

Mapa de Actores

Una Visión Multi-actor sobre la Movilidad Sustentable en La Paz, B.C.S.

Marzo 2014

ANTECEDENTES	3
METODOLOGÍA	4
ADVERTENCIA AL LECTOR	4
RESUMEN EJECUTIVO	5
HALLAZGOS	6
1. SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE PÚBLICO	6
SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE	6
RENOVACIÓN DE LA FLOTA VEHICULAR	7
SISTEMA TARIFARIO	8
AUSENCIA DE UN MODELO DE NEGOCIOS.	10
INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE	11
2. DESARROLLO URBANO	12
PLANEACIÓN URBANA	12
INFRAESTRUCTURA VIAL	13
SEMAFORIZACIÓN Y SEÑALAMIENTOS	13
INFRAESTRUCTURA PEATONAL Y CICLISTA	14
SERVICIOS URBANOS	16
3. GESTIÓN GUBERNAMENTAL	16
COORDINACIÓN ENTRE LOS ÓRDENES DE GOBIERNO	16
DIVISIÓN DE ATRIBUCIONES	17
ENTREGA DE PERMISOS DE CONSTRUCCIÓN	18
ADECUACIÓN DEL MARCO LEGAL Y APLICACIÓN DE LA LEY	19
PLANEACIÓN DE LA CIUDAD A LARGO PLAZO.	19
4. ESPACIOS PÚBLICOS	20
FALTA DE ESPACIOS PÚBLICOS	20
MALECÓN	21
5. CULTURA VIAL Y GESTIÓN DEL AUTO	21
CULTURA VIAL	22
GESTIÓN DEL AUTO	22
6. IMPLEMENTACIÓN DE UN PROYECTO DE MOVILIDAD	23
TRANSPARENCIA Y SOCIALIZACIÓN DEL PROYECTO	23
VOLUNTAD POLÍTICA	24
CREACIÓN DE UN ÓRGANO DE SEGUIMIENTO	25
PALABRAS FINALES	25

Antecedentes

La Paz ha sido considerada ciudad intermedia¹, es decir, que se encuentra en un momento decisivo para definir claramente los ejes de su desarrollo urbano y de movilidad. Esto, con el objetivo de aprovechar estratégicamente su crecimiento para el beneficio de sus habitantes, garantizando una movilidad accesible, universal, segura y eficiente. Así pues, la ciudad ha sido elegida para que se lleve a cabo un programa del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) enfocado al desarrollo de ciudades intermedias. Después de que se realizó un primer diagnóstico, el equipo que promueve esta iniciativa –BID, International Community Foundation (ICF) y BANOBRAS- decidió que el eje estratégico clave para el desarrollo de La Paz es la movilidad.

Para alcanzar este objetivo, se contrató a la consultora IDOM, para que desarrolle una propuesta de Plan de Movilidad que mejore la movilidad en la ciudad de La Paz. Al mismo tiempo, el equipo que promueve la iniciativa cree que es de suma importancia que cualquier acción técnica sea acorde con las necesidades y propuestas de la sociedad que será beneficiada de estas políticas, como parte de un proceso de fortalecimiento del ejercicio democrático. Bajo esta lógica el Centro de Colaboración Cívica (CCC) realizó un documento que sistematiza las percepciones de diversos sectores ciudadanos y que servirá como insumo a las propuestas desarrolladas por IDOM y, de esta forma asegurar que se implementen políticas públicas que sean acordes a las necesidades expresadas por la ciudadanía.

El CCC es una organización civil, no partidista y sin fines de lucro, cuya misión es fomentar una cultura y capacidades de diálogo, colaboración y abordaje pacífico de conflictos en México, así como habilitar procesos de

¹ Algunas de las características atribuidas a las ciudades intermedias; “(i) ciudades que en relación al rango de población del país o región en que se ubican, tienen un tamaño medio; (ii) ciudades que ocupan un lugar relevante en el entramado político-administrativo dentro una región o de un cierto sistema de ciudades y localidades; (iii) ciudades que integran, en su territorio de influencia, centros poblados ubicados más allá de sus límites político-administrativos, conformando con ellos conurbaciones; y (iv) ciudades de una escala amigable con el desarrollo de una buena calidad de vida. Aun cuando experimentan transformaciones que comienzan a evidenciar problemas asociados tradicionalmente a la escala metropolitana, están en un momento de su desarrollo en el que es posible (re)definir sus proyectos de futuro. Son, en este sentido, ciudades planificables. (Borsdorf, 2008). En “La Ciudad intermedia. El desafío de formación de espacio público político urbano”. En http://www.intencionesdecuidad.cl/index.php?option=com_content&view=article&id=233:la-ciudad-intermedia-el-desafio-de-formacion-de-espacio-publico-politico-urbano&catid=87:miradas&Itemid=292 (Consultado el 03 de marzo de 2014)

cambio social que –por la vía del diálogo plural– promuevan el fortalecimiento democrático, el desarrollo sustentable y el Estado de Derecho.

METODOLOGÍA

El presente mapa de actores o *Issue Assessment* retoma la propuesta general de evaluación cualitativa del método denominado *Conflict Assessment*. Es un estudio exploratorio de las opiniones y perspectivas de los diferentes actores involucrados en un determinado tema. En el caso que nos ocupa es en torno a un nuevo modelo de movilidad sustentable en la ciudad de La Paz, Baja California Sur, México.

El documento corresponde a la síntesis de 41 entrevistas cualitativas en profundidad con líderes representativos de los siguientes sectores: 1) academia y expertos; 2) empresarial; 3) ex funcionarios; 4) gobierno estatal; 5) gobierno municipal; 6) organizaciones de la sociedad civil y 7) transporte. Así como tres grupos focales llevados cabo con los estudiantes de la Preparatoria Morelos, los habitantes de la colonia Márquez de León y personas con familiares con discapacidad motriz del Centro de Rehabilitación Infantil Teletón (CRIT).

Sector	Personas entrevistadas
Academia y expertos	3
Empresarios	8
Ex funcionarios	3
Gobierno Estatal	2
Gobierno municipal	9
Organización de la sociedad civil	11
Transporte	5
Total	41

ADVERTENCIA AL LECTOR

Sin excepción, el CCC se apega al código de ética de la Asociación para la Resolución de Conflictos (ACR por sus siglas en inglés) que establece que: “El facilitador debe mantener imparcialidad hacia todas las partes. La imparcialidad significa estar libre de favoritismos o sesgos, sea por escrito o por acciones, además de un compromiso para servir a todas las partes por encima de cualquier parte en particular, incluso el contratante”. El CCC no promueve una agenda propia en materia de movilidad y transporte, ni persigue interés alguno en este tema más allá de incluir las diversas perspectivas sobre el tema y asegurar un diálogo incluyente, apartidista y efectivo.

Este análisis no es un documento legal, ni reporte técnico, ni estudio de planeación; tampoco es un estudio exhaustivo de todas las preocupaciones de los individuos y organizaciones involucradas en la movilidad y transporte de La Paz. El presente reporte documenta las perspectivas de las personas entrevistadas para la

elaboración del mismo. No trata de describir todos los hechos relacionados con el tema, pues está limitado por la información recabada durante las entrevistas y nuestra interpretación de la misma. Cualquier error u omisión es responsabilidad únicamente del CCC.

Resumen Ejecutivo

El presente documento ofrece un primer avance de los principales hallazgos obtenidos de las entrevistas realizadas a líderes de diversos sectores sociales de la ciudad de La Paz, Baja California Sur. A lo largo del documento se desglosarán los siguientes temas abreviados en este espacio:

Sistema integral de transporte público: principal tema abordado por las personas entrevistadas como el eje de la transformación de la movilidad en la ciudad. Percibido como un sistema poco eficiente, sus retos se centran en la renovación de la flota vehicular, la revisión y actualización del sistema tarifario, y la conversión de un sistema de concesiones en un verdadero modelo de negocios.

Desarrollo urbano: como marco general de esta problemática se encuentra la preocupación por el modo desordenado en que ha crecido la ciudad, detonando la urgencia de servicios públicos urbanos, así como la saturación de las vialidades, las cuales además, se encuentran en su mayoría sin semáforos y sin señalización. Asimismo, preocupa el trazo y las condiciones de las calles y avenidas, así como la carencia de banquetas e infraestructura para incentivar el uso de la bicicleta.

Gestión institucional: como una condición de posibilidad para el cambio de la situación antes descrita se encuentra la eficiente coordinación de los órdenes de gobierno involucrados bajo un plan claro y transparente de desarrollo de la ciudad a largo plazo. Una preocupación central en este campo es la transparencia en la asignación de concesiones y en la autorización de permisos de construcción. Una responsabilidad que se nota ausente es la aplicación de la ley en todos los ámbitos y un adecuado marco legal.

Los espacios públicos: la inexistencia y las condiciones poco accesibles de estos espacios son una preocupación porque constituyen la posibilidad de que la comunidad paceña se encuentre y conviva. En las colonias periféricas, la ausencia de espacios lleva a las familias a encerrarse en su propio lugar y mantenerse alejados del centro, acentuando con esto las brechas sociales. Como centro de la atención de los espacios públicos se encuentra el malecón, símbolo de la ciudad y lugar de encuentro de todas las clases y generaciones.

Cultura vial y gestión del auto: señalada como un tema urgente en una comunidad donde predomina el uso de automóvil. Conductores, peatones, policías, ciclistas, motociclistas; todos afirman que se requieren intensas

campañas de concienciación sobre la responsabilidad de conducir respetando los señalamientos de tránsito, ahora casi inexistentes; de cruzar calles y avenidas con cuidado; y de que la autoridad llame a todos al cumplimiento del reglamento y las normas de civilidad.

Implementación de un proyecto de movilidad sustentable: si bien existe mucha expectativa sobre lo que los consultores presentarán bajo los términos referidos, quedan algunas dudas sobre el diseño, el financiamiento, la implementación, los recursos destinados a las obras, la coordinación institucional, la socialización de los resultados y, sobre todo, sobre el seguimiento que tendrá este proyecto más allá de la presente administración.

Hallazgos

En el conjunto de entrevistas, se identificaron seis grandes temas en torno a los cuales giran las siguientes preocupaciones, retos y recomendaciones para mejorar la movilidad en La Paz: 1) Sistema integral de transporte público; 2) Desarrollo urbano ; 3) Cultura vial; 4) Gestión gubernamental; 5) Espacios públicos e 6) implementación de un proyecto de movilidad sustentable.

1. Sistema Integral de transporte público

El sistema de transporte público de La Paz es el eje fundamental para mejorar la movilidad en la ciudad; de las entrevistas se recuperaron los temas más apremiantes: la formación de un sistema integral de transporte, la renovación de la flota vehicular, el sistema tarifario, la ausencia de un modelo de negocios en el transporte público y, la falta de infraestructura para el transporte.

Sistema integral de transporte

Desde todos los sectores se reconoce la importancia de mejorar la forma como ha venido operando el sistema de transporte público. Existe un amplio consenso en la idea de que la gente prefiere el automóvil porque el transporte público es muy deficiente, no hay claridad en las rutas, horarios y es muy costoso en relación a la calidad del servicio y en relación a tener un auto que se puede conseguir muy barato en Estados Unidos. Sin embargo, no hay consenso en cuanto al modo de instrumentar el mejoramiento. Por ejemplo, una persona representante del sector transportista sugiere un reordenamiento de las rutas y, de este modo repartir el trabajo equitativamente para el beneficio de todos los operadores y concesionarios. Sin embargo, esta percepción no es compartida por todo el sector, pues otras personas entrevistadas consideran que será difícil mover las rutas concesionadas, pues nadie las quiere dejar, incluso se afirmó que están dispuestos a trabajar con nuevas rutas mientras las que ya existen no sean modificadas.

Por su parte, la mayoría de las personas entrevistadas del resto de los sectores, coinciden en que hace falta una nueva distribución de rutas, ya que las actuales no están respondiendo a las necesidades de los usuarios y generan caos y tránsito intenso en algunas zonas de La Paz. Un claro ejemplo de ello es que la mayoría de las personas entrevistadas ni siquiera ha utilizado el transporte público debido a que desconoce cómo y dónde ubicar las rutas. En este sentido, los estudiantes y los habitantes de las zonas periféricas coinciden en que la asignación de rutas no responde a sus necesidades, ya que en ocasiones tienen que caminar hasta 17 cuadras para poder llegar al autobús. Así pues, uno de los retos más grandes a superar para lograr mejorar el sistema de transporte es planear un mapa de rutas que cubra la ciudad atendiendo los puntos de mayor flujo y mayor demanda, para también así atender las necesidades económicas del usuario y del mismo prestador del servicio.

Asimismo, se enfatiza la importancia de crear estas rutas nuevas con base en un estudio que arroje los flujos y puntos de mayor afluencia de pasajeros; es decir, es importante que la nueva distribución de rutas atienda las necesidades reales de los usuarios y que se distribuyan las rutas considerando los destinos de las personas. Así pues, resulta de suma importancia, a decir de personas representantes de la academia, gobierno y OSC que el proyecto de IDOM cuente con un sólido estudio de origen-destino. Adicionalmente, la planeación de nuevas rutas debe ir acompañada de información accesible de estas rutas para toda la ciudadanía e incluso, para los turistas.

Otra opción, sugerida por algunas personas entrevistadas para mejorar la eficiencia del transporte público es contar con carriles confinados, así como implementar algún tipo de sistema troncal, sea como Metrobús o solamente que tenga carril exclusivo, o bien, compartido con bicicletas, que marque el inicio de un sistema integral de transporte, el cual sea diseñado con rutas alimentadoras para dicho sistema. Un aspecto central de este sistema de transporte, es la multimodalidad, es decir, que en los puntos de acceso al transporte público haya posibilidad de hacer cambio de modos de transporte, ya sea con la implementación de sistema de bicicletas compartidas, estacionamientos de bicicletas, estaciones de autos compartidos o transporte empresarial. Esta última alternativa fue comentada en repetidas ocasiones por representantes de varios sectores, ya que se identifica una necesidad clara de atender los estacionamientos de los empleados, se señaló específicamente el caso del Ayuntamiento ya que el estacionamiento siempre está ocupado y los contribuyentes no pueden acceder a él; así como el caso del Malecón, el cual siempre está ocupado con coches de la gente que trabaja en Pichilingue.

Renovación de la flota vehicular

Por lo que hace a la renovación de la flota vehicular no existe acuerdo, ya que los empresarios del transporte consideran que las unidades escolares usadas que compran en Estados Unidos responden mejor a sus

necesidades y son más funcionales que las nacionales por varias razones, entre ellas: el precio y la facilidad con la que pueden acceder a las mismas y la mayor resistencia de las carrocerías a las calles deterioradas: *“las unidades del otro lado sí aguantan las calles de La Paz, vienen mejor armadas; además las calles están pésimas, una unidad nacional no aguanta, truenan las llantas, las suspensiones, además de que cuestan mucho menos”*.

En oposición a esta visión, el resto de los sectores entrevistados considera que es urgente la renovación de las unidades. En primer lugar, esgrimen el tema de la accesibilidad, pues no cuentan con rampas de acceso para sillas de ruedas, ni lugares especiales para personas con discapacidad, además resultan muy incómodos para personas de talla alta. En segundo término, todas las personas entrevistadas coinciden en que son unidades viejas que no resultan cómodas ni seguras para el usuario, ni son prácticas para las necesidades de la ciudad, por ejemplo, al no contar con aire acondicionado. Por último, se alude también al tema ambiental, ya que al ser unidades usadas son responsables de muchas emisiones contaminantes.

Así pues, hay un punto de tensión en el tema de la renovación de la flota, básicamente por la negativa de los concesionarios a invertir en unidades nuevas y/o nacionales, y por la necesidad de un esquema de financiamiento para la sustitución de las unidades viejas. Atendiendo esta última, el gobierno municipal abrió el fideicomiso para la modernización del transporte público, con un saldo de 5 millones de pesos para financiar la sustitución de unidades, sin embargo, quienes han accedido a él han optado por seguir comprando en Estados Unidos unidades escolares usadas. La firme creencia de los transportistas en la superioridad de desempeño de las unidades norteamericanas y la enorme diferencia en el costo, parece un grave obstáculo para la transformación radical del transporte en la Ciudad.

Por otro lado, el fideicomiso también enfrenta un dilema sobre su utilidad al interior de la administración pública. Hay quienes consideran que el fideicomiso ha sido un éxito pues se han cambiado hasta 40 unidades; pero también hay quienes consideran que el fideicomiso *“no tuvo el éxito esperado”*. Así pues, de acuerdo con una persona del sector empresarial, es importante que se creen y garanticen esquemas que permitan que los concesionarios se conviertan en sujetos de crédito, para que así puedan acceder a distintos medios para sustituir las unidades. Para los concesionarios, el fideicomiso es un acierto de la actual administración y una muestra de la voluntad política por apoyar el transporte. Sin embargo, varios de ellos no han accedido al préstamo por temor a no poder pagar la deuda con los magros ingresos de su ruta.

Sistema tarifario

A decir de la mayoría de las personas entrevistadas, el costo del transporte público de La Paz es de los más caros del país. Sin embargo, la percepción del sector transportista es que los ingresos generados por sus unidades son

insuficientes para cubrir sus necesidades tanto de mantenimiento de las unidades como de su propia manutención. De acuerdo a los concesionarios del transporte, el problema principal es que no hay demanda suficiente, y aunado a eso, ellos otorgan un alto subsidio a estudiantes, el cuál es absorbido por los propios transportistas. Sin embargo, en este sentido, los estudiantes y las personas residentes de las colonias periféricas argumentan que dicho descuento no es fácilmente accesible, ya que *“los conductores siempre encuentran un pretexto para no hacer el descuento a los estudiantes”*.

Por otro lado, personas representantes del sector empresarial y del gobierno afirman que el principal problema del ingreso de los concesionarios es que no hay un esquema de control sobre las utilidades producidas por las unidades. Es decir, una persona es dueña de la concesión, mientras que no necesariamente esa persona es la dueña del camión, ni tampoco la persona que lo conduce; esto da pie a pérdidas económicas para todos los que participan en la cadena por la cantidad de personas entre quienes se reparten las ganancias. Una propuesta interesante, en este sentido es la instrumentación de un sistema de pago electrónico que limite las posibilidades del presunto “robo hormiga” a manos de los conductores.

Otra ventaja del sistema de prepago sería la oportunidad para cobrar una sola tarifa por el viaje completo. En la actualidad, los usuarios requieren, con frecuencia, hacer varios transbordos para llegar a sus lugares de destino, (debido a la mala distribución de las rutas) y ello implica pagar varias veces el pasaje. Si se considera que los usuarios de estos autobuses son las personas con alto índice de marginalidad en la ciudad, el esquema integrado y con pago electrónico ayudaría a disminuir la brecha de las desigualdades sociales. Los sectores gubernamental y empresarial recomiendan crear este sistema para compensar, de algún modo, las deficiencias de la ciudad: *“estamos cargando las ineficiencias de la ciudad en quien tiene menos recursos; son costos insostenibles. El sistema actual ahonda las inequidades”*.

Finalmente, un beneficio adicional del sistema de prepago, es la posibilidad de ordenar y transparentar el subsidio del 50% que los concesionarios hacen a los estudiantes, adultos mayores y personas con discapacidad. Si bien los concesionarios manifiestan estar de acuerdo con el apoyo brindado a estos sectores, afirman que se ha salido de control por los diversos modos en que los usuarios tergiversan el beneficio. Dicen estar dispuestos a continuar ofreciendo el subsidio siempre y cuando esté dirigido a estudiantes en activo y con registro en la Secretaría de Educación, así como en horarios y días marcados por el calendario escolar. Sin embargo, es importante destacar que representantes de la sociedad civil, así como los mismos jóvenes estudiantes y familias de las zonas periféricas consideran que el subsidio debe aplicarse todos los días, *“no por ser fin de semana dejan de ser estudiantes y tienen más dinero, además de que hay escuelas que sí tienen clases en sábado y en verano”*.

Ya existen algunas iniciativas para este control, como el uso de torniquetes que restrinjan el acceso de los usuarios sujetos al pago de la tarifa. Al mismo tiempo, se ha planteado la necesidad de implementar un sistema de monitoreo GPS para la seguridad de las unidades y de los mismos conductores.

Ausencia de un modelo de negocios.

A decir de varias personas entrevistadas, el problema del transporte urbano no son sólo las unidades viejas y el caos en las rutas, sino la falta de un modelo de negocios que guíe el crecimiento organizado y ordenado de las distintas áreas involucradas con el transporte. Uno de los puntos centrales es el sistema de concesiones personales, es decir, el gobierno estatal otorga la concesión de una placa a una persona, y la ley establece que una persona física no puede tener más de una concesión, caso distinto para una persona moral, es decir, una empresa. Las personas entrevistadas del sector gubernamental, empresarial y académico, consideran que este esquema desincentiva la competencia ya que no importa cómo se preste el servicio ni en qué condiciones esté la unidad, lo único que se necesita para solicitar una placa es una carta de intención con la explicación de la necesidad de la ruta. Así pues, se considera que este esquema no ayuda a una visión empresarial de largo plazo *“hay una visión inmediatista, no hay una visión empresarial, no hay una visión de negocio sino simples rentistas que rentan las placas y lo que obtienen les es suficiente para mantenerse”*.

En segundo lugar, se encuentra la falta de control sobre las concesiones, si bien la ley establece que una persona sólo debe tener una concesión, a decir de las personas entrevistadas, hay concesionarios que utilizan presta nombres para tener más de una placa. A decir de una persona representante del gobierno municipal, es menester implementar un modelo de negocios que permita establecer empresas del transporte, con el fin de que se organicen mejor y de que aseguren no sólo la mejora del propio sistema y servicio, sino de las condiciones de trabajo de los transportistas. Por su parte, una persona representante del sector empresarial y una persona del sector académico afirman que de ser necesario, se debería transformar el esquema actual de concesiones para así incentivar una mejora al transporte, *“habría que depurar al transporte, las concesiones se sueltan como bonos, y empiezan a aparecer más y más. Además no todos los concesionarios son personales, las extienden con sus familiares y entonces tienen hasta más de cinco”*.

Al mismo tiempo, al no haber un esquema de negocios, no existen mecanismos de capacitación o de certificación que obliguen a garantizar un servicio de calidad. Siendo así, la mayoría de las personas entrevistadas coinciden en señalar la baja calidad del servicio. Desde su perspectiva, las unidades son viejas y sucias, y los conductores no cuentan con la capacitación ni sensibilización necesaria para tratar con personas de avanzada edad o, con discapacidad, señalan casos en los que los conductores fuman dentro de las unidades, manejan con música a altos volúmenes y, alguno hasta en estado de ebriedad. Las personas entrevistadas,

muchas de ellas provenientes de sectores marginalizados o vulnerables, comentan que la mayor parte del tiempo, los choferes conducen a altas velocidades pues compiten entre ellos para ganar clientes, *“ni bien te has sentado y ya arrancaron rápido, se siente demasiada inseguridad y es mucha tensión, y más cuando vienes con niños pues los tienes que andar deteniendo para que no se caigan”*.

Ahora bien, en cuanto a la entrega de concesiones de transporte, personas representantes del gobierno municipal y del sector empresarial perciben que éstas se han manejado con opacidad a lo largo del tiempo. Algunos más, sugieren que se usan como un intercambio de favores políticos y sirven como un ingreso fijo para el gobierno del estado ya que las placas tienen mucho valor. En este sentido, una persona representante del sector empresarial considera que la razón por la que no se ha abierto el transporte a libre competencia es debido a que al gobierno no le conviene, pues ellos ganan con el dinero de las concesiones.

Finalmente, se señalan dos obstáculos para modificar este sistema de concesiones. Por una parte, la falta de atribuciones del gobierno municipal para intervenir en ellas, dado que es responsabilidad del gobierno estatal; y, por otra, el manejo discrecional mediante el cual se otorgan y que, desde el punto de vista de varias personas entrevistadas, ha servido en muchos casos como moneda de cambio para apoyo político. Estos temas se analizarán en el apartado de gestión de gobierno.

Infraestructura para el transporte

La infraestructura para el transporte es prácticamente inexistente en la ciudad, a decir de las personas entrevistadas. Al sector transportista le preocupa la falta de lugares de encierro para las unidades, pues eleva aún más los costos de mantener un camión ya que hay que buscar dónde guardarlo. Al mismo tiempo, se comenta la importancia de contar con lugares definidos para el ascenso y descenso de pasajeros, esta preocupación es compartida por el resto de los sectores, pues hasta ahora la gente puede bajar y subir donde sea. No hay bahías donde se puedan detener las unidades, ocasionando así un riesgo extra tanto para los usuarios como para los conductores; en este sentido, los jóvenes estudiantes consideran que las paradas deben estar situadas a media calle pues actualmente los bajan en las esquinas y consideran que esta práctica es peligrosa y riesgosa.

Por su parte, desde el sector empresarial, gubernamental, transportista y OSC se reconoce lo inapropiado de los espacios que ya existen como paraderos. No están bien planeados; no responden a las necesidades de la ciudad; no cuentan con techos para cubrirse del sol o la lluvia; son de materiales que son incómodos para el clima de La Paz, entre otras deficiencias. Adicionalmente, se reconoce la necesidad de implementar terminales para atender dos fallas, la del reparto modal y la de imagen urbana. Es decir, es necesario contar con centros de transferencia

que permitan hacer el cambio de modo de transporte y que además mejoren la percepción y expectativas de la gente, logrando así el aumento de su uso. *“Se necesitan terminales o bases donde la gente pueda llegar y haya concurrencia; pero además que sean cómodas. Los esfuerzos son aislados”.*

2. Desarrollo urbano

Planeación urbana

Por lo que se refiere al crecimiento de la ciudad, la mayoría de las personas entrevistadas opinan que la ciudad ha crecido de forma desmedida y sin planeación, lo anterior debido a que han aumentado considerablemente las autorizaciones de construcciones y desarrollos inmobiliarios sin que ello haya estado empatado con el aumento en las vías, los empleos o los servicios públicos en esas zonas. Es decir, la mayoría de la gente vive en la zona Sur de la ciudad, y trabajan del otro lado, por lo que es forzoso para ellos atravesar la ciudad, ocasionando así grandes traslados. Desde el sector gubernamental se comenta que no existe un diseño de ciudad, creció sin la existencia de un plan y ha llevado a que la mayoría de las vías sean caóticas y los puentes que conectan los extremos de la ciudad, inseguros. A decir de una persona representante del sector académico, *“el ayuntamiento aprueba la construcción de fraccionamientos pero no hay plan rector de vialidad y movilidad, por eso sufrimos. No se ha pensado a largo plazo, lo que hacen falta son fuentes de empleo, todos los empleos están atravesando la ciudad”.*

Desde todos los sectores se reconoce que este crecimiento desmedido y sin planeación, además de que carece de un acompañamiento de construcción de vías de acceso, es lo que ha ocasionado que la mayoría de las vías estén congestionadas. De acuerdo a una persona representante del sector empresarial, *“la ciudad no debe crecer más, en los últimos 10 años creció hacia el sur y nos hemos convertido en una ciudad lineal y da como resultado espantosos cuellos de botella y sin camiones urbanos con rutas y condiciones dignas”.* Además de lo anterior se percibe que este crecimiento está ocasionando aislamiento de las colonias pues tienen severos problemas para poder llegar al centro debido a una falta de transporte o de vías de acceso. Aunado a lo anterior, hay áreas que no cuentan con alumbrado público, generando zonas de inseguridad que no incentivan el uso del transporte público o a pie, sino del automóvil particular.

Este tema preocupa también por el modo cómo se presenta la oferta turística de La Paz. Para una persona representante del sector empresarial, centrar la oferta turística sólo en el mar y en el malecón, reduce sensiblemente las posibilidades de ser un centro turístico diversificado y competitivo. Por eso urge la atención de otros sitios potencialmente turísticos a donde se pueda acceder de manera rápida y cómoda.

Infraestructura vial

La mayoría de los representantes del sector transporte comentan dos principales problemas que enfrentan día con día. Uno de ellos, es la mala calidad de las vialidades en la ciudad, es decir, las calles se encuentran en malas condiciones de asfaltado, deteriorando así sus unidades y poniendo en riesgo su propia seguridad y la de los pasajeros. El segundo es la inexistencia de rutas que atraviesen la ciudad, hay zonas muy conflictivas debido a que no hay opciones de traslado y además, a decir de una persona representante del sector *“existen cuatro vialidades para dar atención a cuarenta colonias”*. Así pues, a consideración de las personas representantes de este sector así como del sector empresarial y gobierno municipal, sería importante que el proyecto de la consultora IDOM considerara la ampliación de vialidades troncales que pudieran atravesar la ciudad y dieran más opciones además del Puente de la Ocho y la posibilidad de la construcción de una ruta periférica que desfogue el tránsito del centro de La Paz.

Una preocupación compartida entre personas representantes del gobierno del estado y de las organizaciones de la sociedad civil, la constituyen las altas velocidades a las que los autos circulan en las calles de La Paz. Se comenta que es necesario hacer una intervención de pacificación de algunas zonas insertando reductores de velocidad o incluso semáforos, cámaras o sensores de velocidad que permitieran tener un mayor control de ésta.

En general, la mayoría de las personas entrevistadas de todos los sectores consideran que hay una falta planeación urbana y de visión a largo plazo, que no ha permitido que las vialidades respondan a las necesidades de la ciudad. Aunado a lo anterior, se echa de menos una adecuada socialización de los proyectos para la ciudad, pues sólo se perciben obras sin conexión. En palabras de un líder de OSC: *“todo el tiempo pavimentan calles sin sincronía, sin logística, sin información; no facilitan un croquis de rutas alternas, no hay planeación”*. Al mismo tiempo, una persona del sector empresarial considera que no hay alternativas para el uso de vías, debido a esta falta de planeación de las obras municipales, *“la mala planeación de las avenidas no está solucionando los problemas viales, sino que sólo están haciendo cuellos de botella. No hay formas inteligentes de incentivar a la gente a usar vías alternas”*.

Semaforización y señalamientos

La mayoría de los sectores coinciden en que un gran reto para mejorar la movilidad en la ciudad es la inexistencia de señalamientos, empezando con los nombres de las calles; es complicado desplazarse por la ciudad dado que no existen señalamientos suficientes, ni son homogéneos y en ocasiones no están bien ubicados. Desde el gobierno estatal se reconoce la importancia y la necesidad de atender este problema,

“necesitamos ser más claros en las vialidades con la señalización, es muy insuficiente y muy pobre. No hay homogeneidad en las señales”.

Por otro lado, se comentó en repetidas ocasiones que el sistema de “cuatro altos” no es eficiente, personas entrevistadas representantes del sector empresarial, OSC, y ambos órdenes de gobierno consideran que hace falta un sistema de semáforos inteligentes que permitan el flujo constante de los vehículos. Al mismo tiempo desde la academia y sociedad civil se considera que en reemplazo de los cuatro altos se pueden hacer intervenciones viales para reducir la velocidad como glorietas o carriles compartidos que reduzcan el espacio de circulación de los autos particulares; sensores de velocidad e incluso cámaras para monitorear la velocidad; y, emitir infracciones en caso de ser necesario.

Infraestructura peatonal y ciclista

Por lo que se refiere a las banquetas y su accesibilidad, todas las personas entrevistadas concuerdan en que éste es un tema urgente de atender ya que no existen banquetas en buenas condiciones; no están arboladas y en el verano es difícil caminar por las altas temperaturas; se encuentran invadidas por los comercios; no existe uniformidad en su trazo y son prácticamente inaccesibles. Así pues, una persona de una OSC comenta sobre la importancia de reconocer el derecho de la gente a contar con la infraestructura que le permita trasladarse de un lado a otro sin la necesidad de utilizar el auto, *“se debe dar mayor facilidad para circular a pie. Banquetas adecuadas con sombras. Estacionarse no es un derecho, caminar sí. Los carros no tienen derecho, los peatones y las personas sí”.*

En este sentido, se hizo especial énfasis en que no hay infraestructura para gente con discapacidad, la construcción de las banquetas no está respondiendo a los estándares de accesibilidad universal y no sólo es inaccesible al peatón, sino aún más para los usuarios de sillas de ruedas o de carriolas, *“si yo pudiera lo primero que haría sería cambiar las banquetas, no puede ser que en las mañanas las mamás con niños tengan que caminar entre los carros porque están inutilizables las banquetas”.* Así pues, se comentó una gran preocupación por el tema de la seguridad de la gente ya que no existen alternativas para caminar. Adicionalmente a lo anterior, se comentó sobre la importancia de incluir cruces sonoros y camino táctil como medidas de atención preferencial a las personas con requerimientos especiales. Asimismo, los familiares de personas con discapacidad lamentan la inexistencia de rampas en las banquetas, las pocas que existen, generalmente están invadidas por postes de luz, jardineras, casetas telefónicas, además de que muchas no cumplen con las normas estándar de inclinación, siendo peligrosas para los usuarios de sillas de ruedas. Además de ello, se evidencia una falta de planeación en la implementación de dichas rampas ya que, en muchas ocasiones, existen rampas de un

lado de la banqueta pero no del otro; al mismo tiempo, en los cruces peatonales que atraviesan por camellones, no existen adaptaciones para pasar con una silla de ruedas.

Por su parte, la mayoría de las personas entrevistadas reconocen la inexistencia de infraestructura ciclista y la falta de alternativas de transporte que ello genera. A pesar de que durante este gobierno se construyó la ciclo vía del Malecón, representantes de la sociedad civil, empresarial y la academia comentan que no se le puede considerar una vía de transportación porque no cumple con los estándares internacionales de seguridad, no tiene el ancho necesario para circular sin peligro, una sección de ésta corre por encima de la banqueta, y además no tiene origen ni destino; se comenta que esta vía responde más a necesidades de esparcimiento que de transporte. *“El ciclocarril del malecón es una vacilada, no tiene trazo técnico y no responde a necesidades de seguridad”*. En este sentido, las personas representantes del gobierno municipal aducen a su favor que el ciclocarril es un esfuerzo en favor del sector ciclista y representó todo un reto debido a que los comerciantes se rehusaban a perder espacios de estacionamiento, por eso, una parte de esta vía tiene que circular por encima del mismo Malecón.

Al mismo tiempo, un líder de OSC comenta que ya existen trazos de algunas ciclo vías y que sería oportuno retomarlas y aprovechar lo que ya se tiene. Asimismo, se expresó cierta preocupación sobre cómo se aseguraría en el modelo de movilidad el respeto de las vías, ya que existe una ciclo vía sobre la avenida Forjadores y ésta se encuentra invadida por puentes peatonales, casetas telefónicas, puestos de comida, lo que la hace prácticamente inutilizable. Personas entrevistadas del gobierno estatal y de las OSC, señalan la importancia de garantizar espacios seguros para guardar las bicicletas, ya que ello significaría mayores oportunidades para utilizarla frecuentemente. Adicionalmente, se comentó sobre el peligro que representa ser ciclista en la ciudad, ya que al no existir la infraestructura adecuada ni señalamientos para otorgar la prioridad a la bicicleta se vuelve inseguro. De acuerdo a una persona ciclista, en la ciudad necesitan *“un espacio para los ciclistas, para movernos, que la velocidad del tránsito vehicular disminuyera, señalamientos para respetar al ciclista y para el ciclista mismo. Conexiones entre vialidades, continuidad de algunas ciclo vías que ya hay o conexiones con otras colonias y centros de trabajo”*.

Finalmente, es importante recalcar que se reconoce desde todos los sectores la jerarquía superior del peatón y el ciclista antes que la del auto, sin embargo, se enfatiza que no hay muchas alternativas para éstos, propiciando el imperio del automóvil en la ciudad. De acuerdo a una persona del sector empresarial, *“es una pirámide a la que se debe dar prioridad es al peatón y hasta abajo el carro. A ese peatón ¿cómo lo movilizas? ¡Pues con transporte público de calidad! No puede ser que las unidades estén en las condiciones que están y que la autoridad no ejerza su autoridad, para privilegiar al peatón, las bicicletas, las motonetas y finalmente los autos”*.

Servicios urbanos

Un aspecto fundamental del desarrollo urbano es la provisión de servicios y gran parte de la ciudad se encuentra sin la provisión de servicios como agua potable, recolección de basura y distribución eficiente de bienes y mercancías. En este sentido, a la mayoría de los sectores entrevistados les preocupa que la inadecuada planeación de la ciudad esté generando una mala distribución de servicios urbanos. Es decir, no existen rutas específicas de recolección de basura, no hay planeación de largo plazo sobre la distribución de agua y no se han creado centrales de abasto en las que se puedan descargar las mercancías, sino que cada empresa tiene que tener sus almacenes de carga y descarga.

Así pues, por lo que se refiere al transporte de carga, desde el gobierno estatal y el sector académico se reconoce la importancia de contemplar mecanismos para eficientar la distribución de mercancías. Así, desde la academia se recomienda crear un libramiento que permita el fácil acceso a la ciudad; y desde el gobierno estatal se recomienda no olvidar el mar como un punto de acceso clave de los bienes y mercancías. Además se hace énfasis en la importancia de crear un punto nodal logístico que permita la carga y descarga, es decir, empezar a planear una central de abastos.

Por su parte, representantes de las OSC y el sector empresarial expresan preocupación por la falta de acceso a servicios en las colonias alejadas del centro de la Ciudad. Desde los servicios más básicos como pavimentación de las vías, baños públicos, bancas, hasta tintorerías o papelerías. Representantes de ambos sectores enfatizan la necesidad de provisión de este tipo de servicios como una condicionante para que la ciudad siga creciendo.

3. Gestión gubernamental

La gestión gubernamental resulta uno de los temas nodales para la implementación de un posible proyecto nuevo ya que esto representa al mismo tiempo, un reto, un obstáculo y una oportunidad, para la mejora de la movilidad en La Paz. Existen varios temas de interés relacionados con la gestión, entre ellos: la coordinación entre los órdenes de gobierno; la división de las atribuciones de cada ámbito; la entrega de permisos de construcción y de concesiones; la adecuación del marco legal y aplicación de la ley y, la planeación de la ciudad a largo plazo.

Coordinación entre los órdenes de gobierno

Se tiene la percepción de que las decisiones de gobierno no se toman con miras a largo plazo, sino con la idea de obtener alguna rentabilidad política inmediata. Afirman varias de las personas entrevistadas que, por un lado las nuevas administraciones no dan seguimiento a las acciones de gobiernos anteriores y esto obstaculiza la

planeación de acciones de largo aliento. Por otro, entre los dos órdenes de gobierno más cercanos, el municipal y el estatal, no hay coordinación para planear a largo plazo, con acciones concretas y con cumplimiento cabal de la normatividad. A decir de una persona representante del gobierno del estado, *“nos enfrentamos a obstáculos de tipo político, cada gobierno que entra, para valorarse, devalúa al anterior, y esto impide tener una continuidad a largo plazo. Cada gobierno que entra está gastando en crear cosas que ya se han hecho en gobiernos anteriores. Prevalecen otros intereses que el beneficio de resolver las cosas. No se desligan las acciones de la rentabilidad política de hacerlo”*.

Esta falta de planes que trasciendan los periodos de gobierno y de coordinación entre órdenes ha incidido, entre otros asuntos, en la relación con los transportistas. Personas representantes del sector transporte, empresarial y gubernamental coinciden en que uno de los principales retos a superar es la falta de comunicación e interlocución de la sociedad con las autoridades. Desde el sector transportista se percibe una falta de cooperación y apoyo por parte del gobierno, específicamente se percibe que se exige mucho de ellos pero no se les dan incentivos a cambio. Se percibe desconfianza hacia los cuerpos policiacos y, algunos llegan a afirmar que les han pagado costos indebidos por el uso normal de sus rutas.

Por su parte, una persona representante del gobierno municipal comenta que a la comunicación al interior del mismo gobierno le ha faltado orden y fluidez para articularse con el gobierno estatal y enfocar los esfuerzos colectivos a favor de la ciudad. Por su parte, una persona representante del sector empresarial y otra de la sociedad civil, comentan que existe la percepción generalizada de que el gobierno municipal ha implementado medidas que no han sido consultadas con la gente, ni con los principales afectados. Así pues, la intención de establecer un nuevo modelo de movilidad urbana sustentable en La Paz se percibe con cierta desconfianza por las experiencias anteriores y preocupa que sea un proyecto impuesto y sin socializar.

Como se mencionó al principio del apartado, la adecuada coordinación de los órdenes de gobierno es un reto y, si no se enfrenta de manera adecuada, puede constituir un obstáculo para alcanzar los objetivos de éste y de cualquier otro proyecto en la materia. Personas entrevistadas del sector empresarial y municipal exhortan a una coordinación entre el municipio y el estado para potencializar las posibilidades de éxito del Plan de Movilidad.

División de atribuciones

Personas representantes del sector empresarial, transportista y del gobierno municipal comentan que la división de atribuciones entre los órdenes de gobierno dificulta la regulación del transporte. Esto se debe a que el gobierno estatal es el que entrega las concesiones y el municipal es el que se encarga de regular y sancionar así como de trazar y autorizar las rutas; pero sin tener el poder de remover las concesiones. *“(Si) uno es el que da*

las concesiones y otro el que regula. No hay corresponsabilidad en los problemas ni en las soluciones". Adicionalmente a esto, al no existir buena coordinación entre los órdenes de gobierno ni canales de comunicación eficientes, los empresarios del transporte se sienten inmovilizados y limitados: *"no hay coordinación entre los tres niveles de gobierno, ni en movilidad, ni en vías; hay pleitos entre el gobierno estatal y el local. Además a nosotros los transportistas, no nos avisan, no sabemos nada y estamos en una ciudad muy pequeña, la comunicación no debería de ser problema."* Por otro lado, hay la percepción de que el actual modelo de distribución de responsabilidades fomenta el clientelismo.

También se mencionó en repetidas ocasiones al Comité de Transporte como un órgano valioso integrado por Secretarios y los mismos representantes de las rutas. Sin embargo, a muchos les preocupa el modo cómo ha sido integrado y su funcionamiento real. Desde el sector empresarial y del transporte, se percibe que los actuales representantes gubernamentales en el Comité no los apoyan como ellos lo necesitan en la toma de decisiones. Por su parte, otra persona del sector empresarial comenta que este Comité no debería de contar con la participación de los representantes de las rutas pues vicia el proceso de toma de decisiones, pues ellos están ahí para responder a sus intereses; *"se tendría que valorar la conformación del Comité de Transporte, pues es obvio que si lo integran los mismos transportistas, no van a reconocer la necesidad de competencia, tendrían que admitir que están haciendo mal las cosas y que es necesaria una renovación"*.

Entrega de permisos de construcción

Uno de los aspectos que causa mayor preocupación en amplios sectores es la falta de claridad en la entrega de permisos de construcción a desarrolladores en zonas con bajas posibilidades de urbanización o, con problemas de indefinición jurídica. Este es un reto mayúsculo a superar pues, la percepción generalizada es que el gobierno entrega los permisos de construcción como prebendas políticas. Desde la sociedad civil se percibe que *"el gobierno del estado no tiene la capacidad de hacer política más allá de la infraestructura; no que la infraestructura responda a soluciones de largo plazo. Hay una relación de negocio ya que construir es redituable"*.

Así pues, se percibe que la planeación urbana está más en manos de los desarrolladores inmobiliarios que en las autoridades. El municipio no se da abasto para la construcción de vías y terminan depositando esta responsabilidad en dichos desarrolladores. Un ex funcionario entrevistado afirma que, para el gobierno resulta rentable dejar la provisión de servicios a los desarrolladores, pues así se ahorran esa inversión: *"hay un aliciente en cuanto a permitir la urbanización, que es que ningún constructor puede construir si no pavimenta la calle; si no se ponen los servicios no hay permisos"*.

Adecuación del marco legal y aplicación de la ley

Uno de los más grandes obstáculos percibidos por la mayoría de las personas entrevistadas es la falta de aplicación de la ley en los diversos aspectos relacionados con el transporte público y el privado. En primer lugar, desde el sector transportista se percibe que no hay respeto por los (pocos) espacios destinados para el transporte público, la gente se estaciona en las zonas designadas para ascenso y descenso y la policía no los multa. Por su parte, la reglamentación de los transportistas se presenta como un foco de atención, ya que desde el sector de ex funcionarios se percibe que la autoridad no los obliga a cumplir la ley, y desde el gobierno municipal se reconoce esta falla sin saber cómo atenderla: *“los transportistas no se dejan reglamentar, cada quien ve sus intereses, y el que menos les interesa el usuario”*.

Desde el sector empresarial se percibe que el gobierno no ha actuado con firmeza para aplicar el marco legal y, a decir de una persona representante de este sector, *“el Ayuntamiento no quiere ejercer su autoridad ya que le da miedo que una parte de la población se enoje y no ve que otra parte, la mayoría, lo va a apreciar”*. Un ejemplo de esta falta de aplicación de la ley es el Reglamento Municipal de Tránsito, que no es aplicado a cabalidad pues hay muchas personas que conducen bajo influjos del alcohol, a altas velocidades, e incluso sin placas ni papeles. Por otro lado, personas del sector empresarial, OSC y academia insistieron sobre la importancia de establecer un programa de verificación vehicular y adecuar el marco legal a la realidad actual de la ciudad. Al mismo tiempo, personas representantes de la sociedad civil consideran que tampoco se está aplicando el Reglamento de Imagen Urbana del centro, pues los comerciantes y el mismo Municipio remodelan las calles y avenidas sin considerarlo.

En este sentido, resulta un reto mayor para la gestión gubernamental, el amplio mercado de autos irregulares provenientes de Estados Unidos. Además de ser inseguros, emiten altas cantidades de contaminantes, y no cumplen con la mínima normatividad. Así, el mercado de los llamados autos “chocolate” es uno de los más grandes obstáculos a superar, pues los bajos costos de compra y nulos costos fiscales llevan a La Paz a ser la ciudad con más vehículos per cápita del país. Las facilidades de este mercado se deben, en gran parte, a la falta de aplicación de la ley, se percibe que no se les multa a estos autos por circular sin placas; ni por no pagar la tenencia; ni por circular en deplorables condiciones.

Planeación de la ciudad a largo plazo.

A decir de algunos entrevistados, no hay claridad sobre el rumbo al que se dirige la planeación de la ciudad en la actual administración municipal, pues se perciben obras sin conexión; decisiones que se toman y en las que luego se da marcha atrás. Un ejemplo de ello es el proyecto que se ha planteado para la calle Esquerro, en el

centro de la ciudad. Un grupo de Cámaras ha reunido fondos para lograr recuperar el espacio, reencarpetar y peatonalizar este espacio para dar vida a la zona; sin embargo, los comerciantes no han querido ceder y el gobierno municipal no ha tomado cartas en el asunto. Por eso es que no se percibe claramente hacia dónde se va en materia de desarrollo urbano. Personas entrevistadas de la sociedad civil y la academia, plantean que hay confusión sobre los planes para la ciudad. A su juicio, se percibe contradicción entre la idea de implementar un programa de movilidad sustentable, enfocado en la reducción del uso del automóvil, y, por otro lado, se contemplan proyectos de construcción de vías rápidas, puentes y pasos a desnivel; todos ellos enfocados a agilizar el tránsito vehicular.

Al mismo tiempo, hay una preocupación en estos sectores sobre las propuestas del Plan Parcial de Desarrollo Urbano del Municipio, ya que, hasta donde se sabe, está planteando autorizar la construcción de más niveles en los edificios que están a la orilla del mar y la ampliación del malecón. Sin embargo, las voces a favor de la autorización de más niveles en las construcciones del malecón, aseguran que esto es acorde con la redensificación del Centro Histórico y con la adecuada valuación de los predios en la zona. Desde su perspectiva, esta posibilidad contribuiría a detonar económicamente a la ciudad e incentivar el turismo.

Para la mayoría de los entrevistados, lo que no queda claro es bajo qué proyecto a largo plazo se van a armonizar estas dos propuestas. Si bien reconocen el valor de ambas, no hay certeza de que haya una adecuada coordinación institucional para aprovechar lo mejor de cada una para el beneficio de la ciudad.

4. Espacios Públicos

Uno de los aspectos importantes para tener una ciudad con mayor movilidad es la creación de múltiples espacios públicos. A las personas entrevistadas, en general, les preocupa la inexistencia de dichos espacios, sobre todo en los fraccionamientos surgidos en la zona sur y, también cómo se pretende incluir al Malecón en este diseño de ciudad.

Falta de espacios públicos

La mayoría de las personas entrevistadas coinciden en que el principal espacio público de la ciudad, que son las banquetas, están en pésimas condiciones. Siendo así, se percibe que no ha habido atención por crear más y mejores espacios de convivencia. Desde la sociedad civil se expresa una gran preocupación por el hecho de que el centro de la ciudad ni siquiera es considerado Centro Histórico, y no se han impulsado iniciativas que inviten a la gente a visitarlo ni ha habido esfuerzos de recuperación o de mantenimiento del mismo. Asimismo, las personas entrevistadas en los grupos focales consideran que no existen espacios públicos verdaderamente

incluyentes, las playas no cuentan con caminos para las sillas de ruedas, no existen suficientes espacios en los estacionamientos de éstas, ni las calles o banquetas cuentan con la accesibilidad necesaria.

Por su parte, desde la academia y la sociedad civil se percibe que no se han incentivado espacios ajenos al Malecón, no existen parques que atiendan las necesidades de la ciudad, ni con infraestructura que los hagan lugares atractivos para la gente. Desde la academia se han intentado impulsar proyectos que recuperen espacios y que creen parques comunitarios o corredores biológicos que permitan que la gente se una y se fortalezca el tejido social. Por otra parte, existe la preocupación desde la sociedad civil, que las tiendas OXXO están tomando los espacios y no contribuyen a fortalecer el tejido social, ya que desde su inicio de operaciones los niveles de consumo de alcohol han aumentado debido a que lo venden indiscriminadamente.

Malecón

Por lo que se refiere al Malecón, la mayoría de la gente cree que éste es el gran foco de atracción de la comunidad, tanto para los habitantes locales como para los turistas. Sigue siendo un importante punto de encuentro para los paceños; sin embargo, el encarecimiento del costo del transporte está dificultando cada vez más que los sectores populares accedan a él. En este sentido, y para aumentar su uso, se proponen las siguientes opciones: desde el sector empresarial y la sociedad civil se sugiere prohibir el estacionamiento en el malecón. En segundo lugar, convertir el malecón en un espacio peatonal y cerrar la Avenida al tránsito vehicular. Esta última propuesta tiene diversos esquemas; hay quienes dicen que solo debería cerrarse los fines de semana o con horarios determinados; unos más dicen que debería de estar peatonalizado permanentemente, pero también desde el sector empresarial se percibe que no es una buena idea cerrarlo, pues no existe una vía alterna a la que se pueda mandar el flujo de autos que circula por él. Adicionalmente, desde la sociedad civil existe la preocupación de que al cerrarlo *“se vuelva el pretexto perfecto para tener un bar de cielo abierto”*.

Paradójicamente, los jóvenes estudiantes a pesar de reconocer que el Malecón es un símbolo de identidad de la ciudad, no sienten que sea un espacio público para los paceños. Se comenta que los modelos de comercio que se han establecido en él y la imagen que tiene están hechos para los extranjeros y los turistas, mas no para los locales, y ello es reforzado por el hecho de que no existe un transporte público que llegue de cualquier punto de la ciudad al Malecón.

5. Cultura vial y gestión del auto

La cultura vial no es un asunto menor en una ciudad donde el automóvil juega un papel protagónico en la vida de la sociedad. Siendo el auto el eje de la movilidad de la mayoría de la población en una ciudad sin señalización ni semáforos, ni reglamento de tránsito que se respete, las complicaciones para la circulación son mayúsculas.

Cultura vial

Los sectores entrevistados coinciden en que se debe reforzar la educación vial de toda la población. Así pues, se necesitan campañas permanentes de concientización y prevención ya que, desde el gobierno estatal se reconoce que la mayor parte de los accidentes viales son por falta de atención, poca precaución e irresponsabilidad de los automovilistas, por ejemplo, manejar y utilizar al mismo tiempo el teléfono celular o, conducir en estado de ebriedad, representa un peligro grave para los peatones, ciclistas y los motociclistas, además de que no todos respetan los altos de cortesía establecidos, *“La Paz es una ciudad con hábitos viales, pero no con cultura vial”*. Así, dado que la venta indiscriminada de alcohol también es un problema grave en la ciudad, un programa como el Alcohómetro podría ser una posible solución a los accidentes de tránsito, así como el aumento de la vigilancia de las autoridades.

Por otro lado, los conductores manifiestan su preocupación por los constantes ataques vandálicos a las unidades de transporte público. Ellos consideran que estas acciones son una manifestación de protesta ante el aumento de la tarifa, pues en su mayoría, los atacantes son jóvenes quienes abordan las unidades y las maltratan o asaltan. Y también debido a que la gente no cuenta con la cultura vial al momento de utilizar el transporte público, quieren que los autobuses se detengan para subir y bajar a media calle, o en segunda fila, sin tomar en cuenta que ello puede implicar una sanción para los conductores.

Finalmente, se percibe necesaria una campaña de sensibilización hacia las personas con discapacidad ya que, a decir de las personas entrevistadas en el grupo de enfoque, no existe educación ni sensibilización al respecto. No hay respeto por los cruces peatonales ni por las rampas, tampoco por los lugares exclusivos destinados para el uso de las personas con discapacidad. Y aunado a lo anterior, los policías tampoco cuentan con esta sensibilidad, ya que no exigen el respeto a dichos lugares preferenciales, ni muestran una actitud de servicio o apoyo a estas familias.

Gestión del auto

La gestión del automóvil en La Paz es el principal reto a superar de acuerdo a la mayoría de las personas entrevistadas, principalmente debido a su gran área de impacto, desde el impacto en el área cultural hasta la esfera de la aplicación de la ley. Tener auto es parte fundamental de la vida paceña, desde las tradiciones como “dar el maleconazo”, hasta utilizarlo para una distancia relativamente corta, debido al clima, la falta de infraestructura y de cultura vial. Así, una de las principales preocupaciones de la centralidad del auto en la vida paceña es su efecto como un desincentivo a las propuestas de aumentar el uso del transporte público.

Aunado a lo anterior, la posesión de un auto está relacionada con una cuestión de estatus social. Si es tan fácil adquirir un auto usado en la frontera (chocolate), quien usa el transporte público está etiquetado como un marginal extremo: *“hay mucho desprecio para la gente que usa el transporte público”*, siendo los usuarios principalmente estudiantes y amas de casa. No hay lugar para el peatón ni la bicicleta como medios de transporte, de ahí que haya una gran falta de consideración por estos dos tipos de usuarios. En la misma línea, no es una obligación que los automovilistas cuenten con seguro de daños a terceros, por lo que es muy costoso el cubrir los daños ocasionados por accidentes.

Al mismo tiempo, se percibe que las autoridades no han llevado a cabo acciones reales de aplicación de la ley para sacar de circulación a los autos chocolate, por lo que debido a su bajo costo, la facilidad con la que se pueden adquirir y la falta de sanciones para quien los posee, se estima que más de la mitad del parque vehicular de la ciudad está compuesto por dichos autos. Adicionalmente, existen pocos incentivos a dejar el auto: el impuesto a la tenencia está por desaparecer, no se aplican sanciones a quienes infringen el reglamento, no hay revisiones a los autos, no existen políticas que incentiven a reducir su uso, como programas de “hoy no circula” o de “aventones”, y el sistema de transporte público, como se comentó anteriormente, es poco funcional.

6. Implementación de un proyecto de movilidad

Por lo que se refiere a la percepción de las personas entrevistadas en torno a la construcción del Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS), existen tres áreas de atención: 1) transparencia y socialización del proyecto, 2) la voluntad política para implementarlo y 3) la necesidad de crear un órgano de seguimiento.

Transparencia y socialización del proyecto

Por lo que se refiere a la transparencia del proyecto, desde el gobierno estatal y la sociedad civil se percibe que ha habido poca claridad y poca información respecto a cómo se está llevando a cabo el proceso; cuál es el rol de cada una de las organizaciones involucradas (BID, ICF, Banobras, IDOM, Ayuntamiento, gobierno estatal); de dónde viene el financiamiento o, bajo qué esquema se está aportando ese dinero al municipio; por qué se eligió a la consultora IDOM y no a un grupo de académicos de la ciudad, así como el seguimiento a estudios previos que se han hecho y cuál será la finalidad del trabajo final de IDOM y cómo se utilizarán los resultados finales. Un entrevistado del gobierno estatal comenta que *“no hay claridad sobre quién es el contacto del BID; ha costado trabajo subir la información al gobierno del estado porque no hay claridad en los roles de la iniciativa, es*

importante saber cómo va el paso, y cómo se va a seguir la iniciativa, roles y tiempos, es decir, la representatividad institucional. Se necesitan establecer bases de comunicación”.

Por su parte, la adecuada socialización del proyecto se percibe, por la mayoría de los actores entrevistados, como una de las cuestiones más importantes para que prospere. Desde todos los sectores se reconoce la importancia de dar a conocer el trabajo con los empresarios de transporte, especialmente pues ellos serán los primeros afectados, y además porque son un grupo que tiene poder y capacidad de movilización. Asimismo, resulta importante incorporar las opiniones y preocupaciones de los usuarios del transporte, se debe diseñar el modelo en torno a lo que la gente necesita. Al mismo tiempo, desde el gobierno municipal se recomienda que las organizaciones financiadoras compartan con el gobierno del estado los resultados para involucrar a las autoridades competentes, empezando por el mismo gobernador.

Voluntad política

El principal obstáculo identificado por las personas entrevistadas para lograr la implementación del proyecto es la falta de voluntad política. Existe mucha preocupación debido al percibido “divorcio político” entre el estado y el municipio y la falta de cooperación entre éstos. Desde el gobierno municipal se afirma: *“Me parece que los posibles obstáculos para la implementación del proyecto, es primero que los transportistas no quisieran entrar, y segundo que el gobierno estatal tampoco quiera, necesitamos que se suba al tren; este divorcio político está afectando demasiado sobre las decisiones que importan. La situación política está complicada”.* Asimismo, desde el gobierno del estado se reconoce que mientras se perciba al proyecto como una bandera política de la presidente municipal no logrará pasar de proyecto, es importante garantizar que se convierta en una política pública. *“La apuesta no debe sujetarse a que un grupo político prospere. Lo primero es compartir la información y dejar claro lo que pasará con los estudios pasados. Y un gran reto es que el proyecto técnico va muy avanzado ya para la negociación. Y el proyecto es de lo mejor para la ciudad porque nos puede volver muy competitivo”.*

Para algunos entrevistados es importante considerar el *timing* político, pues poner en marcha un proyecto al inicio de una administración tiene un impacto diferente a uno puesto en marcha al final de la misma. Y, en este sentido, ningún ámbito de gobierno desea pagar los costos políticos del proyecto. Bajo ese mismo señalamiento, la academia expresa la preocupación de que, en caso de aprobarse el proyecto, no se le de adecuado seguimiento pues el gobierno municipal está pendiente de las elecciones del próximo año. El sector empresarial concuerda con esta visión y añaden que de no estar sensibilizados con el tema, y dispuestos a cumplir con los cambios necesarios es complicado que su implementación sea exitosa. Adicionalmente, una persona experta en el tema de urbanismo comenta que, en ocasiones, la banca de desarrollo solicita mecanismos de fortalecimiento

institucional como una de las condiciones para entregar financiamiento. Se pregunta entonces si el gobierno municipal va a mostrar disposición a la implementación de dichos mecanismos. .

Creación de un órgano de seguimiento

Existe la percepción generalizada de que para que este proyecto prospere se tiene que volver parte de algún órgano. Desde el sector empresarial y transporte se recomienda que sea el IMPLAN quien se haga cargo de desarrollarlo y darle seguimiento; sin embargo, no se percibe que el Instituto tenga la capacidad de hacerlo en las condiciones actuales, si no se le da independencia del Ayuntamiento, se le otorga más presupuesto y, por ende, más personal, es complicado que pueda adoptarlo.

No queda claro para varias personas entrevistadas, cuál sería el mejor modo de darle seguimiento y cumplimiento cabal al proyecto de movilidad sustentable. Hay varias propuestas, como crear un observatorio ciudadano dedicado exclusivamente a este tema. Alguna persona aventura la creación de un Consejo o, inclusive de un organismo paramunicipal, sin dar mayor detalle sobre las características y alcances de este organismo.

Palabras finales

Al final de este recorrido por las percepciones de un grupo representativo de líderes sociales, políticos, empresariales y de gobierno, se puede constatar la gran coincidencia en las posibilidades de transformación positiva de la ciudad de La Paz. Existe un acuerdo constante en que la ciudad tiene muchos atractivos y un alto nivel en la calidad de vida; sin embargo, se reconoce que hay retos urgentes que se tienen que abordar, y que son importantes para conservar la ciudad tranquila e incluyente. Así pues, resulta importante por lo que se refiere al PIMUS, que éste sea lo más claro y práctico posible, para que así las recomendaciones más urgentes puedan ser implementadas en el corto plazo. Asimismo, una socialización abierta y transparente del documento una vez finalizado se presenta como una condición importante, y un claro compromiso gubernamental necesario.