

Mientras un bogotano de estrato seis tarda en un vehículo 40 minutos en llegar a su destino, una persona de estrato uno invierte 37 minutos más. Análisis.

La encuesta de movilidad (ver encuesta), divulgada este lunes por la **administración distrital**, revela importantes aspectos que darán mucho de qué hablar en los próximos días. Esta medición permite por fin tener datos concretos y serios sobre temas cruciales (**ver infografía**), más allá de los tradicionales de transporte público y privado, como el volumen de las personas que caminan diariamente por la ciudad, el uso de la **bicicleta, de la motocicleta, del taxi** e incluso la particularidad de los desplazamientos el día sábado, entre otros.

La presentación de los datos permite entender las diferencias existentes en la movilidad de los bogotanos según su modo —motorizado y no motorizado—, así como su estrato socioeconómico.

Pero entre todo lo anterior, la encuesta muestra, especialmente, una verdad que muy pocos alcaldes han querido aceptar y menos enfrentar: esta ciudad tiene un volumen gigantesco de desplazamiento a pie. Los peatones representan el **46% de los viajes en la ciudad**, y si se toman en cuenta sólo los desplazamientos de más de 15 minutos, los viajes a pie representan el 28%.

Estas cifras tienen, por una parte, un lado muy positivo, puesto que es bueno para la ciudad y sus habitantes contar con un volumen alto de viajes a pie. Por el otro lado, sin embargo, el asunto es preocupante, puesto que bien sabemos que los peatones son quienes tienen las condiciones más precarias para desplazarse en la ciudad, ya sea por la poca e insegura infraestructura, como por las complejas condiciones de seguridad ciudadana y personal.

Adicionalmente, preocupa el alto porcentaje de personas que caminan en estratos 1 y 2. En ambos casos son más del 50% en el total de los viajes y alrededor del 40% para recorridos de más **de 15 minutos**. En este caso sería conveniente conocer en detalle qué porcentaje de los que caminan, en estos estratos, lo hacen por los altos costos del transporte público.

Unas cifras que sorprenden son las relacionadas con motocicletas y bicicletas. Pareciera haber una participación considerable, e incluso en aumento, de las “ciclas” con relación a las motos. Estas diferencias podrían existir para cierto tipo de viajes pendulares, pero no para el total de la jornada. Es difícil de creer que hoy en día en la capital se realicen más desplazamiento en bicicletas que en motos. Sin embargo, es imperativo, al igual que a los peatones, que la política pública las tome en cuenta.

Son flagrantes y sobre todo muy preocupantes las grandes diferencias que hay en la movilidad de los **bogotanos**, según su estrato.

Lo más alarmante es que los que tienen las condiciones más precarias y modestas son quienes padecen las más extremas en sus desplazamientos. Los que menos tienen son quienes menos se mueven y quienes más tiempo invierten para desplazarse cotidianamente.

Una persona de estrato uno realiza en promedio **2,5 viajes diarios** y, en cambio, la de estrato seis realiza más de 3 viajes. Las diferencias son mayores si se analizan sólo los viajes motorizados: 0,8 contra 2,6, respectivamente.

Pero la inequidad es mayor con relación al tiempo promedio de los viajes motorizados: el estrato uno se demora en un viaje en vehículo 37 minutos más que el estrato seis. Es decir, que mientras el primero tarda **77 minutos** en llegar a su destino, el segundo lo hace en 40 minutos.

En conclusión, esta encuesta deja claro varios temas que son comunes en los grupos de expertos, pero que están alejados del discurso de los medios, de los imaginarios y las representaciones de los ciudadanos, quienes tienen muy presente sólo una parte de los problemas de movilidad.

En este sentido, los retos van más allá de la famosa congestión vehicular y de la realización de grandes e indispensables infraestructuras, como el metro, el tranvía, los cables y **Transmilenio**.

Igual de indispensables son las políticas públicas que luchen contra la inequidad en la movilidad y, sobre todo, que dignifiquen los desplazamientos de los más necesitados. En este sentido, la administración distrital tiene una oportunidad gigantesca de realizar grandes logros si, además de invertir en infraestructura, atiende realmente las necesidades del **50%** de los viajes de la ciudad que se realizan a pie y en bicicleta.

Es necesario que estos recorridos se hagan visibles en la obra pública y en las políticas de seguridad vial, puesto que los peatones y ciclistas son las víctimas más numerosas en las vías bogotanas. No se trata solamente de dignificar los viajes no motorizados, sino también de protegerles la vida a tan importante grupo de ciudadanos.

*Director Fundación Ciudad Humana.

<http://www.elespectador.com/impreso/bogota/articulo-377300-el-trancon-afecta-mas-los-pob>

El trancón afecta más a los pobres

[res](#)