

La persona:

base para una revolución en materia de movilidad

Por Gustavo Garduño Oropeza

Imagina que estás conversando con tus amigos en la acera y te recargas en un auto; al poco rato aparece el dueño, sin dudarlo ni un instante, te lanza una mirada de advertencia pues estás violentando su propiedad. Tu atrevida humanidad está rayando, con su roce, el mayor dispositivo del que dispone para validarse socialmente.

Piensa ahora que vas caminando igual, sobre la acera, y te encuentras con un vehículo estacionado que te obstruye el paso, lo que te obliga a bajarte y rodearlo por el arroyo. Ni siquiera reparas en el asunto y asumes de forma casi natural tu rol de subordinación ante el privilegio de la máquina para ocupar tu espacio de peatón.

Ambas escenas son guiños que exponen el nivel de sometimiento al que hemos caído frente al carro. Hoy, gracias a las facilidades crediticias, a la consecuente democratización del automóvil, a la expansión de la mancha urbana y al impacto de un discurso que idealiza marcas y modelos, las ciudades se han integrado como sistemas articulados en torno a él; se ha desplazado al ser humano hasta el último peldaño de la escala de relevancia, no solo en materia de movilidad, sino en cuanto al derecho de acceso al espacio público.

Pero la gravedad del problema no radica allí; hemos aceptado ser margi-

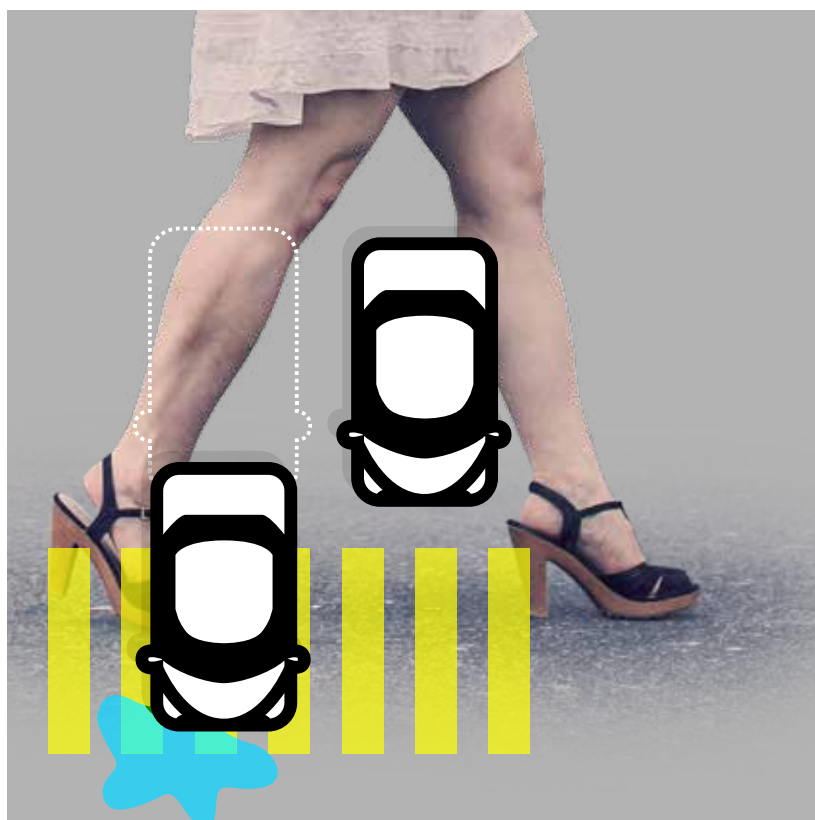


Ilustración digital: Gerardo Mercado

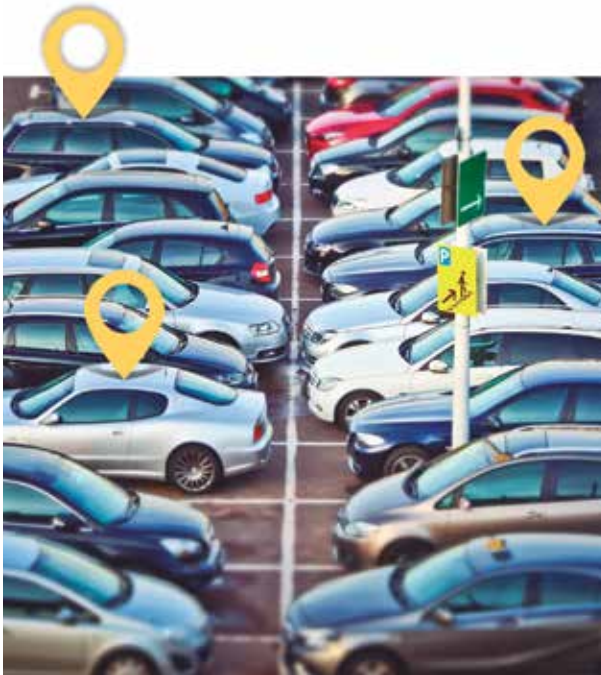
nados y, desde los años veinte, con la política anti *jaywalking*¹ nos adaptamos a la banqueta, al cruce, al puente peatonal y al camellón como los espacios que nos corresponden en la vía pública. Concebimos la calle como un patrimonio del automóvil y a este lo convertimos en fetiche, a tal grado que vemos imposible un estilo de vida que no lo considere el medio por excelencia para alcanzar el progreso.

Sin embargo, estamos comenzando a sentir la urgencia de cambiar esta perspectiva debido a que cada vez resulta más tardado desplazarse, es menor el número de sitios disponibles para aparcar, hay mayor cantidad de contaminación en el aire que respi-

¹ Acto de caminar por los lugares no asignados al peatón. En las ciudades norteamericanas, durante las primeras décadas del siglo XX, el *jaywalking* se constituyó como una falta que hoy sigue generando polémica, pues subordina el derecho a la movilidad de la persona al de la máquina.



Humanidades



ramos y resulta más obvia la necesidad de segmentar económicamente el derecho a una movilidad más rápida y segura.

Adicionalmente, el discurso que maneja la industria automotriz se materializa con frecuencia como una cruel paradoja: mientras por un lado ofrece velocidad, confort, seguridad y reconocimiento, por otro conlleva niveles tremendos de lentitud, estrés, inseguridad y anonimato, como lo había profetizado Ivan Illich en los años ochenta: “En el momento en que una sociedad se hace tributaria del transporte, no solo para los viajes ocasionales, sino por sus

desplazamientos cotidianos, se pone de manifiesto la contradicción entre justicia social y energía motorizada, la libertad de la persona y la mecanización de la ruta. La dependencia, en relación con el motor, niega a una colectividad precisamente aquellos valores que se considerarían implícitos en el mejoramiento de la circulación” (2006: 335).


Para este autor la dependencia del coche implica un riesgo contraproducente, es decir, la generación de escenarios opuestos a aquellos que fueron prometidos por los fabricantes a través de la publicidad y la mercadotecnia. Su visión es perfectamente verificable al atestiguar los estragos del tránsito y la saturación de los espacios por parte del excedente de unidades de transporte.

Ante este y otros problemas relacionados con los autos, han surgido movimientos civiles que pretenden reivindicar el papel de la persona como unidad de medida en las ciudades (Zayas: 2015). La revolución contra el motor ha tomado en los últimos años tintes globales, atizada por el impacto en los procesos del cambio climático, en México la adoptamos para alcanzar cierta racionalización en el uso de combustibles fósiles y así reducir sus consecuencias en el medio ambiente (Centro Mario Molina: 2015), además de hacer un rescate efectivo de los espacios públicos y de convivencia a favor de la gente (Leal Vallejo *et al.*, 2015; Zayas, 2014, y Gobierno de la Ciudad de México).

El proceso, sin embargo, no ha sido efectivo; aún existe una tremenda dependencia del carro que trasciende la voluntad de la gente y que tiene su causa en el crecimiento irrestricto de las ciudades, el mismo que condujo a una disociación entre las zonas para habitar, trabajar, realizar transacciones comerciales y llevar a cabo procesos administrativos. La gente vive lejos de sus trabajos y la aventura de cruzar la ciudad aparece como algo que –en el imaginario– solo puede hacerse en auto o, en el peor de los casos, en un transporte público de baja calidad, riesgoso y poco confiable (ITDP: 2015). La revolución contra el motor encuentra como uno de sus principales obstáculos la falta de planeación urbana, pues, muchas veces, se improvisa o se hace en conformidad con plazos cortos y políticamente adecuados.

Aun frente a escenarios como los descritos, surgió una campaña social que busca sembrar la idea de un cambio necesario en la gente y que solo exige una mejor planeación de los desplazamientos, en la elección por consumir cerca de casa, de apropiarse y rescatar los espacios públicos inmediatos y de optar por medios alternativos de movilidad cuando esto sea posible. Ejercicios como “Muévete en Bici” –instrumentado por el Gobierno de la Ciudad de México desde hace siete años– han probado ser efectivos

para demostrar que es posible el recorrido de grandes distancias en bicicleta sin gran desgaste físico, que la convivencia se estimula y que los espacios de todos se vuelven más democráticos.

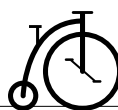
Hoy, varias ciudades de México han empleado mecanismos políticos para lograr lo anterior y habilitar la movilidad. ¿Se trata del principio de un futuro más humano o de un impulso romántico que será abatido por la dependencia de la tecnología? La respuesta solo la tienes tú. 



Fotos: <https://pixabay.com>

Referencias

- Centro Mario Molina (2015). “Estrategia Integral de Movilidad Sustentable y Calidad del Aire para la Zona Metropolitana del Valle de México”. <http://centromariomolina.org/wp-content/uploads/2016/06/RE_EstrategiaIntegralMovilidadSustentableCalidadAireZMVM.pdf>.
- Gobierno de la Ciudad de México (s/a). “Criterios para el ordenamiento del espacio público. Banquetas”. <<http://ligapeatonal.org/otoca/?action=useyourdrive-download&id=0B9rPAWm5JNF6TkZTalkiWm9hYzs&listtoken=eciba15c07ff998390516b120171abao>>.
- Illich, Iván (2006). “Energía y equidad”, *Obras reunidas*, vol. 1. México: Fondo de Cultura Económica.
- Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) (2015). “Transporte Público Masivo en la Zona Metropolitana del Valle de México. Proyecciones de demanda y soluciones al 2024”. <<http://mexico.itdp.org/documentos/transporte-publico-masivo-en-la-zona-metropolitana-del-valle-de-mexico-proyecciones-demanda-y-soluciones-al-2024/>>.
- Leal Vallejo, Alejandra y Clara Vadillo Quesada (2015). “Visión cero: estrategia integral de seguridad vial en las ciudades”. <<http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/vision-cero2.pdf>>. México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo.
- Zayas, Giovanni (2014). “Zona cero”. Arquine <<http://www.arquine.com/zona-30/>>.
- (2015). “Reciudad: ciudades humanas, paso a paso”. Liga Peatonal <<http://ligapeatonal.org/reciudad-ciudades-humanas-paso-a-paso/>>.



Gustavo Garduño Oropeza es profesor en la Licenciatura en Comunicación de la Universidad Autónoma del Estado de México, adscrito a la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales en la misma UAEM.