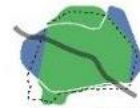




Red de investigación sobre
áreas metropolitanas
DE EUROPA Y
AMÉRICA LATINA



IG
INSTITUTO DE
GEOGRAFÍA
U N A M



nugot

NUCLEO DE INVESTIGACIÓN EN
GOBERNANZA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL



INSTITUTO DE
ESTUDIOS URBANOS
Y TERRITORIALES UC



UNAM

XI Seminario Internacional RIDEAL

22-24 noviembre 2023

Repensar el modelo de la movilidad urbana pos-
pandemia en la Ciudad de México

Georgina Isunza Vizuet

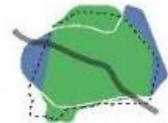
gisunza@gmail.com



Red de investigación sobre
áreas metropolitanas
DE EUROPA Y
AMÉRICA LATINA



INSTITUTO DE
GEOGRAFÍA
U N A M



nugot

NUCLEO DE INVESTIGACIÓN EN
GOBERNANZA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL



INSTITUTO DE
ESTUDIOS URBANOS
Y TERRITORIALES UC



OBJETIVO

Reflexionar sobre la posibilidad de existencia de un modelo de movilidad urbana alternativo, a la luz del fortalecimiento de las relaciones de proximidad que se generan en torno a la economía local.

Se aporta un estudio en sobre el área de influencia de los mercados públicos de la Ciudad de México

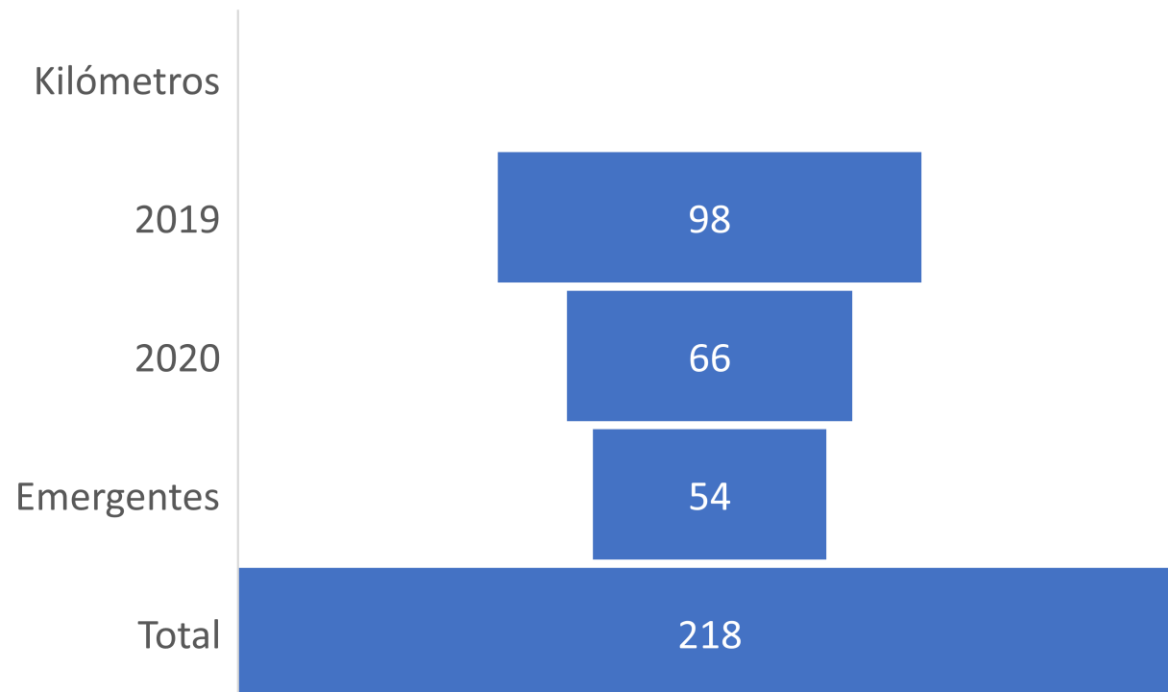
PREMISAS

1. La pandemia dejó algunos aprendizajes en torno al fortalecimiento de la movilidad de proximidad (ciclista y peatonal).
2. La economía local tiene un papel decisivo en la generación de territorios de proximidad

Con la pandemia

- Las infraestructuras temporales de movilidad alternativa para crear soluciones permanentes.
- Impulso a la red para peatones y ampliación de la red de Ciclovía
- Dinamismo de la economía local
- Movilidad activa y calles abiertas
- Caminabilidad (espacios peatonales emergentes)

Km de ciclovías en la CDMX (2019-2020)





¿Qué es la economía local?

Sistema económico y social que forma parte de una comunidad específica

- Conjunto de relaciones de proximidad y conformación de capital social
- Valores: consume local y comercio justo
- Se articula en torno al pequeño comercio, negocios incrustados en el tejido económico barrial
- Desarrolla capacidades y genera oportunidades para fortalecer el bienestar social comunitario
- Los negocios adaptan sus productos y servicios a las necesidades de los residentes
- Tiene un estrecho vínculo con la movilidad porque implica la construcción de territorios de proximidad.



Actividades vinculadas con la economía local

- Los establecimientos micro, pequeños y medianos (MIPYMES) representan **99.8 %** del total de los negocios del país, pero genera más de **27 millones de empleos** (INEGI, 2022).
- Desde la pandemia ha aumentado la preferencia y los apoyos solidarios a negocios locales
- Incremento de las compras en plataformas digitales.

“Desde que inició la contingencia de Covid-19, los consumidores han cambiado sus hábitos para ayudar a negocios locales ya que 5 de cada 10 personas aseguran que comenzaron a comprar de nuevo en pequeños comercios, y de estos 67% lo hicieron en pequeños comercios locales (Facebook-OCDE-Banco Mundial-Deloitte, 2022).

Importancia de los mercados públicos



- Los mercados públicos son formas de abasto tradicionales que contribuyen con la economía familiar y local.
- La SEDECO de la Ciudad de México registra 329 mercados públicos.
- DENUE (INEGI, 2022) cataloga como “comercio al por menor” de acuerdo con la clasificación censal, las actividades realizadas en los mercados públicos.

El comercio al por menor en la CDMX



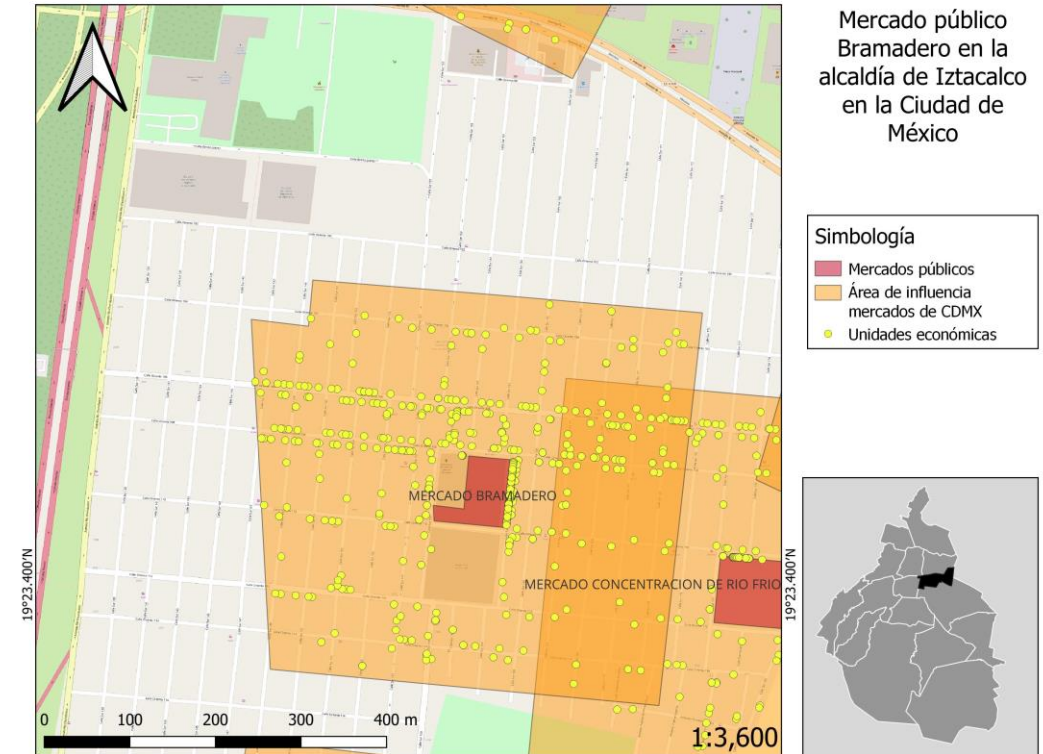
Unidades Económicas (UE) y Personal Ocupado (PO) en la Ciudad de México

UE	PO	% UE	% PO
196,185	624,212	23.8	11.9

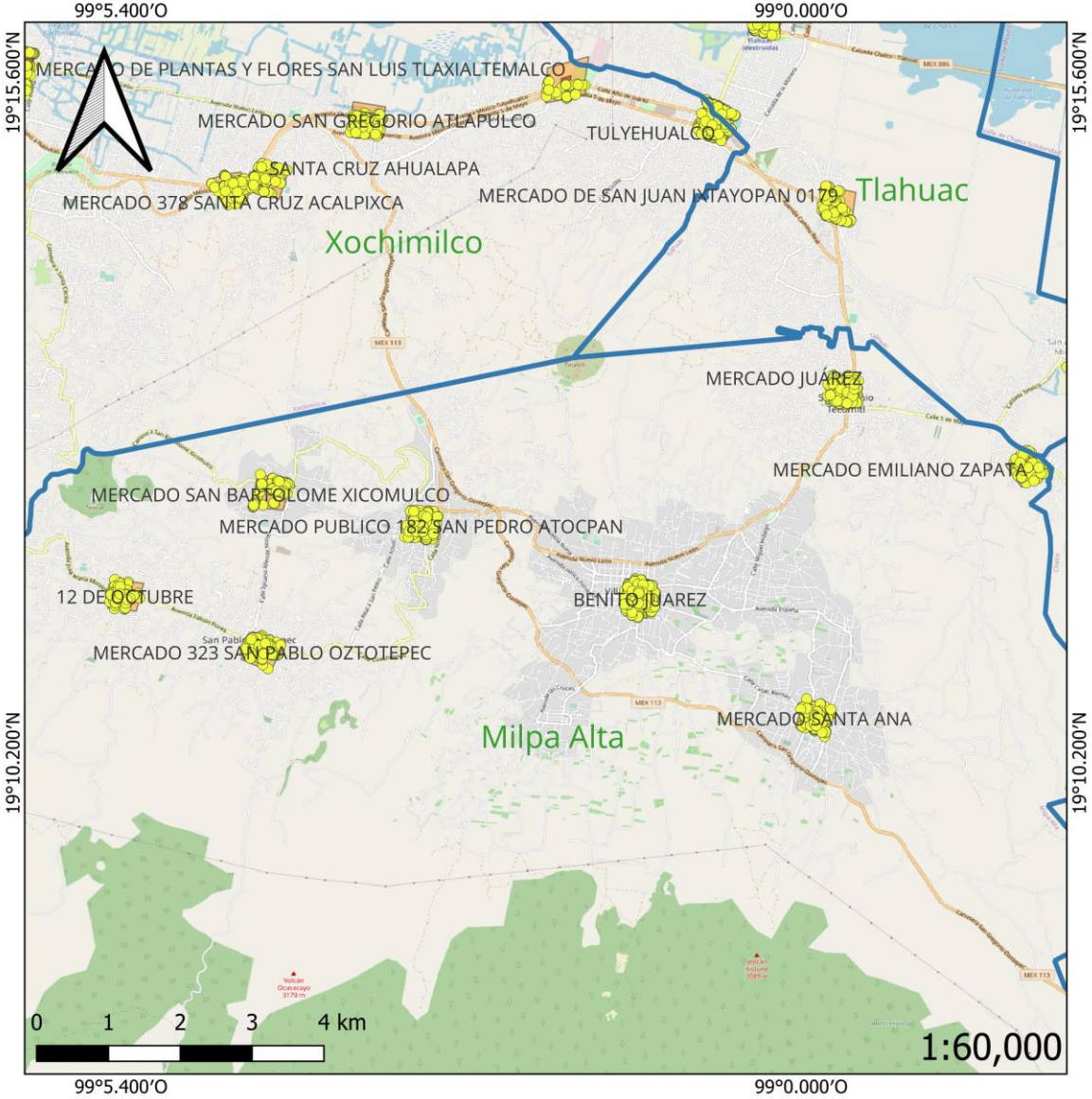
Fuente: Elaboración propia con base en el Censo Económico (INEGI, 2018)

Metodología

1. Determinar la localización de los mercados públicos y su área de influencia
2. Con base en el DENUE-INEGI se construyó una base de datos de los mercados públicos de la Ciudad de México utilizando las variables tipoCenCom y nomCenCom.
3. Estos datos filtrados se unieron a un archivo shape de manzanas con base a la CVEGEO de los mercados y manzanas dando como resultado una capa de objetos poligonales.
4. En Google Earth se analizaron los polígonos y la capa resultante se cargó a QGis para hacer un buffer de 200 metros para obtener el área de influencia de cada uno de los mercados públicos detectados a partir del DENUE.



Mercados públicos en la Alcaldía Milpa Alta



Mercados públicos en la alcaldía de Milpa Alta en la Ciudad de México

Simbología

- Mercados públicos
- Área de influencia mercados de CDMX
- Unidades económicas



Destacan las siguientes clases de actividad:

- FRUTAS Y VERDURAS FRESCAS
- TIENDAS DE ABARROTES, ULTRAMARINOS Y MISCELÁNEAS
- CARNES ROJAS, DE AVES Y PESCADOS Y MARISCOS
- LECHE, OTROS PRODUCTOS LÁCTEOS Y EMBUTIDOS
- ARTÍCULOS DE MERCERÍA Y BONETERÍA
- SEMILLAS Y GRANOS ALIMENTICIOS, ESPECIAS Y CHILES SECOS
- ARTÍCULOS DE MERCERÍA Y BONETERÍA
- ROPA, EXCEPTO DE BEBÉ Y LENCERÍA
- CAFETERÍAS, FUENTES DE SODAS, NEVERÍAS, REFRESQUERÍAS Y SIMILARES
- RESTAURANTES CON SERVICIO DE PREPARACIÓN DE ANTOJITOS
- CRISTALERÍA, LOZA Y UTENSILIOS DE COCINA
- PLANTAS Y FLORES NATURALES
- ARTÍCULOS DE PERFUMERÍA Y COSMÉTICOS

La proximidad



- “Las relaciones de proximidad, donde algunos individuos echaran mano a los recursos de lo local para hacer frente a las exigencias de una movilidad creciente, en este sentido, los anclajes y los vínculos establecidos con el territorio de proximidad hacen posible la exploración de la ciudad en sus diversas escalas” (Lazo, 2012, p. 25).
- El fortalecimiento de la economía local favorece las relaciones de proximidad y la copresencia (Urry, 2002).
- Es un modelo de movilidad sostenible (Urry, 2002) en oposición a la ciudad motorizada, dominada por la rapidez y las distancias largas
- La proximidad favorece las relaciones solidarias en los barrios y comunidades. Las acciones y reivindicaciones de los colectivos urbanos o redes ciudadanas generalmente emergen en una situación de crisis o como formas de gestión del conflicto y como respuesta a una vulnerabilidad social detectada en la ciudad (Isunza, 2022, p. 192).

Relación con la movilidad cotidiana

- “Las personas y los motores no se mueven a través del mismo tipo de espacio. Las personas motoras transforman los espacios que no pueden ser apropiados, [los "bienes comunes"] en los que caminan o descansan; permanecen en un área definida por el poder de sus pies y el ritmo autolimitante de su cuerpo. Los vehículos, por su parte, tienden a aniquilar los "bienes comunes" y transformarlos en corredores de paso ilimitados”(Mezoued, Kaufmann & Nasdrovisky, 2018, p. 175).



Una apuesta por la movilidad activa



Conjunto de desplazamientos peatonales (caminar), usando la bicicleta, patines, patinetas, o cualquier otro dispositivo que use como motor a nuestro cuerpo.



Permite impulsar y priorizar los viajes no motorizados, seguido de los viajes en transporte público.



Busca reducir los viajes en automóvil privado.



Es saludable



Es sustentable

...nos ofrece una oportunidad no solo para responder a la pandemia, sino para conseguir un futuro más sostenible, justo y saludable (Borja & Solís, 2021, p. 25).



Reflexiones finales

- Poco se ha reflexionado sobre las contribuciones de la experiencia del confinamiento sanitario para identificar lo que se conserva y a qué debemos renunciar para pensar en un modelo de movilidad más incluyente y sostenible.
- Se impulsa tímidamente un cambio en los hábitos de movilidad cotidiana. Repensar la ciudad: la logística de la ciudad, la gestión de sistemas inteligentes, la habitabilidad y la proximidad.
- Fortalecer la economía local y los viajes de proximidad permite pensar en un modelo de movilidad urbana social y ambientalmente más sostenible porque incorpora la movilidad activa que fomentan la actividad física y la ciudad saludable.
- Un reto para el fomento a la movilidad alternativa es la provisión de un sistema de transporte público eficiente, accesible, inclusivo y sustentable.

Referencias

- Banister, D. (2011). Cities, mobility and climate change. *Journal of Transport Geography* 19 (2011) 1538–1546.
- Bissell, D. (2012). Pointless Mobilities: Rethinking Proximity Through the Loops of neighbourhood. *Mobilities*. United King: Routledge, pp.349-369.
- Borja Ruiz-Apilániz y Solís, Eloy (2021) *Movilidad activa: una visión integral e integradora*. Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha
- CONACYT (2022) Índice único de movilidad. <https://salud.conacyt.mx/coronavirus/investigacion/visualizaciones/estatales/#indice-de-movilidad>
- Facebook-OCDE-Banco Mundial-Deloitte Reporte sobre el estado de las pymes según Facebook <https://pronetwork.mx/magazine/reporte-sobre-el-estado-de-las-pymes-segun-facebook/>
- INEGI (2022) Directorio Nacional de Unidades Económicas (DENUE). Consulta 2022. <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/denue/default.aspx>
- Isunza, G. (2022) “Territorios de proximidad y economía local. Lecciones aprendidas al enfrentar la pandemia COVID-19: El caso de la Ciudad de México” en: López, Sergio G. y Theis, Ivo M. (org.) *Iberoamérica ante los nuevos retos de la geopolítica mundial. Territorios en disputa, resistencias y organización de la esperanza a escala urbana y regional*. Vol. 1. Ed. Florianópolis-Editora Nave, p.191-212. E-book, ISBN 978-65-84762-06-0.

Referencias

- Mezoued, A., Letesson, Q. & Kaufmann, V. (2021) Making the slow metropolis by designing walkability: a methodology for the evaluation of public space design and prioritizing pedestrian mobility. *Urban Research & Practice*, 2021.
- Mezoued, A., y Kaufman, V. y. (2018). Vers un retour de la lenteur et des communs? *ERES, Espaces et sociétés*, 75(4), 123-141.
- Plataforma Marketing e-commerce:
<https://marketing4ecommerce.mx/plataformas-de-delivery-en-mexico/>
- Sola, A. & Bertil V. (2019). Negotiating Proximity in Sustainable Urban Planning: A Swedish Case. *Sustainability Open Access Journal*. Disponible en:
<https://www.mdpi.com/2071-1050/11/1/31>
- Urry, J. (2002). Mobility and Proximity. *Sociology*, vol. 36 issue 2, p. 255–274.
<https://doi.org/10.1177/0038038502036002002>
- Infotec-Centro Geo y CONACYT.
<https://salud.conacyt.mx/coronavirus/investigacion/visualizaciones/estatales/#indice-de-movilidad>