



COLOCAR LOS USUARIOS AL CENTRO:

Desafíos de la política
pública para la movilidad
y la calidad de vida

Dr. Jérôme MONNET

Université Paris-Est Marne-la-Vallée - Escuela de Urbanismo de París - Laboratorio Ciudad Movilidad Transporte

1. Colocar los usuarios al centro

→ son usuarios creativos de las infraestructuras de vialidad y transporte

→ inventan usos, modos de transporte, Transmodalidad, etc.







El caso del estacionamiento:
reactividad de las autoridades vs. creatividad de los usuarios

J.Monnet, 28 agosto 2019, 4/14





Banqueta frente a una escuela primaria, París

Entrada de una cafetería universitaria, Los Angeles



Frente a la estación central de trenes, La Haya, Holanda

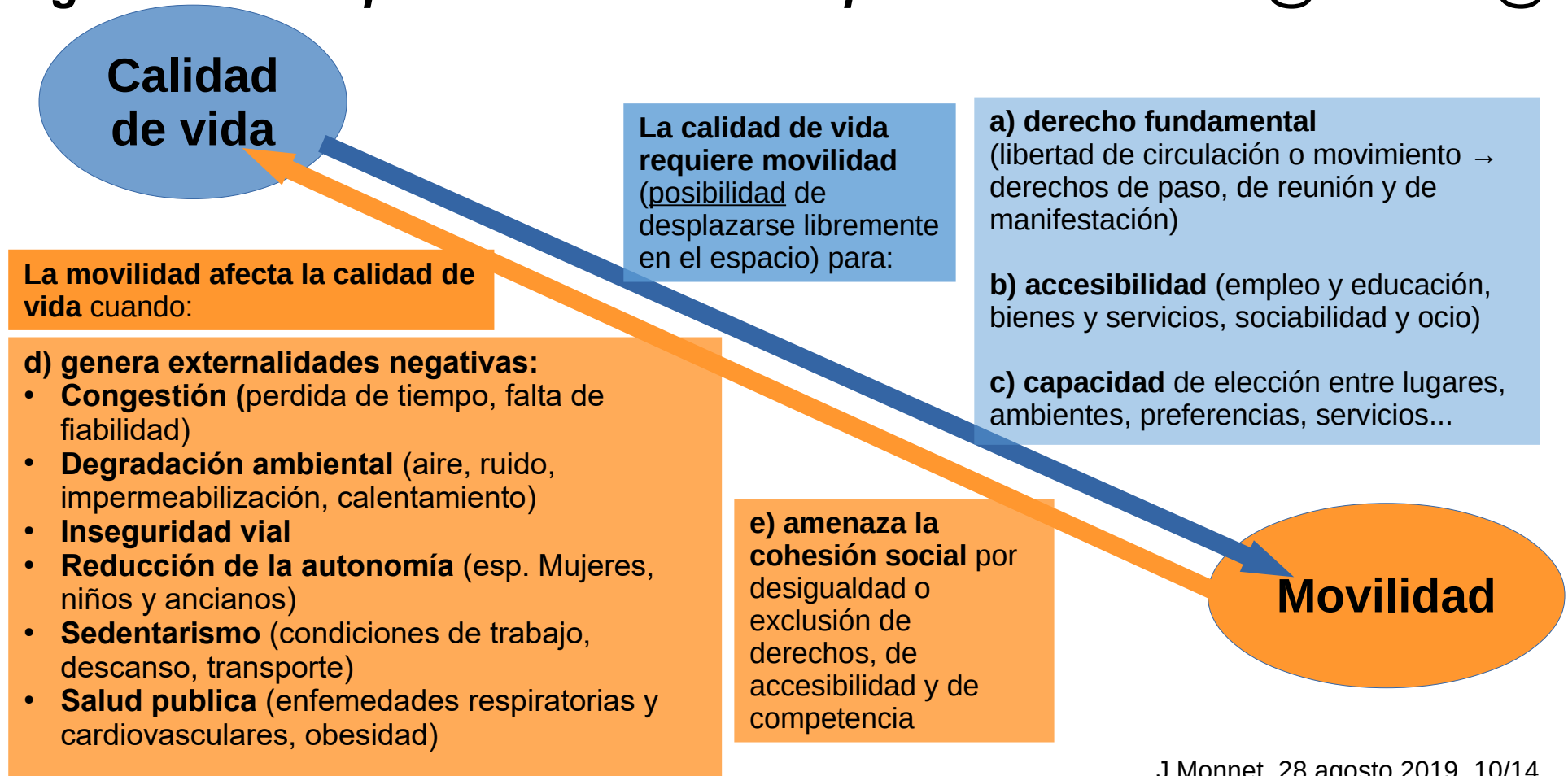


Nuevo acceso al Forum des Halles, centro histórico de París:
nadie ha pensado en los ciclistas

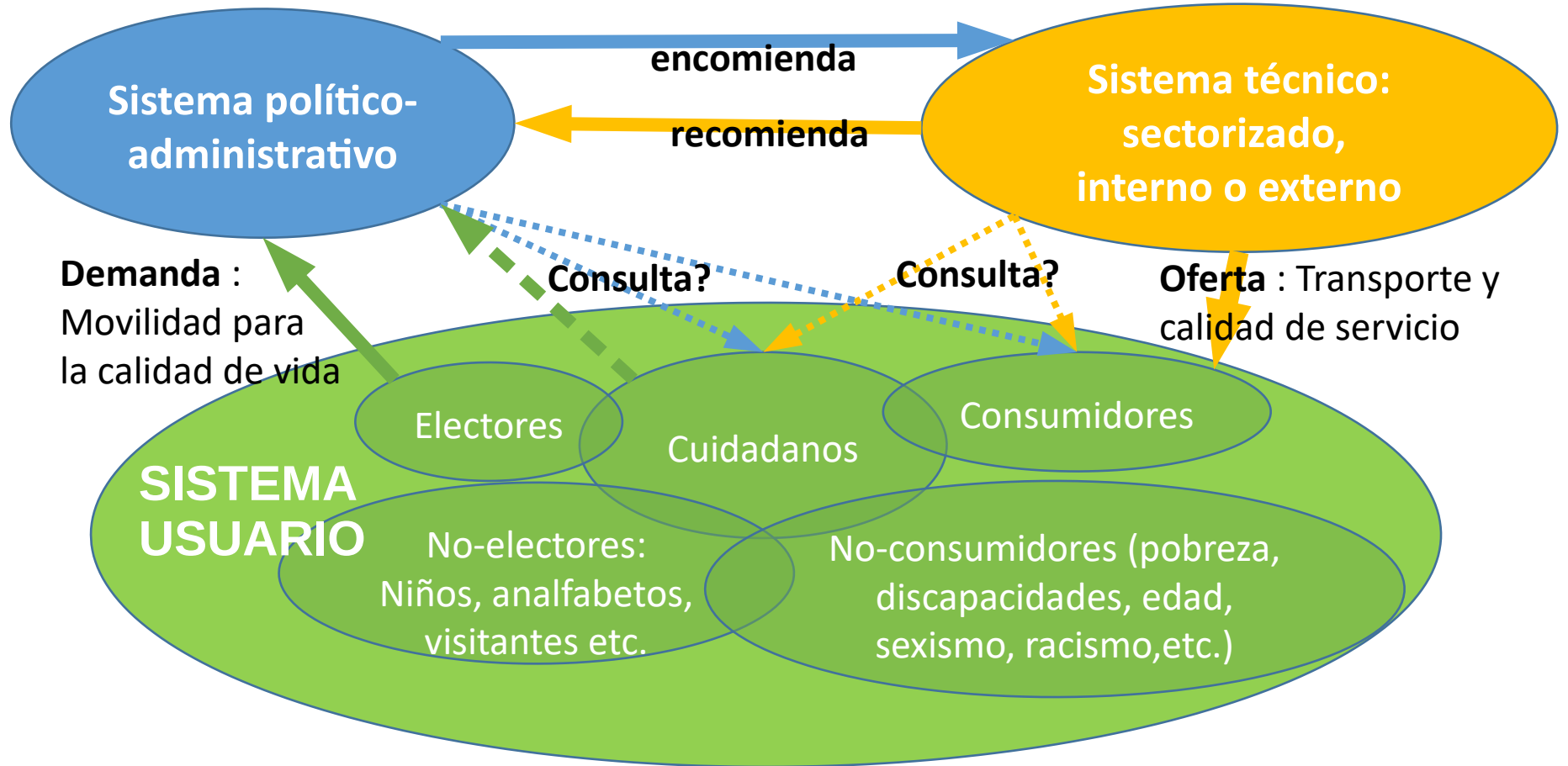


2. Calidad de Vida y Movilidad:

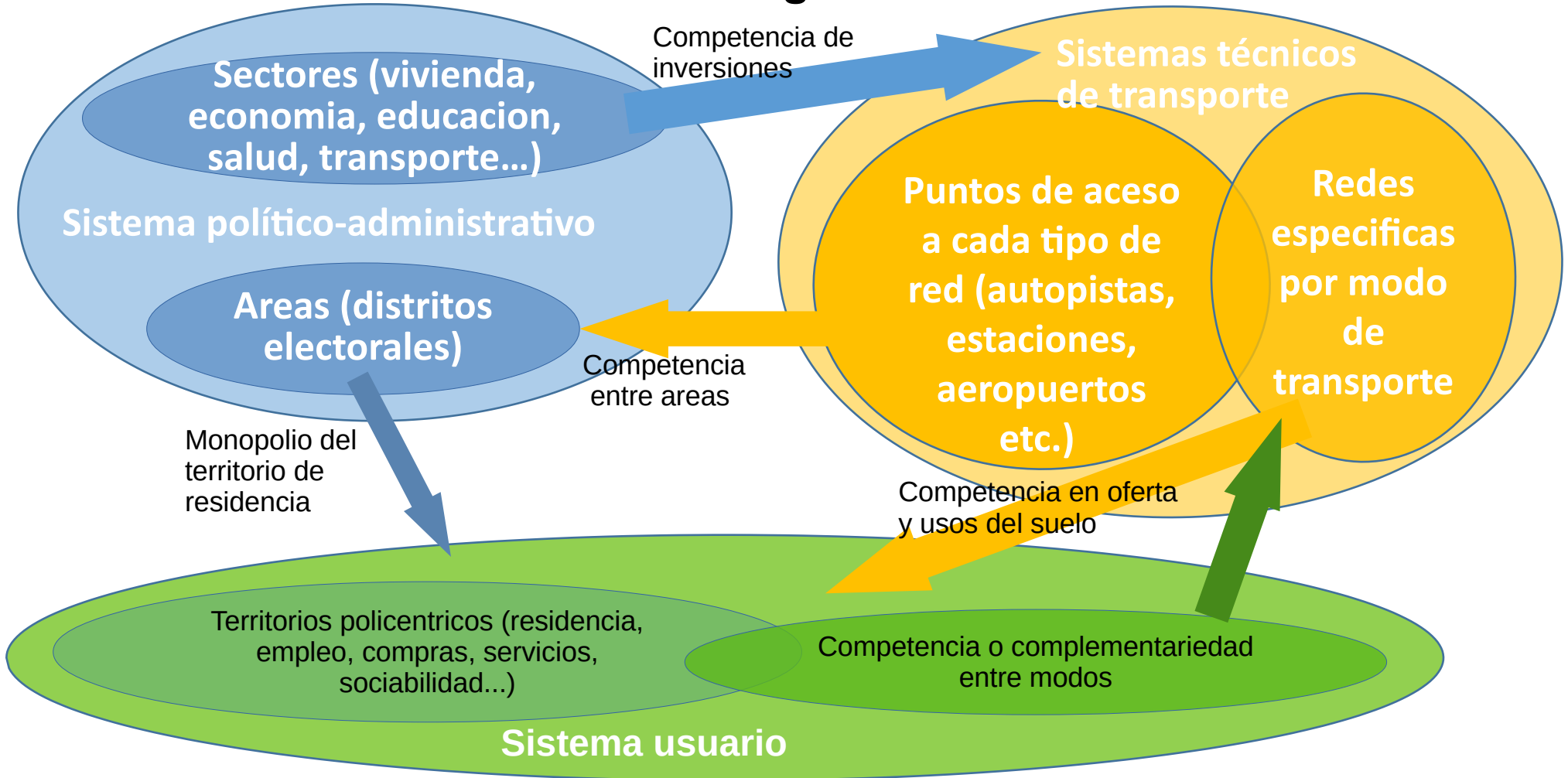
algunas interdependencias desde el punto de vista de I@s usuari@s



3. Movilidad y calidad de vida: tres sistemas con conexiones limitadas



4. Movilidad : territorialidades antagónicas



5. Calidad de vida por modos de transporte

Criterios de calidad de vida para los usuarios, por modos de transporte		Caminar		Micro-vehículos lentos		Vehículos motorizados rápidos	Transporte colectivo					
		áreas verdes	vialidades	bicicleta	plegables		bus	tranvía	tren de superficie	subterráneo o aéreo	cable	
Dependencia a infraestructura vial		nula	fuerte	total					nula			
Intermodalidad		total		buena		depende de la organización del sistema						
Transmodalidad				posible	buena	nula						
Restricciones de entrada		ninguna		poca (infraestructura)		fuerte: costo, licencia	depende de: ubicación estaciones, horarios y frecuencia, costo					
Distancias		cortas		intermedias		grandes	depende de: ubicación estaciones, densidad y proximidad de empleos o servicios					
Exposición a:	medio ambiente	Fuerte		fuerte		reducida			variable	reducida		
	interacciones sociales			reducida		nula	variable					
	agresiones	asaltos y acoso de las mujeres		limitada		reducida	limitada para las agresiones, fuerte para el acoso de las mujeres					
	inseguridad vial	buena	mala (gran vulnerabilidad, esp. Niños y ancianos)			variable (velocidad)		buena				
Autonomía	niños	buena	variable			nula	variable					
	Ancianos	posible										
	Ciegos	mala		variable	imposible		posible					
	Personas en sillas de rueda	mala		variable	la silla es un vehículo de este tipo		posible					
Carga	en los hombros	si			en la cajuela		variable					
	en la mano	si		no			si					
	sobre ruedas	no	si	no			variable					
	volumen y peso	limitados										importantes (salvo motos)
Estacionamiento		sin restricción		fácil		problemático	sin restricción					
Balance ecológico		Excelente			bueno		malo	limitado				
Balance de salud					limitado							
Inclusividad social (*auto- exclusión de los ricos)		completa*		requiere habilidades		excluyente	variable*					

6. Conclusiones

Preconcepto: mejorar la movilidad → mejorar la calidad de vida

Pero la contribución de los sistemas de transporte a este objetivo doble no se puede limitar a una oferta concebida desde un punto de vista esencialmente técnico.

Es necesario colocar los usuarios al centro del sistema, y esto no se puede lograr sin analizar precisamente lo que hacen los usuarios:

- para entender la heterogeneidad de sus necesidades y la diversidad de sus acciones
- para que el sistema de transporte se beneficie de la creatividad de los usuarios en lugar de considerarla como una perturbación
- para elaborar políticas que anticipen los cambios anunciados por nuevos usos

La calidad de vida es producida por los usuarios: el sistema de transporte más adecuado es el que ofrece más posibilidad de generar esta calidad por los usuarios.

Esto requiere invertir en el conocimiento de los comportamientos y sus motivos.

Muchas gracias por su atención

Jerome.monnet@univ-paris-est.fr

J.Monnet, 28 agosto 2019, 14/14