

EL DERECHO A LA MOVILIDAD Y LAS ESR

Por Sylvia Novelo Sánchez

El derecho a la movilidad parte de que todos los ciudadanos debemos de tener la misma facultad de apropiación del espacio común como fundamento de nuestras prácticas, hábitos, símbolos culturales y sociales y poder observarnos a nosotros mismos y a los demás como libres e iguales. (Comisión Nacional de Derechos Humanos del Distrito Federal 2012)

Cuando se piensa en la movilidad como el uso pleno de las personas para recorrer el territorio y hacer uso de sus espacios urbanos para llevar a cabo actividades, es cuando el tiempo de traslado y el espacio de recorrido adquieren una perspectiva diferente, mucho más importante y enaltecadora, que se traduce en la calidad de vida y en el potencial de desarrollo individual y colectivo.

Según sea la posibilidad de acceder a oportunidades, servicios y relaciones, es la capacidad de satisfacer más necesidades personales. El espacio urbano, por el cual nos desplazamos, debe ser equitativo e incluyente para acceder a él, conectarnos a otras partes de la ciudad y propiciar la justicia espacial.

La movilidad tiene que ver más allá del sistema de transporte, del tiempo que tarde su trayecto, su origen o destino así como las causas de ésta. La movilidad es una cualidad del individuo. Este es el centro del movimiento y de su espacio. A partir de la perspectiva de cada ser humano empieza el descubrimiento y la construcción del espacio común. Nosotros decidimos cómo, cuándo y hacia dónde movernos dependiendo de nuestro entorno social, económico y cultural tomando en cuenta nuestras necesidades, así es como disponemos del potencial de nuestro movimiento.

La movilidad es indispensable analizarla en dos direcciones, en la que se hace y es posible, pero también en la movilidad que no se lleva a cabo y en las consecuencias en la calidad de vida que implica.

La ubicación física de los centros de trabajo adquiere una importancia relevante para la buena gestión de los recursos de la empresa. Estar en una zona de la ciudad conectada por diferentes medios de transporte y vialidades con el resto de la metrópolis, empieza a ser un factor determinante para la atracción de capital humano capacitado, además de la cercanía a productos, servicios y alianzas que se puedan requerir o a clientes que puedan interesarnos.

Con el crecimiento del sector terciario se requiere cada vez más de trabajos especializados, así como la capacidad de conseguir trabajadores con determinados conocimientos y competencias es esencial para el crecimiento óptimo de nuestra empresa.

La ubicación puede afectar la rotación de personal en una empresa. Aunque el tiempo promedio de un traslado al trabajo es de una hora con veinte minutos en la Zona Metropolitana de Valle de México, según cifras del INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía), cuando los trabajadores tienen que recorrer grandes distancias que requieren de tiempo prolongado y costos elevados en transporte, ya sea público o privado, sin mencionar los problemas de seguridad que existen en el recorrido, empiezan a ver estos empleos como temporales por el alto costo de calidad de vida sacrificado.

El empleador muchas veces opta por contratar servicios de transporte particulares que representa un gasto extra y no siempre tienen los resultados esperados. El transporte requiere de un análisis detallado para cada empresa y ubicación de rutas, paradas, horarios, tiempos, número y tipo de personas para que pueda ser funcional y un valor agregado importante a tomar en cuenta.

También es interesante comentar que, según la SEDATU (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano), se ha comprobado que, siete pesos de cada diez pesos que las personas ahorran en transporte se gasta en la economía local, mejorando con esto la vitalidad del espacio público y urbano.

Sin embargo, la importancia de la ubicación no solamente depende de encontrarnos en las vialidades primarias o a pocas cuadras de una estación del Metro. También hay que analizar el giro de la empresa y la vocación de las diferentes zonas de la ciudad para poder determinar con certeza qué tipo de capital humano se requiere y qué tipo de mercado se quiere atraer, y encontrar el equilibrio entre estos dos elementos. Las zonas metropolitanas permiten tener

varios centros urbanos dentro de ellas y pueden tener vocaciones particulares que potencialicen el desarrollo natural de los negocios. Si bien es cierto que la movilidad tiene que superar dificultades de orden social, de políticas públicas y de la obligación del Estado de garantizarla en cualquier condición, los foros internacionales de derechos humanos han señalado el derecho a la movilidad como parte importante del derecho a la ciudad y del acceso a sus servicios y oportunidades.

Hay que entender que el trayecto al trabajo y su entorno no deben verse como elementos aislados de costos de transporte o tiempo de recorrido, sino como el entramado para los procesos sociales, culturales, políticos y económicos que se desarrollarán a lo largo del crecimiento demográfico de las ciudades.

El poder encontrar una ubicación geográfica que nos permita estar al alcance del mercado deseado y del capital humano requerido, puede ser una valiosa herramienta para la mejor distribución de los recursos y un funcionamiento continuo y ágil.

Algunos datos del crecimiento de la ciudad y la movilidad

Del año 1950 al 2000 la Ciudad de México creció más de 3,200 veces su tamaño. Se configuró la Zona Metropolitana del Valle de México en el 2005 con las 16 delegaciones del Distrito Federal, 58 municipios del Estado de México y un municipio del Estado de Hidalgo.

En el 2007 el 58.4% de los viajes se realizan en el Distrito Federal y el 41.3% de los viajes restantes en la zona conurbada. Uno de cada seis viajes que se genera en el Distrito Federal (D.F.) sale del D.F., mientras que uno de cada cuatro que se genera en la zona conurbada tiene como destino el D.F. (INEGI 2007)

Con las delegaciones que más viajes atraen y las que más viajes generan se crean corredores Norte – Sur y Poniente – Oriente, donde la mayoría de los viajes coinciden en espacio y tiempo, siendo responsables del congestionamiento vial en horas determinadas del día. (Diagnóstico de La Movilidad En La Ciudad de México n.d.)

El 67.5% de viajes se realizan en transporte público mientras que el 31% en transporte privado. Sin embargo, el 77% de las inversiones en las zonas metropolitanas del país destinadas a la movilidad son para la construcción de infraestructura vial. (SEDATU 2014) ●

Fuentes

- Comisión Nacional de Derechos Humanos del Distrito Federal, 2012 Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal. CNDHDF, ITDP, CIADH.
- Diagnóstico de La Movilidad En La Ciudad de México N.d. <http://www.fimevic.df.gob.mx/problemas/1diagnostico.htm>, accessed October 12, 2015.
- INEGI 2007, Encuesta Origen Destino.
- SEDATU 2014, Plan Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018.