



DFENS R



Hacia ciudades más humanas

La producción social del hábitat:
¿opción marginal o estrategia transformadora?
Enrique Ortiz Flores

Bicis fantasmas recorren la ciudad
Vanessa Job

El derecho a construir la ciudad que soñamos
María Lorena Zárate

Fotografia (detalle): Annika Börn.



Ruth Pérez López*

¿Ciudades para personas o para autos?

La actual administración del Gobierno del Distrito Federal (GDF) se ha propuesto mejorar la movilidad urbana aumentando la oferta de transporte público. Los proyectos destinados a crear alternativas a la saturación vial y a mejorar la calidad del aire se intensifican: ampliación de la red de Metro y Metrobús, construcción del Tren suburbano y del corredor cero emisiones, sustitución de taxis y peseros, puesta en marcha del Hoy no Circula Sabatino, limitación de la circulación de vehículos foráneos y del extranjero, implementación del transporte escolar obligatorio en escuelas privadas, reubicación laboral de empleados de gobierno, entre otros.

En contraste con estas acciones, las autoridades siguen asignando una parte importante de los recursos públicos a obras que buscan “agilizar la circulación vehicular”, como la construcción de vías rápidas, distribuidores viales, puentes vehiculares, cajones de estacionamiento, túneles y pasos a desnivel. Así, mientras por un lado se está apostando por el transporte público, por otro se perpetúan las obras que incentivan el uso del automóvil y, a largo plazo, agravan el problema de congestión vial. En consecuencia, los esfuerzos emprendidos para mejorar la movilidad urbana no conducen a ningún cambio significativo; las diversas iniciativas pierden su potencialidad, dejan de responder a los intereses colectivos y terminan por perjudicar la calidad de vida de las y los ciudadanos.

* Doctora en Cambio Social, con especialidad en Antropología Social por la Universidad de Lille, Francia; encargada de la Coordinación Académica del Observatorio Ciudadano de la Ciudad de México y activista de Bicitekas, A. C., organización que promueve el uso de la bicicleta como medio de transporte, la humanización de la vida urbana y el transporte sustentable.

Hegemonía del coche

Las políticas orientadas a la ampliación y mejoramiento de la red vial que se aplican desde el advenimiento de la ciudad moderna, conllevan a un aumento significativo del uso del automóvil particular. Entre 1994 y 2007, los viajes realizados en este medio de transporte se incrementaron 30% en la zona metropolitana del valle de México (ZMVM).¹ A la vez, el tiempo promedio de traslado aumentó siete minutos, pasando de 46 en 1994, a 53 en 2007. Lo anterior indica que la movilidad no se ha mejorado durante estos últimos años; al contrario, el congestionamiento vial ha empeorado, las horas pico se han extendido y las velocidades se han reducido.

Si bien poseer un auto particular fue sinónimo, en su momento, de libertad de desplazamiento, rapidez, flexibilidad y placer, hace tiempo que en la ciudad de México el automóvil ya no cumple con estas características. Sin embargo, el desarrollo de una relación simbólica y afectiva al auto ha llevado a considerarlo un fin en sí mismo. Por esta razón, aun cuando su uso responde cada vez menos a una necesidad de transporte y movilidad, la demanda de este tipo de vehículo es mayor y va en aumento.

Monopolización del espacio

Cuántas veces hemos escuchado frases como “el Distrito Federal ha llegado al límite de su capacidad” o “ya no cabemos en la ciudad”, insinuando que se deberían tomar medidas para frenar la inmigración, cuando en realidad las personas no son el problema, sino la forma en que se planea y ordena el territorio. Si se analizan los datos que ofrecen las estadísticas, se observa que la densidad de la población en el Distrito Federal no es tan dramática como se pretende. Se eleva a 5 896 hab/km², por lo que se sitúa tres veces por debajo de la densidad de París, dos veces por debajo de la densidad de Nueva York y sólo un poco por encima de la de ciudades como Madrid y Montreal. La impresión de falta de espacio en la ciudad de México resulta del excesivo espacio que ocupa el coche en el medio urbano.

Como ejemplo, está el número de personas que circulan cada hora por un espacio de 3.5 metros de ancho: es de 2 000 si viajan en auto, de 14 000 si se transpor-

tan en bicicleta y de hasta 22 000 si viajan en transporte público.² El área requerida para estacionar un automóvil es diez veces mayor a la de una bicicleta y su aporte a la congestión viales veinte veces más elevado,³

Si bien el automóvil aporta aproximadamente 29% de los viajes en la ZMVM, la parte en infraestructura urbana destinada a este medio de transporte representa un porcentaje mucho mayor. Por si fuera poco, es cada vez más común ver cómo las banquetas y otros espacios para peatones son utilizados como estacionamientos temporales. La invasión y monopolización de los espacios públicos por el automóvil impide la circulación fluida y segura de las personas, particularmente de las más vulnerables, y dificulta su acceso a los servicios ofrecidos por la ciudad.

Costos sociales y ambientales del uso del automóvil

El automóvil causa graves perjuicios a la colectividad e impacta negativamente sobre la calidad de vida urbana y las condiciones de vida de las y los ciudadanos. No representa una opción viable para las ciudades ni es sustentable en términos energéticos. Tiene efectos negativos sobre el medio ambiente y sobre la contaminación atmosférica y sonora. Su masificación ha llevado a un incremento de las enfermedades respiratorias y, sobre todo, de la inseguridad vial, vulnerando el derecho a un medio ambiente seguro y saludable.

El congestionamiento vial cada vez más frecuente produce estrés en los automovilistas quienes, por desesperación e impaciencia, buscan ganar tiempo a través de diferentes estrategias que infringen, por lo general, el reglamento de tránsito: exceder el límite de velocidad, pasar los semáforos en rojo, ignorar la prioridad de paso y los derechos de las y los peatones.

En definitiva, la motorización de las ciudades ha incrementado significativamente la inseguridad de la ciudadanía. En México, los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte en jóvenes de 15 a 29 años, por lo que se han convertido en un problema de salud pública. No obstante, en un momento donde la seguridad pública y ciudadana ocupa uno de los primeros lugares en la agenda política, las autoridades públicas parecen haber perdido el interés por la seguridad vial.

¹ INEGI, encuesta Origen-Destino 2007.

² Botma H. y Papendrecht, *Traffic Operation of Bicycle Traffic*, TU-Delft, 1991.

³ Bicitekas H. e INPP, *Propuesta de red ciclista para la ciudad de México*, México, 2007.

Derecho a la movilidad y a un transporte eficiente y seguro

El transporte debe desarrollarse en función de intereses colectivos y promover la inclusión social de sus habitantes a través de un acceso equitativo a los diferentes espacios de la ciudad. El artículo XIII de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad⁴ estipula que el transporte público y la movilidad urbana constituyen un derecho que es necesario garantizar a través del uso de vehículos no contaminantes y el establecimiento de áreas reservadas a los peatones, entre otros puntos.

En 2007, la declaración de Stuttgart⁵ sobre movilidad sustentable reconoció esta última como un derecho universal e indispensable para acceder a otros derechos básicos como son la salud, el trabajo, la vivienda, la educación, etcétera.

Se resaltó la idea de una movilidad socialmente equitativa y respetuosa con el medio ambiente y se señaló la importancia de cambiar las prácticas sociales relativas al uso del automóvil. Considerando la movilidad como “el derecho al libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre el medio ambiente, espacio público e infraestructura”,⁶ el automóvil ha demostrado que no es una opción viable de transporte. Por el contrario, la bicicleta ofrece verdaderos beneficios tanto para la o el usuario como para la colectividad: favorece la convivencia urbana, conduce al respeto del patrimonio común, participa en la disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero, no produce ruido, reduce significativamente los embotellamientos y accidentes de tráfico, contribuye a la preservación de la energía, mejora los tiempos de viaje y las condiciones de accesibilidad, incrementa la salud, disminuye las desigualdades en materia de movilidad, permite el disfrute equitativo de la ciudad, evita las situaciones que favorecen el estrés, aumenta la calidad del medio ambiente urbano y, por si fuera poco, ofrece una alternativa a la creciente demanda de un modo de transporte individual a un bajo costo. Como bien lo dice el antropólogo francés Marc Augé, la bicicleta permite unir lo útil con lo agradable.⁷

⁴ Varios, *Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad*, Quito, Foro Social de las Américas, 2004.

⁵ Council of European Municipalities and Regions (ccre), *Declaration of Stuttgart*, Stuttgart, 2007.

⁶ Ballén Duque, “Derecho a la movilidad, la experiencia de Bogotá” en *Prolegómenos: Derechos y Valores*, núm. 20, Bogotá, 2007, pp. 169-181.

⁷ Marc Augé, *Elogio de la bicicleta*, Barcelona, Gedisa, 2009.

Bicitekas, A. C.: promoviendo ciudades más humanas

Desde Bicitekas, A. C., buscamos incidir en las políticas públicas así como en la planificación y gestión territorial, a fin de producir un cambio sustancial en la movilidad urbana de la ciudad de México y en los modos de desplazamiento de sus habitantes. Nos esforzamos por modificar el rostro de la ciudad a través de la promoción de alternativas de movilidad más eficientes, viables y equitativas.

Para nosotros, la bicicleta no es un fin, sino una herramienta para construir una ciudad para todos(as) logrando el bienestar colectivo a partir de la garantía de los derechos de las personas. En este sentido, consideramos que tiene un gran potencial para responder a los retos que plantea la ciudad de México y que puede llegar a desempeñar un papel importante en la transformación del ámbito urbano y en el cambio de hábitos de las y los ciudadanos.

El GDF ha establecido como meta para 2012 lograr que 5% de los viajes se hagan en bicicleta. Desde nuestra perspectiva, para impulsar este medio de transporte y alcanzar esta meta, es necesario que las políticas públicas desarrollen una visión integral de la ciudad que incorpore aspectos de sustentabilidad, accesibilidad e inclusión social. El presupuesto y la administración de los recursos públicos deben ser congruentes con estas políticas públicas. Las acciones gubernamentales se caracterizan actualmente por una visión fragmentada de la ciudad y un conjunto de obras aisladas que se limitan a atender y satisfacer la demanda inmediata.

Fomentar el uso del transporte público desarrollando la red de transporte colectivo no es suficiente para transformar a la ciudad. También es indispensable incrementar la oferta de espacios de descanso y recreación; construir parques y jardines; implementar más espacios para los peatones; anchar las banquetas y reducir el espacio para los coches; en definitiva, poner en marcha medidas para que la ciudad se convierta en un lugar agradable y seguro y ofrezca a las y los ciudadanos una vida urbana de calidad.

De otra forma, el derecho a la ciudad será ejercido únicamente por las y los automovilistas. 🚗

