional en todos los ambitos de mi vida. Le agradezco mucho por la motivación y consejos que me dió para concluir este proyecto.

Agradezco a mi mejor amiga Adriana González Yepez, por brindarme su amistad y apoyo incondicional en todas las etapas de mi vida. Valoro profundamente su

compañía y la motivación que me da para culminar de manera satisfactoria todos mis proyectos.

Agradezco a la UACM, mi casa de estudios, por haber influido de manera positiva en mi vida, por brindarme el apoyo y las bases necesarias para poder concluir satisfactoriamente mis estudios de licenciatura y formarme como politóloga.

Indicé

Introducción - - - - -	7
 Capítulo I. Acercamiento conceptual a la movilidad urbana y sus problemáticas principales	
1.1 La ciudad y su contexto - - - - -	11
1.2 Movilidad urbana - - - - -	12
1.3 Problemas socioambientales y territoriales de la movilidad urbana - - - - -	13
1.4 Problemas del transporte público en la Ciudad de México - - - - -	19
1.5 Transporte urbano sostenible bicicleta y las dificultades a las que se enfrenta - - - - -	24
 Capítulo II Políticas públicas de movilidad urbana sostenible	
2.1 Definición de políticas públicas - - - - -	29
2.2 El ciclo de las políticas públicas - - - - -	30
2.2.1 Problematización - - - - -	31
2.2.2 Diagnóstico - - - - -	34
2.2.3 Formulación - - - - -	36
2.2.4 Ejecución - - - - -	37
2.2.5 Evaluación - - - - -	39
2.3 Políticas públicas de movilidad urbana sostenible y su relación con la democracia - - - - -	41
2.4 Las políticas públicas de movilidad urbana en el ámbito de la infraestructura y la gestión de la movilidad - - - - -	47
2.5 Las políticas públicas de movilidad urbana en la Ciudad de México - - - - -	50
2.5.1 Plan Estratégico de Convivencia Vial 2019 para la Ciudad de México - - - - -	51

2.5.2 Programa Integral de Seguridad Vial de la Ciudad de México	
2020-2024 - - - - -	-60

Capitulo III La movilidad urbana en la Ciudad de México

3.1 infraestructura vial - - - - -	-72
3.2 Tipos de movilidad en la Ciudad de México - - - - -	-74
3.2.1 Transporte privado motorizado - - - - -	74
3.2.2 Transporte público - - - - -	-76
3.2.3 Transporte de carga - - - - -	-79
3.4 Marco regulatorio de la movilidad ciclista en la Ciudad de México - - - - -	-81

Capitulo IV Movilidad urbana sostenible en la alcaldía Miguel Hidalgo

4.1 Panorama Socio demográfico de la alcaldía Miguel Hidalgo y su contexto en la Ciudad de México - - - - -	-86
4.2 Características de movilidad ciclista en la alcaldía Miguel Hidalgo - - - - -	-90
4.3 Acciones gubernamentales durante el período de gobierno de Víctor Hugo Romo en relación a la movilidad alternativa sostenible (2018-2021) - - - - -	94
4.4 Análisis de políticas públicas de movilidad urbana sostenible en la alcaldía Miguel Hidalgo 2018-2021 - - - - -	-100
4.4.1 Biciescuelas - - - - -	-101
4.4.2 Ciclovías emergentes - - - - -	106
4.5 Encuestas sobre movilidad urbana sostenible en la alcaldía Miguel Hidalgo - - - - -	111
Conclusiones - - - - -	121
Referencias - - - - -	-125

Indicé de mapas

Mapa 3.1 Infraestructura ciclista en la alcaldía Miguel Hidalgo - - - - -	74
---	----

Indicé de figuras

Figura 4.1 Monumento ciclista de la alcaldía Miguel Hidalgo - - - - -	98
---	----

Indicé de tablas

Tabla 4.1 Población general por sexo en 2015 - - - - -	86
--	----

Tabla 4.2 Tipo y clase de hogar en 2015 - - - - -	87
---	----

Tabla 4.3 Población de 15 años y más por nivel de escolaridad en 2015 - - - - -	88
---	----

Tabla 4.4 Tasa de participación económica por sexos en 2015 - - - - -	89
---	----

Indicé de gráficas

Gráfica 4.1 - - - - -	112
-----------------------	-----

Gráfica 4.2 - - - - -	113
-----------------------	-----

Gráfica 4.3 - - - - -	114
-----------------------	-----

Gráfica 4.4 - - - - -	115
-----------------------	-----

Gráfica 4.5 - - - - -	116
-----------------------	-----

Gráfica 4.6 - - - - -	117
-----------------------	-----

Gráfica 4.7 - - - - -	118
-----------------------	-----

Gráfica 4.8 - - - - -	119
-----------------------	-----

Gráfica 4.9 - - - - -	120
-----------------------	-----

Introducción

Esta investigación se originó a inicios del año 2021, a causa del interés por conocer cuáles son las decisiones que se han tomado en materia de políticas públicas para impulsar la movilidad urbana sostenible, específicamente el caso de las ciclovías en la alcaldía Miguel Hidalgo. En dicha alcaldía al momento de transitar se pueden observar problemáticas de movilidad urbana, tales como: congestión vial, largos periodos de tiempo en los traslados, pérdida del espacio público, hechos de tránsito, contaminación ambiental, etc. Es por ello que es relevante hacer una investigación sobre cómo influye el uso de la bicicleta para mejorar la movilidad urbana dentro de esta alcaldía.

La bicicleta, la cual es un medio de transporte alternativo y sostenible a nivel mundial con el paso de los años se ha vuelto una medida fundamental para poder resolver problemas de movilidad urbana, ya que, ayuda a descongestionar las vialidades de las grandes ciudades. La bicicleta ofrece la oportunidad para movilizarse de un lugar a otro al mismo tiempo que aporta beneficios para la salud pública, el uso de la bicicleta hace a las ciudades más competitivas y mejora la habitabilidad de estas.

El uso de las bicicletas se ha vuelto un tema de interés gubernamental debido a que la bicicleta no genera contaminación al medio ambiente, por el contrario, este medio de transporte es una medida que se ha tomado para reducir significativamente las emisiones de gases contaminantes producidos por la quema de combustibles fósiles.

El uso del transporte alternativo es viable, ya que, a través de este se pueden recorrer grandes distancias, lo cual permite a los usuarios tener la libertad de traslado, a diferencia de los medios de transporte motorizados.

En las ciudades de América Latina la movilidad urbana está estrechamente relacionada con el desarrollo económico, social y cultural. En estas ciudades el crecimiento poblacional va de la mano con el crecimiento del uso de vehículos motorizados.

La Ciudad de México es una de las ciudades más aglomeradas en el mundo, es por ello que en el ámbito de la movilidad se ha visto perjudicada, ya que, cada vez los tiempos de traslados son más largos y la cantidad de contaminantes en el ambiente van en aumento.

La alcaldía Miguel Hidalgo es el estudio de caso de la presente investigación, esta se encuentra ubicada en la zona céntrica de la Ciudad de México, siendo una de las más visitadas y por lo tanto una de las más transitadas, ocasionando que el congestionamiento vehicular imposibilite el desplazamiento de los visitantes y residentes de la alcaldía.

Para comprender mejor estas dificultades a las que se enfrenta la alcaldía en términos de movilidad se realizara el análisis de políticas públicas que han impulsado el uso de la bicicleta como un medio de transporte alternativo, el cual pretende ayudar a descongestionar las vialidades y también es una medida que beneficia directamente a mejorar la salud pública, ya que, mantiene activa a la población. El análisis de políticas es relevante porque es una herramienta que es llevada a cabo en materia de la administración pública. Este análisis permite que se puedan examinar y evaluar los aciertos y las fallas de las acciones gubernamentales en relación con la política pública, dicho análisis permite generar recomendaciones que faciliten llegar a los objetivos y a los fines mismos de la política.

El análisis de políticas públicas en materia de movilidad urbana sostenible al día de hoy tiene importancia para la sociedad debido a diversos factores, un ejemplo de ello es la llegada del COVID 19 en el año 2020, debido a que los gobiernos se vieron obligados a impulsar la movilidad ciclista implementando ciclovías emergentes, esto debido a que el transporte en bicicleta puede disminuir considerablemente los contagios porque se evita el contacto físico entre usuarios y se realizan los traslados en un ambiente ventilado.

Esta investigación pretende conocer cuáles son las problemáticas que hay en torno a la movilidad urbana sostenible dentro de la alcaldía Miguel Hidalgo, por otra parte, con esta investigación también pretendo analizar la manera en que las políticas públicas implementadas han ayudado a resolver esas problemáticas e identificar los retos que todavía

enfrentan. Este estudio busca contribuir a la construcción de políticas más democráticas y que se centren en el cumplimiento de las normas de tránsito para que repercutan positivamente en la seguridad ciudadana al momento de transitar en las ciclovías.

De esta manera la pregunta central de la investigación es: ¿Cómo se estructura e implementa en materia de políticas públicas para la movilidad sostenible el uso de las ciclovías en la alcaldía Miguel Hidalgo?

La hipótesis para esta investigación es: Las políticas públicas en el ámbito de la movilidad urbana sostenible implementadas por los gobiernos locales no han logrado su total desarrollo y fortalecimiento por lo cual la integridad física del ciclista sigue estando en peligro y la utilización de medios de transporte no motorizados todavía es muy reducida.

El enfoque de la investigación del presente trabajo será diseñado bajo el enfoque cualitativo con la finalidad de demostrar la hipótesis y cumplir con los objetivos de la presente investigación se utilizará la evidencia cuantitativa mediante encuestas realizadas a los usuarios de las ciclovías lo cual nos permitirá conocer desde la perspectiva de los usuarios si las políticas públicas en el ámbito de movilidad urbana sostenible sirven para priorizar la protección vial que salvaguarda la integridad física de los ciclistas, al mismo tiempo que fortalecen el uso de los medios de transporte no motorizados.

Por otra parte, también se hará revisión de evidencia cualitativa tal como lo es la institucional de fuentes primarias (jurídicas) y secundarias (bibliografía especializada, informes de organismos especializados en materia de movilidad y notas periodísticas).

Si bien se combinan datos cualitativos y cuantitativos, el enfoque metodológico general es cualitativo, ya que, el propósito es identificar la calidad de las acciones gubernamentales en materia de políticas públicas para identificar cuáles son sus fortalezas y debilidades.

En el primer capítulo se abordan los aspectos generales de la ciudad, la movilidad urbana, las problemáticas principales a las que se enfrenta el transporte público motorizado

y la bicicleta como transporte alternativo sostenible. Este capítulo tiene la finalidad de entender el contexto de la movilidad urbana sostenible para comprender sus dificultades y retos a los que se enfrenta.

En el capítulo dos se abordan los aspectos generales de las políticas públicas de movilidad urbana sostenible en la Ciudad de México, el ciclo de las políticas públicas y como estas se relacionan con la democracia. Por otra parte, también se hace un estudio en relación de las políticas públicas con la infraestructura y la gestión de la movilidad.

En el capítulo tres se aborda la situación de la movilidad urbana en la Ciudad de México, para ello se analizó la infraestructura vial, los tipos de movilidad en la Ciudad de México y el Marco regulatorio de la movilidad ciclista en la Ciudad de México.

En el capítulo cuatro se llevó a cabo el estudio de caso de la investigación en la alcaldía Miguel Hidalgo, en el cual se estudió el panorama socio demográfico de la alcaldía Miguel Hidalgo, características de la movilidad ciclista dentro de la alcaldía, se llevó a cabo el análisis de políticas públicas de movilidad urbana sostenible de la alcaldía Miguel Hidalgo del año 2018-2021 y se hizo la aplicación y análisis de resultados de encuestas sobre movilidad urbana sostenible en la alcaldía Miguel Hidalgo.

Libro CAPÍTULO I.

Acercamiento conceptual a la movilidad urbana y sus problemáticas principales

En este capítulo se detallan de manera sintética aspectos generales sobre la situación actual de la movilidad urbana motorizada y sostenible en la Ciudad de México (CDMX). Se aborda de manera conceptual los antecedentes que han llevado a los desplazamientos en CDMX a una situación desfavorable para los ciudadanos por los largos tiempos de traslado y se retoma la importancia de la intervención gubernamental a través de políticas públicas sostenibles para darle solución de manera democrática a las deficiencias de la ciudad.

1.1 La ciudad y su contexto

Pará comenzar a adentrarnos en el tema es importante mencionar que “La ciudad nace del pensamiento, de la capacidad de imaginar un habitat, no sólo una construcción para cobijarse, no sólo un templo o una fortaleza como manifestación del poder”. (Borja,2002, p. 27) Es decir, la ciudad es un espacio territorial donde surgen diversos intercambios como lo son de tipo económico, social, cultural etc. Una ciudad debe estar construida para que todos los ciudadanos puedan desarrollar sus actividades cotidianas con plenitud, al mismo tiempo que ésta les brinde seguridad. Es por ello que dentro de las ciudades hay diversos espacios públicos, los cuales cumplen la función de satisfacer las necesidades de las personas, dichos espacios públicos puede ser hospitales, parques, escuelas, etc.

Es la ciudad en su conjunto la que merece la consideración de espacio público. La responsabilidad principal del urbanismo es producir espacio público, espacio funcional polivalente que relacione todo con todo, que ordene las relaciones entre los elementos construidos y las múltiples formas de movilidad y de pertenencia de las personas (Borja, 2003, p. 29)

Las ciudades se van transformando con el paso del tiempo debido a un sin fin de factores, uno de ellos es el aumento poblacional que deriva en saturación de los servicios y congestión vehicular. La ciudad por sí misma tiende a ser caótica, es por ello que los

gobiernos tienen que implementar policías públicas, programas u otro tipo de acciones que puedan garantizar bienestar social a la sociedad de manera equitativa, heterogénea y eficiente.

Dentro de las ciudades hay vida social la cual “está inscrita en el espacio y en el tiempo. Está hecha de acción sobre el medio y de interacción entre los hombres” (Claval, 1978, p.15) es decir, que la ciudad hace que los seres humanos se relacionen para satisfacer sus necesidades, para sobrevivir y crear cultura que le da identidad a los espacios.

Dentro de la ciudad existen diferentes grupos de poder sin embargo, es preciso mencionar que el poder son acciones que modifican el medio con el fin de mejorar la vida de las personas. Hay diversos niveles de poder en los cuales se puede hacer una distinción al ejercicio del poder y su relación con las ciudades, puesto que este hace legítima a la autoridad para llevar a cabo acciones gubernamentales que mejoren el espacio público.

En las grandes ciudades existen “servicios especializados a la producción, pequeños núcleos empresariales o universitarios de investigación y desarrollo, nodos y redes informáticas subsidiarias” (Pradilla, 2008, p.4) es decir, que las ciudades son el lugar donde por lo general acontecen las actividades más importantes de un país, es por ello que los gobiernos deben cuidar la calidad de los recursos y servicios que se ofrecen en ellas, teniendo el propósito de que no se vean obstaculizadas las actividades económicas, académicas y culturales a consecuencia de un mal funcionamiento de la ciudad, un ejemplo de ello es la movilidad urbana deficiente la cual imposibilita el desarrollo de las ciudades.

1.2 Movilidad urbana

Los seres humanos tienen la necesidad de desplazamiento para buscar mejores condiciones de vida y satisfacer sus necesidades, esta capacidad y necesidad de desplazarse es llamada movilidad. Los desplazamientos repercuten en las actividades diarias y en la forma en que estas son llevadas a cabo. Esta acción nos permite no estar limitados territorialmente. (Vincent Kaufman, 2002)

La movilidad urbana no sólo se refiere a los desplazamientos que realizan las personas, la movilidad representa un aspecto socio económico y espacial que va más allá de los medios de transporte. Esta se determina por las distancias recorridas y el tiempo del traslado, es por ello que la relación que existe entre la movilidad y los medios de transporte es el factor de la accesibilidad para que todos los ciudadanos puedan gozar por igual de un buen servicio brindado por la eficiencia de la infraestructura y de las decisiones gubernamentales.

Es un hecho que los diversos medios de transporte juegan un papel fundamental dentro de los desplazamientos, es por ello que estos deben modernizarse para que se vayan adaptando a las necesidades de la población y del medio ambiente.

1.3 Problemas socio ambientales y territoriales de la movilidad urbana

La movilidad urbana hoy en día tiene que enfrentarse a problemas y retos que están asociados a la congestión vehicular, debido a que las personas no quieren utilizar métodos alternativos de movilización. La gente prefiere utilizar los vehículos privados y no el transporte público, tampoco optan por acceder a él transporte no motorizado como lo son las bicicletas o desplazamiento peatonal, haciendo uso de puentes peatonales para acceder a los bienes y servicios. El problema de congestión está generando grandes conflictos en las ciudades en el ámbito de pérdida de tiempo, otro tipo de factores que están asociados a este problema es el estrés que genera el tráfico en las ciudades al momento de que los ciudadanos se desplazan a sus trabajos, escuelas, actividades de recreación, etc.

En cuestiones ambientales una de las consecuencias negativas que trae consigo esta congestión es la emisión de gases de efecto invernadero, producto del gran número de vehículos que se movilizan en las ciudades, esto quiere decir que tenemos que hacer conciencia sobre la movilidad como una solución que permita que estos efectos se logren disminuir de manera importante e impactante ecológicamente hablando.

El congestionamiento vehicular puede adjudicarse a que no hay una estructura urbana adecuada que pueda prevenir accidentes vehiculares, ya que, principalmente los carriles de

las ciclovías no cuentan con una protección para que no sean invadidos por motocicletas y vehículos, así como también hay una carencia de una adecuada señalización, los sistemas de control de tráfico y semaforización no funcionan adecuadamente, tampoco las vías se encuentran en óptimas condiciones y eso ocasiona que hayan muertes y accidentes viales de manera significativa ocasionando morbilidad y costos altos en el sistema de salud.

Sin embargo, la forma en que las ciudades han crecido de manera dispersa ha llevado a que se den una serie de problemáticas que los gobiernos han tenido que atender. Algo importante que analizar son las soluciones se han dado en términos de infraestructura, tomando en cuenta que la infraestructura debe permitir accesibilidad para garantizar una conectividad efectiva y lograr que los usuarios de la Ciudad la puedan usar de manera adecuada.

Cuando se piensa en proyectos de movilidad urbana sostenible no se debe de hacer de manera aislada, la ciudad debe verse integralmente y servir al interés público con el propósito de evitar que cualquier decisión que se tome en relación con las políticas públicas tenga un impacto negativo sobre el territorio.

Los proyectos de movilidad urbana no pueden sólo representar los intereses de los gobernantes, ya que, esto provoca que no se le den seguimiento a muchos de los proyectos que tienen un interés por solucionar los problemas de desplazamiento en las ciudades de manera sostenible. Se debe considerar la protección del medio ambiente y a partir de ello se valorarán los recursos naturales para que se pueda llevar a cabo el ordenamiento de la Ciudad y el ordenamiento territorial con el fin de que consecuentemente se pueda obtener una optimización de la infraestructura, y también se obtenga una integración socio económica y espacial del territorio urbano.

El tema de la movilidad urbana orientada hacia la sostenibilidad es una solución al problema ambiental y de congestionamiento vehicular que hay al día de hoy. Este tema es relevante para la sociedad debido a que en el mundo hay una crisis que se debe a la sobrepoblación y la forma en que las personas dañan al medio ambiente para satisfacer sus

necesidades, es por ello que se deben tomar medidas al respecto, un ejemplo de ello es mejorar las instalaciones para el desplazamiento en bicicleta "mejorando la accesibilidad para todas las personas, y ayudando a la gente a tener estilos de vida activos. Para el desarrollo de un equilibrado e integrado sistema multimodal de transporte es esencial tener instalaciones de transporte no motorizado que sean seguros y eficaces" (Rosales, 2013, p.12).

Es por ello que la entrada a la agenda gubernamental de políticas públicas enfocadas al rediseño urbano como beneficio a la movilidad tienen como objetivo principal el progreso de la ciudad orientado al desarrollo sostenible mediante la creación de infraestructura de transporte no motorizado para evitar el uso de automóviles particulares, uso de suelo mixto, uso de espacios verdes, entre otros.

El freno del deterioro ambiental y el control de la contaminación no pueden alcanzarse sin reglas y leyes. Pero por sí sola, la legislación no es suficiente para producir mejoras en la ejecución ambiental, ya que, son limitados los recursos disponibles para examinar, monitorear, ejecutar y procesar a los transgresores, y en ausencia de suficiente presión gubernamental, muchas normas son implementadas de manera desigual (Valdez & Landa, 2003, p.6)

Es decir que el deterioro ambiental necesita la entrada a la agenda gubernamental de las políticas públicas sostenibles para que esta problemática tenga una solución, de lo contrario se seguirá deteriorando el medio ambiente como consecuente de la satisfacción de las necesidades de los ciudadanos, provocando que la calidad de la vida de las personas sea mala, en consecuencia a la gran cantidad de contaminante que estos deberán respirar todos los días, saturando el sistema de salud y aumentando los índices de mortandad.

Las ciudades cada vez actúan de manera distinta, ya que, hoy en día se desarrollan más allá de sus límites territoriales y político administrativas, es decir que las ciudades no son un ente sólo, sino que interactúan con otras ciudades que están en su entorno regional. Las

ciudades deben de tener un ínter relacionamiento para que haya un intercambio de bienes, servicios, etc.

El sistema de movilidad es uno de los componentes de la estructura funcional de bienes y servicios, es por ello que se deben de atender las necesidades de movilidad de los pasajeros. La finalidad del sistema de movilidad es lograr que exista esa conectividad para que el flujo económico se mantenga activo y de esta manera se permita que haya prosperidad para la población. Este integra de manera jerarquizada los modos de transporte de personas y de carga con los diferentes tipos de vías y espacios públicos del territorio de la ciudad. El sistema de movilidad actúa de manera interdependiente con la estructura socio económica y espacial.

Es importante que cuando se piense en una solución de movilidad se considere si esta atenderá efectivamente las demandas de desplazamiento origen y destino de quienes son los usuarios de la vía. Su sistema es una estructura básica que está conformada por el subsistema vial, el subsistema de servicios y el subsistema de regulación y control.

El subsistema vial "Conformado por la maya vial arterial, malla vial intermedia, malla vial local, alamedas y pasos peatonales, red de ciclo rutas y corredores de movilidad local" (Ardila, 2017:55) es decir que es la que comunica asentamientos entre sí, como lo podría ser vialidades principales, secundarias, alamedas, pasos peatonales y red de ciclo vialidades, etc. Si no existe esta estructura dentro del subsistema vial es muy difícil que haya una comunicación eficiente entre los diferentes sectores urbanos y rurales y con el resto de las ciudades que hay al rededor.

El subsistema de servicios de transporte esta conformado por red de transporte masivo -metro, red de corredores troncales de buses y rutas alimentadoras, red de transporte colectivo, tren de cercanía, transporte individual público y privado, red de estacionamientos, terminales de

pasajeros de transporte urbano e interurbano, terminales de carga y aeropuertos" (Ardila, 2017, p.55)

Este debe responder a los deseos y necesidades de la población, es decir debe atender los orígenes y destinos, en el se encuentran las redes que pueden prestar servicios de transporte de la ciudad como lo sería las redes de transporte masivo donde se encuentran metros, trenes, autobuses, etc.

Finalmente, el subsistema regulación y control "conformado por centros de control, red de semaforización y sistemas tecnológicos de vigilancia" (Ardila, 2017, p.55) se refiere a los centros de tráfico, la red de semáforos, los sistemas tecnológicos de vigilancia y control de la operación de tráfico.

Los objetivos del sistema de movilidad es articular de manera eficiente y competitiva los subsistemas viales, de transporte y de regulación y control de tráfico. También este debe estructurar el ordenamiento urbano regional, mejorar la productividad, conectar las terminales de transporte y de carga interurbano, contener la conurbación con municipios vecinos mediante una red efectivamente conectada y eficiente y reducir la contaminación ambiental emitida por la quema de combustibles fósiles, incorporar criterios ambientales para producir un sistema de movilidad eco eficiente, disminuir los tiempos de traslado al mismo tiempo que el de costos, disminuir la congestión vehicular de pasajeros y de carga con destino a otras localidades de la ciudad o del país e incremento de la seguridad vial y la disminución de accidentes.

La movilidad debe estar orientada a la productividad de la ciudad mediante acciones coordinadas sobre los diferentes elementos que conforman este sistema. Cada vez que se piensa en proyectos de movilidad se tiene que pensar en proyectos eficientes, seguros y económicos que atiendan a la generación de un sistema de transporte eficiente, que mejore la competitividad de la ciudad, ya que, este sistema es una de las estructuras funcional y de servicios que garantiza muchos beneficios a la Ciudad, el cual está vinculado con el desarrollo

urbano, el desarrollo social, el desarrollo turístico etc. El sistema de planeación urbana no puede verse alejado de la planeación de las ciudades y de la logística del territorio, no se puede pensar en un sistema de movilidad urbana que no considere el uso de suelo y las proyecciones socio económicas.

La planeación de la movilidad urbana debe centrarse en la infraestructura que también debe pensarse de la jerarquización de esta en relación de transportes, es decir el tipo de vialidades que se necesitan para satisfacer las necesidades de la población para que esta esté conectada. Esa jerarquización e identificación de la infraestructura para el transporte debe gestionarse, es decir construirla y mantenerla para garantizar que todo el tiempo el sistema de movilidad está en perfectas condiciones y garantice un adecuado flujo de movimiento de pasajeros y carga. Por otra parte, otro componente es el tema de servicios de transporte donde nunca se debe perder de vista el público colectivo y público individual en donde siempre se busque la integración del sistema, es decir que el sistema pueda ser usado de manera integrada por el ciudadano a través de servicios.

Es necesario la regulación de instituciones para que el sistema de movilidad pueda ser administrado de manera eficiente y para que los sistemas de regulación y control que deben estar debidamente equipados actúen para que cada vez los ciudadanos tengan un eficiente desplazamiento garantizando aspectos como lo son la seguridad vial.

Es necesario que se reestructure el proceso de planeación de la movilidad en la Ciudad de México por lo cual la secretaría de movilidad plantea:

Se procederá a la planeación del programa integral de movilidad y programa integral de seguridad vial, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y en línea con el Programa General de Desarrollo de la Ciudad de México y el Programa de Desarrollo Urbano de la Ciudad de México, ordenamientos rectores de planeación de la ciudad... De igual forma, se realizarán estudios y análisis detallados

sobre grandes proyectos urbanos e intervenciones de gran escala en la Ciudad de México para garantizar que tendrán un impacto positivo en el sistema de movilidad de la ciudad. (Secretaría de movilidad, 2019, p.42)

Para que esto pudiese llevarse a cabo es necesario que haya un rediseño en la infraestructura y un equipamiento en la red de transporte de la Ciudad de México para que los usuarios puedan tener una más eficiente seguridad vial. Por otra parte, tienen que hacer un cambio en cuanto a las sanciones en términos de cambiar el comportamiento para que se pueda visibilizar la importancia de la seguridad vial, lo cual se verá reflejado en el sistema de multas.

La educación vial debe de estar enfocada en las reglas de convivencia vial orientadas al respeto mutuo de todos los usuarios que circulan por las vialidades, con una mayor protección a las personas más vulnerables.

1.4 Problemas del transporte público en la Ciudad de México

Se han creado medidas para fortalecer la movilidad sostenible en México, principalmente en CDMX, ya que “En las décadas recientes ha experimentado cambios significativos en lo económico, político, social y urbano. En particular áreas de la ciudad han sido modificadas en su estructura y organización urbana a partir de necesidades económicas en diversos sectores” (Hernandez, 2022, p.45). Esta por ser la más transitada del país creando marcos legales que ayuden a salvaguardar a la población, esto no ha sido del todo útil, ya que, ha hecho falta coordinación institucional para que se pueda establecer una política de movilidad integral. Esto ha impedido drásticamente la planeación y la gestión de las redes de conectividad y de los distintos modos de servicios públicos y privados.

El transporte público a cargo del gobierno de la Ciudad de México ofrece un servicio que afecta en su mayoría a las personas que provienen de las periferias. ya que, les dificulta la accesibilidad a los puntos donde desarrollan su vida y sus actividades cotidianas. Es necesario mencionar que una solución para los problemas del transporte público no es

incrementar la oferta vial, puesto que se estaría agravando la situación del congestionamiento vehicular y la emisión de gases de efecto invernadero aumentaría, que a su vez crearía barreras urbanas que fragmentan y deterioran el espacio público. Es por ello que es necesario el impulso de los medios de transporte no motorizados para que se pueda descongestionar las vialidades al mismo tiempo que los medios de transporte públicos como lo son el metro, metrobús, etc.

A continuación, se hará una descripción de las características de cada medio de transporte público urbano de la Ciudad de México del año 2018-2021, debido a que este es el período de estudio de la presente investigación.

Metro

El Metro de la ciudad de México inició operaciones en año 1969. “Este sistema brinda servicio a través de 12 líneas, que suman un total de 226,48 km. El sistema cuenta con 195 estaciones y transporta anualmente a 935 millones de pasajeros”. (Morín, 2022, p.34)

Para comenzar a adentrarnos en el tema es necesario tomar en cuenta cuáles son los motivos que originan que el transporte público motorizado ya no cumpla de manera satisfactoria las exigencias de la población. Con el paso de los años el aumento poblacional en la Ciudad de México ha sido significativo, es por ello que ha aumentado la demanda de medios de transporte y en consecuencia de ello se ha ocasionado una saturación en el sistema de transporte público que, si bien ha tenido muchos avances en la implementación de infraestructura, este no se da abasto para brindar un servicio de calidad. Un ejemplo de ello es el metro de la Ciudad de México, el cual tiene mucha saturación por ser uno de los medios principales para desplazarse en esta ciudad.

En la ciudad de México el sistema de transporte público presentó servicio a 136.4 millones de personas . En el caso del sistema de transporte colectivo Metro, el cual es considerado como el medio de transporte más importante de la ciudad de México prestó servicio a 88.4 millones de usuarios.(INEGI, 2022). Por otra parte, también es importante

mencionar que "101 trenes, correspondientes al 27% del total de la flota, están fuera de operación a la vez que sus fallas operacionales que tan sólo en 2017 llegaron a 22,195³, son cada vez más continuas" (Secretaría de Movilidad, 2019: 8) es decir que la causa principal para que se haga una aglomeración de personas en los vagones del metro son las problemáticas operacionales y de planeación con las que cuenta este sistema.

Debido a que este medio de transporte ha sido corrompido por la delincuencia y cuenta con fallas en la administración se convirtió en uno de los escenarios protagónicos del crimen. Una gran cantidad usuarios del transporte colectivo metro han reportado robos dentro de los vagones a consecuencia de la gran aglomeración de personas que hay en ellos, en estos casos es cuando los llamados "carteristas" hacen aparición aprovechándose del amontonamiento de la gente para robar a sus víctimas sin que estas se percaten de lo sucedido.

Por otra parte, un porcentaje de la población que ha resultado afectada debido a las fallas administrativas son las mujeres, ya que, estas se encuentran desprotegidas y vulnerables a sufrir acoso. En México es muy común normalizar el hostigamiento, incluso los demás pasajeros pueden ser testigo de este lamentable acontecimiento y no hacer nada al respecto. Es por ello que lo ideal sería que hubiera una "mejora de la percepción y niveles de seguridad de las usuarias del transporte público a través de la elaboración de una estrategia sobre perspectiva de género y prevención del acoso en el sistema de movilidad de la Ciudad de México" (Secretaria de Movilidad, 2019, p.21)

Los usuarios del metro han mostrado inconformidad también por los vendedores ambulantes que son en su mayoría delincuentes que intimidan a la población con el fin de que estos les den dinero o compren sus productos, el motivo por el cual aparentan ser vendedores ambulantes tiene la finalidad de evitarse problemas con las autoridades por el delito de hostigamiento y robo.

Metrobús

En el caso del metrobús este medio de transporte tuvo una enorme popularidad debido a que ayudó a modernizar la ciudad, este está compuesto por 7 líneas y le presta servicio a 30.3 millones de personas según datos del (INEGI, 2022).

El Metrobús es uno de los sistemas de transporte colectivo más importantes de la Ciudad de México. “Es un sistema de transporte en superficie que opera un sistema tipo BRT con autobuses dentro de los límites territoriales de la Ciudad de México... el sistema moviliza aproximadamente a 950 mil personas diarias”. (Marín, 2022, p. 71)

El problema principal que enfrenta este medio de transporte al igual que el metro es la saturación, lo que deriva en que los usuarios tarden más tiempo al momento de trasladarse a sus destinos, ya que, muchas veces tienen que esperar a que llegue un vagón un poco menos saturado para poder acceder. Respecto a ámbitos de seguridad, se cuenta con un vagón exclusivo para mujeres, esto puede disminuir problemas de acoso y violencia de género, sin embargo, muchos usuarios ven esta medida como algo innecesario y excluyente, no debería de haber una distinción entre hombre y mujeres, el problema no se soluciona polarizando a la sociedad, esto perpetúa la discriminación y la violencia. Lo ideal sería un medio de transporte con mejor planeación para brindarle un medio de transporte digno y seguro a todos los usuarios por igual.

Por otra parte, el tiempo de espera en ocasiones se vuelve demasiado tedioso, debido a que el Metrobús tarda mucho en pasar, esto en consecuencia a que este sistema no se da abasto con la demanda de pasajeros que solicitan utilizarlo, ocasionando que la gente se enfade y comience el conflicto entre los usuarios que pierden la paciencia porque esto repercute en sus tiempos de traslado, afectándoles en ámbitos laborales, académicos, sociales, etc. (Lambarry, Trujillo, Rivas, 2013)

Mientras no haya una solución drástica por parte del gobierno, el traslado en la Ciudad de México seguirá viéndose como un verdadero reto que inclusive repercute en el desarrollo económico del país.

Trolebús

El problema principal con el trolebús es que, aunque este sea un medio de transporte que no contamina mucho, en la Ciudad de México sus unidades no han tenido el mantenimiento adecuado, en su mayoría son viejas, ya que, cuentan con 40 años de servicio ocasionando que los usuarios opten por no utilizarlo y en consecuencia sus rutas disminuyen significativamente. "El sistema de transportes eléctricos (STE) tiene una crisis más aguda. Sus 300 trolebuses superan los 20 años de vida útil, mientras su parque vehicular se ha reducido en 12% desde el 2017 y del restante sólo el 63% se encuentra en operación" (Secretaría de Movilidad, 2019, p.8)

El gobierno de la Ciudad de México ha optado por no invertir en este medio de transporte que, si bien es uno de los más antiguos, es beneficioso para el medio ambiente y sería de gran ayuda para el problema ambiental en el que nos enfrentamos en la actualidad. Este servicio fue inaugurado en 1951 y vio sus años de esplendor en la década de 1980, sin embargo, posteriormente el número de sus flotas se redujo notoriamente. "Actualmente hay 340 trolebuses de ellos 284 unidades están en operación y 56 en mantenimiento. Las unidades más nuevas compradas entre 1997 y 1998, tienen 18 años de antigüedad y las más viejas adquiridas en 1975 tienen 40 años de servicio" (Padilla, 2016)

Este sistema de transporte ha sido remplazado por otros más modernos y atractivos para la sociedad sin embargo esto ha provocado que el metro, metro bus, RTP, camiones de ruta, entre otros sufran de saturación en horas pico debido a que no hay una variedad de medios de transporte que al mismo tiempo sean benéficos con el ambiente.

El desmantelamiento que ha sufrido la red de trolebuses evidencia el giro de las políticas hacia criterios de rentabilidad por encima de las

necesidades de sustentabilidad en la movilidad. Visto en perspectiva general de optimización de los tiempos promedio de movilidad, los índices de contaminación no han disminuido de manera cuantitativa, pese a la diversidad de programas que se han implementado. También, las velocidades de desplazamiento se han hecho cada vez más lentas a niveles críticos y extremos de destinar cada vez más tiempo social a los desplazamientos cotidianos (Ramírez & Pérez, 2016, p.6)

Desafortunadamente la Ciudad de México ha dejado de utilizar este medio de transporte al considerarlo obsoleto y costoso debido al mantenimiento que este requiere para su funcionamiento, hace muchos años que no se adquieren nuevas unidades y se estima que en un futuro tampoco se lleve a cabo el fomento a este medio de transporte y esto debido a los bajos intereses, ya que, no entra dentro de la rentabilidad del negocio del transporte público.

1.5 Transporte urbano sostenible bicicleta y las dificultades a las que se enfrenta

La bicicleta es un medio de transporte sostenible debido a que este no implica la quema de combustibles fósiles, su funcionamiento también es sostenible porque ayuda reducir el congestionamiento vehicular. Las bicicletas están compuestas por dos ruedas, pedales, manubrio, un asiento y una estructura que integra todos los componentes.

En México, la CDMX se caracteriza por ser el lugar donde este medio de transporte es más utilizado que en el resto del país. Un factor que ha contribuido a su difusión son los más de 75 kilómetros de ciclovías construidas, así como también diversas políticas públicas que tienen la finalidad de salvaguardar a los ciclistas. Según reportes del gobierno del Distrito Federal (hoy Ciudad de México) a través de la Secretaría de Movilidad en el 2014 aumento un 60% el uso de la bicicleta. Las alcaldías con un mayor uso de la bicicleta son Cuauhtémoc, Benito Juárez, Coyoacán y Miguel Hidalgo. (López, R, 2015)

La salud de una ciudad se puede medir a través de la eficiencia de su transporte público, si este está deteriorado la ciudad tiende a deteriorarse social, cultural y económicamente. Para adentrarnos en el tema es necesario esclarecer que es la movilidad urbana sostenible

La movilidad urbana sostenible prioriza la proximidad y la accesibilidad sobre la movilidad y el transporte; propone un modelo de la ciudad más compacta... Al reducir la demanda de transporte para poder satisfacer la necesidad de desplazarse con trayectos más cortos y autónomos; da preferencia al transporte colectivo o público con mejor eficiencia energética y menor daño al medio ambiente que el vehículo privado. Además, da un mejor tratamiento al espacio público para que el peatón sea el protagonista. (CONUEE, 2018, p.2)

Es decir que promueve el equilibrio de factores sociales económicos y medio ambientales, que deben tomarse en cuenta para generar soluciones a los problemas de movilidad. Para ello es necesario distinguir quienes son los actores que deben tener preferencia al momento de los desplazamientos, en primer lugar, deben de estar los peatones quienes tienen más preferencia frente a los demás medios de transporte debido a su vulnerabilidad, en segundo lugar, están los ciclistas, en el tercero el transporte público, en el cuarto lugar está el transporte de carga y finalmente el transporte de privado. De esta manera lo que se busca es darle prioridad a los desplazamientos que ayudan a descongestionar las vialidades al mismo tiempo que disminuya la emisión de contaminantes al medio ambiente.

Una de las medidas que ayudan a lo ya antes mencionado es que los ciudadanos comiencen a usar con más frecuencia los servicios de transporte público y transporte comercial, también el desplazamiento peatonal es una medida de descongestionamiento, ya que, muchas veces las personas por comodidad evitan la actividad física. El utilizar la bicicleta en la vida cotidiana suele ser una de las mejores alternativas de movilidad, esta no sólo contribuye al freno del deterioro ambiental, también puede ayudar a reducir los tiempos de

traslado, ya que, si los carriles ciclistas no estuvieran invadidos por automóviles sería una vía despejada para recorrer grandes distancias en un tiempo óptimo, y finalmente una medida fundamental que deben tomar en cuenta los gobiernos y los ciudadanos es que se debe dar el mantenimiento adecuado a los vehículos para que estos contaminen lo menos posible y se reduzca la posibilidad de accidentes vehiculares.

El uso masivo de la bicicleta puede contribuir de manera eficiente a la recuperación y revalorización del entorno urbano, gracias a que ayuda a descongestionar del tráfico motorizado en los centros de las ciudades, ayuda a la rehabilitación de zonas poco frecuentada a determinadas horas del día. (Herrera, 2005)

La bicicleta se ha transformado con el paso de los años, gracias a esto se ha convertido en uno de los medios de transporte más económicos y rápidos. en México existe desde hace varios años una cultura del ciclismo en la ciudad que en la actualidad tiene mayor auge debido a los problemas medio ambientales, de saturación en los medios de transporte convencionales y el congestionamiento vehicular.

un problema latente al que se enfrentan las ciclovías es a ser vistas como caprichos de cierta parte de la población y de gobiernos locales cuando en realidad no es así. Las ciclovías nacen del derecho que todos tenemos para desplazarnos por la ciudad a pesar de no contar con un medio de transporte motorizado. Se tiene la percepción de que en las vialidades solo pueden circular los vehículos, ya que, estos deberían de tener prioridad debido a que es más beneficioso para la movilidad urbana. Poco a poco se ha intentado que las políticas públicas de movilidad sostenible entren a la agenda gubernamental para que la ciudad se pueda convertir en un espacio más equitativo y sostenible, no obstante, aún existe la resistencia al cambio; de ahí que siga sin respetarse las ciclovías y estas sean invadidas por los automovilistas.

Hay mitos que impiden la aceptación de las ciclovías a nivel social, un ejemplo de ello es que se piensa que estas incrementan la congestión vehicular. Si bien al construir unas

ciclovías se le está quitando el espacio a un carril para que el transporte motorizado circule, se tiene que tomar en cuenta que las vialidades son parte del espacio público a causa de que estas tienen la finalidad de que los ciudadanos por igual puedan desplazarse para realizar sus actividades esenciales "la bicicleta introduce una mayor eficacia en el uso del espacio público. Su uso precisa una menor ocupación del espacio por infraestructuras que los vehículos motorizados, demandando menores gastos colectivos derivados de la construcción y conservación de la infraestructura y de la regulación de la circulación" (Herrera, 2005, p.19). Por lo cual no se estaría quitando espacio más bien este se estaría distribuyendo de manera equitativa.

Además, otro factor que perjudica contundentemente las ciclovías es el hecho de que haya un menor número de ciclistas que de automovilistas, esto debido a que este es un problema cultural que puede llegar a tener solución puesto que al rediseñar las ciudades para que éstas sean seguras al momento de desplazarse por medio de la bicicleta se está fomentando el uso de la misma, una persona que usa la bicicleta está aportando de manera directa al descongestionamiento vehicular.

El moverse en bicicleta no sólo ayuda a problemas de movilidad también puede resultar benéfico para la salud puesto que muchas veces las personas optan por hacer la menor actividad física posible y al moverse en ciclovías pueden mejorar su nivel de vida.

Parte del discurso que está en contra de las ciclovías tiene que ver con la premisa de que los ciclistas no pagan impuestos cuando en realidad esto es falso. Los ciclistas pagan impuestos al igual que cualquier otro ciudadano, por el contrario, el uso de la bicicleta disminuye el gasto en externalidades.

Los beneficios que nos proporciona el uso de la bicicleta y que ignoran muchos gobiernos y ciudadanos son que estos generan espacios públicos más agradables, ya que, una calle con mucha congestión vehicular ocasiona contaminación auditiva y medioambiental. Por lo demás se ahorran gastos innecesarios porque muchos de los desplazamientos se

pueden realizar de una manera cómoda, segura y sostenible y finalmente la bici es un modo de traslado equitativo, está es accesible para toda la población e integra a aquellas personas que perciben menos ingresos.

Una bicicleta urbana suele circular entre 15 y 25 km/h, es decir, entre 250 y 420 m por minuto o, lo que es lo mismo, entre tres veces y cinco veces la velocidad de un peatón. Un trayecto de ciclovías de 300 metros de longitud será atravesado en promedio, en menos de un minuto por ciclista. Si al concluir ese trayecto el ciclista se ve forzado a cruzar al otro lado, en medio de los peatones no usará ese trayecto. (Hernán, 2012, p.137)

En el ámbito económico es necesario hacer hincapié en que incluso los ciclistas apoyan a los comercios locales. Al generar espacios públicos agradables suelen atraer más personas lo cual es de gran ayuda para que los comercios locales tengan un gran auge. el incremento de ciclistas y personas que pueden transitar tranquilamente aumenta la oportunidad de que nuevos negocios puedan emprender en consecuencia de que estos tendrían buenas oportunidades de desarrollo a diferencia de vialidades que debido a que son exclusivas para automóviles resultan difíciles de desarrollarse económicamente porque no tienen accesibilidad para peatones quiénes son en la mayoría de los casos el cliente más atractivo de los negocios. “Es muy importante tener en cuenta el costo del transporte motorizado, ya sea privado o público, y el costo del transporte en bicicleta. Pará el caso del primero los costos son altos y constantes, desde su composición y mantenimiento hasta las alzas en los combustibles. (Herrera, 2005, p.71)

En el ámbito gubernamental la bicicleta puede ser de gran ayuda para los gobiernos porque disminuye los índices de criminalidad, entre más personas circulen en las calles estas se vuelven más difíciles de violentar. También es importante mencionar que el incremento de la productividad aumenta. no sólo se está contribuyendo al freno del deterioro ambiental, también se está apoyando a terminar con los altos índices de estrés que genera una ciudad contaminada auditivamente y en la cual los tiempos de traslado se duplican de lo deseado.

Capítulo II Políticas públicas de movilidad urbana sostenible

En este capítulo se abordará de manera general la definición de políticas públicas, también se esclarecerá en que consiste el ciclo de las políticas públicas, así como también se analizará la relación que existe entre las políticas públicas de movilidad urbana y la democracia y finalmente se esclarecerá el ámbito de ordenación territorial, infraestructura y gestión de movilidad de las políticas públicas de movilidad urbana de la Ciudad de México.

2.1 Definición de políticas públicas

Para comenzar a adentrarnos en el tema es importante esclarecer que las políticas públicas tienen la finalidad de resolver problemáticas que demanda la sociedad, esto mediante la intervención de actores políticos, organizaciones gubernamentales y recursos normativos, humanos, financieros y tecnológicos.

Los autores Maggiolo y Perozo (2007) mencionan que la política pública:

Siempre se dirige a una situación que requiere una intervención por parte del Estado, para lograr ciertas transferencias directas o indirectas a la sociedad. Pueden incluir orientaciones o contenidos, instrumentos o mecanismos, así como aspectos institucionales. Sin embargo, en algunas podría faltar uno o más elementos mencionados cuyos objetivos pueden ser confusos o meramente declarativos. (p. 375)

Esto quiere decir que para que se puedan lograr los objetivos de la política pública se requiere que se implementen evaluaciones, las cuales son una herramienta que indica la factibilidad de la política, en ella se pueden ver reflejados los logros y fallas que son necesarios subsanar.

Por otra parte, es importante mencionar que la política y las políticas públicas están estrechamente relacionadas, ya que, ambas derivan en el poder social. Sin embargo, es importante destacar a las políticas públicas porque estas forman parte de las soluciones de situaciones socialmente problemáticas. Estas no son un fin en sí, estas son un medio que

utilizan los actores políticos para darle solución a problemas que entran dentro de la agenda pública. Toda política pública se hace con un fin determinado y concreto, esta es una herramienta que ayuda a mejorar significativamente entornos o ambientes caóticos. Estas también son una alternativa real para mejorar la calidad de vida de un grupo de ciudadanos, ya que, esta es la forma indicada para transformar los escenarios. Sin embargo, un lado negativo de las políticas públicas es que estas se pueden utilizar como cortina de humo, es decir que son utilizadas para desviar la atención o son llevadas a cabo por intereses personales de los actores políticos que están a cargo de su realización.

2.2 El ciclo de las políticas públicas

En la actualidad ha crecido el interés por conocer el proceso de la toma de decisiones públicas en el contexto de las democracias, es por ello que mediante las políticas públicas se plantean los objetivos y acciones que llevan a cabo los actores políticos para darle solución a problemas que entran dentro de la agenda pública, es decir que son de interés común para los ciudadanos y el gobierno.

Durante el proceso de la toma de decisiones para darle solución a un problema de interés social se implementan cinco etapas las cuales fueron planteadas por Jones (1970) y son identificación y definición del problema, formulación de alternativas, adopción de una alternativa, implantación de la alternativa seleccionada y la evaluación de los resultados obtenidos.

Esta manera de fragmentar las políticas públicas brinda una perspectiva más clara de cómo van evolucionado las decisiones sobre los asuntos públicos hasta llegar al punto donde se generan las evaluaciones de estas líneas de acción.

Sin embargo, es importante tener claro que el proceso de análisis de políticas públicas no es lo mismo que el proceso de las políticas públicas, por lo cual es importante retomar lo que Mauricio Merino menciona:

Con frecuencia se confunde el análisis de políticas con el estudio del proceso de las políticas. Es posible que se trate de un error de origen que, sin embargo, conviene advertir con claridad: las distintas propuestas que se han formulado... para sugerir un orden secuencial en las políticas no constituyen el objeto de estudio del análisis. Se trata de una herramienta heurística para organizar esos análisis, pero no más (Merino, 2010, p.12,13)

A continuación, se abordará de manera precisa las etapas del ciclo de políticas públicas esto con la finalidad de dar a conocer sus características principales.

2.2.1 Problematización

Para comenzar a adentrarnos en el tema del ciclo de políticas es importante hacer una distinción entre agenda pública y agenda gubernamental. La principal diferencia son los problemas que atienden. Por ejemplo, la agenda pública trata de satisfacer una necesidad social, sin embargo, la agenda de gobierno puntualiza los problemas mediante la clasificación causas y evaluación. Es decir, los problemas de la agenda de gobierno se distinguen por su complejidad.

Pará esclarecer el tema se abordarán ambos conceptos de manera más específica. Según los autores Alzate y Romo (2017) la agenda pública implica un proceso a través del cual se determinan asuntos o problemas públicos, estos se posicionan adquiriendo un interés general, y son trasladados al nivel de la decisión gubernamental mediante distintas estrategias y políticas públicas para su atención.

Sin embargo, la formación de la agenda gubernamental es definida como "el proceso a través del cual ciertos problemas o cuestiones llegan a llamar la atención seria y activa del gobierno como posibles asuntos de política pública (Eder & Cobb, 1984, p.79) es decir que la formación de la agenda surge cuando hay un problema social que afecta a gran parte de la población de un lugar determinado por lo cual es de interés común y el gobierno debe de actuar para darle una solución.

Las problemáticas que derivan en políticas públicas son pertenecientes a la agenda pública, los cuales son el reflejo de la realidad social lo cual ocasiona que haya diferentes posturas, ya que, la percepción de la realidad de cada individuo es diferente, por lo cual para que una problemática social entre en la agenda no es sólo necesario que haya un problema, sino también una definición del problema, puesto que son las definiciones las que sirven para afirmar una concepción de la realidad.

Las decisiones que se toman en la formación de la agenda tienen un peso importante en la vida de los ciudadanos, de ello depende su futuro y el de su comunidad.

Durante la formación de la agenda suelen intervenir varios actores, lo cual puede derivar en que no se dé la debida atención a las problemáticas. En consecuencia, los cuatro elementos que llevan a una problemática a la agenda pueden ser el factor que determine que muchos problemas sean descartados, ya que, no hay una interacción adecuada de los cuatro elementos.

Para que un problema integre la agenda gubernamental tiene que haber una interacción idónea entre personas, problemas, soluciones y oportunidades. La formulación de la agenda es un trabajo colectivo y que consta de varias etapas, además es un proceso democrático porque los actores de gobierno deben de respetar la participación en el proceso de la sociedad.

Sin embargo, una de las problemáticas principales a las que se enfrenta la sociedad es que la arena pública no es igualitaria, algunos tienen mayor acceso que otros por lo cual tienen mayor oportunidad de adaptar los problemas públicos a su conveniencia.

El origen más evidente se encuentra en el hecho de que existen grupos e intereses mejor organizados y con más recursos que otros, muchas veces su organización y sus recursos hacen más fácil su comunicación con los funcionarios de gobierno y propician que las

autoridades los busquen y escuchen. Los recursos materiales son importantes, pero también los números. (Eder & Cobb 1974, p.86)

Definir una situación como un problema que tenga que derivar en la creación de políticas públicas quiere decir que este problema tiene solución y que con la intervención del gobierno se puede cambiar la situación desfavorable en la que se encuentra la población en un determinado territorio.

La factibilidad de darle solución a un problema es lo que le permite la entrada a la agenda pública. "los problemas se definen por soluciones hipotéticas; la formulación de problemas y la solución propuesta forman parte de la misma hipótesis" (Wildavsky, 1979 citado en Eder & Cobb, 1974)

Ahora bien, con el paso del tiempo y la aparición de la tecnología se ha permitido confrontar problemáticas que en un pasado era imposible. Por lo cual la factibilidad de dar nuevas soluciones trae consigo nuevas problemáticas. Es por ello que la tecnología ha traído consigo nuevos conocimientos que aportan de manera significativa en la creación y factibilidad de políticas públicas. "el aumento de los recursos disponibles y los cambios en el conocimiento contribuyen también a que la agenda gubernamental crezca y se expanda como resultado a los problemas que crean y de las soluciones que hacen posibles" (Eder & Cobb, 1974, p.98)

Muchas veces la factibilidad de que un problema entre a la agenda gubernamental no es duradero, ya que, con el paso del tiempo las circunstancias cambian, incluso el contexto puede cambiar en cuestión de meses por lo cual es importante que se actúe de la manera indicada en el tiempo indicado. " el flujo de las oportunidades de elección está regido por las prácticas institucionales y las rutinas establecidas de la vida política" (Eder & Cobb, 1974)

Un ejemplo claro de que la coyuntura influye mucho en la toma de decisiones es cuando se cambia la administración de un estado o un país debido a que esto genera

modificaciones relevantes en la composición de un congreso e incluso en las motivaciones de los actores políticos.

2.2.2 Diagnóstico

Para comenzar a describir esta etapa del ciclo de políticas públicas es necesario esclarecer el significado de la palabra diagnóstico:

Su relevancia metodológica radica en que la formulación del diagnóstico ha de ofrecer una síntesis completa de los resultados del estudio de cada caso particular, que permita y fundamente de manera adecuada la mejor intervención social posible. Por tanto, la correcta formulación del diagnóstico... Constituye una responsabilidad y una competencia profesional propia (Cury & Arias, 2016, p.3)

En el análisis para la formulación de políticas públicas el diagnóstico es uno de los pasos más importantes en el diseño de soluciones factibles. La formulación de políticas públicas deriva en un análisis elaborado por los expertos en políticas públicas, ya que, estos son los encargados para encontrar soluciones factibles que mejoren la calidad de vida de la ciudadanía, es por ello que dichos actores tienen que hacer un diagnóstico que atienda directamente el asunto estudiado.

El proceso de diagnóstico surge a raíz de que se necesita orientar el proceso de la planificación de políticas públicas. La elaboración de un diagnóstico sobre una problemática concreta debería de estar presente en los modelos explicativos de como elaborar una política pública, puesto que, es el cimiento de la planificación, sin embargo, desafortunadamente muchas veces no se le da al diagnóstico la importancia que amerita.

Uno de los beneficios de un buen diagnóstico es que " se pueden generar soluciones que plantearán el arreglo de un conflicto a través de la participación de diversas agencias gubernamentales, en el que a la vez se repartirán responsabilidades y formas de aplicar las políticas" (Gutiérrez, 1993, p.7)

Por otra también es necesario hacer una definición de la problemática para que el proceso de diagnóstico pueda medir los alcances de los posibles resultados. Es importante mencionar que la etapa del diagnóstico es una pauta que marca el camino a seguir.

El proceso de diagnóstico es especialmente necesario, por ejemplo, en la formulación de políticas que están acompañadas de todo un aparato institucional que podría requerir de una profunda reforma... Un diagnóstico debería de ser un sustento inicial para definir los criterios a seguir en la búsqueda de una solución y en la decisión de como decidir. (Gutiérrez, 1993, p.8)

El diagnóstico es el desarrollo de un método para la elaboración de políticas públicas en la cual los actores gubernamentales tienen que aplicar sus conocimientos para que se pueda atender la problemática social, puesto que, este parte de la acción de racionalizar las problemáticas. Sin embargo, en muchas ocasiones el diagnóstico se puede enfrentar a diversos problemas como lo es la recopilación de información de situaciones actuales y pasadas.

Los actores políticos deben de tener en cuenta la manera en la que debe de ejecutar sus acciones para que una política pública llegue a los objetivos plateados en un principio, es por ello que en la etapa del diagnóstico se necesitan realizar exhaustos procesos de investigación.

Cada trabajo y hallazgos encontrados dentro de la investigación necesitan una actualización de nueva información, para que cuando se realice el diseño de las políticas estas se caracterice por la factibilidad de atender dicha problemática, "el diagnóstico preciso requiere de una actualización constante de la información necesaria y una evaluación permanente de los síntomas que hacen necesario un estudio más profundo para la selección de la alternativa óptima" (Gutiérrez, 1993, p.16)

En la etapa del diagnóstico es necesario que exista el debate para que surjan propuestas de las diversas opiniones, el éxito de las políticas públicas y lo que le da legitimidad es el proceso democrático, es decir la participación de varias voces que puedan impedir que la política pública tome un rumbo equivocado y que esta solo atienda a los intereses particulares de actores políticos. Durante las confrontaciones entre actores y sociedad civil se pueden observar las posturas originales e identificar soluciones no previstas.

2.2.3 Formulación

La etapa de la formulación en el ciclo de políticas está caracterizada por plantear soluciones y tomar decisiones. Cuando se llevan a cabo la formulación de posibles soluciones ante una problemática que entra dentro de la agenda gubernamental, se plantean diferentes alternativas las cuales son beneficiosas para la sociedad.

Para que haya una buena intervención gubernamental dentro de la formulación de las políticas públicas se debe de contar con una buena planificación, es decir que en ella se pueda alcanzar los objetivos de manera idónea.

Entre mejor sea la formulación de un problema este será mas fácil de solucionar. Ahora bien, no se debe de perder de vista que en la formulación debe de haber procesos democráticos que permitan plantear soluciones factibles.

La formulación de las políticas son las definiciones de los problemas y éstas a su vez se construyen con información veraz, opiniones de los actores que intervienen e instrumentos. En la formulación deben de intervenir expertos en el tema para que se pueda actuar de manera eficaz y pertinente, puesto que, las políticas públicas son subsidiadas con el erario público y en muchas ocasiones estas suelen ser muy costosas por lo cual debe de haber un margen muy pequeño de errores, una falla en una política pública puede significar una perdida significativa de dinero. Sin embargo, una de las principales problemáticas es que "hay formulaciones que contradicen las valoraciones básicas de numerosos grupos sociales y que trascienden las posibilidades legales o hacendarías de los gobiernos" (Aguilar 1993, p.53).

2.2.4 Ejecución

En la ejecución de políticas públicas se puede identificar las relaciones entre los actores que intervienen lo cual permite tener una noción más clara de las políticas adoptadas.

La ejecución de las políticas públicas implica las líneas de acción de los actores políticos, grupos públicos y privados, todo ello con la finalidad de llegar a los objetivos planteados. La ejecución es la etapa en la cual se puede observar con más claridad si los actores que intervienen son capaces de llevar a cabo una buena inversión de recursos humanos y materiales.

Esta etapa inicia cuando ya se realizó un diagnóstico para la toma de decisiones. Por otra parte, también es importante resaltar que la etapa de la ejecución es llevada a cabo gracias a que los recursos fueron destinados. La etapa en la cual se otorga el presupuesto se lleva a cabo gracias a la selección de las estrategias óptimas para llegar a objetivos específicos.

En muchas ocasiones se le atribuye las fallas en la ejecución de una política a las etapas anteriores. Esta etapa es un resultado de la problematización, diagnóstico y formulación. Para que una política pública tenga éxito tiene que haber una buena investigación previa de la problemática social en la que se está trabajando. La ejecución tiene el objetivo de ofrecer a los analistas e investigadores un punto de vista más concreta en la manera el sistema logra o no llegar a las metas planteadas. La ejecución podría denominarse como una etapa sin tanta complejidad, ya que, los estudios exhaustivos ya se hicieron previamente.

Sin embargo, también es importante tener en cuenta las problemáticas principales de esta etapa. En muchas ocasiones es difícil identificar los actores más relevantes ya en el proceso de la ejecución podría ocurrir el caso de que haya un cambio en la administración y tenga que integrarse un actor nuevo al proceso de la política, o bien que por razones de intereses algún actor pierda la motivación de continuar con la política. Desafortunadamente,

aunque haya una gran cantidad de información que puede contribuir a la mejora en el proceso de políticas esta no suele ser ocupada debido a los diversos intereses que surgen por parte de los involucrados.

Este proceso "variará de acuerdo con las características de la política a ponerse en práctica. A diferentes tipos de decisión corresponderán determinados procesos, estructuras y relaciones, entre los factores que influyen en la ejecución de la política" (Donald, Van Meter & Van Horn, 1975, p.112).

Se puede ver la relevancia de las políticas públicas gracias al grado de dificultad del cambio social al que pretende llegar y a las metas planteadas por parte de los participantes. Sin embargo, en muchas ocasiones las metas de una política están condicionadas por el alcance de políticas anteriores.

Hay varios factores que pueden intervenir para que la ejecución de políticas públicas tenga éxito, por ejemplo: compromiso por parte de todos los actores que intervienen, comprensión y claridad de la problemática.

La ejecución de una política pública requiere que haya claridad en los estándares y objetivos lo cual permitirá exactitud en la comunicación de los encargados de la política para que al momento que se difunda la información respecto a la política pública haya congruencia.

Cuando diferentes fuentes de información elaboran interpretaciones contradictorias de las normas y objetivos, o cuando la misma fuente ofrece interpretaciones sucesivas incompatibles entre sí, los responsables enfrentarán grandes dificultades para poder dar cumplimiento a las intenciones de la política (Donald, Van Meter & Van Horn, 1975, p.121)

Es por ello que las perspectivas de la ejecución de una política dependerán de la claridad con que sean expuestas las metas, la eficacia con la que sea llevadas a cabo las acciones y la coherencia con la que se comuniquen todas las etapas del ciclo de políticas públicas.

2.2.5 Evaluación

Para comenzar con esta última etapa del ciclo de las políticas públicas es necesario explicar su historia

El período de impulso de la evaluación abarca la década de los sesenta y se prolonga hasta bien entrados los setenta. Se trata de un momento en que las fuertes inversiones en materia de evaluación, amparadas por una favorable iniciativa legislativa, presupuestaria e institucional y por una desbordante euforia entre los académicos sobre la utilidad práctica de las ciencias sociales y su facultad para ofrecer respuestas a cerca del rendimiento de los programas y sobre la medida en que éstos contribuían al éxito de las políticas. (Lorenzo, 2005, p.4)

La evaluación de políticas públicas es un proceso en el cual interviene la toma de decisiones debido a que se generan valoraciones en relación a como las políticas públicas están actuando para adecuarse con las metas y objetivos, la evaluación es "una función de gestión con capacidad para aportar un valor añadido a la actividad administrativa al ofrecer soluciones tecnológicas para determinar el nivel del logro y percepción de los resultados finales" (Lorenzo, 2005, p.5) por otra parte hay que tener en cuenta que la evaluación también es la etapa donde surgen imprevistos porque en esta etapa se tiene la información concreta y veraz de efectos sobre la población objeto, la asignación de recursos, costo-beneficio.

La evaluación tiene la capacidad de dar respuestas sobre las fallas en una política pública con el propósito de que en un futuro se puedan hacer reajustes que conlleven a la mejora de la política pública, así como también se puedan adjudicar responsabilidades.

Las evaluaciones también son el medio para darles a la sociedad información clara de las acciones del gobierno y como este gasta el erario público en acciones dedicadas para darle solución a problemáticas de la agenda. Esta acción es caracterizada por pertenecer a

un sistema de gobierno democrático, en el cual se caracteriza por darle voz a la sociedad y permitirle tener una participación significativa en la toma de decisiones.

La evaluación puede ser empleada en cualquier terreno de las ciencias sociales, es indiscutible su carácter político y su identificación con la actividad gubernamental, donde es aplicable tanto al área de las grandes líneas de intervención pública (políticas públicas) como a los procesos que afectan transversalmente a la operatividad de la administración (diseño estructural; diseño de procesos; planificación; control; presupuestación, etc. (Lorenzo, 2005, p.7)

En el proceso de la evaluación se hace una valoración de las acciones del gobierno, fundamentando los procesos de debate de políticas públicas y programas sociales, donde se pueden tener posturas tanto de la sociedad como del gobierno sobre la funcionalidad de las líneas de acción de una política pública.

La evaluación facilita la verificación del cumplimiento de las metas y objetivos, al mismo tiempo que advierte sobre las fallas que no se deben seguir repitiendo en el caso de que la política pública vaya a tener continuidad.

En la evaluación se debe de adoptar una postura que permita eliminar cualquier factor o influencia que pueda afectar la evaluación en el ámbito de recolección de datos, motivación de los actores, claridad de resultados, etc. En consecuencia, de la evaluación de políticas públicas deberían de surgir nuevas ideas de soluciones alternativas a problemáticas sociales, así como también debe de ofrecer nueva información que sea beneficiosa para investigaciones futuras.

La evaluación de políticas públicas es un medio para la mejora de las políticas públicas, donde intervienen diversas técnicas de investigación llevadas a cabo por personas aptas para diferenciar entre el uso conceptual o instrumental y entre proyectos de corto mediano o largo plazo.

Las evaluaciones se caracterizan porque "dependen decisivamente de las teorías de la elaboración de las políticas en las que se invertían; segundo, que la cuestión de impacto de las evaluaciones se está afrontando, principalmente dentro de los modelos de análisis" (Lorenzo, 2005, p.11) es decir que son los marcos interpretativos los que le da estructura de los problemas de la acción política.

Para concluir es importante mencionar que la evaluación:

Nace de la constatación de que las premisas analíticas del análisis tradicional de políticas públicas no proporcionan elementos para afrontar la indeterminación de los datos y la arbitrariedad de los criterios contenidos en cada clasificación de la divergencia existente entre lo que una política debería haber sido teóricamente y lo que ha resultado ser en la práctica. (Regonini, 2001 citado en Lorenzo, 2005, p.12)

2.3 Políticas públicas de movilidad urbana sostenible y su relación con la democracia

Pará comenzar a adentrarnos en este apartado es importante mencionar que el problema de la sustentabilidad y la democracia están estrechamente relacionados, Maldonado (2004) menciona que:

La relación del principio de sustentabilidad con la democracia remite, en realidad, a la más amplia existente entre aquél y la forma de la organización social. Haciendo abstracción de su carácter normativo y habida cuenta de los condicionantes técnicos y de la complejidad que conlleva la consecución y el mantenimiento de la sustentabilidad, como proceso integral y multifacético, surge la pregunta acerca del grado de flexibilidad que la organización social puede exhibir si está llamada a la aplicación rigurosa del principio. Se trata de aclarar si las condiciones técnicas de posibilidad de la sustentabilidad demandan a su vez una concreta forma de organización social. (p.143)

Es decir, que la principal problemática que surge entre la democracia y la Sustentabilidad es que la organización social y política depende de la deliberación democrática y no de la deliberación técnica y científica, ocasionando que de esta manera lo social subordine a lo político.

Las políticas públicas son una manera de demostrar que no hay un monopolio de la verdad, es decir que todas las personas tienen el derecho de proponer las alternativas que les parezcan más adecuadas para solucionar las problemáticas de su entorno y luchar por sus intereses, puesto que esto es legítimo en un gobierno democrático. Siguiendo los principios de la democracia la mejor alternativa para el bien común es aquella en que la sociedad en conjunto le da legitimidad, es por ello que el pueblo tiene el deber de estar informados, de ser participativos y preocuparse por las problemáticas que les afectan en su vida cotidiana. Si la sociedad se involucra desde la toma de la decisión posteriormente más personas serán beneficiadas cuando se lleven a cabo dichos proyectos. Las políticas públicas son llevadas a cabo por instituciones democráticas las cuales son:

Instituciones políticas. Poseen una relación reconocible y directa con los principales aspectos de la política: la toma de decisiones que son obligatorias dentro de un territorio determinado, los canales de acceso a los roles de la toma de decisiones, y la configuración de los intereses e identidades que reclaman dicho proceso. (O' Donnell, 1994, p.9)

Para comenzar a adentrarnos en el tema es necesario mencionar que "las políticas públicas son un paso natural de la acción gubernativa en una sociedad plural, donde se requiere de un espacio y de una forma de discusión abierta de los problemas a solucionar, de las alternativas a escoger y de los recursos a utilizar" (Arellano & Blanco, 2016, p.15), es decir que estas son procesos democráticos, son las acciones y decisiones del gobierno que se toman para darle solución a una cuestión específica que es valorada como un problema público de interés común para una colectividad, otra característica que hace a estas formar

parte de una democracia es el debate, debido a que estas acciones y decisiones pública tienen que ser discutidas y cuestionadas.

Las políticas públicas son vistas como un rasgo de la democracia debido a que este es el contexto deseado donde se pueden llevar a cabo. Por el contrario de un entorno autoritario donde si hay acciones y decisiones para darle solución a ciertos problemas, pero no existe el componente de lo público, de la discusión abierta y los consensos para la toma de decisiones. Una de las ventajas de las políticas públicas es que estas "buscan desentrañar la causa originaria de los problemas, a los cuales defienden a partir de muchos posibles marcos teóricos y a ofrecer soluciones particulares a los mismos" (Arellano & Blanco, 2016, p.44) es decir que las políticas públicas son un medio de toma de decisiones por el cual se busca ir corrigiendo paulatinamente y de manera efectiva problemáticas sociales.

Una buena democracia es, "un régimen ampliamente legitimado y, por lo tanto, estable, del cual los ciudadanos están plenamente satisfechos (se da una calidad con respecto al resultado): sólo para un conjunto de instituciones que gozan del pleno apoyo de la sociedad civil" (Morlino, 2007, p.5, 6)

La democracia no sólo consiste en votar si no también en observar las acciones gubernamentales de los actores públicos con los recursos monetarios para la solución de problemas de los grupos que componen las ciudades, ya que, es necesario comprobar que el esfuerzo colectivo está sirviendo para el bien común. "Al gobernar por políticas públicas, los temas que el gobierno efectivamente atiende se eligen a partir de la agenda pública, que es el conjunto de asuntos que preocupan y afectan a la sociedad en general por diversos motivos" (Arellano & Blanco, 2016, p.43) con esto se refiere a que para que éstas puedan entrar en la agenda gubernamental se tiene que introducir a la definición del problema y esclarecer porque este es de interés público para posteriormente darle alternativas de acción y finalmente llegar a la implementación, moviendo intereses, recursos, tener la capacidad técnica para implementarlo y prever que estas políticas públicas serán evaluadas.

Posteriormente se hace el diseño del programa con la finalidad de que este atienda la problemática inicial que propicio su implementación teniendo la prevención de que una vez entrando en funcionamiento no afecte a terceras personas, y finalmente se le aplica una evaluación que es un análisis de lo que se está haciendo de manera correcta o incorrectamente con la finalidad de darle seguimiento o hacerle mejoras.

El proceso de implementación sólo se da por terminado tras la producción de decisiones y acciones directamente destinadas a los grupos-objetivo identificados (outputs). Ello implica que dicho proceso se caracteriza siempre por las interacciones entre actores públicos y privados. Estos intercambios acostumbran a generar negociaciones en las que, en ocasiones, organizaciones no gubernamentales o grupos de presión sectoriales son los intermediarios de los intereses y posiciones de los actores sociales. (Subirats, 2012, P.181)

Las políticas públicas sostenibles han surgido como el resultado de la globalización y los países industrializados que generan gran cantidad de contaminantes. El problema de la contaminación no tiene fronteras y afecta a todo el mundo por igual como lo es el caso del efecto invernadero que reduce la capa de ozono y eso nos trae como resultado el calentamiento global, es por ello que no se pueden llevar a cabo medidas por países tomadas unilateralmente sin tener en cuenta las acciones de los países vecinos. En la actualidad se sabe que para que el desarrollo sostenible tenga un pleno funcionamiento se requiere que los recursos naturales sean bien distribuidos es decir que estos no sean sobre explotados. Para que esto se pueda llevar a cabo es necesario que se plantee una perspectiva global basada la conciencia de cuidar el entorno en el que vivimos.

Los términos sustentable, sostenible, sustentabilidad, desarrollo, solos o combinados aparecen en los discursos como una forma de conciliar el crecimiento económico y el equilibrio del ecosistema y su connotación en

los espacios académicos, políticos, económicos, en grupos de ecologistas, ambientalistas, indígenas, etc., implica diferentes características como podría ser una elevada capacidad productiva determinada por una compleja estructura de producción competitiva y eficaz de sostener un desarrollo. (López, López-Hernández y Lacona, 2005, p.5)

Es decir que el desarrollo sostenible es un concepto que no atiende sólo problemas medioambientales, ya que, este también abarca problemáticas respecto a la calidad de vida de los ciudadanos, la equidad de las personas y el bienestar de la humanidad. El desarrollo sostenible también tiene como finalidad buscar el desarrollo económico procurando al mismo tiempo el bienestar ambiental.

El desarrollo sostenible tiene la finalidad de atender tres factores importantes los cuales son: el factor económico, social y medioambiental. Para que ello se pueda llevar a cabo es necesario que exista una figura institucional que atienda cuestiones de flexibilidad, transparencia y democracia, así como también al marco en que se articula la participación de los grupos de interés los cuales son los sindicatos, empresas, ciudadanos, etc.

El desarrollo sostenible es un reto para las organizaciones que conforman el sector privado, ya que, este involucra sus modos de producción y sus métodos de gestión. En el caso de las autoridades locales se tienen que ocupar de la creación, funcionamiento y mantenimiento de la infraestructura necesaria para que se lleven a cabo políticas públicas y reglamentación ecológica que contribuya a la ejecución de dichas políticas en el ámbito nacional.

Sin embargo, las políticas públicas medioambientales en la actualidad no han tenido los resultados esperados, ya que, los gobiernos locales optan por hacer caso omiso de las consecuencias negativas que trae consigo la urbanización.

Se piensa que es más importante el desarrollo económico que atender problemas medioambientales es por ello que las políticas públicas que atienden problemáticas

relacionadas con la emisión de contaminantes de las grandes industrias no llegan a la agenda gubernamental.

En el caso de las políticas ya existente como lo es el caso de las ciclovías que están en funcionamiento en gran parte de la República mexicana aún tienen varias deficiencias que imposibilitan su uso. Es necesario considerar que estas surgieron a raíz de la demanda de equidad que tienen los ciudadanos para desplazarse libremente por la ciudad de una manera cómoda y segura, sin embargo las ciclovías carecen del derecho fundamental de salvaguardar su integridad, en muchas ocasiones las ciclovías son invadidas por automóviles, esto a causa de una carente legislación que favorezca y vea como prioridad a los ciclistas, también se le puede atribuir la invasión de vialidades ciclistas a la poca protección con la que cuentan, los policías de tránsito no sancionan de la manera adecuada a los automovilistas que usan las ciclovías como estacionamiento o como carril de circulación.

En relación a la infraestructura la Ciudad de México no está diseñada para el ciclismo, si bien en los últimos años se ha llevado a cabo el rediseño de muchas vialidades como es el caso de la alcaldía Miguel Hidalgo bajo el gobierno de Víctor Romo, estas aún no se pueden considerar seguras por el gran número de reportes que tienen por haber sido invadidas y usadas de manera incorrecta por los transeúntes, así como también por el número de accidentes que en ellas ocurre.

Para lograr tener un cambio significativo en cuestiones de protección ciclista es necesario que se rediseñen las ciclovías haciendo uso de vallas de protección, dovelas de polietileno, etc. Esto ocasionado por la cultura mexicana que no sigue indicaciones de respeto si no hay una clara señalización. Las personas que se desplazan a pie o en bicicleta se encuentran en una situación de vulnerabilidad, ya que, no cuentan con infraestructura segura para realizar sus traslados. “En 2016 se presentaron 11,502 incidentes viales que generaron 2,918 heridos y 659 fallecimientos en la Ciudad de México” (Secretaría de Movilidad, 2018, p.36)

Es decir que estos problemas surgen a raíz de la deficiente señalización vial, por falta de mantenimiento, falta de seguimiento a la política pública, etc. De esta manera se está desprotegido a la población al mismo tiempo que se congestiona aún más la ciudad y el espacio público sufre un deterioro.

2. 4 Políticas públicas de movilidad urbana en el ámbito de infraestructura y gestión de la movilidad

Las políticas públicas de movilidad urbana surgen en parte gracias a la creciente población de las urbes lo que ocasiona aglomeraciones y saturación en las vialidades y medios de transporte imposibilitándole a los ciudadanos la posibilidad de desarrollar sus actividades elementales para su pleno desarrollo, como por ejemplo trabajar, estudiar, realizar deportes, etc.

Con la creciente densidad poblacional también crecen las necesidades de la ciudad, sobre todo la necesidad de tener una ciudad que cuente con la infraestructura necesaria para poder satisfacer las necesidades de la población.

La infraestructura del transporte urbano debe de permitir movilizar a personas de manera democrática y digna, ya que la movilidad urbana está estrechamente relacionada con el desarrollo económico, cultural y social. Los problemas de movilidad urbana no son exclusivos de un país, estos ocurren en todas las ciudades desarrolladas del mundo, debido a que, con el creciente uso de transportes motorizados se generan problemas de contaminación ambiental, contaminación auditiva, caos vehicular, inseguridad para usuarios, etc.

De un modo más general, las exigencias de la movilidad y el diseño de sus posibles soluciones suponen un impacto decisivo sobre la estructura física de las ciudades, y se encuentran por tanto íntimamente vinculadas al planeamiento urbano. La necesidad de reservar para el uso público las vías comunes de movilidad y transporte y su adecuada distribución entre las

diversas alternativas modales constituye una parte integral de la planificación del desarrollo urbano (Lupano & Sánchez, 2008, p.9)

Es por ello que entre las nuevas dificultades a las que se enfrenta la movilidad urbana es el impacto ambiental, ya que, la quema de combustibles fósiles daña la calidad del aire que respiran los ciudadanos, ocasionando problemas de salud pública para los gobiernos. Es por ello que en la actualidad se ha optado por la construcción de ciclovías, con la fiabilidad de que incite a la población a moverse en medios de transporte menos nocivos para el medio ambiente. Los medios de transporte alternativos no sólo benefician la reducción de contaminación, estos también disminuyen los costos

El uso del automóvil como principal medio de transporte ha ocasionado que los gobiernos del mundo hayan tenido que diseñar las ciudades en relación a los sistemas de transporte individuales y colectivos, para ello se invirtió mucho capital en transporte urbano y extensión de vialidades para que hubiera una mayor capacidad de automóviles.

La infraestructura de las vialidades tiene que priorizar el desarrollo económico, es decir la infraestructura tiene que ayudar a que se puedan reducir los costos por traslado y fortalecer los intercambios económicos, por otra parte, del descongestionar las vialidades también aporta de manera significativa una mejora en la productividad de los negocios.

La gestión de la movilidad enfocada en la mejora de la infraestructura sostenible favorece a la producción de bienes y servicios, lo cual se ve reflejado en la mejora de la calidad de vida de las personas específicamente en los lugares donde hay una gran cantidad de personas transitando todos los días.

Si la movilidad urbana mejora, también mejora la calidad de vida en los barrios marginados de la ciudad, ya que, esto permite que la población tenga acceso a la infraestructura moderna donde puedan desarrollarse en el ámbito educativo, cultural, económico, etc.

El exceso de demanda del espacio público deriva en congestión en las vialidades de la ciudad lo cual deteriora las ciudades. Las ciudades con apariencia descuidada no son un atractivo turístico, lo cual repercute directamente en la economía.

La congestión urbana constituye un problema mundial, común a todos los países con independencia de su grado de desarrollo, el cual, además de sus costos inmediatos en términos de tiempos de viaje, incrementa los riesgos de accidentes y se vincula estrechamente con excesos en el consumo de combustibles y el consiguiente daño ecológico. Estos aspectos se ven potenciados en el ámbito de América Latina, donde tanto los estándares tecnológicos y las normas de protección ambiental como la educación vial preventiva son más débiles que esos países centrales (Lupano & Sánchez, 2008, p.14)

Si bien muchos países latinoamericanos se han esforzado en crear políticas públicas que salvaguarden la vida de los usuarios de las vialidades, estas no son suficientes, como se mencionó anteriormente existe una carente educación vial, lo cual ocasiona un alto índice de accidentes de tránsito. En el caso de las ciclovías estas no suelen ser seguras, muchas veces los automóviles las invaden debido al congestionamiento de los carriles para automóviles o inclusive las invaden para utilizarlas como estacionamiento.

Estas problemáticas también perjudican a los medios de transporte colectivo, ya que, genera que los tiempos de traslado sean más largos ocasionando problemas a los usuarios para realizar sus actividades cotidianas, por otra parte, también repercute en el estado de ánimo de las personas, debido a que, pasar un largo tiempo en el tráfico generan problemas de salud como, por ejemplo, estrés, ansiedad, etcétera.

"La calidad de los proyectos de infraestructura regionales requiere entonces una renovada o explícita consideración de los impactos ambientales, así como un mayor reconocimiento del carácter crítico de la gestión pública" (Lupano & Sánchez, 2008, p.15).

Estas medidas son necesarias, porque los problemas de congestión vehicular traen consigo problemas que afectan a toda la población, la contaminación ambiental deteriora la salud de la gente y frena el crecimiento económico de las ciudades.

2.5 Las políticas públicas de movilidad urbana en la Ciudad de México

La Ciudad de México es una de las más importantes de América Latina, esta cuenta con una población de 9 209 944 según datos del INEGI (2020) lo cual se ve reflejado en la calidad de la movilidad urbana, hoy en día es la gran densidad poblacional la que afecta de manera significativa los desplazamientos dentro de esta demarcación territorial. La Ciudad de México es caracterizada por tener una movilidad caótica, ya que, los tiempos de traslado suelen ser muy tardados y la emisión de contaminantes es muy alta, esto es debido a el congestionamiento de las vialidades, es por ello que los gobiernos de varias administraciones se han preocupado por darle una solución a estos problemas puesto que la mala calidad de la movilidad imposibilita los diversos intercambios que conllevan al progreso de la ciudad. Una de las muchas soluciones que se han planteado son las políticas públicas de movilidad urbana, las cuales son una manera democrática de buscar una solución.

El plan estratégico de convivencia vial 2019 para la Ciudad de México y el programa integral de seguridad vial de la Ciudad de México 2020-2024 son dos de las políticas públicas más recientes y relevantes en materia de movilidad urbana en la Ciudad de México es por ello que se desglosaran para explicar de manera más clara la situación de movilidad urbana dentro de esta demarcación territorial y como el gobierno y diversos actores políticos han tomado acción para subsanar las problemáticas de movilidad urbana mediante la implementación de políticas públicas.

2.5.1 Plan Estratégico De Convivencia Vial 2019 Para La Ciudad De México

El plan estratégico de convivencia vial surge a raíz de la necesidad de combatir los altos índices de muertes y accidentes viales que suceden en la ciudad de México, es consecuencia, de que esta es una de las ciudades más importantes de Latinoamérica por ser una de las más transitadas, pero al mismo tiempo con una gran cantidad de problemas relacionados a la movilidad urbana. En México los hechos de tránsito son uno de los principales problemas de la salud pública, problemas que nos repercuten a todos por igual, esto genera un entorno conflictivo y gastos muy altos que tenemos que pagar. Los accidentes viales son la causa principal de muertes en las personas de 5 a 29 años de edad y la segunda en personas de 10 y 20 años. (ST- CONAPRA, 2016).

Este plan de acción para mejorar la convivencia vial surge a consecuencia de los datos alarmantes del año 2018 donde "se registraron 10,068 hechos de tránsito en los que 338 personas perdieron la vida y 11.668 personas resultaron heridas. (SEMOVI, 2019, p.5) todo este caos vial ocasiona que en la ciudad los desplazamientos se dificulten principalmente para el sector vulnerable de la población, el cual está integrado por niños, mujeres embarazadas, personas con discapacidad y adultos mayores. Una de las muchas consecuencias que trae consigo los problemas en la movilidad urbana es que se interfiere con los procesos de la sociedad en ámbitos económicos, sociales, formativos, etc. Estas barreras producen limitantes en el pleno desarrollo de la población y la inclusión social.

El hecho de que no haya equidad en el acceso a los desplazamientos seguros fragmenta a la población y ocasiona inconformidad social. El sistema de movilidad debería de ofrecer seguridad a la población de manera equitativa, reforzando las medidas para que tanto transportes sostenibles como motorizados sean funcionales y eficientes, es por ello que esta política busca reducir los hechos de tránsito.

Mediante este plan estratégico se busca que la seguridad vial se enfoque en disminuir los accidentes de tránsito, usando como base una mejora en la convivencia ciudadana, ya

que, mediante una convivencia basada en el respeto y solidaridad se puede dar un gran paso al progreso social. Sin embargo, esta acción no puede ser llevada a cabo sin la participación de las autoridades quienes también deben de fomentar una sana convivencia.

El plan estratégico de convivencia vial 2019 tiene la finalidad de consolidar un sistema de movilidad que sea accesible para la población, proporcionando desplazamientos más seguros y eficaces, así como también promover el uso de medios de transporte sostenible como lo son las ciclovías, lo cual no sólo contribuyen a descongestionar vialidades, también es una acción necesaria para contrarrestar el deterioro ambiental ocasionado por la gran cantidad de gases de efecto invernadero emitidos por la quema de combustibles fósiles.

La visión de la seguridad vial de la secretaría de movilidad parte del enfoque redistributivo- modal, espacial y presupuestal-, transversal a toda la política de movilidad urbana de la Ciudad de México. Si bien reconoce que la responsabilidad sobre seguridad vial es compartida entre los usuarios del sistema, es decir, todos aquellos que se encuentran implicados directa o indirectamente en el tránsito vial (los diseñadores, las autoridades de tránsito, los fabricantes de vehículos, etc.) (SEMOVI, 2019, p.18)

Es decir que la seguridad vial se debe compartir entre todos los usuarios del sistema, la visión de la seguridad vial tiene la finalidad de disminuir los accidentes de tránsito para que los ciudadanos tengan una mejor experiencia usando los diversos medios de transporte que existen en la Ciudad de México. El objetivo principal de todas estas medidas en conjunto es disminuir un 30% las muertes por hechos de tránsito para el año 2024. La visión de convivencia de la SEMOVI se concentra en tres ejes los cuales considera fundamentales, los cuales son: institucionalizar, construir y educar. (SEMOVI, 2019)

Por parte de la institucionalización se pretende que se fortalezcan las acciones institucionales y gubernamentales en el ámbito de movilidad, para ello es necesario que se coordinen planes y acciones enfocados en la seguridad vial, en el ámbito de construir se

plantea como un factor fundamental proteger a los usuarios más vulnerables con el rediseño de la infraestructura y finalmente el educar se debe dirigir y enfocar en brindarle al público la información necesaria para la prevención de accidentes viales, con el fin de que modifiquen sus comportamientos que puedan resultar contraproducentes al momento de transitar por las vialidades.

Estrategias

Las estrategias de seguridad vial que se llevaron a cabo para el plan estratégico de convivencia vial 2019 para la Ciudad de México tiene como un primer eje de acción institucionalizar y este se llevará a cabo mediante la consolidación de un sistema de información de seguridad vial para analizar los accidentes de tránsito y de esta manera crear políticas públicas factibles para combatir estas problemáticas, ya que, están hechas basadas en datos verídicos.

Pará ello las líneas de acción y recursos son las siguientes:

Construir una base de datos unificada de hechos viales (sistema de información y seguimiento de seguridad vial), con datos provenientes de las principales dependencias que generan información, georreferenciada y en formatos interoperables. Trabajar de manera coordinada con las distintas dependencias e instancias involucradas en la seguridad vial, para definir acciones integrales y monitorearlas mediante líneas base e indicadores previamente acordados. (SEMOVI, 2019, p. 25)

Estrategia transparencia y rendición de cuentas

Esta estrategia surge a raíz de que se necesita crear un área de seguridad vial en SEMOVI, así como también construir el consejo asesor de movilidad y seguridad vial de la ciudad en las alcaldías. (SEMOVI, 2019)

Para ello las líneas de acción y recursos que se tienen previstos son “Reforma al Reglamento interno del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México para la creación de la Dirección General de Seguridad Vial y Sistema de Movilidad Urbana Sustentable” (SEMOVI, 2019, p. 25)

Estrategia regulación de nuevas formas de movilidad

La creación de esta estrategia surge a raíz de la necesidad de brindarle seguridad a los ciclistas al momento de desplazarse, ya que, muchas veces las ciclovías son invadidas y esto ocasiona hachos de tránsito. Las ciclovías son vialidades compartidas y son incluyentes con otros medios de transporte como lo son el monopatín eléctrico, patinetas, patines, etc. Para ello se plantea hacer una regulación de los nuevos sistemas compartidos que brinden seguridad al momento de los desplazamientos.

Las líneas y acción y recursos con los que cuenta esta estrategia son emitir los lineamientos para la “Operación de los Sistemas de Transporte Individual Sustentable de la Ciudad de México, por personas morales en los que se establecen, en otros aspectos, las condiciones mínimas para la operación segura de las bicicletas y monopatines eléctricos” (SEMOVI, 2019, p.26)

Estas acciones se llevarán mediante la capacitación de usuarios apoyándose de campañas de comunicación que promuevan los medios de transporte sostenibles para que la gente se sienta más segura de utilizarlos y de esta manera contribuir con el descongestionamiento de las vialidades y con la disminución de emisiones de gases de efecto invernadero.

Estrategia operativos de verificación

Esta estrategia surge a raíz de que el transporte concesionario es el que transporta un número mayor de personas al día, brindando un mal servicio porque las unidades suelen ser pequeñas, contaminantes, incómodas e inseguras. Esto provocando inconformidad en la

población y ocasionando un mal sistema de movilidad. Para ello se plantea implementar operativos de verificación al transporte público e individual concesionado.

Las líneas de acción y recursos que se tienen para llevar esta estrategia a cabo son:

construir un acuerdo con concesionarios de transporte colectivo para realizar operativos de verificación que mejoren la seguridad de las personas. Implementar los operativos de verificación de manera conjunta con INVEA, SSC y concesionarios, priorizando las rutas con más accidentes. Verificación integral de las unidades de transporte de pasajeros individual (taxis) y STPPEC en los centros de verificación de la SEDEMA.

(SEMOVI, 2019, p.27)

Construir: estrategia vías seguras

Esta estrategia surge a causa de que la infraestructura de la ciudad está diseñada para darle preferencia a los desplazamientos en vehículos motorizados, ocasionando que los peatones y ciclistas se sientan inseguros y opten por abandonar este medio de transporte. Si se abandonará el proyecto de las ciclovías el congestionamiento vehicular aumentaría considerablemente y con ello los tiempos de traslado, imposibilitando las actividades económicas importantes para el país.

Las líneas de acción y recursos con los que cuenta esta estrategia son la inversión y rediseño de 100 cruces peligrosos, y la apertura de 15 cruces peatonales seguros 24 horas, utilizando la infraestructura ya existente del metro y finalmente una actualización del manual de dispositivos de tránsito. (SEMOVI, 2019)

Estrategia infraestructura ciclista

Esta estrategia surge a causa de que en los últimos años el gobierno de la ciudad de México ha puesto más atención a las ciclovías a causa de la dificultad y los largos tiempos

de traslado que hay, sin embargo, las ciclovías cuentan con muchas deficiencias, ya que, estas no son seguras con los usuarios ni están integradas con la red de transporte público.

Las líneas de acción y recursos para esta estrategia son:

construcción de 85 kilómetros de infraestructura ciclista segura para completar la red vial existente e integrarla a la red de transporte público masivo... saturar la red ciclista existente con conexiones de menos de 2 kilómetros. Crear redes locales ciclistas donde ya existen usuarios. (SEMOVI, 2019, p.3)

Estrategia zonas escolares seguras.

Esta estrategia es necesaria debido a que la infraestructura suele ser muy peligrosa principalmente para jóvenes y niños que realizan sus desplazamientos caminando. Los hechos de tránsito son la primera causa de muerte en México en niños (INEGI, 2015). Es por ello que la SEMOVI tras realizar un estudio diagnóstico 9,400 casos de atropellamiento entre 2015 y 2018, en un radio de 500 metros de las 8091 escuelas de preescolar, primaria y secundaria. (SEMOVI, 2019).

Las líneas de acción y recursos para esta estrategia son "campañas de planificación de tránsito en zonas escolares... Instalación de 129 paneles indicadores de velocidad con el apoyo de la Secretaría de Seguridad Ciudadana y la Secretaría de Obras de la Ciudad de México". (SEMOVI, 2019, p.30)

Estrategia servicios de emergencia

Esta estrategia surge debido a la gran cantidad de personas que mueren debido a una ineficiencia en los servicios de emergencia al atender un accidente vial, muchas veces esto sucede por recursos limitados, falta de ambulancias, tiempos prolongados, etc.

Las líneas de acción y recursos para esta estrategia son "fortalecimiento de protocolos de atención y la cobertura de los servicios de emergencia... Capacitación de médicos para la

atención 911 consta de 35 motocicletas con paramédicos puesta en operación de 16 ambulancias de Alta Especialidad” (SEMOVI, 2019, p.32)

Educación: estrategia fotocívicas

Esta estrategia surge a consecuencia de que los programas de radares y foto multas no cumplen con las expectativas deseadas, ya que, estas carecen de transparencia y de mecanismos rigurosos de evaluación. Una de las principales problemáticas es que las cámaras no se encuentran colocadas de manera estratégica en el punto donde hay un índice más alto de accidentes viales, la calibración de cámaras no es certificada públicamente, no hay mecanismos que evalúen dicho programa, la ubicación de las cámaras no es de conocimiento público, entre otros. Las líneas de acción y recursos para esta estrategia son:

Implementación del sistema fotocívicas... Implementación de un sistema de infracciones basado en la educación y servicio comunitario llamado fotocívicas. Puesta en marcha de cursos virtuales, a través del "Micrositio Foto cívicas", y presenciales sobre el Reglamento de Tránsito y la Ley de movilidad. (SEMOVI, 2019, p.32)

Este sistema es necesario porque se aplica directamente a las placas de los vehículos para que se puedan tomar las infracciones de manera correcta, los conductores que reciban un gran número de infracciones deberán de tomar cursos en línea sobre sensibilización peatonal. Un número excesivo de estas ameritará que se lleve a cabo trabajo comunitario y el conductor no podrá verificar hasta que cumpla con la sanción.

Estrategia ciclovías libre

Esta estrategia surge a consecuencia de que las ciclovías suelen ser invadidas constantemente por automovilistas, motociclistas y objetos. Esto es debido a la poca cultura de respetar las señalizaciones y normas de tránsito, es por ello que la SEMOVI hace recorridos en las ciclovías para que estas no sean invadidas y de esta manera fomentar su uso. Las líneas de acción y recursos para esta estrategia son:

Apoyo vial para la seguridad ciclista... Recorridos en ciclovías para liberar la circulación de los carriles confinados y evitar su invasión por parte de objetos y vehículos automotores mediante amonestaciones verbales aplicadas por los operativos Radares y por la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SEMOVI, 2019, p.36)

Estrategia capacitación a operadores de tránsito público

Esta estrategia surge ante la necesidad de adiestramiento a los conductores de transporte público para que respeten y cuiden de las ciclovías, ya que, las únicas unidades que reciben esta capacitación son los trolebuses, es necesario que todos los medios de transporte ya sea colectivo, privado y de carga, tengan el fin de salvaguardar a los ciclistas y peatones.

Las líneas de acción y recursos para llevar esta estrategia a cabo son " 840 conductores de Metrobús, Transportes Eléctricos, RTP acudan a cursos de concientización de seguridad vial...cursos presenciales de operadores de transporte público en bici escuela de sensibilización". (SEMOVI, 2019, p.37)

Estrategia comunicación de seguridad vial

Esta estrategia surge porque los usuarios son uno de los factores más importante para la eficiencia de la movilidad urbana, ya que, si estos hacen buen uso de esta los índices de hechos de tránsito disminuirían considerablemente, habría menos tráfico y menos contaminación. La importancia de tener datos concretos sobre las zonas más problemáticas dentro de la Ciudad de México permite implementar líneas de acción efectivas que contribuyan a consolidar el bienestar social para que las personas puedan transitar y circular de manera segura por las diversas vialidades.

Las líneas de acción y recursos para llevar a cabo esta estrategia son " implementar un programa de comunicación integral de las acciones en materia de seguridad vial...

Promoción continua de educación vial. Difusión del "Decálogo del buen conductor" (SEMOVI, 2019, p.38)

Intercambios

La Ciudad de México es una de las más transitadas a nivel mundial es por ello que es de suma importancia que el gobierno local actúe contundente para prevenir hechos de tránsito y de esta manera hacer una ciudad segura para todos, la implementación de políticas públicas de movilidad entra dentro de la agenda gubernamental por ser un problema público que nos afecta a todos por igual, es por ello que dichas políticas deben de contar con análisis y evaluaciones que corroboren su funcionalidad e importancia para el desarrollo político, económico, social y cultural de la ciudad.

Si bien se ha reducido de manera considerable la disminución en la tasa de hechos de tránsito, esta problemática sigue latente y es necesario buscar soluciones para consolidar una ciudad más equitativa y segura. Es un hecho que la movilidad urbana debe de salvaguardar de manera prioritaria al sector más vulnerable que son los peatones, ciclistas e incluso motociclistas.

Es importante señalar ciertos factores críticos para la seguridad vial de los usuarios más vulnerables relacionadas con las conductas poco cívicas de los automovilistas. A partir de un análisis de las estadísticas de multas impuestas por la SSC en 2017 y en 2018, se observa que 89.2% corresponde a infracciones por no respetar los límites de velocidad... Estas conductas dan cuenta del conflicto en las calles, en el espacio público, que viven día con día los peatones, las bicicletas y las motocicletas. (SEMOVI, 2019, p.11)

Con el plan estratégico de convivencia vial 2019 se puede predecir que haya un descenso considerable de los hechos de tránsito en la Ciudad de México debido a que este tiene tres enfoques considerablemente funcionales los cuales son institucionalizar, construir

y educar; sin embargo, uno de los mayores desafíos a los que se enfrenta es a la voluntad de los automovilistas y chóferes de transporte público a cambiar su mentalidad para tener una postura más solidaria al momento de transitar dándoles prioridad a las personas más vulnerables. Un ejemplo de ello es que la primera causa de muerte en niños de entre 5 y 14 años de edad es ocasionada por hechos de tránsito (INEGI, 2015) esto quiere decir que no hay una cultura de protección al peatón. Es importante que las autoridades de tránsito sean una pieza clave para salvaguardar la integridad de los ciudadanos.

2.5.2 Programa Integral De Seguridad Vial De La Ciudad De México 2020-2024

El programa integral de la seguridad vial de la ciudad de México surge a consecuencia de que con el paso de los años los índices de hechos de tránsito han bajado considerablemente, sin embargo, esta tendencia en el año 2019 se estancó, según la SSC los fallecimientos por hechos de tránsito incrementaron en un 0.75 % en el año 2018 y 2019 (SEMOVI, 2020)

" En la Ciudad de México ocurren en promedio 37.6 hechos de tránsito diarios, de los cuales 17.4 son choques entre vehículos u objetos fijos, 10. 8 son atropellamientos y 7.7 corresponden a derrape de motocicletas, 0.8 son voladuras, 0.6 son caídas de pasajeros y 0.3 caídas de ciclistas"(SSC, 2019 citado en SEMOVI, 2020:18) esto quiere decir que desplazarse dentro de la Ciudad de México no es del todo seguro por las fallas en las señalizaciones, en el marco normativo e incluso en la planificación de diversas estrategias diseñadas a disminuir los hechos de tránsito.

Según datos arrojados por la SEMOVI los hechos de tránsito ocurren con mayor frecuencia los fines de semana principalmente en la madrugada, ya que, hay menos exigencia por parte de las utilidades y los vehículos circulan a mayor velocidad. Otro factor importante que ocasiona accidentes viales es el consumo de alcohol y otros tipos de estupefacientes que se consumen con mayor frecuencia esos días de la semana. (SEMOVI, 2020)

Por otra parte, un aspecto fundamental que debe atenderse es el de la atención prehospitalaria, ya que, esta es determinante para reducir la gravedad de los hechos de tránsito, la calidad de la atención prehospitalaria puede determinar la calidad de vida de las víctimas de accidentes de tránsito.

Como parte del diagnóstico realizado en el contexto del programa de Mejora de la Atención prehospitalaria, presentado por la actual administración en el 2019, se identificaron cuatro problemas principales que inciden en esta situación. Existe un estado de fuerza insuficiente, existen tres bases distintas de ambulancias que carecen de coordinación, lo que repercute en tiempos de respuesta elevados, diferenciados por zona geográfica y duplicidad de asignaciones. (CDMX, 2019 citado en SEMOVI, 2020)

Las creencias de esta política pública están basadas en un diagnóstico que identifico tres problemas que tienen como causas y efectos la mortalidad que ocasiona los hechos de tránsito.

La infraestructura y los programas de seguridad vial han sido insuficientes un ejemplo de ello es que en la administración pasada se implementaron 109 cruces bajo el programa pasos seguros, no obstante, el problema que tuvo este programa fue que los cruces no se implementaron en lugares estratégicos que salvaguardaran la integridad de los peatones (SEMOVI, 2020)

La atención pos-hecho de tránsito, tanto prehospitalaria y a víctimas, en muchos casos no cuenta con los recursos necesarios (humanos, de equipamiento y económicos) para reducir el tiempo de respuesta ante emergencias. Al inicio del 2019, el tiempo promedio de respuesta a emergencias por parte de ERUM era de 41 minutos; cifra que se redujo a 31 minutos a mediados del 2019, mediante la estrategia de regionalización y adquisición de 40 motocicletas con equipo especializado. (CDMX 2019 citado en SEMOVI, 2020, p.36)

Esto quiere decir que la atención prehospitalaria se ve limitada para atender a las víctimas debido a que hace falta una regulación específica para que las víctimas puedan obtener la atención médica y psicológica necesaria para su recuperación, así como también orientación jurídica.

Uno de los principales problemas a la hora de circular por la Ciudad de México es la mala educación vial que hay, gran parte de los hechos de tránsito ocurren porque los automovilistas invaden las ciclovías, atropellan a motociclistas, circulan a exceso de velocidad, manejan estado de ebriedad, no respetan la semaforización, etc.

Es por ello que es indispensable desarrollar una estrategia de educación dirigida a todos los usuarios, principalmente a los conductores, estos pueden actuar directamente en la reducción de accidentes viales "no obstante se reconoce que los programas para disuadir, detectar y sancionar estas conductas han dado resultados positivos. Por ejemplo, solo el 32% de los infraccionados por el sistema foto cívicas ha sido residente" (SEMOVI, 2020:37) se debe buscar soluciones que tengan como prioridad a los sectores más vulnerables de la sociedad por medio de soluciones que protejan la vida y la integridad de los ciudadanos de manera equitativa con la ayuda de las instituciones pertinentes encargadas de la seguridad vial.

La responsabilidad de atender problemas de seguridad vial se reparte entre diferentes instituciones y secretarías que en ocasiones se les dificulta la coordinación para llevar a cabo políticas públicas y programas de seguridad vial y movilidad urbana.

En la construcción y mantenimiento de infraestructura también participan diferentes instituciones, dependiendo de la jerarquía vial. La construcción y mantenimiento de la infraestructura vial primaria es responsabilidad de la secretaría de Obras y servicios (SOBSE), mientras que la señalizaciones, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial secundaria es responsabilidad de las Alcaldías (SEMOVI, 2020, p.37)

Es decir que la actuación de las secretarías e instituciones debe ser coordinada respecto a los planes y estrategias del gobierno local. Es por esto que este plan de acciones es importante debido a que impulsa las iniciativas de seguridad vial.

El Programa Integral de Seguridad Vial 2020-2024 busca reducir al mínimo los hechos de tránsito dentro de la Ciudad de México, se enfoca en tres ejes estratégicos para cumplir su cometido los cuales son proteger, educar e institucionalizar.

Estrategia construcción y mantenimiento de infraestructura

Esta estrategia permitirá que haya un rediseño de las vialidades donde ocurren con mayor frecuencia los hechos de tránsito. Esto permite que haya un mejoramiento del espacio público para que este sea más seguro para los usuarios mediante la construcción y mantenimiento adecuado de la infraestructura vial. Es por ello que se pretende que haya 600 intersecciones de alta siniestralidad invertidas, así como también que hayan 600 kilómetros de ciclovías para el año 2024. (SEMOVI, 2020)

Las líneas de acción y recursos con los que cuenta esta estrategia son “En conjunto con la secretaría de comunicaciones y transportes invertir los tramos carreteros de acceso a la ciudad... Continuar con la construcción, mejoramiento y mantenimiento constante de infraestructura ciclista segura” (SEMOVI, 2020, p.42,43)

Estrategia control de la velocidad

Con esta estrategia se pretende fomentar en los usuarios el respeto por las señalizaciones de tránsito y por el límite de velocidad, esto mediante una infraestructura segura que proporcione accesibilidad universal, las herramientas con las que se apoyará esta estrategia son dispositivos tecnológicos que permitirán el monitoreo y control de la velocidad en las vialidades.

Las líneas de acción y recursos con los que cuenta esta estrategia son “Implementar medidas de pacificación del tránsito en zonas con gran actividad peatonal, equipamientos

educativos, de salud, centros de atención para personas de la tercera edad o con discapacidad, entre otras” (SEMOVI, 2020, p.44)

Estrategia fortalecimiento de la atención prehospitalaria

El propósito de esta estrategia es atender adecuadamente a las personas que han sufrido accidentes de tránsito, de preferencia en el menor tiempo posible, es por ello que se debe actualizar y completar el registro de ambulancias, públicas y privadas para que estas puedan operar bajo la normatividad establecida.

Las líneas de acción y recursos con las que cuenta esta estrategia son:

Capacitar como primeros respondientes en primeros auxilios a personas de Apoyo Vial Radar y del Sistema Integrado de Transporte... Fortalecer el mecanismo de registro y regulación de ambulancias públicas y privadas, así como del personal que brinda servicios de atención prehospitalaria... Ampliar la cobertura y capacidades del programa de paramédicos en motocicleta. (SEMOVI, 2020, p.45)

Luis M Pinet mencionaba que la atención prehospitalaria es de suma importancia y que esta debe de ser oportuna y adecuada, también destacaba que esta debía ser regulada, fortalecida y modernizada, ya que, esta es indispensable para reducir el impacto y la gravedad de las lesiones que ocurren en la vía pública (Puentes, 2005)

Estrategia atención a víctimas de hechos de tránsito

Esta estrategia surge a consecuencia de que no existe una legislación específica que atienda a las víctimas de hechos de tránsito y que les asegure recibir una correcta atención médica y psicológica después del accidente vial "en la Ciudad de México la atención a víctimas está legislado por la Ley de Atención y Apoyo a Víctimas del Delito, la cual establece los derechos de las personas afectadas por actos que produzcan lesiones físicas, mentales

o la pérdida del patrimonio" (ALDF, 2003 citado en SEMOVI, 2020, p.46) es por ello que para el año 2022 se pretende crear la unidad de atención a víctimas de hechos de tránsito.

Las líneas de acción y recursos con los que cuenta esta estrategia son "formalizar el compromiso de creación de lineamientos y protocolos de atención y seguimiento a víctimas de hechos de tránsito" (SEMOVI, 2020, p.46)

Estrategia supervisión y vigilancia de vías

Esta estrategia surge de la necesidad de despejar la infraestructura peatonal y ciclista para que haya una movilidad más eficiente y con menos hechos de tránsito es por ello que se pretende implementar operativos como los que realiza el programa Apoyo Vial Radar y los que realiza la Secretaría de seguridad Ciudadana. Para que esto sea llevado a cabo de manera eficiente "se fortalecerán y se digitalizaran las infracciones para garantizar la aplicación y cumplimiento de la norma y detección de conductas de riesgo"(SEMOVI, 2020, p.46)

Las líneas de acción y recursos con los que cuenta esta estrategia son "supervisar la infraestructura peatonal, ciclista y vial para evitar la obstrucción y ocupación de ella por vehículos y objetos ajenos a la función de este tipo de infraestructura, así como a percibir a quien invade dichos espacios" (SEMOVI, 2020, p.47)

Estrategia reducción del consumo de alcohol y otras conductas riesgosas

Esta estrategia surge como necesidad de reducir los accidentes viales ocasionados por el consumo de alcohol y otras sustancias alucinantes, es por ello que se implementarán más operativos que detecten conductas peligrosas para la seguridad vial. Estas acciones de supervisar a los conductores deberán llevarse a cabo con más rigor los días viernes, sábados y domingos, ya que, son en estos días donde ocurren más hechos de tránsito.

Las líneas de acción y recursos con los que cuenta esta estrategia son "Aumentar la frecuencia de cobertura del programa "conduce sin alcohol"... Formalizar un espacio de

interacción entre entidades públicas, cámaras empresariales y expertos para implementar y evaluar estrategias de consumo responsable” (SEMOVI, 2020, p.48,49)

El problema de los hechos de tránsito a causa del alcohol con el paso de los años va en aumento debido a que hay una proliferación de vehículos motorizados y las altas velocidades que estos alcanzan. Existe desde hace muchos años sobre la proliferación del consumo de estupefacientes en las sociedades y es por ello que los gobiernos han tomado como una medida Implementar planes nacionales contra adicciones. (González, 1997)

Educación: estrategia fortalecimiento del programa fotocivicas

Esta estrategia está enfocada en hacer un cambio en el programa de infracciones por medio de fotocivicas, se propone generar sanciones a través de la aplicación de penalidades de manera no monetaria, generando de esta manera cambio en la conducta de los usuarios gracias a la educación y el trabajo comunitario. Las cámaras y Radares deben de colocarse en zonas donde sean más necesarias, por ejemplo, donde hay más hechos de tránsito.

Las líneas de acción y recursos con los que cuenta esta estrategia son “fortalecer el sistema aumentando la cobertura de las cámaras y radares, así como la optimización de su ubicación n zonas estratégicas de la ciudad... Incrementar el catálogo de conductas que califican para servicio comunitario”. (SEMOVI, 2020, p.51)

Estrategia formación en seguridad vial

Esta estrategia se cumplirá mediante el fortalecimiento de la educación vial de todas las personas usuarias de la vía. Principalmente se fortalecerá la educación ciclista, motociclista y automovilista con el fin de reducir los accidentes de tránsito, es por ello que se tendrá más rigor con los usuarios que obtengan por primera vez su licencia. La educación vial en este punto es fundamental, ya que, es un requisito que todos los conductores deberían de tener para poder desplazarse de manera segura, generando de este modo bienestar para equitativo. Las líneas de acción y recursos con los que cuenta esta estrategia son:

Establecer una escuela de seguridad vial para desarrollar y mejorar las habilidades de conductores de motocicleta, autos particulares, operadores de transporte y trabajadores de Alcaldías y dependencias... aumentar la cobertura de la bici escuela en las alcaldías de la Ciudad de México, adicionales a los 10 espacios que se están operando actualmente. (SEMOVI, 2020, p.52)

Estrategia reforma a la licencia de manejo

Para llevar a cabo esta estrategia se plantea que haya una modificación en la expedición de licencias de manejo de tipo A que garantice que el conductor tiene el conocimiento teórico, normativo o de destrezas para conducir de manera responsable y segura. Así como también se plantea mejorar los mecanismos para sancionar a personas infractoras del reglamento de tránsito.

Las líneas de acción y recursos con los que cuenta esta estrategia son “Estructurar un programa de licencias de conducir, diferenciadas de acuerdo con los diferentes tipos de vehículos y servicios, que considere la evaluación de conocimientos teóricos, habilidades de conducción y evasión de situaciones de riesgo” (SEMOVI, 2020, p.53)

Estrategia comunicación y cultura vial

Esta estrategia está basada en fortalecer la difusión de los avances e implementar campañas para fomentar la educación vial y la cultura de seguridad vial en ciertos sectores de la población, haciendo énfasis en aquellos que por lo general se encuentran en conflictos por hechos de tránsito más frecuentemente. Las líneas de acción y recursos con los que cuenta esta estrategia son:

Implementar campañas de comunicación orientadas a disminuir conductas de riesgo... Desarrollar una campaña permanente sobre la obligación y necesidades de contar con póliza de seguros de

responsabilidad civil (RC) tanto para vehículos particulares como para el transporte público concesionando. (SEMOVI, 2020, p.54)

Uno de los requisitos indispensables de las ciudades globales es que estas sean Incluyentes y equitativas es por ello que se deben diseñar e implementar estrategias enfadas a salvaguardar los derechos humanos, empezando por promover mediante los medios de comunicación masivos los valores para que disminuyan los índices de exclusión social, pobreza extrema y discriminación. Las ciudades globales se deben construir mediante un trabajo en equipo de los gobiernos y la sociedad civil donde todos contribuyan para unificar el bienestar social. (Del Distrito Federal, 2011)

Institucionalizar: estrategia fortalecimiento institucional

Para llevar a cabo esta estrategia es necesario reforzar las capacidades de las instituciones que se involucran en la movilidad urbana y seguridad vial, un ejemplo de ello la SEMOVI. Por otra parte, también debe de haber una participación y reestructuración por parte de las alcaldías, dependencias, etc para lograr mejores resultados. Dichas activaciones realizadas en equipo requieren de mucho esfuerzo y coordinación interinstitucional, ya que, las actividades que se estarían llevando a cabo son el rediseño y construcción de infraestructura, fortalecimiento de campañas de control de la ingesta de alcohol, sanciones al exceso de velocidad, etc.

Las líneas de acción y recursos con los que cuenta esta estrategia son “Implementar programas de capacitación en aspectos normativos, teóricos y prácticos en materia de seguridad vial... Formalizar un programa de colaboración interinstitucional para la implementación de la seguridad vial” (SEMOVI, 2020, p.57)

Estrategia conformación de un sistema unificado de información y seguimiento para la seguridad vial

Esta estrategia surge a raíz de la deficiencia de las bases de datos en relación a los hechos de tránsito que involucran a personas lesionadas o que perdieron la vida. Todo ello

conllevará a que posteriormente haya una mejora en la toma de datos y una centralización para que estos sean parte de un sistema de información y seguimiento de seguridad vial que brinde información verídica y eficiente que contribuya a programas públicos.

Las líneas de acción y recursos con los que cuenta esta estrategia son “Establecer metas técnicas de trabajo entre todos los actores involucrados en la generación de bases de datos para contar con un diagnóstico de levantamiento de información por institución” (SEMOVI, 2020, p.58)

El gobierno de la Ciudad de México tiene como prioridad brindarles a los habitantes, visitantes e inversores seguridad pública para que estos tengan una mejor calidad de vida al mismo tiempo que gocen de una sana convivencia (Del Distrito Federal, 2011)

Estrategia fortalecimiento de la normatividad técnica de infraestructura en torno a a la seguridad vial

Esta estrategia surge a raíz de que la ley de movilidad establece que debe haber una normatividad técnica para que se puedan evaluar las obras y proyectos de programas y proyectos sobre seguridad vial, tanto los que ya se implementaron como los que aún se encuentran en planeación.

Las líneas de acción y recursos con los que cuenta esta estrategia son:

Elaborar y actualizar el manual de dispositivos de control de tránsito, que establece los lineamientos del uso y colocación de las señalizaciones, información general, desvíos y marcas para vías urbanas... Definir los procedimientos para la implementación de auditorías de seguridad vial enfocadas en la infraestructura existente y donde se presenten frecuentemente hechos de tránsito... Establecer los criterios de diseño de las vialidades de la ciudad considerando elementos de seguridad vial. (SEMOVI, 2020, p.59)

Estrategia mecanismos y normatividad de control para seguridad vehicular

Los servicios de transporte concesionando y de mercancías juegan un papel fundamental en la movilidad urbana porque mejoran los estándares de seguridad vehicular gracias a las revisiones físico-mecánicas que disminuyen su participación en hechos de tránsito.

Las líneas de acción y recursos con los que cuenta esta estrategia son “Establecer las características técnicas de seguridad vehicular en los lineamientos y normas técnicas para la operación de sistemas y servicios de transporte de movilidad” (SEMOVI, 2020, p.61)

La seguridad es de suma importancia en las ciudades, ya que, de ella depende que esta sea visitada trayendo consigo beneficios económicos como por ejemplo en el ámbito turístico y de inversión es por ello que el gobierno de la Ciudad de México se ha encargado de promover preparación a los policías para que estos estén capacitados en temas de seguridad (Del Distrito Federal, 2011)

Estrategias automóviles emplazados fuera de la Ciudad de México

Esta estrategia surge a raíz de que muchos de los infractores no realizan el pago correspondiente de sus multas debido a que hay una fuga de automóviles emplazados fuera de la Ciudad de México. Esto ocasiona una cartera vencida de millones de pesos y una costumbre en los usuarios de cometer infracciones sin recibir la sanción correspondiente por lo cual se les hace sencillo reincidir es por ello que se debe diseñar un sistema de incentivos de pago de infracciones a vehículos empacados fuera de la CDMX. Las líneas de acción y recursos con los que cuenta esta estrategia son “Implementar un sistema de incentivos entre estados para el pago de infracciones de vehículos empacados fuera de la entidad donde se cometió la infracción... reformar el reglamento de tránsito para incluir mecanismos de sanción para vehículos con placas foráneas” (SEMOVI, 2020, p.62)

Intercambios

La evaluación del programa integral de seguridad vial 2020-2024 estará a cargo de la SEMOVI la cual se encargará de coordinar la implementación. Se plantea como medio para darle seguimiento reportes trimestrales de hechos de tránsito dentro de la Ciudad de México con la finalidad de monitorear los avances del proyecto. Los reportes trimestrales son una herramienta que en las políticas públicas ayudan a redefinir las metas y objetivos.

Una etapa para predecir resultados y riesgos es la de identificar las causas de hechos de tránsito. "será responsabilidad de la dirección general de seguridad vial y movilidad sustentable la coordinación e implementación de las acciones correctivas, así como determinar los responsables, recursos plazos y métodos de cambio para hacerlo." (SEMOVI, 2020, p.64)

El hecho de llevar reportes permite que haya evaluaciones de avances que constaten que las acciones que se están llevando a cabo son eficientes, para que de esta manera se pueda darles seguimiento, por el contrario en el caso de que existan acciones que no estén funcionando para que se cumplan con los propósitos de la política pública, estas se puedan modificar con la finalidad de hacer intervenciones útiles, que le den una mayor certeza a las líneas de acción, y se cumpla con las metas establecidas previamente. En el caso de las políticas públicas llevar una revisión y redefinición de metas y objetivos es de suma importancia para que nunca se pierda el propósito de las motivaciones y creencias de los actores que intervienen, que en el caso particular que se está abordando le brindará a los ciudadanos un estado de bienestar y comodidad al momento de transitar por las vialidades de una ciudad que debido a su población en constante aumento tiende a tornarse caótica.

Capítulo III La movilidad urbana en la Ciudad de México

En este capítulo se aborda de manera general la situación de la movilidad urbana en la Ciudad de México, para ello se analizó la infraestructura vial, los tipos de movilidad en la Ciudad de México y el Marco regulatorio de la movilidad ciclista en la ciudad de México. Esto con la finalidad de comprender y conocer la manera en que se llevan a cabo los desplazamientos de los transportes motorizados y sostenibles dentro de la Ciudad de México.

3.1 Infraestructura vial

En el año 2000 el gobierno del entonces Distrito Federal realizó varias obras enfocadas a la estructura vial para mantener en buen estado y funcionamiento la capital del país. Dichas obras tenían la finalidad de generar impactos positivos, tales como modernizar dicha demarcación territorial con la construcción de mega obras. Estos proyectos fueron llevados a cabo debido a las problemáticas viales, ya que, el transporte público era insuficiente y se pretendía solucionar los nodos viales más problemáticos. Con la mejora en el transporte público no sólo se buscaba solucionar problemas viales, también se buscaba aminorar la emisión de gases de efecto invernadero provenientes de los automóviles en un 37%. (Delgadillo, 2010)

El caso del transporte público en la Ciudad de México tuvo un impulso a la modernidad en el año 2003 cuando se inauguró el metro bus el cual se caracteriza por tener un carril de uso exclusivo el cual le permite desplazarse con más rapidez y eficacia. En el año 2012 se inauguró la línea 12 la cual une a Mixcoac con Tláhuac y vincula la red del SCT metro en el sur de la ciudad en sentido oriente- poniente. En el ámbito de las vialidades en el período de gobierno del año 2000 a 2006 se construyó el segundo piso a una sección del anillo periférico el cual tenía la finalidad de modernizar los corredores viales, al mismo tiempo se edificaron puentes y distribuidores viales entre los cuales destacan: puente molinos- revolución, Puente Ermita Iztapalapa, Puente Muyuguarda, Construcción del eje Troncal Metropolitano,

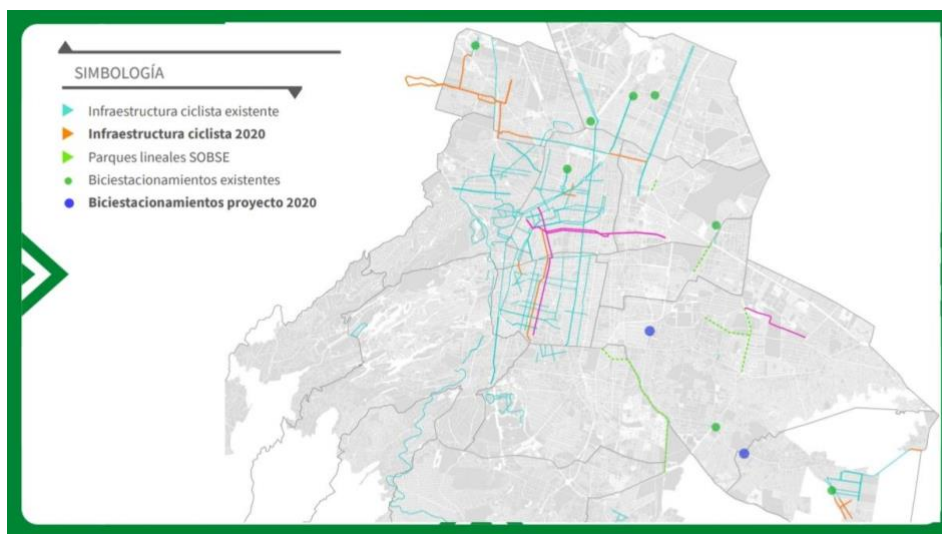
Supervisa del Poniente, Corredor vial Constituyentes y Distribuidor vial Zaragoza--Texcoco. (Delgadillo, 2010)

Sin embargo, a pesar de todas estas acciones que se han llevado a cabo para mejorar la infraestructura de las vialidades, estima que el acceso a las vías para desplazarse es desigual para la población de la Ciudad de México. Esto se debe principalmente a la exclusión que sufren las personas que viven en las periferias a las malas decisiones de parte de los actores gubernamentales. El Plan General de Desarrollo menciona que el gobierno de la Ciudad de México admite que existe una segregación social debido a la mala infraestructura de las vialidades, así como también menciona las problemáticas que surgen en consecuencia al hecho de que en las zonas céntricas de la ciudad se concentre la mayor actividad económica, lo cual deriva en marginación de ciertos territorios en los cuales las oportunidades de aspirar a una buena calidad de vida son bajas. (Galicia, 2021)

A falta de la conectividad en el sistema de transporte público se originan desplazamientos de larga duración lo cual ocasiona caos y congestionamiento vial deteriorando la movilidad de la ciudad. El INEGI destacó que las personas pertenecientes a zonas marginadas dentro de la Ciudad de México realizan traslados más largos para llevar a cabo sus actividades cotidianas. (EOD, 2017 citado en Galicia, 2021)

Es por ello que en la actualidad se están impulsando los medios de transporte democráticos, tal como lo son las ciclovías, las cuales pretenden darle acceso a las vialidades a personas de todo tipo de clase social. Las ciclovías pretenden que sean posibles los viajes intermodales para que haya una integración de la infraestructura ciclista con la red de transporte público masivo, esto con el fin de que la infraestructura sea funcional y sobre todo pueda brindar seguridad.

Mapa 3.1 Infraestructura ciclista en la alcaldía Miguel Hidalgo



Fuente: Movilidad Ciclista en la Ciudad de México, 2018, p.5

Actualmente en la ciudad de México se cuentan con 220 km de ciclovías construidas lo cual la convierte en una de las ciudades de América Latina que más apuesta por este medio de transporte. La integración de este medio de transporte al sistema de movilidad de la Ciudad de México requiere de diversas políticas públicas que puedan subsanar las deficiencias de estas. (Secretaría de Movilidad, 2020)

3.2 Tipos de movilidad en la Ciudad de México

En la Ciudad de México hay diversos tipos de movilidad urbana, ya que, esta es una de las ciudades más pobladas del mundo y necesita de diversas alternativas de traslado para satisfacer las necesidades de los ciudadanos.

3.2.1 Transporte privado motorizado

El transporte privado motorizado está conformado por los vehículos particulares de los ciudadanos, estos cumplen la función de permitirles llevar a cabo desplazamientos de un punto a otro.

son vehículos que funcionan con motores de combustión y con energía fósil de forma prácticamente mayoritaria. En su circulación urbana comparten calzada junto a otros medios de transporte. Bajo esta

denominación nos referimos a los automóviles, motocicletas y ciclomotores.

(González, 2007, p.6)

Una causa del auge del uso del transporte privado motorizado es la mala calidad del transporte público, ya que, muchas personas prefieren comprar un auto para no enfrentarse a las problemáticas del transporte público tales como: saturación, inseguridad, elevación de costos, etc.

Sin embargo, el uso del automóvil privado cada vez va en aumento, Un ejemplo de ellos es que los viajes en transporte privado ascienden a 7.29 millones en la zona metropolitana del valle de México, de los cuales más del 90% se realizan en automóvil, es decir: 6,60 millones de viales (Roldan, 2018).

El uso del transporte motorizado privado trae consigo consecuencias negativas, por ejemplo, el tráfico vehicular, es por ello que entre más poblada este una ciudad habrá más caos en las vialidades, por otra parte, el uso exclusivo del transporte privado genera una gran cantidad de contaminantes al año, siendo esta una de las principales causas del calentamiento global, ya que, la quema de combustibles fósiles daña la calidad del aire y la capa de ozono. "la mayoría de quienes tienen auto (68%) no lo comparten y realizan viajes solos. Apenas 22% lleva a otra persona en auto, mientras que 6.6% lleva a dos más y sólo 2.9% va en el carro con tres personas más" (Roldan, 2018).

La circulación de los automóviles privados suele ser más comunes entre semana, ya que, en su mayoría son utilizados por personas que van a trabajar o estudiar se estima que en la zona metropolitana se llevan a cabo 34.56 millones de viajes en un día entre semana. (Roldan, 2018)

3.2.2 Transporte público.

Hablar del transporte público puede resultar un poco extenso, este está compuesto por diversos medios de transporte, sin embargo, es necesario hacer un análisis de estos para poder darle solución a problemáticas derivadas de la movilidad urbana.

Autobuses y microbuses.

Empezaremos por abordar el tema de los autobuses y microbuses:

son sistemas de transporte en superficie, bajo conducción manual y en carretera. Utilizan motores de combustión y con energía fósil... Existen diferentes tipos de vehículos -microbús, autobús pequeño, estándar y articulado- en función de la capacidad y tamaño del vehículo. No disponen de una infraestructura de soporte exclusiva, si no que la comparten con otros medios de transporte. A mayor tamaño, mayor capacidad, mayor consumo energético y menos manejabilidad. (González, 2007, p.37)

Este tipo de transporte se caracteriza por transportar a una gran cantidad de personas y suele hacer paradas en diferentes puntos, de esta manera le permite a la población tener un fácil acceso, la intención de este transporte colectivo es facilitar la movilidad de un punto a otro y disminuir el congestionamiento vial.

Taxi

Por otra parte, están los taxis los cuales son automóviles que tienen un uso diferente al del transporte privado, estos tienen la finalidad de realizar viajes a servicio de la población. Estos son accesibles para cualquier persona y en cualquier horario. Los taxis suelen subsanar aquellas problemáticas a las que se enfrenta el transporte público, el transporte público no abarca el recorrido a todo el territorio a diferencia de los taxis que pueden llegar al punto que el usuario del taxi indique. (González, 2007)

En la actualidad existe la modalidad de taxi colectivo el cual conociste en que los usuarios comparten el mismo vehículo en trayectos comunes. Por otra parte, otro invento actual es la vinculación del sistema de transporte de los taxis con las TICs (Tecnologías de la información y las comunicaciones), creando de esta manera plataformas tales como uber y didi, las cuales funcionan mediante una aplicación de dispositivo móvil.

Metro

Si se habla de transporte público es de suma relevancia que se aborde el tema del metro el cual es uno de los medios de transporte al cual se le ha puesto más atención por parte de los gobiernos mundiales, pero especialmente en la Ciudad de México, este cuenta con 195 estaciones en la red, en total hay 12 líneas en la red.

Es un ferrocarril subterráneo, de carácter urbano y metropolitano, con infraestructura de soporte exclusiva, y con galibo intermedio entre el tranvía y el ferrocarril de cercanías: mayor que el tranvía pues pretende disponer de una mayor capacidad de transporte... Para abarcar los costes de infraestructura ya que es, ante todo y sobre todo, un ferrocarril subterráneo... Constituye el modo de transporte de mayor utilización en muchas ciudades grandes. (Gonzales, 2007, p.37)

Trolebús

En la Ciudad de México y en muchas otras de las ciudades más importantes del mundo existe el trolebús el cual fue un medio de transporte que tuvo su auge en los años treinta, sin embargo, este medio de transporte años después fue reemplazado por los autobuses de motor de diésel. " El trolebús, equipado con un motor de corriente continua o trifásica, puede alejarse de la catenaria unos 4,5 m, lo que le confiere una gran flexibilidad y no supone una limitación para el tráfico privado" (González, 2007, p.37)

En el caso de la Ciudad de México el trolebús durante el período de Miguel Ángel Mancera (2012-2018) tuvo una decadencia, ya que, se le disminuyó el presupuesto, sin

embargo, años después los gobiernos locales le han dado un impulso, ya que, es un medio de transporte sostenible y en la actualidad cuenta con 193 unidades nuevas, así como también se amplió una de sus líneas y se construyó la línea elevada en eje 8 sur. Por otra parte, en la actualidad también se está trabajando en la construcción de nuevas líneas, las cuales conectarán con la línea 12 del metro en la parte de Tláhuac y con la línea A del metro. Sin embargo, el trolebús no solo tendrá conexión con el medio de transporte metro, este también estará conectado a la línea 2 del cable bus. (Zamarrón, 2021)

Teleférico

El teleférico es un medio de transporte moderno el cual se caracteriza por la seguridad que les brinda a los usuarios, debido a que es muy complicado que en ellos puedan ocurrir actos delictivos, otro beneficio de este sistema de transporte es que al ser aéreo se ahorra los largos tiempos de traslado de las vialidades.

En el caso de la Ciudad de México se cuenta con la línea 1 y línea 2 de cablebús, la línea 1 hace un recorrido de Cuauhtépec a Indios Verdes, su recorrido es de 9.2 kilómetros de longitud y cuenta con 6 estaciones. Uno de los beneficios con los que cuenta este transporte es que tiene un precio accesible para la población, este tiene una tarifa de 7 pesos y para las personas de más de 70 años, personas con discapacidad y niños menores de 5 años es gratuito. (Líder empresarial, 2021)

En el caso de la línea 2 está cuenta con 18,270 metros cuadrados de construcción, tiene 7 estaciones y 305 cabinas de pasajeros. Esta línea recorre Iztacala, va desde la terminal Constitución 1917 hasta santa Marta. (Ayala, 2021)

El cablebús es un medio de transporte que no contamina tanto, en comparación de los medios de transporte motorizados y en la Ciudad de México impulsa la movilidad alternativa sostenible, permite ingresar con bicicletas, permitiéndole a los ciudadanos tener un transporte multimodal en su día a día, es decir permitiendo la utilización de dos medios de transporte para que la población pueda desplazarse de un lado a otro.

Metrobús.

El metrobús es un medio de transporte público de pasajeros, este sistema de transporte colectivo se inauguró en el 2005, un principio el Metrobús tenía 19.4 kilómetros de construcción que iba de indios verdes a eje sur (Rojas, 2014). Con el pasar de los años este sistema fue creciendo hasta contar con 7 líneas, los horarios de operación de este sistema de transporte son de lunes a sábados de 04:30-24:00hrs y los domingos y días festivos de 05:00-24:00 hrs.

Este medio de transporte al contar con un carril exclusivo para su uso disminuye los tiempos de traslado a comparación de los microbuses y autobuses, por otra parte, otro de los lados positivos del Metrobús es su accesibilidad, ya que, el precio es de 6 pesos, lo cual lo hace accesible para la población de la Ciudad de México.

3.2.3 Transporte de carga

Actualmente en la Ciudad de México enfrenta problemáticas de movilidad urbana y por lo tanto esto repercute en los medios de transporte, sin embargo, uno de los más afectados es el transporte de carga:

De acuerdo con el Estudio Integral Metropolitano de Transporte de Carga y Medio Ambiente para el Valle de México, realizado por la Secretaría de Medio Ambiente del Distrito Federal y el Instituto de Ingeniería de la UNAM, se estima que el volumen de carga movilizada para la ciudad es cercano a los 393 millones de toneladas anuales, esta estimación (24 toneladas por habitante) es el orden de los volúmenes manejados per cápita en grandes metrópolis internacionales. (Perdomo, 2009, p.167)

Estas cifras mencionadas son alarmantes, es por ello que se debe de tomar en cuenta que los vehículos de carga son emisores de contaminantes y congestiónamiento vehicular. Las alcaldías de la Ciudad de México donde hay un mayor flujo de transporte de carga son la alcaldía Iztapalapa, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero y Azcapotzalco. (Perdomo, 2009)

También es importante mencionar que se puede denominar la situación del transporte de carga como "una mala coordinación en los niveles de gobierno y en la instrumentación de programas que permitan reducir los altos costos en la movilidad de mercancías, ya que el sistema carretero los sobrecostos son hasta por 20 millones de pesos anuales" (Perdomo, 2009, p.198) Esto quiere decir que el sistema de transporte de carga es ineficiente e inaccesible para cierta parte de la población.

El transporte de carga por una parte puede ser visto desde dos puntos de vista, por un lado, este medio de transporte activa la economía de las ciudades, ya que, realiza el desplazamiento de productos comerciales de un punto a otro, pero por otra parte este medio de transporte perjudica de manera directa a las ciudades debido a que la emisión de contaminantes de este medio de transporte es muy alta. Por lo general los desplazamientos de los transportes de carga suelen tener rutas específicas, el desviarse de esta podría ocasionar costos más altos.

En la Ciudad de México los actores políticos no han mostrado interés por la creación de políticas públicas que ayuden a mejorar este medio de transporte, lo cual repercute en la calidad de la movilidad de la ciudad.

Una de las posibles soluciones sería la implementación de corredores de transporte de carga que permita la circulación de manera eficaz y segura de transportes de carga, estos al ser vehículos pesados son más difíciles de manejar y es por lo que aumenta su riesgo al transitar. El transporte de carga en la Ciudad de México necesita una buena señalización que salvaguardar la seguridad de los usuarios de las vialidades, estas permitirían que los demás medios de transporte no circulen en las mismas vías de los transportes de carga.

En cuanto a funciones y tareas de los gobiernos locales y el federal, cabe señalar que se tendría que revisar detalladamente la legislación actual y elevar a rango de ley el sistema de transporte de carga en la ciudad. (Perdomo, 2009, p.171).

3.3 Marco regulatorio de la movilidad ciclista en la Ciudad de México.

El marco regulatorio sobre la movilidad urbana en la Ciudad de México se puede conocer a través del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, Programa Integral de Movilidad 2020-2024 y Manual del Ciclista Urbano de la Ciudad de México.

Es importante destacar que, respecto a la movilidad urbana, la instancia responsable de la creación de un plan estratégico es la secretaria de Movilidad, el cual es el Programa Integral de Movilidad 2020-2024 el cual es un instrumento de planeación que con apego a la Ley de movilidad establecen las líneas de acción para garantizar una movilidad urbana eficiente en la Ciudad de México. En la Ciudad de México según el Programa Integral de Movilidad 2020-2024 se estima que se realizan 252,359 viajes diarios en bicicleta y hay una cantidad de usuarios de 121,232. En la Ciudad de México existe un sistema llamado ECOBICI el cual es el sistema de bicicletas compartidas de la Ciudad de México, su manera de funcionar consiste en permitirle a usuarios registrados tomar una bicicleta de una Cicloestación y devolverla en trayectos ilimitados de una hora.

El principal sector de la población usuaria son adultos jóvenes entre 25 y 34 años de edad (48%). Tres de cada cuatro viajes son realizados por hombres, proporción similar a la reportada por la EOD 2017 (que considera viajes en bicicletas públicas y particulares) ... El promedio diario de viajes en ECOBICI fue de 30,820 en día laboral y 12,338 en fin de semana. De estos viajes, aproximadamente 2.7% se realizaron en bicicletas eléctricas (Secretaría de Movilidad, 2020, p.49)

Ahora bien, los derechos y obligaciones de los usuarios del sistema de movilidad en la Ciudad de México se pueden observar en el vigente Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, es importante resaltar que todos los artículos de este reglamento son de suma importancia para la movilidad urbana, sin embargo, serán analizados los referentes a la movilidad ciclista debido al objetivo de esta investigación.

En el artículo 2, fracción IV se aborda la jerarquía de prioridades al utilizar el espacio vial. En primer lugar se le debe de dar prioridad a los peatones, especialmente a aquellos que tengan alguna discapacidad o limitación para moverse, en segundo lugar están los ciclistas, en tercer lugar se encuentran los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, en cuarto lugar están los prestadores del servicio de transporte público de pasajeros, en quinto lugar se encuentran los prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías y en sexto lugar se encuentran los usuarios de transporte particular automotor. (Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, 2015)

El artículo 4, fracción III se menciona que " Área de espera para bicicletas y motocicletas, zona marcada sobre el pavimento en una intersección de vías que tenga semáforos" (Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, 2015, p.2)

El artículo 6, fracción III inciso a) menciona que se debe de dar prioridad de uso del arroyo vehicular cuando "No existan aceras en la vía; en caso de existir acotamiento o vías ciclistas, los peatones podrán circular del lado derecho de estas; a falta de estas opciones transitarán por el extremo de la vía y en sentido contrario del flujo vehicular (Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, 2015, 9)

El artículo 10, fracción IV inciso a) menciona que cuando la luz del semáforo esté en color rojo los conductores de las vialidades por ningún motivo deben de estacionarse sobre las ciclovías, al mismo tiempo que los ciclistas deben de usar únicamente sus áreas de espera cuando estas existan (Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, 2015)

El artículo 11, fracción III menciona que se prohíbe a los conductores de todos los tipos de vehículos "Detener su vehículo sobre un área de espera para bicicletas o motocicletas, a menos que se trate del usuario para el cual está destinado" (Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, 2015,17)

El artículo 21, fracción II prohíbe a los conductores de motocicletas circular por las vialidades exclusivas de las bicicletas, de ser incumplido la sanción será una multa

equivalente a 20,25 o 30 veces la Unidad de Medida y Actualización Vigente y seis puntos a la licencia para conducir (Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, 2015)

El artículo 30, fracción I menciona que queda prohibido estacionar cualquier vehículo "sobre vías peatonales, especialmente banquetas y creces peatonales, así como las vías ciclistas exclusivas, para ello es suficiente que cualquier parte del vehículo se encuentre sobre estos espacios" (Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, 2015, p.30)

En el artículo 30, fracción XIX se menciona que queda prohibido estacionarse en " Los carriles de circulación frente al Cicloestaciones de bicicleta pública y bici estacionamientos de corta estancia que se encuentren ubicados en la franja de estacionamiento" (Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, 2015, p. 33)

El artículo 31.- Menciona que "Las bicicletas podrán estacionarse sobre las aceras siempre y cuando permitan el libre tránsito de los peatones. (Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, 2015, p.33)

El artículo 38, fracción I inciso e) menciona que se prohíbe "Transportar a un pasajero apoyado en el cuadro de la bicicleta, en el espacio intermedio entre el sillón y el manubrio; excepto cuando se cuente con una silla para transportar niños" (Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, 2015, p.39)

El artículo 59, fracción I menciona cuando algún usuario de la vía cometa una infracción a lo dispuesto en este Reglamento y demás disposiciones aplicables, los agentes procederán de la manera siguiente, cuando se trate de ciclistas: se les indicará que se detengan, se identificarán con su nombre, se le indicará al infractor la falta cometida, amonestará verbalmente al infractor por la conducta de riesgo. En caso de que el infractor insulte o denigre a los agentes procederá su remoción ante el juez cívico (Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, 2015)

En el caso del Manual del Ciclista Urbano de la Ciudad de México se encarga de orientar a los usuarios de este medio de transporte para que puedan realizar desplazamientos en la Ciudad de México de manera eficaz y segura.

El manual menciona que los ciclistas deben de circular por las vialidades observando las flechas de las señales de tránsito para evitar ponerse en riesgo a ellos y a otras personas. Otra de las indicaciones vitales es circular mínimo a un metro de distancia de los automóviles, esto le permite al ciclista poder reaccionar y maniobrar de manera adecuada para evitar accidentes. La conducción de los ciclistas siempre debe de ser en línea recta, es decir el ciclista no debe zigzaguear en las vialidades debido a que esto lo vuelve más propenso a sufrir un accidente vial. Es fundamental que los ciclistas respeten los límites de velocidad, los cuales indican que estos deben de circular a 20 km/h en zonas escolares, peatonales, de hospitales, asilos, albergues y casas hogares. (Carreón, Martínez y Treviño, 2011)

Los ciclistas en la Ciudad de México tienen preferencia de paso en intersecciones, sin embargo, es de suma importancia que el ciclista tenga una chicharra para hacerla sonar cuando sea necesario y de esta manera mantenerse visible para los automóviles y para los peatones. (Carreón, Martínez y Treviño, 2011)

La separación física de las bicicletas y los coches llevan a una mayor percepción de seguridad, en especial en los ciclistas inexpertos. Generalmente, empero, esa percepción es falsa. Múltiples estudios restablecen que, si bien algunos accidentes se reducen, aumentan las colisiones con peatones y los accidentes en las interacciones. Esto sucede porque el ciclista no puede posicionarse de manera adecuada ya que se encuentra confinada su trayectoria. (Carreón, Martínez y Treviño, 2011, p.98)

La infraestructura es aquella que está destinada para el uso exclusivo de los ciclistas, sin embargo, la estructura ciclista también puede ser compartida con otros vehículos. Sin

embargo, los usuarios de la bicicleta tienen que tener en cuenta que, aunque circulen por las ciclovías deben de estar alerta, esta puede ser invadida por un vehículo o un peatón. Dentro de las ciclovías existen las mismas reglas que hay en los ciclos carriles. (Carreón, Martínez y Treviño, 2011)

Ahora bien, es importante definir el término de ciclo carril los cuales "se ubican en general al extremo derecho de la calle. Al no tener confinamiento físico, suelen ser utilizados por otros vehículos legalmente". (Carreón, Martínez y Treviño, 2011, p.101) por ejemplo los ciclo carriles pueden ser utilizados por los automovilistas al momento de hacer alguna maniobra

Capítulo IV Movilidad urbana sostenible en la alcaldía Miguel Hidalgo.

En este capítulo se llevó a cabo el estudio de caso de la investigación en la alcaldía Miguel Hidalgo, en el cual se estudió el panorama socio demográfico de la alcaldía, las características de la movilidad ciclista, se llevó a cabo el análisis de políticas públicas de movilidad urbana sostenible del año 2018-2021 y se hizo la aplicación y análisis de resultados de encuestas sobre movilidad urbana sostenible.

4.1 Panorama socio demográfico de la alcaldía Miguel Hidalgo y su contexto en la Ciudad de México.

De acuerdo con el Programa delegacional Miguel Hidalgo 2016-2018 (programa de la ahora Alcaldía Miguel Hidalgo) geográficamente se encuentra ubicada en las coordenadas: 19° 29' y 19° 23' de la latitud norte y 99° 10' y 99° 16' de longitud oeste, a una altura de 2 mil 250 metros sobre el nivel del mar. La alcaldía Miguel Hidalgo cuenta con una extensión de 47.28 Km², es decir el 3.17% de la Ciudad de México. Los municipios del estado de México con los que colinda la alcaldía Miguel Hidalgo son: Naucalpan y Huixquilucan (Centros de Integración Juvenil, A. C, 2018). La alcaldía Miguel Hidalgo según datos del INEGI (2020) cuenta con una población de 414,470 habitantes.

Tabla 4.1 Población general por sexo en 2015

Volumen poblacional y sexo	Alcaldía Miguel Hidalgo	Ciudad de México	Nacional
Total de habitantes	364 439	8 918 653	119 530 753
Total de población masculina	167 085	4 231 650	58 056 133
% de la población masculina	45.8	47.4	48.6
Total de población femenina	197 354	4 687 003	61 474 620
% de población femenina	54.2	52.6	51.4

Fuente: Estudio básico de comunidad objetivo: Panorama Socio Demográfico de la alcaldía Miguel Hidalgo, Ciudad de México y Nacional, 2018, p.1

Respecto al ámbito de la vivienda se estima que en la Alcaldía Miguel Hidalgo hay "128 042 hogares integrados por 364 439 personas; 68.87% son de tipo nuclear, 23.21% son ampliados y 6.62% son de tipo compuesto". (Centros de Integración Juvenil, A. C, 2018, p.3)

Tabla 4.2 Tipo y clase de hogar en 2015

	Alcaldía Miguel Hidalgo		Ciudad de México		Nacional	
	Hogares	Población	Hogares	Población	Hogares	Población
	128 042	364 439	2 601 323	8 918 653	31 949 709	119 530 753
Hogares familiares*	74.82	88.55	85.01	94.80	88.85	96.53
Nucleares**	68.87	61.38	65.61	55.96	69.71	61.48
Ampliados***	23.21	27.74	30.65	39.20	27.91	35.49
Compuestos****	6.62	9.08	1.95	2.47	0.96	1.20
No especificado	1.30	1.79	1.79	2.38	1.43	1.83
No familiares	24.84	11.12	14.59	4.91	10.82	3.20
No especificado	0.34	0.33	0.40	0.28	0.33	0.27

Fuente: Estudio básico de comunidad objetivo: Panorama Socio Demográfico de la alcaldía Miguel Hidalgo, Ciudad de México y Nacional, 2018, p.9

En materia de educación, en Miguel Hidalgo se puede destacar que:

Del total de la población (352 295 personas) que está en condiciones de acudir a la escuela, el 23.88% de la población de 3 a 30 años y más asiste a la escuela, mientras que el 75.93% de personas de 3 a 30 años y más dejó de acudir, al observar los datos se puede identificar que la deserción escolar se incrementa a partir de los 15 años. (Centros de Integración Juvenil, A. C, 2018, p.3)

Este hecho de deserción en la edad adolescente puede tener repercusiones negativas en la salud de los jóvenes, estos pueden generar dependencia a sustancias como el alcohol y las drogas. Por otra parte, la deserción a la escuela en una edad temprana podría truncar el pleno desarrollo de los ciudadanos en el ámbito económico, entre menos preparado se encuentre un individuo más complicado le será conseguir un trabajo bien remunerado.

Tabla 4.3 Población de 15 años y más por nivel de escolaridad en 2015

Nivel de escolaridad	Alcaldía Miguel Hidalgo	Ciudad de México	Nacional
Sin escolaridad	0.90	2.02	5.83
Educación básica*	24.09	38.89	53.46
Educación media superior**	22.60	26.62	21.67
Educación superior***	52.24	32.14	18.63
No especificado	0.17	0.33	0.41
Grado promedio de escolaridad	12.95	11.12	9.16
Población	305 043	7 128 836	86 692 424

Fuente: Estudio básico de comunidad objetivo: Panorama Socio Demográfico de la alcaldía Miguel Hidalgo, Ciudad de México y Nacional, 2018, p.13

Sin embargo, respecto a la educación superior en la alcaldía Miguel Hidalgo hay un mayor porcentaje de escolaridad, la delegación cuenta con un 52.24% a diferencia de la Ciudad de México, la cual cuenta con 32.14% y en término nacional la cifra es de 18.63%. Esto quiere decir que en la alcaldía Miguel Hidalgo hay un mayor índice de profesionistas, lo cual puede repercutir de manera positiva en el desarrollo de la población. (Centros de Integración Juvenil, A. C, 2018)

Respecto al porcentaje de participación económica dentro de la alcaldía Miguel Hidalgo es de 61.05% a diferencia de la Ciudad de México en la cual la cifra es de 56.01% y en la totalidad del país es de 50.26%. Esto quiere decir que dentro de la alcaldía Miguel Hidalgo hay un mayor número de personas que trabajan. Por otra parte, también es importante mencionar que el 15.42% de la población recibe un ingreso menor o igual al de dos salarios mínimos y el 63.07% tienen un ingreso mayor a dos salarios mínimos. (Centros de Integración Juvenil, A. C, 2018)

Tabla 4.4 Tasa de participación económica por sexos en 2015

	Alcaldía Miguel Hidalgo		Ciudad de México		Nacional	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Total	316 505	61.05	7 507 406	56.01	93 506 107	50.26
Hombres	143 222	72.56	3 511 230	70.05	44 853 553	68.48
Mujeres	173 283	51.54	3 996 176	43.67	48 652 554	33.46

Fuente: Estudio básico de comunidad objetivo: Panorama Socio Demográfico de la alcaldía Miguel Hidalgo, Ciudad de México y Nacional, 2018, p.19

Es importante mencionar la tasa de desocupación para determinar la situación económica de la alcaldía Miguel Hidalgo.

Durante el año 2015, se observa que en la alcaldía Miguel Hidalgo la tasa de desocupación de la población económicamente activa es de 2.97%, para la Ciudad de México la tasa es de 4.09% y la tasa nacional de 4.06%. Se puede observar que en la alcaldía existe una menor tasa comparada con la nacional y la Ciudad de México, se aprecia también que las mujeres en la alcaldía parecen tener una menor tasa de desocupación comparada con la Ciudad de México. (Centros de Integración Juvenil, A. C, 2018, p.7)

Al existir una tasa menor de desocupación (desempleo) en la alcaldía Miguel Hidalgo respecto a las mujeres, se permite que esta alcaldía se desarrolle de manera equitativa. Por otra parte, la alcaldía al tener una tasa de desocupación menor a la nacional y la de la Ciudad de México demuestra que es una demarcación territorial más activa económicamente hablando.

Respecto a la tasa de prevalencia delictiva se estima que "38 475 personas u hogares han experimentado uno o más delitos en la Ciudad de México, la tasa de incidencia delictiva es de 52 718 delitos registrados, el 38% han sido víctimas de algún delito." (Centros de Integración Juvenil, A. C, 2018, p.7)

Esto repercute negativamente en la percepción de la seguridad que tiene la población, en la mayoría de las ocasiones se pierde la confianza de las autoridades y en los gobernantes. Al haber un índice alto de actos delictivos se disminuye la calidad de vida de los ciudadanos, esto afecta de manera significativa en la manera que desarrollan sus actividades cotidianas.

4.2 Características de la movilidad ciclista en la alcaldía Miguel Hidalgo

La alcaldía Miguel Hidalgo es una de las Alcaldías centrales de la Ciudad de México por lo tanto se generan miles de desplazamientos diarios, tanto de residentes como de visitantes. En esta alcaldía se encuentran organismos nacionales e internacionales, por ejemplo, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, la Delegación de la Unión Europea, la Organización de Estados Americanos, las oficinas de la representación de la Organización de las Naciones Unidas, 70 embajadas, el bosque de Chapultepec, etc. Esta zona es demasiado atractiva para ser transitada debido a las diversas actividades elementales y de recreación que se pueden realizar en ella.

En la alcaldía hay una clasificación vial, la cual está basada en el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México. Se estipula que las vías de acceso controlado son aquellas vías rápidas que permiten una velocidad de 80 km/h, las vías radiales son vías rápidas que permiten una velocidad máxima de 80 km/h que conectan a la zona central de la ciudad con la salida de estas, los ejes viales son aquellas vías que forman una retícula en la que la velocidad máxima que se puede alcanzar es de 50 km/h y finalmente las avenidas primarias son las vías que tienen una mayor jerarquía y aforo vehicular donde la velocidad máxima que se puede alcanzar es de 50 km/h. (Servicio de Análisis Integral de Movilidad Alcaldía Miguel Hidalgo, 2019)

Las ciclovías se localizan en la zona oriente de la alcaldía a comparación de la zona sur donde se carece de movilidad ciclista. La actividad ciclista es mucho mayor en aquellas zonas donde hay una mayor diversidad de actividades que favorecen a la economía, un ejemplo de ello es donde hay oficinas, zonas turísticas, espacios recreativos, etc. Los viajes

que más se realizan dentro de esta demarcación territorial son los que van en dirección a la alcaldía Cuauhtémoc, otra de las alcaldías más importantes de la Ciudad de México. Estas alcaldías comparten una red de infraestructura ciclista, así como también cuentan con el servicio de bicicletas compartidas. Las ciclovías deben de tener conectividad y encontrarse en constante extensión para que el ciclismo sea factible y los índices de hechos de tránsito puedan disminuir de manera considerable.

Otro de los factores por los cuales es de suma importancia las ciclovías dentro de la alcaldía es la congestión vehicular que vuelve caótica la movilidad. Dentro de la alcaldía las vías con un mayor nivel de congestión son el Viaducto Miguel Alemán, el Eje 3 Poniente Thiers y Constituyentes, los cuales superan el nivel del 60 % de las horas pico, imposibilitando que los visitantes y residentes puedan llevar a cabo sus actividades cotidianas, las cuales contribuyen a generar ingresos para el sustento personal y familiar. El congestionamiento vehicular puede repercutir de diversas maneras en las vidas de los ciudadanos, pero una de las más comunes es el estrés generado por los largos tiempos de traslado, el estrés es una barrera para que los ciudadanos puedan disfrutar de realizar sus actividades con tranquilidad y seguridad. Las vialidades deberían de generar una sensación de protección equitativa para las personas que se desplazan todos los días. El congestionamiento también puede provocar una barrera en la conectividad de actividades económicas entre diferentes alcaldías, provocando pérdidas económicas que afectan a todos por igual, es por ello que se ha planteado en muchas ocasiones la creación de políticas públicas sostenibles que motiven e incentiven el uso de la bicicleta como un medio de transporte para crear una ciudad conectada, segura y con índices más bajos de contaminación ambiental. (Gobierno de la Ciudad de México, 2019)

En el año 2019 se comenzó con la construcción de las ciclovías Lamartine y Molière las cuales tienen la finalidad de crear un sistema de ciclovías en la zona de Polanco que puedan conectar de manera segura con las ciclovías que se encuentran en Reforma y Río de San Joaquín, esto con el objetivo de que las personas opten por los medios de transporte

sostenibles que ayuden a disminuir la emisión de contaminantes que generan enfermedades en las vías respiratorias. Se estima que estas vías sean ocupadas en un aproximado de 200 traslados ciclistas entre semana. Estas vías que se encuentran de manera transversal en Polanco son innovadoras debido a que previamente esta zona no contaba con infraestructura ciclista. Las ciclovías Lamartine consistió en la construcción de 1.22 kilómetros y en el caso de las ciclovías de Molière consistió en la construcción de 2.15 kilómetros. (Servicio de Análisis Integral de Movilidad Alcaldía Miguel Hidalgo, 2019)

El 15 de febrero del 2019, como consecuencia del aumento del uso de las bicicletas y monopatines dentro de la Ciudad de México en la alcaldía Miguel Hidalgo se aprobó el primer Bando relativo al uso adecuado de los sistemas de transporte individual por aplicación, es decir sistema de bicicletas y monopatines sin anclaje. La función de este bando es generar orden público y al mismo tiempo brindar lineamientos complementarios. El bando contiene normas específicas para respetar los pasos peatonales de manera que esto conlleve a un espacio adecuado y amigable de la vía pública. Una medida para cumplir con el objetivo es la implementación de franja de mobiliario que consiste en un diseño de puntos de estación y señalética por polígonos de todas las colonias que conforman la alcaldía. En el caso de los monopatines como una medida tomada de seguridad vial se estableció que estos no superen los 20 km/h ni circular en sentido contrario. (Palma, 2019)

En el año 2019 también se firmó un convenio con la Fundación Place making A. C para celebrar el día mundial sin auto y llevar a cabo la construcción de 33 cruces viales seguros. En dicho convenio se estipula que habrá 33 cruceros seguros a los cuales se les dará un toque artístico. Al brindarle a las personas un espacio público agradable, desencadena en que los ciudadanos se sientan más cómodos transitando por la ciudad, al mismo tiempo que se interesan por la recuperación de espacios públicos solicitando la construcción de más pasos peatonales y construcción de ciclovías. La alcaldía durante el año 2019 organizó rodadas y firmó colaboraciones con expertos en materia de movilidad y espacio público. (Campos, 2019)

Sin embargo, según la Procuraduría General de Justicia de la CDMX se estima que dentro de la Ciudad de México en el año 2019 se reportaron 262 robos de bicicletas, las Alcaldías que han sido más afectadas por esta problemática son Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Coyoacán. (Díaz, 2019) Esta cifra puede ser errónea e incluso más grande, se debe tomar en cuenta que muchas veces las víctimas no hacen la denuncia correspondiente debido a la ineficiencia de las autoridades ante este tipo de delitos. El robo de vehículo de pedales es considerado como algo menos grave comparado al robo de un vehículo, sin tener en cuenta que una bicicleta puede ser el único medio por el cual los ciudadanos tienen el acceso a desplazarse para llevar a cabo sus actividades de subsistencia.

El presidente del Consejo Ciudadano Salvador Guerrero se pronunció a favor de aumentar las penas de este delito, incluso atentan contra la salud pública, debido a que la bicicleta es una herramienta utilizada por muchas personas para poder llevar una vida más saludable. En el caso del aumento de las sentencias de algunos delitos funciona como una medida para que las personas piensen dos veces antes de incurrir en estas acciones.

Para prevenir el robo de bicicletas por parte de los usuarios se creó un mapa donde se hacen señalizaciones específicas de las zonas que son más riesgosas para que se puedan tomar las precauciones necesarias. En la Ciudad de México 28% de los hogares cuentan con una bicicleta según datos del INEGI (2015) es por ello que la SEMOVI (Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México) informó que para que se pueda seguir educando y promoviendo el uso de la bicicleta se publicaron dos licitaciones para la construcción de nuevas ciclovías donde se tiene como prioridad las zonas periféricas, esto con el objetivo de conectar con las ciclovías ya existentes en las alcaldías de la ciudad. (Díaz, 2019)

4.3 Acciones gubernamentales durante el período de gobierno de Víctor Hugo Romo en relación a la movilidad alternativa sostenible (2018-2021)

En el año 2020 el alcalde Víctor Hugo Romo presentó a los residentes del casco de Santo Tomás el proyecto de la creación de una ciclovía, este proyecto abarca un total de 1.20 kilómetros que como resultado podrá beneficiar a un total de 16 000 habitantes. Se dió a conocer de manera pública que esta obra tuvo un período de construcción el cual consistió en 18 semanas divididas en 5 etapas. Esta ciclovía es de suma importancia dentro de la alcaldía, debido a que conecta a la alcaldía Miguel Hidalgo, por la calzada México-Tacuba, con Azcapotzalco, en la calzada de los gallos. (24 horas, 2020). Esto quiere decir que no solo los habitantes se verán beneficiados, sino que también los de demarcaciones territoriales aledañas.

En la demarcación territorial del Casco de Santo Tomás hay una población flotante (población que no se encuentra registrada en el censo de población) de 25 mil personas la cual está conformada principalmente por estudiantes, trabajadores, etc. Esta ciclovía es una línea de acción importante para poder generar una movilidad más eficiente y crear al mismo tiempo una infraestructura más moderna que sea atractiva para los usuarios. (24 horas, 2020)

El alcalde de la alcaldía Miguel Hidalgo Víctor Hugo, hizo una estrategia para fomentar el transporte sostenible en la demarcación con el objetivo de que se vea beneficiado el medio ambiente y la movilidad urbana, es por ello que en el año 2020 hubo una inversión de 30 millones de pesos en la edificación de nuevas ciclovías y en el mantenimiento de las rutas ciclistas que ya existen y que necesitaban hacerles modificaciones que pudieran garantizar la seguridad de los ciclistas. Las rutas que necesitaron de esta remodelación fueron las de Horacio Torneo, México Tacuba, Lago Chiem, Gelati, Agricultura y Minería y Laguna de Términos. (La razón, 2020). La remodelación de las rutas ciclistas debe de tener contempladas ciertas medidas que cumplan con la finalidad de salvaguardar la integridad de los ciclistas, automovilistas y peatones.

En el caso de los lugares donde se colocaron nuevas ciclovías es en Laguna de Mayrán, Marina Nacional, México Tacuba, Lamartine, Politécnico y Molière. Estas obras se llevaron a cabo mediante el apoyo de la señalización vertical y Horizontal a lo cual se le conoce como balizamientos, también se llevó a cabo la de limitación del espacio entre bicicletas con los vehículos a lo que se le conoce como confibicis. (La Razón, 2020)

En la Ciudad de México hay poco interés por optar por movilidad sostenible, sólo 4 alcaldías de las 16 existentes han apostado por la movilidad ciclista, las alcaldías que tienen mayor auge en términos de movilidad sostenible son: Azcapotzalco, Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc e Iztapalapa. De 2018 a 2020 las cuatro alcaldías gastaron 26 millones 941 mil 261 pesos en movilidad ciclista según la Plataforma Nacional de Transparencia (PNT). De estos datos se puede visualizar que la alcaldía con mayor inversión en movilidad sostenible es la alcaldía Cuauhtémoc, ya que, hizo una inversión de 10 millones 255 mil 919 pesos en el año 2019. (Martínez, 2020)

En segundo lugar, está la alcaldía Miguel Hidalgo que en el período de 2018 a 2020 hizo una inversión de 7 millones 752 mil 308 pesos mediante cuatro convenios comerciales en el cual se llevó a cabo la creación, manteniendo y rehabilitación de ciclovías. (Martínez, 2020)

En tercer lugar, se encuentra la alcaldía Iztapalapa que, si bien no invirtió en infraestructura ciclista, si optó por la construcción de cruces seguros para ciclistas y finalmente se encuentra la alcaldía Azcapotzalco que de 2018 a 2020 realizó una inversión de casi dos millones de pesos. (Martínez, 2020)

La falta de inversión a la movilidad sostenible las alcaldías son debido a que no hay conocimientos sobre los beneficios de esta, hace falta que los gobiernos locales fomenten el uso de la bicicleta, si bien se han implementado varias ciclovías emergentes hace falta la adaptación de estas para que puedan seguir siendo una adopción factible para la población después de la pandemia de COVID-19.

Actualmente las ciclovías no deben de verse como una opción alternativa si no como una ocupación necesaria para disminuir la emisión de contaminantes que deterioran la calidad del aire y que repercuten con la salud de la población.

La alcaldía Miguel Hidalgo en el año 2021 inauguró la primera ciclovía luminosa la cual se encuentra ubicada en el casco de Santo Tomás, dicha infraestructura benéfica a más de 30 mil personas entre los que se encuentran vecinos, visitantes, estudiantes del IPN, etc. El alcalde Víctor Hugo Romo hizo hincapié en que dicha ciclovía es funcional y muy necesaria debido a que conecta a la alcaldía Miguel Hidalgo con la alcaldía Azcapotzalco y Cuauhtémoc, así como también la calzada México-Tacuba. (Mendoza,2021)

Este tipo de infraestructura propicia que el traslado en bicicleta sea completo y seguro, ya que, resalta los carriles ciclistas evitando de esta manera que durante las noches cuando hay menos luz estos sean invadidos por automovilistas. Es necesario mencionar que, sumando esta nueva ciclovía, la alcaldía cuenta con 43 kilómetros de ciclovías construidas.

En el año 2021 el subsecretario de movilidad de la capital Rodrigo Díaz comunicó que dicha ciclovía optimizará la movilidad urbana sostenible dentro de la zona y reconoció el esfuerzo que realizan los actores políticos dentro de esta zona para aumentar la infraestructura ciclista. (Mendoza,2021)

Por otra parte, también es impórtate destacar que de acuerdo con la Agencia Digital de Innovación Pública (ADIP) la alcaldía Miguel Hidalgo en el año 2021 cuenta con 26 ciclovías activas, esto debido a que el alcalde Víctor Hugo Romo sumó las ciclovías Lamartine a esta alcaldía, lo cual completo los 45 kilómetros de carriles especializados para el transporte ciclista. (Herrera, 2021) estos avances en el ámbito de movilidad urbana sostenible son de gran impacto en cuanto el eje de protección. Con la llegada de la pandemia COVID-19 surgieron nuevas necesidades, tales como un medio de transporte que implicará tener menos contacto físico con las personas. Las ciclovías a diferencia de los demás medios de transporte convencionales los cuales la mayoría de las veces se encuentran saturados son más seguras

en estos casos debido a que el contacto con la gente es mínimo, y el recorrido se realiza en un espacio abierto.

El alcalde de la alcaldía Miguel Hidalgo durante el año 2021 para fortalecer la movilidad ciclista en la alcaldía Miguel Hidalgo firmo un convenio, el cual no sólo abarca temas en materia de movilidad sino también en seguridad y gobernanza metropolitana. Dicho acuerdo gira en torno a que es necesario que la Ciudad de México logre estar conectada en su totalidad, así como también que hayan los espacios suficientes para que pueda existir el transporte alternativo, sin embargo para ello es necesario que al mismo tiempo exista un desarrollo sostenible que tenga como prioridad mejorar las condiciones ambientales las cuales derivan en la calidad de vida de las personas, así como también es importante tomar en consideración que este tipo de transporte prioriza la salud pública, ya que, incentiva a la población a realizar actividades físicas. (Cruz, 2021)

Es necesario tener en cuenta que este tipo de acuerdos son necesarios para que la movilidad pueda ser democrática y todos los ciudadanos gocen de una buena calidad de esta sin importar a cuál alcaldía de la ciudad pertenecen. La importancia de que exista un compromiso en dichas alcaldías genera protección al ciclista, ya que, genera un intercambio para combatir las desigualdades en ámbitos de movilidad urbana.

La alcaldía Miguel Hidalgo durante el año 2021 con la finalidad de promover el uso del transporte sostenible, e intentar hacer una reactivación en la economía y brindarle la posibilidad a sus habitantes de tener una movilidad más segura durante la contingencia de COVID-19 implementó un programa social el cuál consiste en otorgar de manera gratuita 1700 bicicletas, éstas bicicletas fueron otorgadas a quienes por sus condiciones laborales necesiten de una bicicletas para trasladarse , generando de esta manera una oportunidad para tener una alternativa más de movilidad. Dicho programa se anunció en la gaceta oficial de la Ciudad de México, para llevarlo a cabo se realizó una inversión de 3 millones 741 mil pesos, lo cual equivale a que cada bicicleta tenga un valor de 2 mil 200 pesos, dichas bicicletas fueron entregadas durante los meses de junio y septiembre. Para que los

ciudadanos pudieran adquirir este apoyo fue necesario que hicieran un registro previo y cumplir con los requisitos que estipulaba dicho programa los cuales consistían en ser residente de la alcaldía Miguel Hidalgo, por otra parte, el apoyo tenía que ser solicitado de manera personal, así como también realizar un llenado del formulario de registro y la elaboración de una carta compromiso. (Aquí mx, 2021)

En la alcaldía se llevó a cabo la implementación de un monumento ciclista el cual tiene la finalidad de que se comience a ver la movilidad urbana sostenible y alternativa como funcional y factible, dicho monumento se encuentra ubicado en el cruce del Salvador Díaz Mirón y Avenida de los maestros. El monumento se trata de una escultura la cual tiene como características principales una elaboración a base de concreto hidráulico, creada por el arquitecto Mexicano David Camorlinga quien en su obra plasmó la importancia que tiene el transporte ciclista en el ámbito de educación, sustentabilidad, salud pública y economía. (Mendoza, 2021)

Figura 4.1 Monumento ciclista de la alcaldía Miguel Hidalgo



Heraldo de México, 2 de junio del 2021, monumento ciclista, imagen recuperada de <https://heraldodemexico.com.mx/estilo-de-vida/2021/6/2/cinco-objetos-basicos-que-todo-ciclista-debe-tener-antes-de-salir-rodar-302619.html>

Creando este tipo de monumentos se puede vincular los temas de movilidad ciudadana con el arte incentivando a la población a vincular los procesos de desarrollo de las ciudades con los temas artístico, teniendo como resultado más familiaridad con dichos temas los cuales deben de ser de interés para todos los mexicanos.

El gobierno local de la alcaldía Miguel Hidalgo impartió una capacitación en relación al uso, mantenimiento y señalización de la bicicleta, así como el uso de la educación vial mediante el programa la protectora de la movilidad. También la apertura de dos Biciescuelas en el año 2021. (Lugo, 2021)

Las políticas en materia de movilidad urbana sostenible dentro de la alcaldía Miguel Hidalgo han aportado una inversión de más de 62 millones durante la administración del alcalde Víctor Hugo Romo. Esta inversión tuvo la finalidad de garantizar la sana distancia durante los tiempos de la proliferación del COVID-19, así como también fomentar el uso de un medio de transporte que no emita gases de efecto invernadero, frenando de esta manera la emisión de contaminantes que deterioran el medio ambiente. En la alcaldía Miguel Hidalgo otras de las medidas que se llevaron a cabo para frenar los contagios e impulsar el transporte alternativo es la entrega de bicis a médicos que laboraban en hospitales donde se atiende a pacientes con COVID-19. (lugo,2021)

Otra medida que se suma a la política de movilidad urbana sostenible dentro de la alcaldía Miguel Hidalgo es el acondicionamiento de ciclovías temporales, así como también el incremento de ciclovías llegando en 2021 a más de 50 kilómetros ciclistas, posicionando a la alcaldía como una de las alcaldías más importantes en términos de movilidad urbana sostenible de la Ciudad de México. La Miguel Hidalgo se ha consolidado al final del período de gobierno del alcalde Víctor Hugo Romo como una de las más conectadas, ya que, está enlaza diversas demarcaciones; desde Benito Juárez a Azcapotzalco y desde Naucalpan a Cuauhtémoc. (lugo,2021)

Todas las acciones llevadas durante el año 2021 en el ámbito de institucionalizar las políticas públicas de movilidad urbana sostenible son una actividad puntual que se enfoca en impulsar motivaciones, basada en la justificación de recursos que fueron utilizados, planteando la decisión de sí las acciones llevadas a cabo fueron benéficas o no para la misma política.

El análisis y evaluación de políticas públicas forman parte de la institucionalización, ya que, esto está relacionado directamente con la gestión pública y en el funcionamiento del sistema político. Esta acción supervisa en ocasiones bajo la responsabilidad de una autoridad pública sus resultados en relación con los objetivos de la política, en este caso se puede retomar que el análisis y evaluación de políticas públicas.

Por lo cual retomando el caso de la alcaldía Miguel Hidalgo y su política pública de movilidad sostenible se cumple con la institucionalización, ya que, la prioridad de las acciones gubernamentales gira en torno a la eficacia de las ciclovías con las que se han venido trabajando desde tiempo atrás. Sin embargo, la alcaldía sigue estando en segundo lugar en kilómetros ciclistas, por debajo de la alcaldía Cuauhtémoc, lo cual es un dato que nos permite percibir que no es la que más ha invertido en construcción de ciclovías, aún le falta más impulso de este tipo de movilidad para que la alcaldía encabece la inclinación por el desarrollo sostenible en ámbitos de movilidad urbana.

4.4 Análisis de políticas públicas de movilidad urbana sostenible en la alcaldía Miguel Hidalgo del año 2018-2021

Para comenzar con el análisis de políticas públicas de movilidad urbana sostenible de la presente investigación es necesario mencionar que el método que se llevará a cabo es el de Eugene Bardach (1998). Él mencionaba que el análisis de políticas se basa tanto en la intuición como en el método. Es por ello que formuló una técnica basada en ocho pasos, la función principal de esta técnica es recordarle al analista aspectos importantes que podrían llegar a olvidarse o darle poca importancia. Dichos pasos son:

- 1.- Definición del problema
- 2.- Obtención de información
- 3.- Construcción de alternativas
- 4.- Selección de criterios
- 5.- proyección de los resultados
- 6.- Confrontación de costos
- 7.- ¡Decida!
- 8.- Cuente su historia

Sin embargo, como mencionaba Eugene Bardach (1998) la secuencia de estos pasos puede variar, hay políticas públicas que no requieren de todos los pasos, como es el caso de la presente investigación, la cual llevará a cabo el análisis hasta el paso 5.

A continuación, se presentará el análisis de los programas derivados de la política de movilidad urbana en la alcaldía Miguel Hidalgo, los cuales son las Biciescuelas y las ciclovías emergentes. Cada uno de los programas será analizado bajo los pasos propuestos por Bardach.

4.4.1 Biciescuelas

Definición del problema

El programa de Biciescuelas derivado de la política pública de movilidad surge durante la administración del alcalde Víctor Hugo Romo (2018-2021) a raíz de la mala calidad de movilidad en la alcaldía Miguel Hidalgo. La movilidad en dicha zona es considerada como caótica por los usuarios, ya que, los tiempos de traslado son prolongados y los accidentes de tránsito son muy frecuentes. Es importante mencionar que uno de los principales problemas de tránsito es la deficiente educación vial de los usuarios, es por ello que durante este período de gobierno se inauguró la primera Biciescuela, la cual tiene la finalidad de brindarle

educación vial a los usuarios del transporte ciclista, para que estos puedan circular de manera más segura por las ciclovías.

Es necesario que los ciclistas se especialicen en este tipo de movilidad, ya que, en la actualidad, en México este medio de transporte es considerado como "alternativo" y no es muy utilizado por la población, por lo tanto, aún cuenta con muchas deficiencias.

En la última década el transporte alternativo sostenible se ha posicionado como uno de los proyectos principales de diversas administraciones, esto en consecuencia del deterioro ambiental, es por ello que es necesario reducir la emisión de contaminantes, ya que, estos derivan en el calentamiento global y deterioran la calidad de vida de las personas. Por otra parte, una de las razones principales por las cuales se decidió optar por la movilidad ciclista, es la saturación en las vialidades.

Con el transcurrir de los años ha surgido un aumento poblacional significativo y esto trae consigo que aumente la cantidad de vehículos motorizados que circulan todos los días. Es por ello que entre más automóviles haya en las vialidades estas estarán más saturadas, en consecuencia de esta saturación nacen las necesidades de generar una red de transporte público eficiente que logre trasladar al mayor número de personas y la creación de ciclovías seguras para que las personas opten por este medio de transporte y de esta manera se pueda disminuir el tráfico vehicular.

La mala calidad en la movilidad urbana da como resultado una mala calidad de vida porque se imposibilitan los desplazamientos, los cuales tienen la función de satisfacer las necesidades primordiales de la población, por otra parte, imposibilita el progreso económico.

Obtención de información.

Durante el período de gobierno del alcalde Víctor Hugo Romo se abrieron tres Biescuelas. La primera se inauguró en el año 2018 y se encuentra en la calle Antigua Estación de Ferrocarril Santa Julia, ubicada en ferrocarril de Cuernavaca, sin número, colonia Anáhuac.

El alcalde busco obtener la aprobación social de la población llamando a la alcaldía “Bicialcaldía Miguel Hidalgo” por otra parte, resaltó que la Biciescuela, es una estrategia que permite que las personas se especialicen en el uso de la bicicleta, para que puedan tener más seguridad al momento de transitar por los carriles ciclistas de la alcaldía y de esta manera puedan disminuir de manera significativa los hechos de tránsito que sufren los usuarios de la bicicleta. Las Biciescuelas pretenden lograr que la gente opte por el uso de la bicicleta en su vida cotidiana, además regreso la Protectora de la Movilidad, la cual es un programa que busca entregar una bicicleta a la gente que desee cambiar su forma de movilidad.

Las clases de las Biciescuelas tienen la finalidad de instruir a los ciclistas para tener un buen dominio de la bicicleta y circular de manera segura y responsable dentro de las vialidades. Dichas clases tienen una duración de tres horas y son impartidas de dos a tres días la semana, la edad mínima para ingresar es 7 años, los menores de edad deben ser acompañados por una persona adulta.

Por medio de las Biciescuelas en el año 2019 se distribuyeron 5 mil bicicletas, esto con la finalidad de transformar la movilidad urbana dentro de la alcaldía y de esta manera lograr que el uso de la bicicleta sea más común y sea visto como una opción factible de traslado. (La prensa, 2019)

En el caso del año 2020 el alcalde Víctor Hugo Romo al igual que en el año 2019 hizo la entrega de 2 mil bicicletas a la cuarta generación de graduados de la Biciescuela. (Lugo, 2020)

El hecho de concluir de manera satisfactoria los talleres es de suma importancia, con ello se está obteniendo la formación necesaria para poder circular de manera segura en bicicleta dentro de la Ciudad de México, la cual en ocasiones puede resultar un tanto peligrosa por el gran congestionamiento vehicular.

Entregar bicicletas al finalizar los cursos y talleres impartidos en las Biciescuela es una motivación a la ciudadanía por optar por este medio de transporte alternativo y sostenible.

Se anunció que sumando las dos administraciones se entregarán un total de 10, 000 bicicletas. Es importante resaltar que la alcaldía Miguel Hidalgo es una de las alcaldías que cuentan con más ciclovías construidas y que estas conectan con la alcaldía Benito Juárez, Azcapotzalco, Naucalpan y Cuauhtémoc. (Lugo, 2020)

Construcción de alternativas

Si bien, las Biciescuelas tiene la finalidad de garantizarle educación vial a los ciclistas, también debería ofrecer cursos a los usuarios de transporte motorizado para que aprendan a circular en las vialidades con la presencia de los ciclistas y prioricen este tipo de movilidad.

Retomando los accidentes de tránsito de ciclistas, estos en su mayoría son ocasionados por los medios de transporte motorizado que frecuentemente invaden este tipo de vialidades. Es por ello que el transporte ciclista no sólo depende de las personas que manejan una bicicleta, este tipo de transporte depende de todos los usuarios de las vialidades y es responsabilidad de todos salvaguardar su integridad física al igual que la de los peatones, ya que, son los usuarios más vulnerables.

Por otra parte, este programa requiere de una mayor difusión, esto con el objetivo de que más personas tengan el interés de instruirse sobre este tipo de movilidad, generando en los ciclistas mayor seguridad al momento de transitar.

Selección de criterios

Para este paso del análisis de políticas públicas se tomará en cuenta la perfectibilidad como criterio de la política, según Bardach (2010) “aún los mejores planificadores de políticas no pueden tener todos los detalles correctos para diseñar un escenario, por lo tanto, deben de permitir que los implementados de políticas perfeccionen el diseño original” (p. 45)

Esta estrategia que busca perfeccionar la política pública requiere hacer una evaluación muy sólida y precisa de la situación real de actores, incentivos, motivaciones, etc. para que no se vea perjudicada por intereses políticos. En el caso del análisis de políticas

públicas, este consiste en que grupos con experiencia sobre la política generen recomendaciones para el perfeccionamiento de esta y de esta manera se logre que la política pública realmente cumpla con las metas y objetivos planteados desde un principio.

Proyección de resultados

Las acciones del programa de Biciescuela fueron eficientes en cuanto al objetivo principal, el cual es impulsar la movilidad alternativa sostenible dentro de la alcaldía Miguel Hidalgo, ya que, este programa para tener un mayor alcance implemento la Biciescuela ambulante que recorrió de manera temporal toda la alcaldía, también este programa implementó la entrega de más de 5 mil bicicletas lo que aumento el alcance a este tipo de transporte dentro de la delegación.

Paola Gómez jefa de Unidad Departamental, indico que el 51%de los estudiantes de las Biciescuelas fueron hombres y el 49% fueron mujeres. El programa de le otorgo a los habitantes de la alcaldía 10.000 bicicletas y tres Biciescuelas en el periodo de gobierno del alcalde Víctor Hugo Romo. Durante los años 2018-2021 en la alcaldía el uso de la bicicleta como medio de transporte aumento de 1.8% a 22%.

Según datos del Estudio Integral de Movilidad de la alcaldía Miguel Hidalgo, los hechos de tránsito relacionados con los ciclistas en su mayoría se deben a los percances que estos tienen con los medios de transporte motorizados, es por ello que los usuarios de los vehículos de combustibles fósiles también necesitan instruirse sobre el uso de las vialidades ciclistas y el respeto que se le debe de brindar a los usuarios de este medio de transporte.

Las Biciescuelas deben llegar a más usuarios de las vialidades para que los ciclistas puedan circular con seguridad y que de esta manera los hechos de tránsito puedan disminuir.

4.4.2 Ciclovías emergentes

Definición del problema

El COVID-19 es una enfermedad viral que alarmo a las poblaciones y gobiernos del mundo entero, esto debido a la poca información que se tenía registrada sobre el virus. Al inicio de la propagación de este no se contaban con los tratamientos adecuados para hacerle frente, ni las vacunas para prevenir el contagio masivo, por lo que su propagación por el mundo fue muy acelerada.

Pará esclarecer más el caso es conveniente mencionar su origen, según la Organización Mundial de la Salud el COVID-19 surgió en la ciudad de Wuhan a finales del año 2019 con docenas de brotes de neumonía en la población, sin embargo, es hasta el 12 de enero del 2020 que China hace pública la secuencia genética del virus causante del COVID-19 y el día 13 de enero se confirma un caso en Tailandia, el primero registrado fuera de China.

Es importante mencionar que uno de los detonantes principales para su propagación fue que China es uno de los países más globalizados gracias a sus diversos tratados de libre comercio con el mundo entero y movimientos migratorios trayendo con sigo una gran llegada de personas todos los días a la nación en busca de mejores oportunidades económicas, académicas o por cuestiones de recreación social como lo es el caso del turismo. Dicho proceso de globalización fue el factor principal que ocasiono la rápida propagación del virus con otras ciudades globales.

El COVID-19 tomó a las naciones del mundo entero por sorpresa, las actividades sociales no se frenaron de manera anticipada, si no hasta que los contagios eran alarmantes y ya estaban afectando el sistema de salud de muchos países ocasionando numerosas muertes y con un número interminable de infectados día a día.

La pandemia de COVID-19 perjudicó a la población del mundo principalmente en el ámbito económico, muchos negocios tuvieron que cerrar por indicación de los gobiernos,

trayendo consigo un interminable número de desempleados y la bancarrota de muchos negocios locales e internacionales.

En el primer año de la pandemia la economía mundial se redujo a un 5,2 % ocasionando la peor recesión económica desde la segunda guerra mundial. La disminución de ingresos per capita ocasionaron que millones de personas experimentarían la pobreza extrema este año. En el caso de América Latina y el Caribe la actividad económica sufrió un desplome de 7,2% en el 2020. (Banco mundial, 2020)

Por ello fue necesaria la implementación de políticas públicas referente a la emergencia sanitaria y económica, esto con la finalidad de reducir sus efectos colaterales, teniendo como objetivo principal proteger a las poblaciones más vulnerables como lo es el caso de la población más pobre y al mismo tiempo diseñar medidas que implementen la prevención en caso de emergencias futuras referentes a cuestiones similares. Para ello es importante el mejoramiento del sector de salud que ha sido de los más afectados en diversos países.

Obtención de información

Las ciclovías emergentes de la alcaldía Miguel Hidalgo surgieron como resultado de la emergencia sanitaria ante la que se enfrentaba el país en el año 2020, las ciclovías tuvieron un realce en cuanto a la atención del gobierno debido a que era una manera eficaz de transportarse de forma segura ante la pandemia, esto gracias a que se evita en gran medida el contacto físico con las personas. Es por ello que muchas alcaldías incluida la Miguel Hidalgo de manera muy acertada optaron por la construcción de ciclovías emergentes que fueron de ayuda para agilizar la movilidad al mismo tiempo que se cuidó de la salud de las personas.

En diciembre del 2020 la Secretaría de Movilidad informó que las ciclovías construidas durante la pandemia podrían quedarse de manera permanente, sumando de esta manera más kilómetros ciclistas. De ser así estas ciclovías emergentes se equiparán con materiales resistentes que brinden seguridad a los usuarios de las vías. La posibilidad de la permanencia

de las ciclovías surgió a raíz de que estas habían resultado eficientes para agilizar la movilidad.

La directora de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana sostenible de SEMOVI, Fernanda Rivera, dio a conocer que en el plan de gobierno de la jefa de gobierno Claudia Sheinbaum aumento tres por ciento del total de viajes que se realizan en bicicleta en la CDMX. Se plantea llegar a 600 km de infraestructura ciclista dentro de la Ciudad de México, así como también anexar la bicicleta a la movilidad integrada con la ayuda de bici estacionamientos para que en el 2024 haya una expansión del sistema Ecobici. (LA RAZÓN, 2020)

La Ciudad de México siendo un gran foco de contagios debido a que es una de las más pobladas del país y con mayor actividad económica tuvo que tomar medidas alternativas para salvaguardar la salud de los ciudadanos. En el ámbito del transporte este tuvo un gran cambio, ya que, se disminuyó la cantidad de unidades y se aplicó un proceso urgente de sanitización de todas las unidades.

A mediados del año 2020 en la alcaldía se habilitaron ciclovías emergentes como una alternativa de movilidad, una se instaló en Miguel de Cervantes Saavedra desde Plaza Carso hasta metro Río San Joaquín la cual cuenta con 1.7 km y la otra ciclovía instalada fue en avenida Molière con 700 metros (Jonas, 2020)

La titular de movilidad dentro de la alcaldía Miguel Hidalgo, Adriana Centeno afirmó que la pandemia de COVID-19, así como la implementación de ciclovías emergentes trajo consigo un aumento del uso de la bicicleta, esta acción fortalece el uso de la bicicleta debido a que esto se suma a la política de movilidad sostenible que ha impulsado la alcaldía. Por otra parte, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía todas estas medidas que se llevaron a cabo durante el año 2020 elevaron un 20% uso de la bicicleta, ya que, más de medio millón de familias señaló que utilizan este medio transporte para trasladarse. (Lugo, 2021)

Construcción de alternativas

Las ciclovías emergentes que se colocaron en la alcaldía Miguel Hidalgo a causa de la pandemia Covid-19 sin embargo, aún cuentan con muchas deficiencias debido a que los usuarios se sienten inseguros al circular por dichas ciclovías.

Una alternativa para aumentar la seguridad de dichas ciclovías es la remodelación de los carriles ciclistas ya existente, es decir colocar barreras viales o dovelas de polietileno para evitar que las ciclovías sean invadidas por los vehículos motorizados e incluso para evitar que los peatones caminen por estas. Por otra parte, también es necesario reforzar la educación vial para que sea priorizada la movilidad ciclista y peatonal.

Selección de criterios

Para este paso del análisis de políticas públicas se tornará en cuenta la eficiencia como criterio de la política. Este criterio es caracterizado porque maximiza el bienestar de las personas. En términos económicos este maximiza los beneficios netos. Bardach (2010)

La eficiencia en términos de política pública busca que esta cumpla con las metas planteadas en un principio y cumpla las expectativas tanto de los creadores de la política como de los ciudadanos. Para saber si una política pública es eficiente muchas veces se lleva a cabo un estudio de costo beneficio en el cual se puede observar si el gasto que se llevó a cabo fue una inversión que dio los resultados esperados.

En el caso de las ciclovías emergentes estas para que cumplan con el criterio de eficiencia deben de brindarle bienestar al momento de circular por los carriles ciclistas a la población de la alcaldía Miguel Hidalgo como lo menciona el autor Bardach.

Es decir que el bienestar social se le otorgara a los usuarios de las ciclovías cuando estas sean más seguras de transitar, una alternativa para que esto sea posible es colocar más señalización es de tránsito para que estas no pasen desapercibidas y por otra parte que

estas sean vigiladas por policías de tránsito para evitar que sean invadidas por automóviles, peatones y comerciantes.

Proyección de los resultados

En la alcaldía Miguel Hidalgo se llevó a cabo la implementación de ciclovías emergentes, las cuales fueron llevadas a cabo por el gobierno de la alcaldía Miguel Hidalgo durante la administración del alcalde Víctor Hugo Romo para disminuir los contagios de COVID-19.

Se pensó en las ciclovías emergentes para enfrentar la crisis sanitaria debido a que este medio de transporte no implica el contacto físico entre los usuarios a diferencia de otros medios de transporte, por otra parte, al ser un medio de transporte ventilado frenaba la incubación del virus.

Durante la emergencia sanitaria de COVID-19 la alcaldía Miguel Hidalgo habilitó tres ciclovías emergentes, una de ellas se instaló sobre Miguel de Cervantes Saavedra desde plaza Carso hasta el metro Río San Joaquín con una extensión de 1.7 kilómetros, otra se instaló en avenida Molière desde Río San Joaquín a Ejército Nacional con una extensión de 700 metros y otra fue la ciclovía Lamartine ubicada en colonia Polanco, la cual benefició a 30.000 personas al día.

Las ciclovías anteriormente mencionadas se quedaron de manera permanente a la alcaldía sumando más kilómetros ciclistas, sin embargo, estas aún cuentan con deficiencias en términos de infraestructura, ya que, no cuenta con las medidas necesarias para que no sean invadidas por los automovilistas y peatones.

4.5 Encuesta sobre movilidad urbana sostenible en la alcaldía Miguel Hidalgo.

El ejercicio empírico llevado a cabo en esta investigación fue la encuesta, la cual es definida como:

Una herramienta fundamental para el estudio de las relaciones sociales. Las organizaciones contemporáneas, políticas económicas o sociales, utilizan esta técnica como un instrumento indispensable para conocer el comportamiento de sus grupos de interés y tomar decisiones sobre ellos. Debido a su intenso uso y difusión, la encuesta es la representante por excelencia de las técnicas del análisis social. (Romo, 1998, p.1)

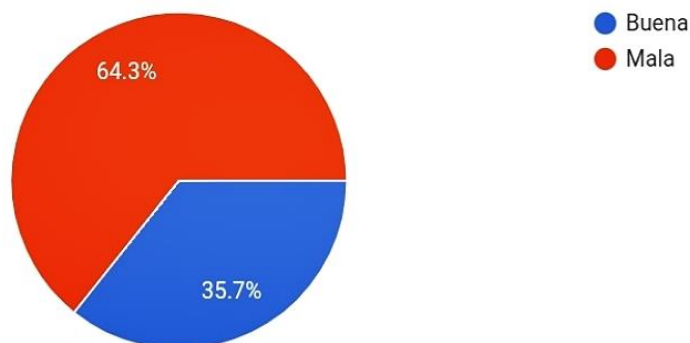
Es decir que las encuestas ayudan a obtener información verídica y concreta sobre un grupo de interés. “El uso sistemático y dialéctico de las encuestas de opinión pública puede ayudar a desmontar la mentira del discurso oficial y abrir la conciencia colectiva a nuevas alternativas históricas” (Baro, 1990, p.9).

En el caso de esta investigación la encuesta es importante porque tiene la finalidad de dar a conocer la calidad de la movilidad ciclista y la funcionalidad de las políticas públicas de movilidad urbana sostenible en la alcaldía Miguel Hidalgo desde la perspectiva de los ciclistas. Este fue llevado a cabo en el año 2022, contó con un total de nueve preguntas, las cuales fueron preguntas cerradas y se aplicaron a usuarios de las ciclovías de la alcaldía Miguel Hidalgo sin consideraciones de edad y género.

La encuesta de opinión pública puede contribuir a desmontar el discurso justificado del ordenamiento social opresivo y de la guerra represiva, y ayuda a la población a confrontar su realidad, debe reunir una serie de condiciones. Podemos señalar cuatro que nuestra propia experiencia nos ha mostrado ser esenciales: a) sistematicidad, b) representatividad, c) totalizadora y d) dialéctica.

Gráfica 4.1

¿Cómo considera la movilidad ciclista dentro de la delegación Miguel Hidalgo?



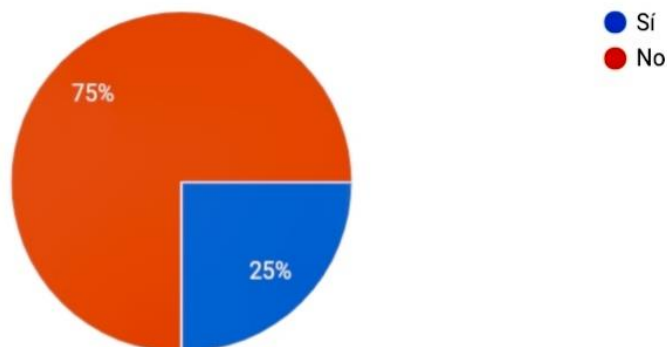
De las 100 personas encuestadas el 34% señaló que la calidad de la movilidad urbana ciclista es buena.

Sin embargo, el 65.5% señaló que la calidad de la movilidad urbana dentro de la alcaldía Miguel Hidalgo es mala.

De acuerdo con los resultados de la pregunta anterior, podemos darnos cuenta de que según los usuarios de las ciclovías de la alcaldía Miguel Hidalgo la calidad de la movilidad es mala, ya que, esta no cumple con sus expectativas y no logra satisfacer sus necesidades de manera eficiente, es por ello que en su mayoría los usuarios denominan la movilidad de esta alcaldía como mala.

Gráfica 4.2

¿Se siente seguro/a circulando en las ciclovías de la delegación Miguel Hidalgo?



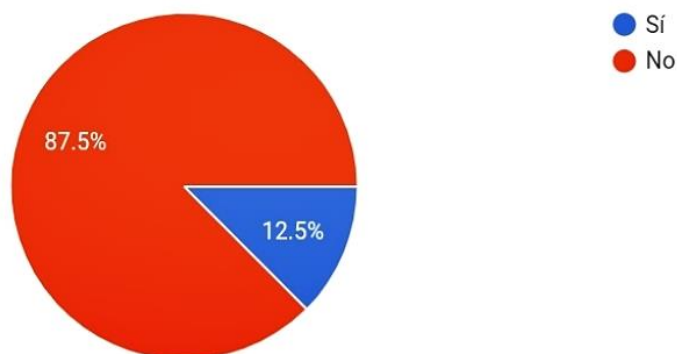
De acuerdo con las 100 personas encuestadas el 25.5 % señaló que se siente seguro circulando en las ciclovías de la alcaldía Miguel Hidalgo.

Sin embargo, el 74.5% señaló que no se siente seguro circulando en la alcaldía Miguel Hidalgo.

De acuerdo con los resultados de la pregunta anterior, podemos darnos cuenta de que la mayoría de los usuarios del transporte ciclista en la alcaldía Miguel Hidalgo no se sienten seguros al circular en estas ciclovías.

Gráfica 4.3

¿Considera que la infraestructura ciclista de la delegación Miguel Hidalgo salvaguarda su integridad física?



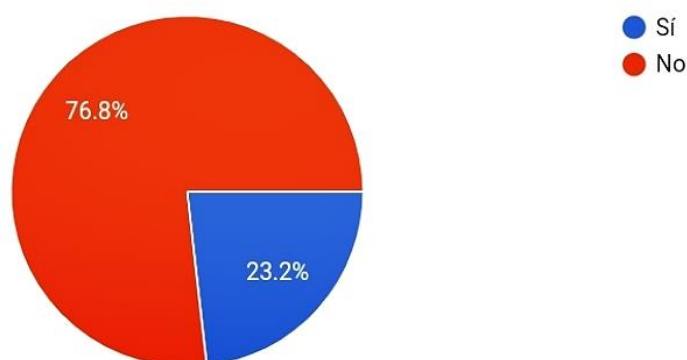
De acuerdo con las 100 personas encuestadas el 12.7% de los encuestados señaló que la infraestructura de las ciclovías salvaguarda su integridad física.

Sin embargo, el 87.3% de las personas encuestadas señalaron que no sienten que la infraestructura ciclista de la alcaldía Miguel Hidalgo salvaguarda su integridad física.

De acuerdo con los resultados de la pregunta anterior, podemos darnos cuenta de que la mayoría de los usuarios de las ciclovías de la alcaldía Miguel Hidalgo consideran que la infraestructura ciclista no salvaguarda su integridad física, lo cual deriva en que estos se sientan inseguros y poco motivados a trasladarse en bicicleta.

Gráfica 4.4

¿Considera que el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México prioriza la movilidad ciclista?



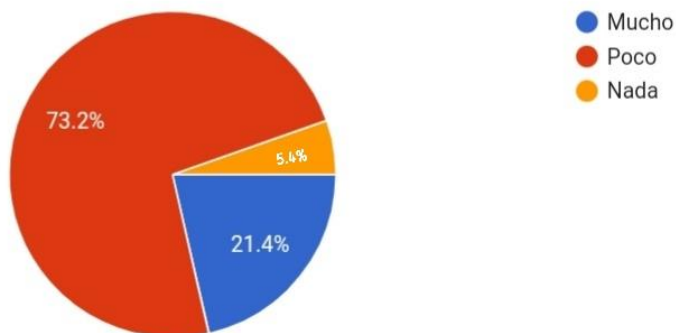
De acuerdo con las 100 personas encuestadas el 21.8% considera que el Reglamento de tránsito si prioriza la movilidad ciclista.

Sin embargo, el 78.2% de las personas encuestadas señalaron que el Reglamento de tránsito de la Ciudad de México no prioriza la movilidad ciclista.

De acuerdo con los resultados de la pregunta anterior, podemos darnos cuenta de que la mayoría de las personas encuestadas señalan que el reglamento de tránsito no prioriza realmente a la movilidad ciclista, ya que, de ser así realizar traslados en bicicleta seria seguro y eficaz.

Gráfica 4.5

¿Considera que las BiciEscuelas han ayudado a mejorar la movilidad ciclista dentro de la delegación Miguel Hidalgo?



De acuerdo con las 100 personas encuestadas el 20% considera que las BiciEscuelas dentro de la alcaldía Miguel Hidalgo han ayudado mucho a mejorar la movilidad ciclista.

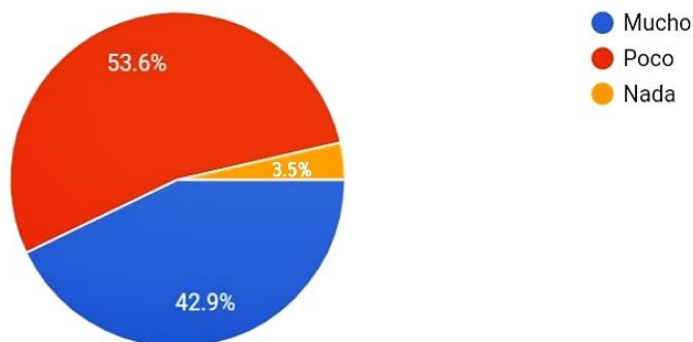
El 74% de las personas encuestadas señalan que las BiciEscuelas han ayudado poco a mejorar la calidad ciclista dentro de la alcaldía Miguel Hidalgo.

El 5.7% de las personas encuestadas señalan que las BiciEscuelas no han ayudado nada a mejorar la calidad de la movilidad ciclista en la alcaldía Miguel Hidalgo.

De acuerdo con los resultados de la pregunta anterior, podemos darnos cuenta de que la mayoría de los ciclistas de la alcaldía Miguel Hidalgo señalan que las BiciEscuelas han ayudado poco a mejorar la calidad de la movilidad ciclista en la alcaldía Miguel Hidalgo.

Gráfica 4.6

¿Considera que las ciclovías emergentes en la delegación Miguel Hidalgo fueron eficientes durante la pandemia de COVID-19?



De acuerdo con las 100 personas encuestadas el 41.8% señaló que las ciclovías emergentes en la alcaldía Miguel Hidalgo ayudaron mucho durante la pandemia COVID-19.

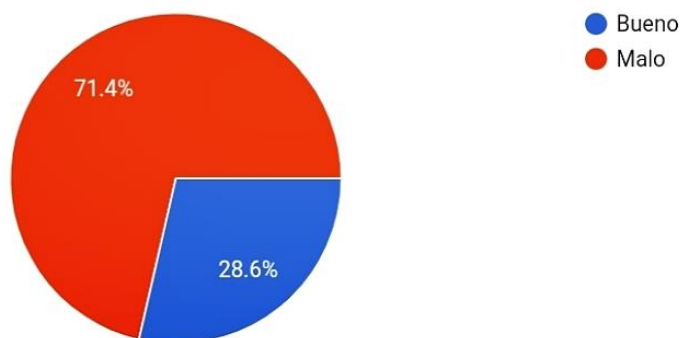
El 54.5% señaló que las ciclovías emergentes en la alcaldía Miguel Hidalgo ayudaron poco durante la pandemia de COVID-19.

El 3.7% señaló que las ciclovías emergentes en la alcaldía Miguel Hidalgo no ayudaron nada durante la pandemia de COVID-10.

De acuerdo con los resultados de la pregunta anterior, podemos darnos cuenta de que los ciclistas de la alcaldía Miguel Hidalgo señalaron que las ciclovías emergentes han ayudado poco durante la pandemia de COVID-19. Es importante retomar que dichas ciclovías tenían la finalidad de aminorar los contagios durante la pandemia de COVID-19, ya que, la movilidad ciclista es la ideal durante la contingencia sanitaria, esto debido a que disminuye el contacto físico y es un medio de transporte ventilado, sin embargo, estas no cumplieron totalmente con las expectativas de los ciudadanos.

Gráfica 4.7

¿Cómo determinaría el desempeño gubernamental de la delegación Miguel Hidalgo respecto a la movilidad ciclista?



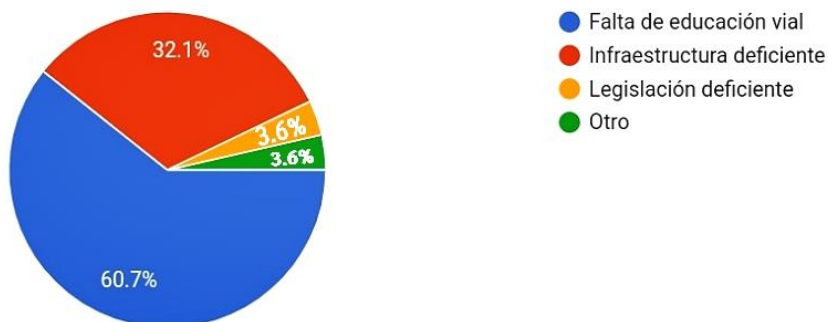
De acuerdo con las 100 personas encuestadas el 29.1% de los encuestados consideró que el desempeño gubernamental de la alcaldía Miguel Hidalgo respecto a la movilidad ciclista en bueno.

Sin embargo, el 70.9% de los encuestados consideró que el desempeño gubernamental de la alcaldía Miguel Hidalgo respecto a la movilidad ciclista es malo.

De acuerdo con los resultados de la pregunta anterior, podemos darnos cuenta de que la mayoría de los usuarios de las ciclovías consideran que el desempeño gubernamental de la alcaldía Miguel Hidalgo es malo, esto quiere decir que es necesario subsanar las deficiencias en las políticas públicas para que el gobierno pueda recuperar la confianza de los ciudadanos, para que estos consideren eficientes dichas acciones gubernamentales.

Grafica 4.8

¿Cuál es el factor principal que afecta a la movilidad ciclista dentro de la delegación Miguel Hidalgo?



De acuerdo con las 100 personas encuestadas el 61.8% señaló que la falta de educación vial es el factor principal que afecta a la movilidad ciclista dentro de la alcaldía Miguel Hidalgo.

El 37.7% de los encuestados señaló que la infraestructura deficiente es el factor principal que afecta a la movilidad ciclista dentro de la alcaldía Miguel Hidalgo.

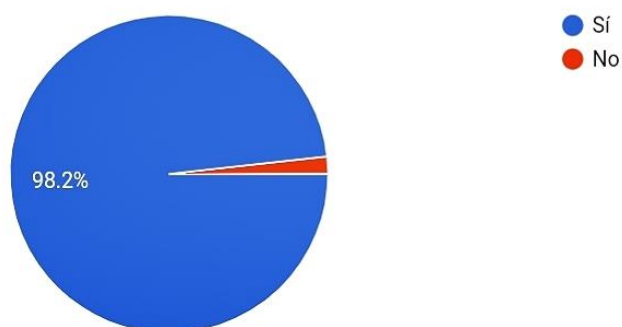
El 3.7% de los encuestados señaló que la legislación deficiente es el factor principal que afecta a la movilidad ciclista dentro de la alcaldía Miguel Hidalgo.

El 1.8% de los encuestados señaló que la legislación deficiente es el factor principal que afecta a la movilidad ciclista dentro de la alcaldía Miguel Hidalgo.

De acuerdo con los resultados de la pregunta anterior, podemos darnos cuenta de que según los usuarios de las ciclovías de la alcaldía Miguel Hidalgo la falta de educación vial es el factor principal que afecta a la movilidad ciclista dentro de esta alcaldía. Es por ello que se deben encaminar las políticas públicas y acciones gubernamentales a fortalecer la educación vial para que los ciclistas recuperen la confianza al momento de circular.

Grafica 4.9

¿Considera que dentro de la delegación Miguel Hidalgo hace falta aumentar el uso de la bicicleta?



De acuerdo con las 100 personas encuestadas el 98.2% señaló que hace falta incrementar el uso de la bicicleta dentro de la alcaldía Miguel Hidalgo.

Sin embargo, el 0.8% de los encuestados señalaron que no hace falta aumentar el uso de la bicicleta dentro de esta demarcación.

De acuerdo con los resultados de la pregunta anterior, podemos darnos cuenta de que la mayoría de los ciclistas consideran que hace falta aumentar el uso de la bicicleta. Para ello es necesario que el gobierno incentive mediante proyectos, programas y políticas a utilizar más la bicicleta como medio de transporte.

Conclusiones

Esta investigación se llevó a cabo con la finalidad de determinar los aspectos fundamentales de la política de movilidad urbana en la Ciudad de México, tomando como referencia la alcaldía Miguel Hidalgo en el periodo 2018-2021. Es importante hacer el estudio de este periodo porque los desplazamientos en esta alcaldía suelen ser muy tardados debido a el congestionamiento vehicular, otro factor por el cual es relevante esta investigación, es debido a que en este período de estudio nos enfrentamos a una situación atípica, la cual fue una pandemia por COVID-19. Durante dicha emergencia sanitaria los gobiernos se vieron obligados a dar respuestas urgentes para poder tomar medidas de seguridad ante el contagio.

Esta investigación es relevante porque contribuye a analizar la política de movilidad, para ello se realizaron encuestas a los usuarios de las ciclovías de la alcaldía Miguel Hidalgo, lo cual permitió obtener resultados menos sesgados sobre la eficiencia de las Biciescuelas y Ciclovías Emergentes.

A continuación, se darán a conocer las conclusiones generales obtenidas en los capítulos anteriores, esto con el fin de dar a conocer los temas abordados en la investigación y las conclusiones a las que se llegó. Las conclusiones a las que se llegaron en el capítulo I son:

Las ciudades se van transformando con en el paso del tiempo debido a varios factores, uno de los mas importantes es el aumento poblacional, ya que, esto deriva en el congestionamiento vial y en el aumento de las emisiones de contaminantes.

La movilidad urbana es la necesidad de desplazamiento para buscar mejores condiciones de vida, satisfacer las necesidades de las personas y también representa un aspecto socioeconómico y espacial que va más allá de los medios de transporte.

Los problemas socio ambientales y territoriales de la movilidad urbana son consecuencia del uso excesivo del transporte privado motorizado, trayendo consigo el

aumento de emisiones de gases de efecto invernadero, lo cual deteriora de manera considerable la calidad del aire y por consiguiente la calidad de vida de las personas.

Los problemas del transporte público motorizado surgen debido a la falta de coordinación institucional, lo cual dificulta que se pueda establecer una política de movilidad eficiente. Las conclusiones a las que se llegaron en el capítulo II son:

Las políticas públicas tienen la finalidad de resolver problemáticas sociales, esto mediante la intervención de actores políticos, organizaciones, gubernamentales, recursos normativos, recursos humanos, recursos financieros y recursos tecnológicos.

El ciclo de las políticas públicas brinda una perspectiva más clara sobre cómo van evolucionando la toma de decisiones sobre asuntos públicos.

Las políticas públicas de movilidad urbana surgen debido a la necesidad de las personas por tener una movilidad funcional que les permita realizar desplazamientos de un punto a otro de manera segura y eficaz. Las conclusiones a las que se llegaron a partir del capítulo III son las siguientes:

Las vías para desplazarse dentro de la Ciudad de México son desiguales, esto se debe principalmente a la exclusión que sufren las personas que viven en las periferias y a las malas decisiones tomadas por algunos actores gubernamentales.

Una de las causas del auge del uso del transporte privado motorizado es la mala calidad del transporte público, ya que, este es considerado como deficiente e inseguro para los usuarios. Las conclusiones a las que se llegaron a partir del capítulo IV son las siguientes:

Con base a la información obtenida a través de las encuestas se pudo conocer que el 64.3% de los usuarios de las ciclovías de la delegación Miguel Hidalgo considera que la calidad de la movilidad dentro de esta demarcación es mala, esto debido a que el 75% de los usuarios no se sienten seguros circulando por las vialidades. En gran medida estas

problemática se le tribuye a la infraestructura, ya que, el 87% de los usuarios no la considera segura.

Otro dato de gran relevancia obtenido mediante las encuestas fue que el 76.8% de los usuarios consideran que el reglamento de tránsito no prioriza la movilidad alternativa ciclista, lo cual afecta de manera significativa este tipo de movilidad. Por otra parte, el 60.7% de los encuestados señaló que la poca educación vial de los usuarios de las vialidades, es un problema relevante en la calidad de la movilidad dentro de la delegación.

Los datos obtenidos respecto a las Biciescuelas por parte de los usuarios tampoco resultaron buenos, ya que, según 73.2% de los usuarios estas no han logrado mejorar de manera significativa la calidad de la movilidad ciclista dentro de la alcaldía Miguel Hidalgo. En contraste con los objetivos del programa las Biciescuela no han influido en que los usuarios de transporte motorizado acepten y respeten el transporte alternativo.

En el caso de las ciclovías emergentes según la información obtenida por las encuestas realizadas el 53.6% de los usuarios indicaron que este programa no fue tan eficiente durante la pandemia de COVID-19, ya que, en contraste con los objetivos de este programa, los cuales eran salvaguardar la integridad de los usuarios de las vialidades de la delegación ante la emergencia sanitaria, estas no contaban con la infraestructura suficiente para proteger a los usuarios, poniéndolos en riesgo de sufrir algún accidente de tránsito.

Mediante las encuestas se pudo conocer que el 71.4% considera el desempeño gubernamental de la delegación fue malo, dando a conocer la poca confianza que le tienen los ciudadanos a los actores políticos dentro de esta demarcación territorial. Finalmente las encuestas arrojaron que el 98.2% de los encuestados consideran que hace falta aumentar el uso de la bicicleta dentro de esta delegación, de esta manera se puede observar que hace falta la mejora en los programas de movilidad alternativa sustentable para que se puedan cumplir con las exigencias de la sociedad respecto a este tipo de movilidad.

La conclusión general de esta investigación puntualiza que la movilidad urbana dentro de la alcaldía Miguel Hidalgo en el período analizado fue deficiente, debido a que los tiempos de traslado fueron muy largos, hubo un alto índice de congestionamiento vehicular y no se pudo incluir de manera eficaz al transporte alternativo sostenible. Los usuarios de las ciclovías se sintieron inseguros al transitar en las vialidades de la alcaldía, ya que, hace falta un rediseño en la infraestructura ciclista para que esta sea menos fácil de invadir y por lo tanto sea más segura. Otro factor que ocasionó que los ciclistas no se sintieran seguros al circular por las ciclovías fue que se consideró que el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México no prioriza este tipo de movilidad, debido a que las sanciones por invadir las ciclovías no son drásticas. sin embargo, a pesar de la política de movilidad implementada, los usuarios de las ciclovías consideraron que el desempeño gubernamental en la alcaldía Miguel Hidalgo fue malo, puesto que los problemas atendidos no fueron solucionados como se esperaba.

Con lo mencionado anteriormente, esta investigación comprueba la hipótesis, ya que, las políticas públicas en el ámbito de la movilidad urbana sostenible implementadas por los gobiernos locales no han logrado su total desarrollo y fortalecimiento por lo cual la integridad física del Ciclista sigue estando en peligro y la utilización de medios de transporte no motorizados todavía es muy reducida.

Referencias

- 24 Horas. (7 de septiembre de 2020). *Alcalde de la Miguel Hidalgo presenta proyecto de ciclovia en el Casco de Santo Tomás*. 24 horas. Consultado el 25 de octubre de 2021. <https://www.24-horas.mx/2020/09/07/alcalde-de-la-miguel-hidalgo-presenta-proyecto-de-ciclovía-en-el-casco-de-santo-tomas/>
- Aguilar Villanueva, L. F. (1993). *Problemas públicos y agenda de gobierno*. Recuperado de https://negociacionytomadecisiones.files.wordpress.com/2016/04/10001_problemas-publicos-y-agenda-de-gobierno.pdf
- Aquí En MX. (6 de abril de 2021). *A rodar: La Miguel Hidalgo se pone guapa y dará mil 700 bicis GRATIS*. Consultado el 28 de septiembre de 2021. <https://www.aquien.mx/a-rodar-la-miguel-hidalgo-se-pone-guapa-y-dara-mil-700-bicis-gratis/?amp>
- Ardila, M. (2007). *Macroproyectos de movilidad urbana y la construcción de la ciudad*. Recuperado de <https://dianawiesner.com/publicaciones/delautor/Macroproyectos%20movilidad%20urbana%20y%20la%20construccion%20de%20la%20ciudad.pdf>
- Arellano, D & Blanco, F. (2016). *Políticas públicas y democracia*. Recuperado de https://portalanterior.ine.mx/archivos3/portal/historico/recursos/IFE-v2/DECEYEC/EducacionCivica/CuadernosDivulgacion/CuadernosDivulgacion-pdfs/CUAD_30_definitivo.pdf
- Ayala, C. (29 de junio del 2021). *Gobierno de CDMX inaugura las dos nuevas líneas de cablebús en julio*. *El economista*. Consultado el 11 de mayo de 2021. <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Gobierno-de-CDMX-inaugurara-las-dos-nuevas-lineas-del-Cablebus-en-julio-20210629-0073.html>
- Aurora, J . (2012). *Metodología de la investigación cualitativa*. Recuperado de <https://www.uv.mx/rmipe/files/2017/02/Guia-didactica-metodologia-de-la-investigacion.pdf>
- Banco Mundial. (8 de junio del 2020). *La covid-19 (coronavirus) hunde a la economía mundial en la peor recesión después de la segunda Guerra mundial*. Banco

mundial. Consultado el 26 de septiembre del 2020.
<https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2020/06/08/covid-19-to-plunge-global-economy-into-worst-recession-since-world-war-ii>

Bardach, E. (1998). *Los ocho pasos para el análisis de políticas públicas. Un manual para la práctica*. Recuperado de https://revistanotaalpie.files.wordpress.com/2014/05/6_los-8-pasos.pdf

Borja, J., Drnda, M., Fiori, M., Iglesias, M., & Muxí, Z. (2003). *La ciudad conquistada*. Recuperado de <https://derechoalaciudadflacso.files.wordpress.com/2014/01/jordi-borja-la-ciudad-conquistada.pdf>

Campos, O. (22de septiembre de 2019). *Para celebrar el Día Mundial sin Auto, alcaldía Miguel Hidalgo arma Rey Peatón Gigante*. Sdpnoticias. Consultado el 15 de febrero de 2021. <https://www.sdpnoticias.com/local/cdmx/dia-mundial-auto-victor-hugo-romo-miguel-hidalgo-rey-peaton.html>

Carreón, A., Martínez, M. & Treviño, X. (2011). *Manual del Ciclista Urbano de la CDMX*. Recuperado de http://data.sedema.cdmx.gob.mx/sedema/images/archivos/movilidad-sustentable/movilidad-en-bicicleta/manual_ciclista_urbano.pdf

Centros de integración juvenil, A.C. (2018). *ESTUDIO BÁSICO DE COMUNIDAD OBJETIVO: DIAGNÓSTICO DEL CONTEXTO SOCIODEMOGRÁFICO DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL CIJ MIGUEL HIDALGO*

Claval, P. (1978). *Espacio y poder*. Recuperado de <https://es.scribd.com/document/385195667/Claval-Espacio-y-poder>

COBB, A. Roger, W. y Charles, D. Elder. (1974). *Participation in American Politics. The Dynamics of Agenda-Building*, Baltimore, Johns Hop-kins University Press.

Cruz, H. (02/05/2021). *Víctor Hugo promete abrir tres bici escuelas y 6 talleres de compostura en la Miguel Hidalgo*. El universal. Consultado el 24 de septiembre del 2021.
<https://www.google.com.mx/amp/s/www.eluniversal.com.mx/elecciones/victor->

[hugo-romo-promete-abrir-3-biciescuelas-y-6-talleres-de-compostura-en-la-miguel%3famp](#)

Cruz, H. (23 de mayo de 2021). *CANDIDATOS DE MORENA FIRMAN ACUERDO PARA FORTALECER MOVILIDAD CICLISTA EN CDMX*. El Universal. Consultado el 23 de noviembre de 2021. <https://www.eluniversal.com.mx/elecciones/candidatos-de-morena-firman-acuerdo-para-fortalecer-movilidad-ciclista-en-cdmx?amp>

Cury, S. P., & Arias Astray, A. (2016). *Hacia una definición actual del concepto de «diagnóstico social». Breve revisión bibliográfica de su evolución*. Recuperado de <https://alternativasts.ua.es/article/view/2016-n23-hacia-una-definicion-actual-del-concepto-de-diagnostico-social-breve-revision-bibliografica-de-su-evolucion/pdf>

Delgadillo, V. (2010). *Territorio, vivienda, infraestructura y transporte, el caso de la Ciudad de México y su área metropolitana*. Recuperado de <https://acortar.link/jlrZCi>

Díaz, O. (6 de noviembre de 2019). *Con penas más severas, buscan frenar robo de bicicletas en la CDMX*. Publimetro. Consultado el 25 de octubre de 2021. <https://www.publimetro.com.mx/mx/noticias/2019/11/06/al-dia-se-roban-casi-5-bicicletas-la-cdmx.html>

Galicia, R. (8 de noviembre del 2021). *¿Infraestructura de la Ciudad de México discrimina a las personas más pobres?* Cuestiones. Consultado el 02 de mayo de 2022. <https://cuestiones.com/cdmx/cdmx-infraestructura-vial-discrimina-pobres/>

González, L. M. (1997). *Alcohol, drogas, seguridad vial y accidentes de tráfico*. Recuperado de https://www.aesed.com/upload/files/vol-22/n-3/Vol22-3_editorial.pdf

González, M. (2007). *Los medios de transporte en la ciudad: un análisis comparativo*. Recuperado de https://www.ecologistasenaccion.org/wp-content/uploads/adjuntospip/pdf_Cuaderno_2_Comparativa_medios.pdf

- Gutiérrez, A. S. (1993). *El proceso de diagnóstico en la elaboración de políticas públicas*. Revista de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11500303>
- Heraldo de México. (2 de junio del 2021). *Monumento ciclista de la alcaldía Miguel Hidalgo*. *Heraldo de México*. Consultado el 20 de septiembre del 2022. <https://heraldodemexico.com.mx/estilo-de-vida/2021/6/2/cinco-objetos-basicos-que-todo-ciclista-debe-tener-antes-de-salir-rodar-302619.html>
- Hernández Callejas, I. A. (2022) *Políticas urbanas, gobiernos de izquierda y transformación especial en la Ciudad de México. El caso de la zona norte de polaco, 2000-2020* [Tesis de Licenciatura, Universidad Autónoma de la Ciudad de México]
- Herrera, M. (2021). *Estas son las alcaldías con mayor número de ciclovías emergentes*. Inmuebles 24. Consultado el 27 de diciembre de 2021. <https://www.google.com.mx/amp/s/www.inmuebles24.com/noticias/sabias-que/estas-son-las-alcaldias-con-mayor-numero-de-ciclovias-emergentes/amp>
- INEGI. (2022). ESTADÍSTICA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS. https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/transporteurbano/doc/ETUP2022_05.pdf
- Jones, C. O. (1970). *An Introduction to the Study of Public Policy*. Belmont: Duxbury press.
- Kaufmann, V. (2002). *Re-thinking Mobility*. Contemporary Sociology (Aldershot: Ashgate).
- Lámbarry, F., Trujillo, M. M., & Rivas, L. A. (2013). *Planning Models for a Bus Rapid Transit System (BRT): The Case of Metrobus in Mexico City*. Recuperado de <https://pdfs.semanticscholar.org/4bbb/03964244dcf3d9adf6a08437144e63a3e3eb.pdf>
- La Prensa. (26 de mayo de 2019). *Motonetas SKUT invaden el espacio público y las ciclovías en Miguel Hidalgo*. La prensa. Consultado el 20 de mayo de 2021.

<https://www.la-prensa.com.mx/metropoli/cdmx/motonetas-skut-invaden-el-espacio-publico-y-las-ciclovias-en-miguel-hidalgo-3676690.html>

La Razón. (6 de febrero de 2020). *Amplía Miguel Hidalgo red de ciclovías y fomenta el transporte verde*. La razón. Consultado el 6 de febrero de 2021.

<https://www.razon.com.mx/ciudad/amplia-miguel-hidalgo-red-de-ciclovias-y-fomenta-el-transporte-verde>

La Razón. (4 de diciembre de 2020). *Analizan permanencia de las ciclovías emergentes*. La razón. Consultado el 10 de diciembre del 2021.

<https://www.razon.com.mx/ciudad/analizan-permanencia-ciclovias-emergentes-415021>

Líder empresarial. (12 Julio 2021). *Todo lo que debes saber sobre el nuevo cablebús CDMX*. Líder empresarial. Recuperado el 09 de mayo de 2022.

<https://www.liderempresarial.com/todo-lo-que-debes-saber-del-nuevo-transporte-publico-de-ciudad-de-mexico/>

López, R. P. (2015). *Encuesta Ecobici, 2014 (Doctoral dissertation, Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos (CEMCA))*. Recuperado de <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/mexiko/13013.pdf>

Lorenzo, R. B. (2005). *Los caminos de la evaluación de políticas públicas: una revisión del enfoque*. RIPS. Revista de Investigaciones Políticas y Sociológicas. <https://www.redalyc.org/pdf/380/38040205.pdf>

Lugo, L. (19 de noviembre de 2020). *¡A rodar! Entregan 2 mil bicicletas en la Miguel Hidalgo a graduados de biciescuela*. Milenio. Consultado el 20 de noviembre del 2021. <https://www.milenio.com/politica/entregan-2-mil-bicicletas-miguel-hidalgo-graduados-biciescuela>

Lugo, L. (20 de febrero de 2021). *En CDMX, aumentó uso de la bicicleta en la Miguel Hidalgo por COVID-19*. Milenio. Consultado el 30 de abril de 2021. <https://www.google.com.mx/amp/s/amp.milenio.com/politica/comunidad/cdmx-miguel-hidalgo-aumento-bicicleta-covid19>

- Lupano, J. A., & Sánchez, R. (2008). *Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte*. Recuperado de <https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3642/S2009021.pdf?sequence=1>
- Maggiolo, I., & Maggiolo, J. P. (2007). *Políticas públicas: proceso de concertación Estado-Sociedad*. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/290/29014474004.pdf>
- Maldonado, M. A. (2004). Sustentabilidad y democracia. Hacia una articulación democrática del principio de sustentabilidad. *Revista Española de Ciencia Política*, 11, 121-148.
- Marín, A. (2022). Situación financiera de la movilidad urbana en Ciudad de MÉXICO. Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Martín-Baró, I. (1990). La encuesta de opinión pública como instrumento desideologizador. *Revista de Psicología de El Salvador*, 9(35), 9-22.
- Martínez, D. (4 de junio de 2020). *Anuncian plan ciclista 2020 para la CDMX*. Reporte Índigo. Consultado el 24 de junio de 2021. <https://www.reporteindigo.com/reporte/anuncian-plan-ciclista-2020-para-la-cdmx/amp/>
- Martínez, D. (30 de noviembre de 2020). *Desdén a inversión sustentable en movilidad*. Reporte Índigo. Consultado el 24 de junio de 2021. <https://www.reporteindigo.com/reporte/desden-a-inversion-sustentable-en-movilidad-alcaldias-cdmx/amp/>
- Mendoza, J. (28 de marzo de 2021). *Inauguran primera ciclovia luminosa y monumento al ciclista en la Miguel Hidalgo*. Milenio. Consultado el 28 de octubre de 2021. <https://www.milenio.com/politica/congreso/inauguran-ciclovia-luminosa-alcaldia-miguel-hidalgo>
- Merino, M. et al. (2010). *Problemas, decisiones y so-luciones. Enfoques de política pública*. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/599/59941335012.pdf>

- Morlino, L. (2007). *Explicar la calidad democrática: ¿qué tan relevantes son las tradiciones autoritarias?* Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/324/32427201.pdf>
- O'Donnell, G. A., Iazzetta, O., & Quiroga, H. (2011). *Democracia delegativa*. Recuperado de https://www.liderazgos-sxxi.com.ar/bibliografia/Democracia-delegativa_.pdf
- Padilla, L. (30 de junio del 2016) *Trolebús una medicina contra la contaminación caduca y abandonada*. Animal político. Consultado el 15 de septiembre de 2021. <https://www.animalpolitico.com/2016/06/el-trolebus-una-medicina-contra-la-contaminacion-caducada-y-abandonada/>
- Palma, M. (15 de febrero de 2019). *Aprueba Alcaldía de Miguel Hidalgo el Primer Bando para uso adecuado de transporte sin anclaje*. Alcaldes De México. Consultado el 24 de septiembre del 2021. <https://www.alcaldesdemexico.com/notas-principales/aprueba-alcaldia-de-miguel-hidalgo-el-primer-bando-para-uso-adecuado-de-transporte-sin-anclaje/>
- Perdomo, F. R. M. (2009). *El sistema de transporte de carga en la Ciudad de México Factores a considerar en el análisis del transporte de carga y la movilidad de mercancías*. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/357/35714248008.pdf>
- Pradilla, E. (2008) *¿Existen ciudades globales en América Latina?*. Ciudades 77 http://www.emiliopradillacobos.com/falt2/2008_Existen_ciudades_globales_en_Am.pdf
- Puentes, E. (2005). *Accidentes de tráfico: letales y en aumento. salud pública de México*. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/106/10647102.pdf>
- Ramírez, C & Pérez, J. (2016). *SITUACIÓN ACTUAL Y PERSPECTIVA DEL TROLEBÚS COMO SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO SUSTENTABLE EN LA CIUDAD DE MÉXICO*. Recuperado de <http://ru.iiec.unam.mx/3344/1/133-Ramirez-Zamora.pdf>
- ROJAS, C., & YOJAN, M. (2014). *Metrobús y orden urbano e la Ciudad de México: el caso de la línea 1*. Recuperado de

<http://ilitia.cua.uam.mx:8080/jspui/bitstream/123456789/225/1/Orden%20urbano%20y%20Metrob%C3%BAs%20en%20la%20ciudad%20de%20M.pdf>

Roldan, N. (20 de febrero de 2018). *En Valle de México, el 68% de los que tienen auto viajan solo; apenas un 22% comparte y lleva a otros*. Animal político. Consultado el 10 de mayo del 2022. <https://www.animalpolitico.com/2018/02/auto-traslados-cdmx-edomex/>

Romo, H. L. (1998). *La metodología de la encuesta*. Recuperado de https://biblioteca.marco.edu.mx/files/metodologia_encuestas.pdf

Rosales, C. (2013). *Campaña de Mercadeo Social "Nuestra Calle" por una movilidad sostenible y sustentable en el Distrito Metropolitano de Quito*. Tesis de pregrado Universidad San Francisco de Quito. Recuperado de <https://repositorio.usfq.edu.ec/jspui/bitstream/23000/2796/1/108865.pdf>

Roth, A. N. (2002). *Políticas públicas: formulación, implementación y evaluación*. Recuperado de https://polpublicas.files.wordpress.com/2016/08/roth_andre-politicas-publicas-libro-completo.pdf

Secretaría de Movilidad. (2020). *Movilidad ciclista en la Ciudad de México*. Recuperado de https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Feria%20Transporte%20de%20Pasajeros/MovilidadCiclista_101220.pdf

Secretaria de movilidad. (2019). *Plan estratégico de movilidad de la Ciudad de México 2019*. Recuperado de <https://www.movilidad-integrada.tianguisdigital.cdmx.gob.mx/docs/plan-estrategico-de-movilidad-2019.pdf>

SEMOVI. (2019). *Plan Estratégico de Convivencia Vial 2019 para la Ciudad de México*. Recuperado de https://plazapublica.cdmx.gob.mx/uploads/decidim/attachment/file/27/Plan_Estrat%C3%A9gico_de_Convivencia_Vial_2019.pdf

SEMOVI. (2020). *Programa Integral de Seguridad Vial de la Ciudad de México*. Recuperado de <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&url=https://semovi.cdmx>

gob.mx/storage/app/media/Diagnostico_PISVI_2020.pdf&ved=2ahUKEwjm7aGK8KPwAhVJcq0KHVJ2CsEQFjADegQIHhAC&usg=AOvVaw0QR5CbU-IPNIBbr6oVmP7Z&cshid=1619713818922

Servicio de Análisis Integral de Movilidad Alcaldía Miguel Hidalgo. (2020). *Estudio Integral de Movilidad Alcaldía Miguel Hidalgo*. Recuperado de <https://miguelhidalgo.cdmx.gob.mx/wp-content/uploads/2020/02/Estudio-Integral-de-Movilidad-AMH.pdf>

Subirats, J., & Al, E. (2012). Análisis y gestión de políticas públicas. https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&url=https://igop.uab.cat/wp-content/uploads/2014/01/subirats2aparte1.pdf&ved=2ahUKEwiU8KXu-bL_AhWSnGoFHbBCDpIQFnoECBAQAQ&usg=AOvVaw2ouU5bvghuc8r9l3KkXLj4

UNAM. (2011). *Ciudad de México, Ciudad Global Acciones locales, compromiso internacional*. Recuperado de https://www.puec.unam.mx/pdf/libros_digitales/ciudad_global.pdf

Valdez, A & Landa, P. (2003). *Política y gestión ambiental características y lineamientos generales*. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/314/31405205.pdf>

Van Meter, Donald S. Cad E. Van Horn. (1975). " *The Policy Implementation Process: A Conceptual Framework*". Recuperado de <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/009539977500600404?download=true>

Zamarrón, I. (23 de junio del 2021). *Trolebús: El transporte que se buscó desfavorecer y hoy vive un "revival"*. Forbes México. Consultado el 10 de mayo del 2021. <https://www.forbes.com.mx/trolebus-el-transporte-que-se-busco-desaparecer-y-hoy-vive-un-revival/>

Zamarrón, I. (14 de abril de 2019). *Van 40 kilómetros más de ciclovías; invertirán 250 mdp*. El Sol de México. Consultado el 29 de enero de 2021. <https://www.elsoldemexico.com.mx/metropoli/cdmx/van-40-kilometros-mas-de-ciclovias-invertiran-250-mdp-3321419.html>

Zuluaga, M. L. A., & Morales, G. R. (2017). La agenda pública en sus teorías y aproximaciones metodológicas. Una clasificación alternativa. *Revista Enfoques: Ciencia Política y Administración Pública*, 15(26), 13-35.

RECURSOS LEGALES

México. D.F. (17 de agosto de 2015) Reglamento de Tránsito del D.F. [Ley.]

Recuperado

de:

www.ssp.df.gob.mx/reglamentodetransito/documentos/nuevo_reglamento_transito.pdf

Art. 2, fracción IV

Art. 4, fracción III

Art. 6, fracción III

Art. 10, fracción IV

Art. 11, fracción III

Art. 21, fracción II

Art. 30, fracción I, XIX

Art. 31

Art. 38, fracción I

Art. 39, fracción I