

Ponencia para Los retos de Morelia frente a la movilidad urbana sustentable

Adrián Ortega Iturriaga

9 de febrero de 2018

---

Lo primero que hay que poner sobre la mesa es que la movilidad se trata de un fenómeno, bastante fundamental, por cierto: el fenómeno del movimiento. Los seres humanos no sabemos estar quietos, eso lo sabemos muy bien. No es ningún misterio que, si de buenas a primeras, me asalta el deseo de tomarme un café, puedo ponerme de pie, salir por la puerta y encauzarme, por ejemplo, a un cafecito frente a Catedral. Pero, ¿cómo llegó el grano de café ahí? ¿Y el barista que prepara el café, y el mesero que lo lleva a mi mesa, y los comensales de las mesas vecinas? ¿Cómo van a volver a su casa al finalizar la jornada? Bueno, en combi, dirá alguno, o en camión; que son las opciones, bastante lamentables, que tiene el usuario del transporte público en la ciudad de Morelia. Quizá camine o tenga auto propio. Pero no se trata únicamente de eso, del tipo de transporte elegido. ¿O es que una vez que el mesero pone un pie dentro de la combi ya podemos olvidarnos de él? ¿Hemos cumplido nuestra responsabilidad para con él? ¿Se ha convertido en pasajero que va de un punto A, a un punto B, y con eso estamos satisfechos? No. Al iniciar dijimos que se trataba del fenómeno del movimiento, y éste incluye forzosamente el trayecto; es decir, la experiencia del viaje. No importa qué medioelijamos para desplazarnos, nuestro recorrido debería tener, al menos, un gramo de calidad. Esto, porque, en general, los movimientos urbanos responden a una necesidad económica; el trabajo siendo la principal fuerza de atracción, un imán al que todos, en algún momento determinado, cedemos. El extremo opuesto: el hogar; puerto de partidas y arribos, encuentra localización a través del otro, del lugar de trabajo, en ocasiones por proximidad, en muchos casos por posibilidad, por ingreso. ¿Quiénes son los que tienen que desplazarse mayores distancias? Por lo general, las clases bajas son las que se empujan fuera del centro, a la periferia, y quienes pasan la mayor cantidad de tiempo viajando, en intermitencia. El espacio de movilidad responde a la clase; es desigual y está sujeto a fuerzas diferenciales de apropiación. En consecuencia, se discute, es conflictivo. Punto A y punto B no son, entonces, únicamente tachuelas que se colocan en un mapa, pero espacios de propósito, construidos cotidianamente y, lo más importante: humanos. Humanos en tanto los sentimos y percibimos, y afectan y son afectados por nuestro estado de ánimo e intereses; dinámicos, porque al contener movimiento, *se mueven* también ellos; mutables y, por lo tanto, sometidos al diseño. El espacio no está dado o

## LICEO MICHOACANO

escrito definitivamente. Hay intención al movernos, el espacio no es neutro, lo producimos.

¿Cómo es moverse en Morelia? ¿Quiénes invierten más tiempo en moverse y por qué? ¿Qué medio es el más deseado y con qué características? ¿Qué riesgos orbitan en torno a las distintas alternativas existentes de movilidad? ¿Cuál es la calidad real del transporte y sus vías? ¿A quién se va a favorecer y empoderar en la ciudad: a la masa que cada vez se extiende más –producto, por ejemplo, del abandono del campo-; a las minorías que presionan con todo el poder que conlleva el enriquecimiento; a pequeños grupos con intereses particulares; a quienes recorren mayores distancias o a quienes usan el núcleo de la ciudad? Son algunas preguntas que deberían estar respondiendo en este momento como parte de la agenda política, por supuesto, en completa vinculación con las universidades que realizan investigación social y con la ciudadanía.

Sin duda, uno de los temas que deberían ser prioritarios en la movilidad de las ciudades, particularmente en países de tercer mundo, donde los riesgos y las vulnerabilidades se multiplican, es el de la seguridad; y, específicamente, para las mujeres, pues es con ellas con quienes tenemos la mayor deuda. Es irrefutable que la ciudad es masculina. Se ha producido por y para los hombres. La ciudad y, en gran medida las calles, están plagadas de espacios de miedo y, es a través de ellos que se tienen que mover. Calles oscuras, puentes peatonales descuidados, parques solitarios, terrenos baldíos, obras en construcción, por mencionar algunos, son ejemplos cotidianos donde la seguridad de un grupo mayoritario se ve violentada. Aterrorizantemente, no es infrecuente escuchar de violaciones y secuestros que ocurren en la calle. O, peor, en el transporte público. No ahondaré más en el tema, pero que quede servido sobre la mesa que las mujeres deben formar parte activa en la edificación de la ciudad.

Analicemos, pues, *grosso modo*, los medios dominantes que han alcanzado una visibilidad hoy en día. Para ello, ejemplificaré con el camino que va del puente de la salida a Pátzcuaro, a la UNAM, que es el que utilizo diariamente. Para contextualizar a quienes lo desconozcan, es una carretera antigua de dos carriles para autos, en donde actualmente se está finalizando la obra de una ciclovía y en la que no hay banqueta peatonal. Aunque no lo crean, se les olvidaron los peatones.

La complejidad de este camino es muy interesante, en él conviven automovilistas particulares, taxistas, combieros, microbuseros, choferes de camiones de carga pesada,

## LICEO MICHOACANO

campesinos con tractores, motociclistas, peatones, ciclistas y jinetes. Sí, aún hay gente que se mueve a caballo por ahí. Podrán imaginar el caos de tener a todos estos personajes en el mismo espacio. Ahora que la gente se ha empezado a apropiarse de la ciclovia, si es que realmente le podemos llamar así, porque no han sido únicamente ciclistas, pero también peatones –unos que caminan, otros que corren y los que llevan a pasear a sus perros-, jinetes y motociclistas, han empezado a surgir los problemas. Al no haber banqueta, ¿el peatón debería andar por la ciclovia o por la calle? ¿O se espera que vaya con machete abriendo camino en la maleza que crece en la orillita? Quizá. ¿Y el combi hará la parada en la calle e interrumpirá el tráfico de autos o se orillará a donde acostumbraba hacerlo y obstruirá la ciclista? ¿Y el pasajero que desciende de la combi, de quién tiene que cuidarse para no ser arrollado, de los autos, de las motos que usan la ciclovia, de las bicicletas que, sin normativa y empoderados por su aparente triunfo en el espacio, bajan a una velocidad tremenda? Los autos se apiñan y empieza el concierto: los cláxones, la neurosis, típica del acelerado ritmo urbano, que no permite impuntualidades. A eso se le suman los baches que dejan las lluvias y la violación de la capacidad de carga de los camiones; los conductores tienen que dedicarse a esquivar hoyos como si fuera un juego de video, ¡ojalá lo fuera!, y el tráfico se acumula. El paisaje se ensucia, la histeria se hace colectiva. ¿Se ha resuelto un problema?

No sé si sea una idea impensable para quienes toman las decisiones, pero, ¿no podrían haber preguntado antes, hecho un poco de investigación sobre las necesidades y los deseos de todos los usuarios? No implica una inversión enorme; basta con un cuaderno, un bolígrafo y unas cuantas horas. Si se puede dar el lujo, un mapa topográfico. La participación ciudadana, que incluya a la diversidad de usuarios en los procesos de diseño y construcción en el espacio, debería ser, a mi parecer, obligatoria.