

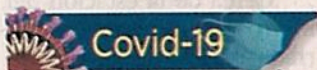
SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Movilidad a prueba

Los resultados de tres medidas sanitarias de movilidad serán evaluadas con recursos de la Embajada Británica.

Evaluarán movilidad ante Covid



Covid-19

AMALLELY MORALES

De las estrategias implementadas en la pandemia, tres serán evaluadas con recursos de la Embajada Británica para verificar sus resultados.

Las ciclovías emergentes, los horarios escalonados para reducir el tráfico y horas pico, así como la dosificación en el Metro y el Metrobús serán estudiadas para conocer sus

resultados y, sobre todo, mejorarlas y cambiar el paradigma de la movilidad.

Aunque estas estrategias no han requerido tantos recursos, su implementación sí ha tomado tiempo y coordinación entre autoridades, por lo que Claudia Pando, de la Embajada Británica en México, consideró que es necesaria una evaluación.

“El Fondo Ciudades del Futuro es para lograr ciudades más seguras y equitativas, sobre todo para mujeres y ni-

ños”, explicó Pando.

Andrés Lajous, Secretario de Movilidad, aseguró que implementar estas acciones antes del Covid-19 habría sido casi imposible en la Capital y en el mundo.

“Los proyectos que vamos a trabajar junto con Ciudades del Futuro son proyectos vinculados a soluciones pragmáticas vinculadas a las necesidades de movilidad. Ha sido clave la dosificación de usuarios, los horarios escalonados y las ciclovías”, indicó Lajous.



Embajada británica, a cargo de análisis

Evalúan permanencia de ciclovía emergente

• Por Karla Mora

karla.mora@razon.com.mx

La representación diplomática de Reino Unido en México, a través del programa Ciudades del Futuro del Fondo de Prosperidad, analizará el desempeño y posible permanencia de programas de movilidad de la Ciudad de México, con motivo de la pandemia de Covid-19.

En el centro de estas evaluaciones se encuentran las ciclovías emergentes, la iniciativa de gestión de la demanda de viajes por sector económico y las medidas para de dosificación en estaciones y terminales del Metrobús.

• el dato

Con la contingencia, desde la instalación de ciclovías emergentes, se incrementaron hasta en 50 por ciento los viajes en bici, por lo que activistas piden que sea infraestructura permanente.

Los trabajos de estudio se extenderán en los siguientes tres meses, después de los cuales se emitirán recomendaciones para fortalecer el desarrollo de estrategias en el corto, mediano y largo plazo.

Andrés Lajous, titular de la Secretaría de Movilidad (Semovi) de la Ciudad de México, resaltó que la ampliación del apoyo por parte del Fondo de Prosperidad permitirá continuar con las medidas que se han tomado durante la emergencia sanitaria.

“Han sido medidas pragmáticas, en un sentido positivo, pues pretenden resolver problemas concretos sobre la vida cotidiana de las personas usuarias de transporte público y las necesidades de movilidad”, declaró ayer.

En la capital del país, las medidas emergentes serán evaluadas de manera

INVOLUCRA TAMBIÉN la gestión del Metrobús; resultados servirán para que el Gobierno de la CDMX tome decisiones en el corto y largo plazo, en términos de movilidad



TRABAJADORES del GCDMX instalan la ciclovía emergente en Insurgentes, en mayo.

conjunta entre asociaciones que respaldan esta iniciativa y personal técnico de la Semovi. Para ello, se considerarán factores de impacto social y ambiental, oferta y demanda, y la percepción ciudadana.

Los resultados serán clave para la toma de decisiones de inversión en alternativas de movilidad desde el Gobierno de la Ciudad de México.

La directora adjunta del Fondo de Prosperidad de Reino Unido en México, Claudia Pando, señaló que Ciudades del Futuro tiene la encomienda de apoyar al

desarrollo urbano en la Ciudad de México que resulte en servicios de movilidad más seguros, resilientes y sostenibles.

A finales de mayo, la administración capitalina habilitó 54 kilómetros de ciclovías emergentes en varias zonas de la capital, donde también dispuso el préstamo de bicicletas; en esta línea anunció promociones a quienes renovaran o se inscribieran por primera vez en el sistema Ecobici, como una alternativa de movilidad en medio del semáforo epidemiológico naranja.

Foto: Cuartoscuro



Señalan especialistas falta de perspectiva de género

Critican en ciudades diseño para hombres

Cuestionan en foro inequidad en política de movilidad desde las dependencias

AMALLELY MORALES

La Ciudad de México, como otras metrópolis del País y el mundo, están diseñadas para los hombres, por lo que las decisiones de movilidad responden sólo a sus necesidades, aseguraron expertas en género y transporte.

En un foro de movilidad con perspectiva de género, las especialistas explicaron que la desigualdad de género en la movilidad empieza desde las instituciones encargadas de diseñar las calles y de decidir sobre el transporte y el orden de los desplazamientos.

“Es muy necesario que el

Estado sepa que las mujeres nos movemos de maneras muy diferentes para enfrentar el problema de brecha y de violencia de género. La movilidad está sectorizada porque está dividida en diversas áreas y dependencias.

“Dentro de las dependencias no se logra tener una comunicación y las ciudadanas nos enfrentamos a que muchas no somos ingenieras o arquitectas, profesiones que normalmente han reinado, la descalificación empieza por: eres joven, eres mujer y además no tienes la preparación”, lamentó Mariana Orozco, del área de movilidad de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Territorial (Sedatu).

Agregaron que, como el Estado no toma en cuenta la movilidad del y para el cuidado, siempre se planea para

responder a la necesidad de la rapidez e inmediatez, que es lo que buscan los hombres al desplazarse; sin embargo, las mujeres buscan y necesitan seguridad, sobre todo para no ser acosadas.

“Los espacios son contruidos para los hombres, la Ciudad está diseñada para ellos. El sector de la movilidad requiere de mirarse a sí mismo para poder aportar en términos de brecha de desigualdad, para que la Ciudad sea adecuada a las necesidades de las mujeres”, aseguró la doctora Paula Soto, profesora investigadora del departamento de Sociología de la UAM.

Una de las consecuencias de esta inequidad es que las mujeres se desplazan en medio de problemas propios de su género, por ejemplo, el acoso sexual en la calle, que se suma a otras situaciones que de por sí enfrentan hombres y mujeres, peatones y usuarios de transporte público, coincidieron las especialistas.

“Las mujeres caminan con miedo, lo que genera pro-



Mirre Zúñiga

Entre las necesidades de movilidad de las mujeres destaca evitar el acoso.

blemas que se acentúan más para mujeres adultas mayores, por eso dejan de realizar actividades como salir a determinadas horas o ir a lugares”, aseguró Anette Ramírez, directora de Políticas Públicas del Instituto de Recursos Mundiales (WRI).

Añadió que todas las conductas de acoso requieren no sólo un tema reactivo, sino también preventivo, para que las políticas de seguridad no se enfoquen sólo en soluciones.

Paula Soto, de la UAM

“La idea de transporte como (concepto) neutral esconde que los diseños de movilidad en realidad sólo toman en cuenta a los hombres”.

Anette Ramírez, de WRI

“El derecho a la movilidad con enfoque de género es fundamental para asegurar la entrega de los medios físicos que permiten hacer real, posible y tangible el ejercicio de los derechos humanos”.