



## Caminar la ciudad es un derecho

**L**a Ciudad de México ha emprendido una transformación ambiciosa en su agenda de movilidad sustentable, con objetivos que buscan redefinir cómo nos movemos en la metrópoli más grande de América Latina. Sin embargo, detrás de las cifras y los anuncios oficiales, persisten desafíos fundamentales que requieren atención urgente: **la seguridad vial y los derechos del peatón.**

**El Plan Ciclista 2025-2030 representa un salto significativo: 300 kilómetros nuevos de ciclovías que se sumarán a los 553 kilómetros existentes, junto con la expansión del sistema Ecobici hacia el sur, oriente y norte de la ciudad. La Ciclovía Tlalpan, con 60 % de avance según reportes de diciembre de 2025, promete conectar el sur con el centro, una conexión histórica que ha estado pendiente por décadas. Estas iniciativas son necesarias y bienvenidas. La Ciudad de México necesita urgentemente alternativas al automóvil particular, no sólo por razones ambientales, sino por equidad social. El transporte público y la movilidad activa deben ser accesibles para todos, no sólo para quienes pueden costear opciones privadas.**

Sin embargo, existe una desconexión preocupante entre la expansión de infraestructura y la seguridad real de los usuarios. **Las modificaciones recientes a la Ley de Movilidad, que regulan bicicletas eléctricas, scooters y bicimotos, son un paso importante. Pero la regulación por sí sola no garantiza la seguridad.** Según datos disponibles, **la prioridad declarada es proteger a los usuarios vulnerables -peatones y ciclistas-.** No obstante, la realidad cotidiana revela otra historia. **Cruces peatonales mal señalizados, semáforos que favorecen al tráfico vehicular sobre el peatón, y la falta de continuidad en las rutas peatonales siguen siendo problemas endémicos.**

**El peatón debería ser la prioridad máxima en cualquier agenda de movilidad verdaderamente sustentable.** Después de todo, todos somos peatones en algún momento de nuestro viaje. La jerarquía de movilidad debe reflejar esto: **peatones primero, luego ciclistas, transporte público, y, finalmente, vehículos particulares.**

La Ciudad de México ha avanzado en zonas peatonales y en la recuperación de espacios públicos, pero aún hay mucho por hacer. **Las aceras estrechas, invadidas por estacionamientos o mobiliario urbano mal colocado, obligan a los peatones a caminar en la calle.** Los cruces peatonales, que requieren esperar minutos mientras los semáforos permanecen en rojo, envían un mensaje claro: **el peatón no es bienvenido.** En ese sentido, hay varios desafíos que requieren atención inmediata:

**-Continuidad de infraestructura.** Las ciclovías y rutas peatonales deben formar redes coherentes, no fragmentos aislados. Una ciclovía que termina abruptamente o una acera que desaparece frente a un edificio comercial crea peligros innecesarios.

**-Educación y cultura vial.** La infraestructura por sí sola no cambia comportamientos. Se requiere una campaña sostenida de educación vial que enfatice el respeto a los derechos de peatones y ciclistas, no sólo como cortesía, sino como obligación legal.

**-Aplicación consistente.** Las leyes de movilidad existen, pero su aplicación es desigual. La fiscalización debe ser constante y justa, sin excepciones para ciertos tipos de vehículos o usuarios.

**-Participación ciudadana.** Las comunidades locales deben tener voz en el diseño de sus rutas de movilidad. Quienes caminan y viven en una colonia conocen mejor que nadie sus necesidades y peligros específicos.



La próxima celebración del **Mundial de Fútbol 2026** ofrece una oportunidad única para consolidar estos avances. *Pero el verdadero éxito no se medirá por cuántos kilómetros de ciclovías se inauguran antes del evento, sino por cuántas vidas se salvan, cuántos peatones pueden caminar seguros, y cuántos ciudadanos eligen activamente modos de transporte sustentables porque son seguros y convenientes. **La movilidad sustentable no es sólo una cuestión técnica o ambiental. Es una cuestión de derechos humanos. Cada persona merece moverse por la ciudad sin temor a ser atropellada, sin tener que compartir aceras con vehículos, sin que su vida sea considerada menos valiosa que la velocidad de un automóvil.***

*La Ciudad de México tiene el potencial de convertirse en un modelo de movilidad urbana en América Latina. Pero ese potencial sólo se realizará si la seguridad vial y los derechos del peatón dejan de ser declaraciones de intenciones para convertirse en la piedra angular de todas las decisiones de planeación urbana.*

*El camino es largo, pero cada paso cuenta. Y el primer paso es reconocer que caminar no es un privilegio, es un derecho.*

