

Reseña: Efectos de la movilidad urbana en la habitabilidad de la Ciudad de Xalapa, Ver.

Review: Effects of Urban Mobility on the Livability of Xalapa, Veracruz

Yair Landa Guerrero

Independiente

Correo: yairlandag@gmail.com

Orcid: <https://orcid.org/0009-0006-0697-1010>



Fecha de recepción: 25/11/2025

Fecha de aceptación: 12/12/2025

<https://doi.org/10.25009/e-rua.v18i09.346>

La cercanía y la accesibilidad a los espacios públicos y a los comercios, influyen en la habitabilidad, en un contexto en donde, la vivienda tiene un acceso fácil sin que contraiga un exceso de pérdida de tiempo en el viaje hacia los servicios requeridos, por lo que se plantea que al reducir estos tiempos de traslado se obtendría una mayor comodidad y calidad de vida.

En este contexto, para que la hipótesis descrita pueda reflejarse es necesario que para reducir los traslados de viaje hacia los espacios públicos y los comercios que proporcionan la canasta básica entre otros bienes y servicios, es necesario primero que exista una buena mezcla de usos de suelo de tipo comercial, mixtos, y de espacios públicos principalmente en las cercanías o alrededores de los usos habitacionales, y, en segundo lugar, una buena movilidad urbana que permita acortar los tiempos de traslado y reducir el gasto de tiempo y dinero.

En la ciudad de Xalapa, de acuerdo al Programa Municipal de Ordenamiento Territorial de Xalapa, Ver. 2021, se observó que las colonias son las que tienen una mayor riqueza en cuanto a la mezcla de usos de suelo, debido a que se desarrollaron de forma natural o espontánea, es decir, sin un ordenamiento previo, ocasionando que la población insertara variados usos de suelo de acuerdo a las necesidades que se presentaban con el paso del tiempo, caso contrario sucede en el caso de los fraccionamientos y unidades habitacionales que no responden a esta misma característica, ya que son proyectos diseñados para albergar comunidades residenciales, mayoritariamente con uso habitacional, y, a diferencia de las colonias estos si tienen una planificación, en donde, su principal uso es el habitacional, por lo que deben hacer recorridos

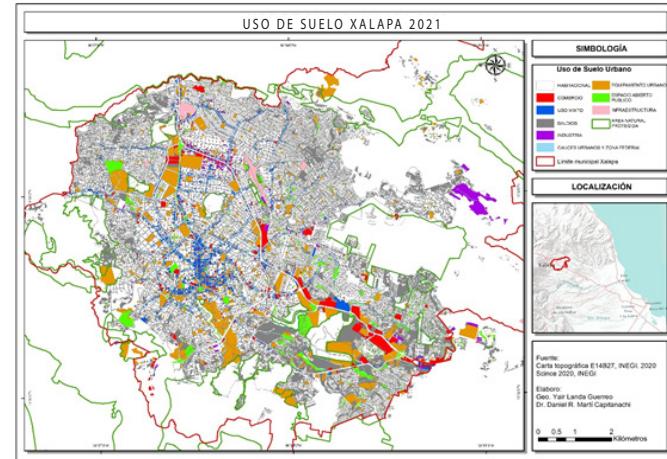


Figura 1. Usos del suelo en la ciudad de Xalapa. Nota: se presentan los usos de suelo urbano en la ciudad de Xalapa. Tomado del Programa Municipal de Ordenamiento Territorial de Xalapa, Ver. 2021.

más largos para acceder a servicios y equipamientos.

Ahora bien, la movilidad urbana se aprecia cada vez más caótica en las ciudades, derivado en cierta parte por el aumento de la población, el crecimiento urbano y por un aumento en el parque vehicular de la ciudad, y aunque la ley de movilidad federal preferencia al peatón por encima de cualquier otra forma de desplazamiento, la infraestructura urbana privilegia el automóvil particular, esta relación provoca una movilidad caótica debido al tráfico que se genera en las vialidades, que pareciera no dar abasto a este parque vehicular. Este tráfico generado provoca que los tiempos de traslado aumenten considerablemente, es por ello que es necesario encontrar otras formas alternas de transporte



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución No-Comercial 4.0 Internacional

sostenible, que disminuya los tiempos y el estrés causado por el tráfico, lo que mejoraría la forma de percibir la habitabilidad en las zonas donde exista una buena mezcla de usos de suelo en el entorno habitacional. Xalapa es la capital del estado de Veracruz, y es un ejemplo claro del notable aumento de vehículos particulares circulando por la ciudad, provocando congestionamiento vial y demanda constantes de mejoras y mantenimiento de la infraestructura vial (Sainz, 2024).

Es ahí donde la importancia de la bicicleta como transporte, radica en que es una opción sustentable, asequible y accesible, debido al bajo consumo de recurso, además de ser una alternativa en la que se pueden realizar viajes cortos de hasta 5 a 8 kilómetros, también por ser considerado un transporte de los más rápidos y eficientes. Por lo tanto, es necesario fomentar y llevar a cabo el desarrollo de infraestructura ciclista para obtener una movilidad segura y sostenible, considerando la diversidad de bicicletas y vehículos no motorizados, sin embargo, pese al incremento de proyectos en los últimos años, el uso de la bicicleta como medio de transporte sigue siendo bajo debido a factores socioculturales, percepciones de inseguridad y falta de coordinación institucional (ENAMOV, 2023).

En Xalapa, el uso de la bicicleta como medio de transporte se asocia principalmente en sectores periféricos de la ciudad con condiciones económicas bajas y a ciertos corredores urbanos donde existen pendientes moderadas y menor densidad vehicular, la poca presencia de este transporte se debe tanto a factores topográficos, climáticos y a la falta de infraestructura segura aunado a una cultura vial poco favorable hacia los modos no motorizados. Aun así, es notorio observar que, si bien se concentra principalmente en las zonas periféricas también se presenta una distribución relevante sobre la parte central de la ciudad, donde se encuentran principalmente las colonias que poseen una buena y variada mezcla de usos de suelo, lo que significa que en estas zonas los trayectos hacia otros diferentes usos de suelo se realicen con trayectos cortos, disminuyendo tiempo siendo un

efecto positivo para la habitabilidad de las zonas. En este contexto, la bicicleta emerge como medios de transporte alternativos que responden a necesidades de bajo costo, eficiencia y accesibilidad, especialmente entre sectores sociales que buscan reducir tiempos y costos de traslado.

Se aplicó una Encuesta sobre experiencias de movilidad en bicicleta, motocicleta y transportes unipersonales alternos al automóvil en Xalapa. Con el fin de fortalecer el análisis sobre la relación entre movilidad urbana, transporte y realizar una relación con la habitabilidad en la ciudad de Xalapa, se aplicó una encuesta dirigida a personas usuarias de la bicicleta y motocicleta como medios de transporte cotidiano, de la ciudad. Los resultados obtenidos permiten identificar cómo las condiciones de movilidad influyen directamente en la experiencia urbana, el acceso a servicios y la calidad de vida de la población.

Una proporción importante de las personas encuestadas utiliza la bicicleta o la motocicleta desde hace varios años, lo que evidencia que estos modos de transporte forman parte de estrategias cotidianas para enfrentar las limitaciones de la movilidad urbana tradicional. Sin embargo, la mayoría señaló no pertenecer ni conocer colectivos ciclistas o motociclistas, lo cual refleja una débil organización social y una limitada participación comunitaria en la promoción de una movilidad sostenible.

En cuanto a la infraestructura urbana, predomina una percepción negativa, ya que la mayoría considera que la infraestructura ciclista en Xalapa es inexistente o insuficiente. Esta carencia incide directamente en la habitabilidad urbana, pues la falta de condiciones seguras para los modos no motorizados restringe la posibilidad de realizar desplazamientos cortos y eficientes entre la vivienda, los comercios, los espacios públicos y los servicios básicos. De este modo, aun cuando exista una adecuada mezcla de usos de suelo, la ausencia de infraestructura limita el aprovechamiento de dicha proximidad funcional.

Respecto a la seguridad vial, una parte considerable de las y los encuestados manifestó haberse sentido inseguro al desplazarse en bicicleta o motocicleta, principalmente por la actitud de los automovilistas, el deterioro de las vialidades y la escasa cultura vial. Estas condiciones afectan negativamente la habitabilidad, al generar estrés, riesgo y una menor apropiación del espacio público, desincentivando el uso de medios de transporte sostenibles.

Las zonas centrales de la ciudad fueron identificadas como espacios con alto potencial debido a su mayor mezcla de usos de suelo, lo que favorece trayectos cortos y una movilidad más eficiente. No obstante, la alta densidad vehicular y la priorización del automóvil particular convierten a estos espacios en áreas conflictivas para los modos no motorizados. En contraste, algunas zonas periféricas con menor tránsito vehicular son percibidas

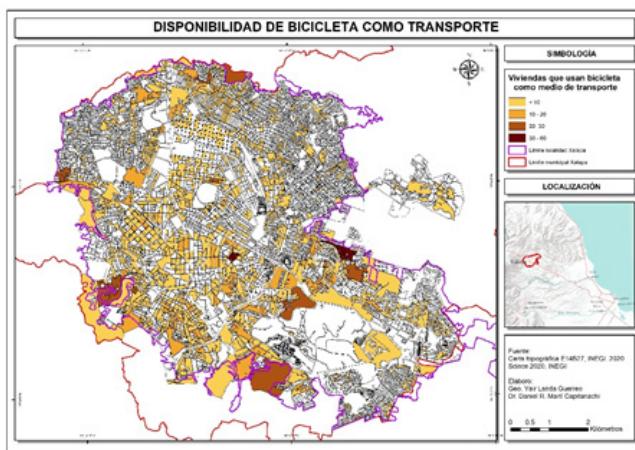


Figura 2. Viviendas que utilizan la bicicleta como medio de transporte año 2020. Nota: Elaborado en base a información del Censo de Población y vivienda 2020, INEGI

como más seguras, aunque suelen carecer de servicios cercanos, lo que incrementa las distancias de traslado.

Finalmente, la mayoría de las personas encuestadas reconoce que el uso de la bicicleta o la motocicleta permite ahorrar tiempo y dinero en comparación con otros medios de transporte, lo que confirma su potencial como herramientas clave de movilidad sostenible. En este sentido, los resultados sugieren que una adecuada articulación entre mezcla de usos de suelo, infraestructura ciclista y políticas de movilidad podría contribuir significativamente a mejorar la habitabilidad urbana y reducir desigualdades socioespaciales en la ciudad de Xalapa.

Conclusión

Los resultados de la encuesta confirman lo que teóricamente se argumentó, evidenciando que la movilidad urbana es un elemento indispensable en la habitabilidad de la ciudad de Xalapa estrechamente relacionada con la mezcla de usos de suelo. Donde, las zonas con mayor diversidad de usos presentan mejores condiciones para realizar trayectos cortos y acceder a servicios, aunque estos beneficios se ven limitados por un modelo de movilidad que prioriza al automóvil y genera congestión e inseguridad vial.

En este contexto, la bicicleta y la motocicleta se posicionan como una alternativa de movilidad sostenible con alto potencial para mejorar la calidad de vida urbana; sin embargo, su uso continúa condicionado por la falta de infraestructura segura y una cultura vial poco incluyente. Por ello, fortalecer la articulación entre planeación del uso de suelo y políticas de movilidad sostenible resulta fundamental para avanzar hacia una ciudad más accesible, equitativa y habitable.

Bibliografía

Censo de población y vivienda 2020. (2020). Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

ENAMOV. (2023). Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042. SEDATU Gobierno de México. Recuperado en: <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/estrategia-nacional-de-movilidad-y-seguridad-vial?state=published>

Encuesta sobre experiencias de movilidad en bicicleta, motocicleta y transportes unipersonales alternos al automóvil en Xalapa. (Aplicada de Octubre a Septiembre de 2025)

POTZMX (Programa de Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana de Xalapa) (2022), Programa de Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana de Xalapa, Veracruz. SEDATU. Disponible en: <http://www.veracruz.gob.mx/desarrollosocial/> wp-content/uploads/sites/12/2022/02/PRESENTACI%C3%93N_ZMX_FEB-FINAL.pdf, consultado el 28 de octubre de 2023.

Sainz A. (2024). ¿Es posible la implementación de un Sistema Integral de Transporte (SIT) en Xalapa? Revista e-RUA, Vol. 16, Núm. 05. Universidad Veracruzana. México. ISSN: 2954-4149, pag. 31-37.