clavigero
COMUNIDADES DE SABERES

núm. 29
Agosto – octubre 2023

ITESO, Universidad Jesuita de Guadalajara

clavigero.iteso.mx

MOVILIDAD URBANA:
HACIA UNA CIUDAD POSIBLE

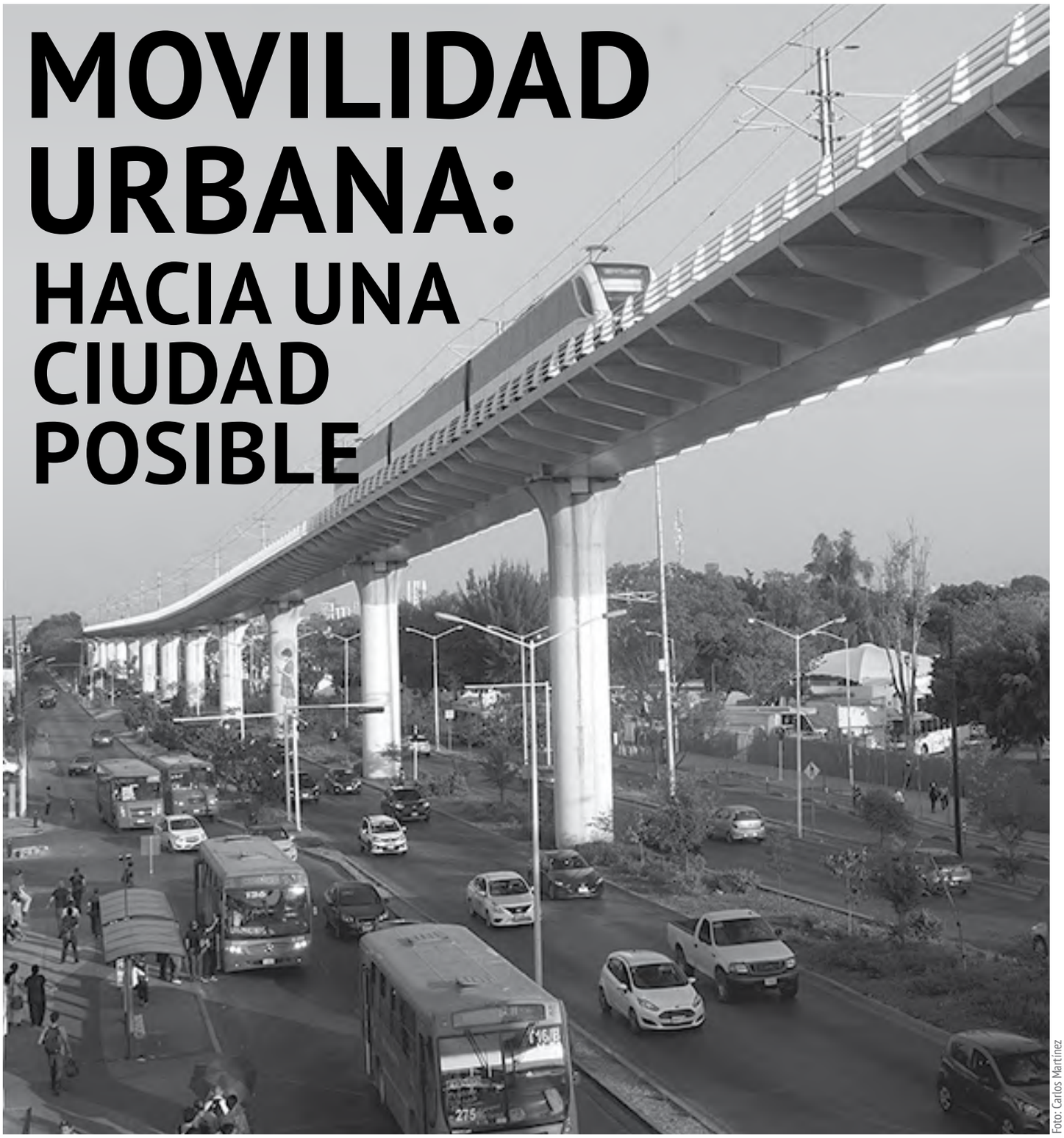


Foto: Carlos Martínez

Una visión de movilidad urbana

Cada día nos transportamos en una ciudad en la que todo se conecta, por lo que la movilidad debe garantizarse en condiciones de seguridad y accesibilidad.

6 y 7

Bici con lentes de género

La bici es un medio de transporte, pero también una forma de autocuidado. La biciescuela ofrece a las mujeres una experiencia para moverse sin miedo por la ciudad.

11

Foto: Fabiola Hernández Hernández

Foto: Carlos Martínez

Editorial

Una movilidad urbana que nos conecta

En la ciudad nos movemos de un punto a otro de diversas formas: en bicicleta, transporte público, automóvil o caminando, entre otras más. Esto lo hacemos en calles que, en muchos casos, tienen una mala o nula infraestructura, o un servicio de transporte público inadecuado.

La movilidad urbana se relaciona con otras problemáticas como la pérdida de espacios naturales o verdes, la contaminación del aire —que nos enferma—, el acceso desigual al espacio público, la discriminación o la violencia en los trayectos de movilidad de las mujeres y disidencias sexo–genéricas, los siniestros viales que ponen en riesgo la vida de las personas, o la mala planeación urbana que afecta el derecho a la vivienda. Todo ello vulnera nuestro derecho a la ciudad.

En los textos de este número, integrantes de colectivos, instituciones y una egresada de Periodismo plantean un modelo de ciudad justo, a partir de una visión sistemática de la movilidad. Las y los autores incluyen la perspectiva de género, el cuidado de la vida y la sustentabilidad pero, sobre todo, colocan a las personas y al medio ambiente en el centro.

Yeriel Salcedo Torres
Académico del ITESO

Agosto – octubre 2023

clavigero
COMUNIDADES DE SABERES

Clavigero es una publicación trimestral del:
Centro Interdisciplinario para la Formación y Vinculación Social
Departamento de Estudios Socioculturales
Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano
Departamento de Formación Humana
Departamento de Economía, Administración y Mercadología
Departamento de Psicología, Educación y Salud

Coordinador del número: Yeriel Salcedo Torres

EQUIPO EDITORIAL
Catalina González Cosío Diez de Sollano / Editora
Oficina de Publicaciones / Cuidado de la edición
Beatriz Díaz Corona J. / Diagramación

Foto de portada: Carlos Martínez
Infografía: María S. Magaña

COMITÉ CIENTÍFICO
Susana Herrera Lima / *Departamento de Estudios Socioculturales*
Ana Paola Aldrete González / *Departamento de Economía, Administración y Mercadología*
Andrea Fellner Grassman de Dávalos / *Centro Interdisciplinario para la Formación y Vinculación Social*
Iván González Vega / *Departamento de Estudios Socioculturales*
/ *Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano*
Marinés de la Peña Domene / *Centro Interdisciplinario para la Formación y Vinculación Social*
Cristina Ulloa Espinosa / *Departamento de Formación Humana*
Tania Carina Zohn Muldoon / *Departamento de Psicología, Educación y Salud*

Clavigero, Año 7, Núm. 29, agosto – octubre 2023, es una publicación trimestral editada y distribuida por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, A.C. (ITESO), Periférico Sur Manuel Gómez Morín 8585, Col. ITESO, Tlaquepaque, Jal., México, C.P. 45604, tel. +52 (33) 3669 3463. Editora responsable: Mtra. Catalina González Cosío Diez de Sollano. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo No. 04-2019-070310332100-203, otorgado por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Responsable de la última actualización de este número, Mtra. Catalina González Cosío Diez de Sollano, el 1 de agosto de 2023.

XIMENA TORRES RAMOS / *egresada de la Licenciatura en Periodismo y Comunicación Pública del ITESO*

Nuestro cuerpo y sus derechos en la calle

Todos los días, cuando Azucena regresa a su casa del trabajo tiene que caminar por el camellón de Periférico —la vía motorizada más rápida y peligrosa—[1] porque su camión la deja precisamente ahí. Cruza corriendo tres carriles de la autopista para llegar a la banqueta bajo un puente sin luz, sucio y vacío. Se acerca a otras mujeres que van por donde mismo para aparentar que va acompañada. Ha visto que los carros que no alcanzan a frenar le pegan en las rodillas a otros transeúntes. Dos veces al mes cambia de ruta por miedo a que la sigan, aunque eso implique más tiempo.

Esa es la realidad de mucha gente que camina por la ciudad, pero las agresiones son casi imperceptibles porque se han normalizado.

Aunque los traslados a pie son el tercer método más común para moverse en Guadalajara,[2] muchas personas aún "no asumen que su cuerpo es su vehículo", dice Silvina Razo,[3] activista por la movilidad. El problema es que si no se identifican a sí mismas como peatonas, ¿cómo se apropiarán de sus derechos?

Estos están establecidos en la Carta Mexicana de los Derechos del Peatón, en las leyes y en la pirámide invertida de movilidad urbana, pero la ciudadanía se ve forzada a exigirlos porque las calles se han reducido a vías de tránsito continuo y casi exclusivo para coches.[4]

En lugar de ponerlos en práctica, la invisibilidad de los derechos peatonales nos ha llevado a cometer imprudencias. No es culpa de las personas ser atropelladas, ni aunque crucen la calle debajo de un puente o caminen por los camellones. El riesgo de esos actos es consecuencia de una ciudad que no atiende sus necesidades.

Los derechos peatonales existen para garantizar que personas como Azucena lleguen seguras a sus trabajos, que disfruten sus traslados, que puedan andar solas sin importar la hora. No para causarle a los automovilistas la fatiga de pisar más veces el freno.

Para que su ejercicio se vuelva realidad, algunas organizaciones han iniciado una lucha en dos frentes. Por un lado, señalan que el diseño educa.[5] Que necesitamos alternativas a instalaciones como los puentes *antipeatonales,* porque estos existen con la intención de no detener a los carros.

Por otro, impulsan la conciencia sobre la prioridad peatonal y la participación de identidades diversas en la construcción de la ciudad, porque si los hombres con coche siguen tomando las decisiones, las calles nunca representarán a todas las personas que las habitan. Entre ellas las mujeres, que se mueven a pie en mayor proporción que ellos.[6]

Quienes van a pie siempre inventan nuevas rutas para hacer su vida posible. Cuando los derechos peatonales se agregan como capas de papel sobre las imágenes de las calles, los traslados se vuelven dignos. Falta camino para eso; por suerte la ciudad no ha terminado de construirse.

Foto: Carlos Martínez

CÓMO NOS MOVEMOS EN EL ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAJARA:

Se realizan un millón 515,691 viajes al día, distribuidos de la siguiente manera:[7]

- Transporte público (autobuses, tren ligero, mi macro): **44%**
- A pie: **27%**
- Automóvil: **16%**
- Motocicleta: **4%**
- Bicicleta: **3%**
- Taxi o empresas de redes de transporte: **3%**

1. Carapia, F. (2022, 28 de mayo). Velocidad máxima en Periférico: ¡226 km/h! *Mural.* https://bit.ly/43UBJjF
2. Jalisco Cómo Vamos. (2022). Moverse en GDL 2022. https://bit.ly/43NtQwd
3. Comunicación personal, 27 de septiembre de 2022.
4. González, A., & Moreno, H. (2020). Cebrapedia. Guía para la creación comunitaria de cruces peatonales. *Liga Peatonal.* https://bit.ly/43NpzsT
5. *Ibidem.*
6. Col·lectiu Punt 6. (2021). *Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género.* Banco de Desarrollo de América Latina (CAF). https://bit.ly/3JoaB4y
7. Imeplan. (2021). Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente del área metropolitana de Guadalajara. https://bit.ly/3yM2VCq

Conoce más en:
- www.ligapeatonal.org
- www.estrategiamisioncero.mx
- Instagram: @transeuntas
- Facebook: @pasosblancos

Foto: Carlos Martínez

Rodrigo Martín del Campo y Felipe Reyes / *integrantes de Vivienda Ya*

Viviendas para la movilidad

La vivienda debería entenderse como el origen primario y el destino final de todos los trayectos. Una vivienda adecuada tendría que estar cerca de los equipamientos que hacen posible habitar la ciudad, particularmente del trabajo y de la educación por ser los más recurrentes, pero también de los de abasto, salud, recreación, entre otros.

Por eso es necesario que la planeación de la movilidad incluya, además de redes de transporte, estrategias que fomenten la cercanía y la vivienda accesible en zonas céntricas, rodeadas de usos de suelo diversos. Todo ello con miras a una ciudad compacta, orientada a facilitar la sustentabilidad de todos los procesos urbanos, incluidos los desplazamientos.

En la Guadalajara metropolitana los programas públicos quedaron en el olvido y, en cambio, la producción de vivienda se convirtió en un producto determinado por el mercado, que no considera las formas de habitar la ciudad, y que prioriza la rentabilidad sobre la integración de un entorno urbano a escala humana. Las dinámicas del mercado inmobiliario han creado tipos de vivienda antagónicas a una visión de ciudad sustentable.

El planteamiento dominante de producción de vivienda de las últimas décadas ha provocado desarrollos habitacionales de alta densidad ubicados en las periferias urbanas, que en la mayoría de los casos carecen de infraestructuras y equipamientos de transporte, educación, salud e, incluso, de servicios públicos esenciales.

Este modelo ha conformado una Guadalajara dispersa, donde las zonas centrales han ido perdiendo población hacia las periferias y en la que se han incrementado los trayectos. Esto complica la movilidad, en el entendido de que todos los sistemas de transporte funcionan a partir de la relación entre la densidad poblacional y las distancias por recorrer, para equilibrar su funcionamiento.

Aunque se promueve la vivienda en entornos con infraestructura de transporte, la ausencia de una política pública, la falta de regulación y haber dejado el desarrollo en manos del mercado han provocado fenómenos como la financiarización y la turistificación de los entornos urbanos. Esto ha desencadenado un encarecimiento que, al ser inaccesible para la mayoría de las personas, paradójicamente aumenta la migración hacia las periferias.

A pesar de que los gobiernos son responsables de garantizar los derechos a la movilidad, a la ciudad y a una vivienda adecuada, durante las últimas décadas el valor del suelo, la especulación inmobiliaria y la corrupción han favorecido que la propiedad permanezca en pocas manos y que su uso se determine a partir de la extracción del mayor capital posible.

La concentración de suelo y su encarecimiento ha demostrado un nulo entendimiento de las variables que influyen en las dinámicas de la ciudad por parte de autoridades e instituciones, que deberían ser garantes de los derechos de las personas en movilidad y vivienda.

Lograr una ciudad compacta y sustentable, que haga efectivos los derechos de las personas que la habitan, no se logrará solo edificando metros cuadrados de vivienda o abordando los problemas de transporte de manera aislada. Guadalajara necesita planes que mejoren el acceso —en términos económicos— a viviendas céntricas, de modo que se incremente efectivamente la densidad poblacional, se aprovechen las infraestructuras existentes y se favorezca que las personas sean quienes extraigan la plusvalía de habitar la ciudad.

Conoce más en:
Proyecto de Vivienda Ya en Instagram @viviendaya.

Silvina Razo Islas / *enlace operativo de Estrategia Misión Cero, región Pacífico*

Movilidad del cuidado, una movilidad de riesgos

Hablemos de las ciudades que no cuidan cuán difícil es trasladarnos todos los días. Hablemos de la estación España del tren ligero, ubicada en el límite municipal entre Guadalajara y Tlaquepaque, sobre la avenida Colón y la avenida Ahuehuetes. Ahí los carriles vehiculares y las vías del tren complican el paso de las y los peatones, que rápidamente se agobian por encontrar la manera más eficiente de cruzar de un lado a otro, lo cual no significa necesariamente la opción más segura.

En un día normal se observan personas que cargan y empujan carriolas, andaderas y sillas de ruedas adaptadas a los pequeños cuerpos de las niñas y niños que las utilizan. Todas ellas se dirigen a la única parada de la zona, ya que justamente ahí se detiene el autobús que las llevará a las instalaciones del Centro de Rehabilitación e Inclusión Infantil Teletón de Occidente, mejor conocido como CRIT, que se encuentra en las cercanías de la estación. Al seguir su trayecto podemos ver cómo sortean su traslado entre banquetas en mal estado, rampas improvisadas, puentes peatonales y un paso a nivel, insuficiente para quien no tiene la intención de ingresar al tren. A esto le sumamos el tiempo tan corto de los semáforos peatonales, que obliga a caminar de manera apresurada, por no decir corriendo.

Debido a su cercanía con el CRIT, la presencia de niñas y niños con discapacidad aumenta significativamente en relación con cualquier otro punto de la ciudad. La institución recibe a diario entre 250 y 300 pacientes acompañados por quienes se encargan de su cuidado. A este número le sumamos las dos mil 700 personas con discapacidad que habitan a un kilómetro a la redonda,[1] así como los más de cinco mil adultos mayores que viven en el entorno. Cualquier falla o deficiencia en la infraestructura se hace evidente con la exclusión y la revictimización de estas poblaciones.

Foto: Carlos Martínez

> Lejos de cuidar y resguardar, este espacio condiciona y limita a quienes transitan estas vías.

Así, ¿por qué decimos que la movilidad del cuidado es una movilidad de riesgos?

En el caso de la estación España solo hace falta mirar con detenimiento para confirmar lo peligrosa e inaccesible que es, y cómo las personas que circulan a diario se encuentran en un riesgo constante. Lejos de cuidar y resguardar, este espacio condiciona y limita a quienes transitan estas vías, pues se vulnera su derecho a una movilidad segura, accesible e incluyente.

Por ello, varias organizaciones de la sociedad civil, el sector privado y la academia se sumaron a la iniciativa nacional Estrategia Misión Cero en la elaboración de un diagnóstico que permitiera realizar una propuesta conceptual de mejoramiento del entorno urbano, congruente con las necesidades de las personas en el espacio, y que también tomara en cuenta los aspectos técnicos y sociales. En junio de 2022 iniciamos un proceso en el que se recolectó y analizó información relacionada con la caminabilidad del entorno, líneas de deseo, motivos de uso y desuso de la infraestructura, así como las percepciones de seguridad.

A finales de 2022 realizamos junto con estos grupos una acción de urbanismo táctico, con la intención de visibilizar las necesidades del entorno y la pertinencia de los señalamientos viales en la creación de un espacio seguro.

El trabajo aún no termina, ya que el proyecto de intervención permanente del espacio actualmente se está trabajando de la mano de un equipo multidisciplinario conformado por egresadas de la carrera de Arquitectura del ITESO y un alumno de Ingeniería Civil, todos ellos integrantes del PAP Movilidad Urbana Sustentable.

El documento resultante será entregado a las instancias pertinentes de los municipios involucrados, en busca de lograr un cambio permanente en el espacio y para garantizar el derecho a una movilidad accesible, segura e incluyente para todas las personas.

1. Inegi. (2020). Censo de Población y Vivienda 2020. https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/

Conoce más en:
https://youtu.be/F3L1WBm01x8

LAS CONEXIONES DE LA MOVILIDAD URBANA

Autoras: Gabriela Ochoa Covarrubias y Yeriel Salcedo Torres **Infografía:** María Magaña

La **movilidad urbana** se vincula con otras dimensiones de la **ciudad**, es un espacio en el que todo se **conecta**. Las interacciones entre el medioambiente, los derechos humanos, la vivienda, el género y las políticas públicas son intrínsecas. Comenzamos el día en casa y salimos a realizar actividades diversas, y es aquí donde el **derecho a la ciudad** debería ser sin discriminación y con igualdad.

VIVIENDA

Desarrollo orientado al transporte sustentable

Es un **modelo urbano** con planeación y diseño en torno al **transporte público**, que permite a las personas gozar de una diversidad de usos, **servicios y espacios públicos seguros y activos**.[15]

Gentrificación

Sucede cuando un proceso de **renovación** y reconstrucción **urbana** se acompaña de un flujo de personas de **clase** media o alta que suele **desplazar** a los habitantes más pobres de las áreas de intervención.[16]

ESPACIO PÚBLICO

Son las calles, dentro de las categorías del espacio público, ligados a los **accesos de movilidad**, que deben permitir las diversas formas de movilidad, buscando el **bien común**.[17]

El **espacio público** en las vialidades de la zona centro de **Guadalajara** se distribuye en promedio entre:

- **Vehículos motorizados** (en algunos casos estacionamientos) 74%
- **Banquetas** 26%

MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE

Contaminación del aire

El **60%** del **monóxido de carbono** y partículas suspendidas en el área metropolitana de **Guadalajara** se generan por **vehículos motorizados.**[14]

SEGURIDAD VIAL

Medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas por el **tránsito**, creando un entorno más seguro, accesible y sostenible para los sistemas de transporte y para todos los usuarios.[13]

POLÍTICA PÚBLICA

Ley de Asentamientos Humanos

Tiene por objeto fijar las **normas** básicas para garantizar los **derechos humanos** de todas las personas **sin distinción** a vivir y disfrutar ciudades sustentables, dignas y seguras.[9]

Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte

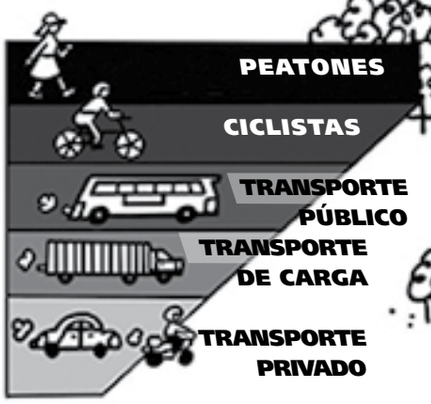
Tiene como objetivo garantizar el **derecho** a desplazarse con **seguridad**, con respeto al **medio ambiente y con perspectiva de género**. Incentivando el uso del transporte **colectivo** y la movilidad activa.[10]

Plan de Acción Climática AMG

Consiste en fomentar una **metrópoli carbono neutral** basada en la movilidad masiva y **no motorizada.**[11]

"Las **políticas públicas** deben ser **diseñadas multidimensionalmente** para que todos los componentes estén relacionados y hagan que las ciudades funcionen como **sistemas** complejos". [12]

PIRÁMIDE DE MOVILIDAD



DERECHOS HUMANOS

Derecho a un medio ambiente sano

Para el **desarrollo y bienestar** de las personas.[3]

Derecho a la movilidad urbana

En condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.[2]

Derecho a la ciudad

El **derecho a habitar**, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar ciudades justas, inclusivas, seguras y sustentables.[4]

Derecho a la vivienda adecuada

Seguridad de la **tenencia** y vivir en un lugar acorde con la **cultura propia** y tener acceso a **servicios, escuelas y empleo** adecuados.[5]

REPARTO MODAL ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAJARA[1]

Transporte público (autobús, BRT, tren ligero, trolebús, taxi, mototaxi)	48%
Caminar	27%
Bicicleta (pública o propia)	3%
Movilidad motorizada (coche, moto)	20%

GÉNERO Y MOVILIDAD

Accesibilidad

El **género** puede **condicionar** la forma de movilidad. Las mujeres realizan más **viajes**, usan el **transporte público** con mayor **frecuencia**, caminan más que los hombres, usan poco la **bicicleta** por inseguridad y el uso **del automóvil propio** queda limitado a mujeres con mayores ingresos.[7]

Vulnerabilidad

Las mujeres son las principales usuarias del transporte público; el **50%** de usuarias han sido víctimas de alguna **agresión**. El riesgo de **violencia** aumenta por una **iluminación** inadecuada y calles de difícil acceso. El **31.2%** de las usuarias modifican sus traslados por **seguridad**.[8]

Movilidad del cuidado

Es la evaluación y la identificación de los viajes relacionados con las **tareas cotidianas**, el **acompañamiento** de menores, enfermos y adultos mayores.[6]

Más información:

1. Estudio origen destino en el área metropolitana de Guadalajara, Imeplan, 2021. https://goo.su/ZlTgqRG
2. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Art. 4, https://goo.su/AvSiwmp
3. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, art. 4
4. Componentes del derecho a la ciudad, ONU, https://goo.su/LQh2
5. El derecho humano a una vivienda adecuada. ONU, https://goo.su/aJC1Y
6. "Movilidad del cuidado" en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. Inés Sánchez de Maradiaga, https://goo.su/fbDWy
7. Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina", CEPAL. https://goo.su/CURETO
8. Trazando los patrones de movilidad y obstáculos en el acceso al transporte público de las mujeres en el área metropolitana de Guadalajara. BID. https://goo.su/ddTWQ3T
9. Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, art 1. https://goo.su/U5cN4N
10. Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, art. 6. https://goo.su/aVKo
11. Plan de Acción Climática. Gobierno del Estado de Jalisco, https://goo.su/vcLJ5K4
12. La movilidad como pilar de la sostenibilidad urbana. wrimexico. https://goo.su/BlF4e9
13. Seguridad vial. PAHO. https://goo.su/hGaSve8
14. Visualizador del Inventario Integrado de Emisiones del AMG. Imeplan.
15. Manual desarrollo orientado al transporte sustentable. WRI, https://goo.su/7ygBP6A
16. Gentrificación: cómo perder con la mejora al transporte público. *Pedestre*, https://goo.su/vlvr
17. Las relaciones entre la movilidad y el espacio público: transmilenio en Bogotá. Universidad Católica de Colombia, https://goo.su/FSj0ZP6

Foto: Carlos Martínez

GÉNESIS HERNÁNDEZ DÍAZ / *coordinadora del Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte del estado de Jalisco e integrante de la colectiva feminista Femibici*

Movilidad: marcos legales y normativos en México

Desde que nacemos las personas nos movemos por la ciudad. Nos desplazamos con ayuda de nuestra madre, padre o cuidador, ya sea en carriola, en brazos, caminando, con dispositivos de asistencia, en transporte público o vehículo motorizado. La movilidad es un acto humano que hacemos todas y todos; no obstante, pese a ser una de las acciones más cotidianas para desempeñar nuestras actividades por la ciudad, no estaba reconocida como un derecho humano.

La movilidad y la seguridad vial se establecieron en el artículo 4 de la Constitución en diciembre de 2020: "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad".[1]

La incorporación de este derecho propició la creación de obligaciones y responsabilidades que dieran una mayor certeza jurídica. Por ello, en 2022 se expidió la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), la cual debía armonizarse con la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, encargada de la planeación, el desarrollo y el ordenamiento de las ciudades y sus metrópolis, así como de frenar el crecimiento desordenado y regular y gestionar el territorio.

> La movilidad es un acto humano que hacemos todas y todos.

Esto significó apenas el inicio de la certeza jurídica que se requiere para que la ciudadanía se movilice de forma segura. No obstante, sienta un precedente para que las personas se coloquen al centro en temas de movilidad urbana y ciudad, que es el espíritu de esta legislación.

Desde diversas colectivas, colectivos y organizaciones se hizo un llamado urgente para su pronta aprobación. Al entrar en vigor en mayo de 2022 se inició el proceso de armonización, según lo establecido por el transitorio segundo de la LGMSV: "El Congreso de la Unión y las legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta ley".[2]

En Jalisco la ley ya está armonizada. En este sentido, se espera también la actualización de las normas y reglamentos de los municipios y la instrumentación del Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano.

Por último, podemos concluir que estos instrumentos legales y normativos permitirán avanzar a un modelo de ciudad desde un enfoque metropolitano, inclusivo, ordenado, accesible y sustentable, que priorice a las personas y su calidad de vida; uno en el que existan otras movilidades. Una ciudad posible.

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos [CPEUM], Reforma, *Diario Oficial de la Federación* [DOF], 18 de diciembre de 2020 (México).

2. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial [LGMSV], Diario Oficial de la Federación [DOF], 17 de mayo de 2022 (México).

Conoce más en:
- **Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco: https://bit.ly/46iw9ZV**
- **www.ocmovilidad.mx**
- **Facebook: @Femibici**

ESTEFANÍA HERNÁNDEZ CERPA / *coordinadora de comunicación en la Iniciativa para la Seguridad Vial Mundial de Bloomberg Philanthropies*

Preservar la vida y el cuidado en las calles

El martes 12 abril de 2023, alrededor de las 12:30 horas, doña Coco realizaba una de sus labores diarias: barrer la calle de las oficinas donde hacía la limpieza. Ese día, dos automovilistas que circulaban a alta velocidad se impactaron cerca de donde ella se encontraba. Al intentar escapar uno de ellos arrolló y mató a doña Coco. El hombre se dio a la fuga.[1]

Este desafortunado suceso podría provocarnos indignación e incluso el deseo de que el culpable haya sido detenido para pagar por lo que causó. También podríamos interiorizarlo y recordar las muchas veces en las que manejamos alcoholizados, a exceso de velocidad o texteando, o cuando ignoramos la luz roja de los semáforos. Estoy segura de que ese señor no salió de su casa con la intención de ocasionar una colisión fatal.

Las muertes por siniestros viales cobran la vida de 1.3 millones de personas al año a escala mundial. México no es la excepción, pues estos casos ocupan la novena causa de muerte en el país.[2] Los atropellamientos de peatones son el tipo de siniestro de tránsito más grave, ya que el 97% resultan en lesión o muerte.[3] Esto se debe a que las personas se encuentran en una situación de mayor vulnerabilidad al quedar desprotegidas ante impactos con gran fuerza y velocidad.

Foto: Carlos Martínez

Es importante señalar que la velocidad es el principal factor de riesgo identificado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como responsable de muertes y lesiones de tráfico. A mayor velocidad, el conductor necesita más tiempo y distancia para detener el vehículo; disminuirla en apenas un 5% puede representar una reducción de hasta el 30% en los siniestros fatales. En un impacto a 60 km/h las posibilidades de sobrevivir son apenas del 2%.

Preservar la vida y el cuidado en las calles debería ser indispensable en nuestras ciudades. La seguridad vial no solamente es un reto de movilidad y transporte, también es una crisis de salud pública que debe ser abordada desde un enfoque sistémico con el que se regulen las velocidades, se garantice que la infraestructura de las calles sea segura y con el que se tengan datos y cifras precisas que permitan solucionar a fondo la problemática. Del mismo modo, es necesario que los medios de comunicación se involucren, hagan coberturas éticas y promuevan campañas de comunicación que sensibilicen a las audiencias.

Todas las muertes por siniestros de tránsito son prevenibles, por lo que llegar a la meta de cero muertes y cero lesiones graves es posible. Un primer paso es involucrarnos y ser conscientes de nuestros actos cada vez que transitamos de un punto a otro, ya que estos pueden ocasionar la muerte de las demás personas con las que compartimos la vía.

Por tal motivo, la seguridad vial es fundamental para lograr esa ciudad deseada; una más accesible, más segura, más eficiente y, sobre todo, más justa. Una ciudad donde las calles tengan condiciones para caminar, en la que se use la bicicleta y se desincentive el uso del automóvil; una en la que mejore el sistema de transporte público para que todas y todos ejerzamos nuestro derecho a movernos en ella.

Este texto es un homenaje a doña Coco y a todas las víctimas fatales de siniestros de tránsito en el área metropolitana de Guadalajara. *Todas las muertes pudieron evitarse*.

1. Grupo Reforma. (2023, 11 de abril). Chocan dos camionetas; una se quema, otra atropella a una mujer. *Mural.* https://bit.ly/3CSDjGZ
2. Inegi. (2021). Estadísticas de defunciones registradas 2021. https://bit.ly/3CHW7Zy
3. Ibarra, I., Cruz, J. E., & Hernández, E. (2022). *Reporte de seguridad vial Guadalajara 2020–2021*. Gobierno de Guadalajara/Bloomberg Philanthropies/Vital Strategies. https://bit.ly/3CZBw33

Conoce más en:
Proyectos estratégicos en el marco de la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial 2020–2025 en Guadalajara: https://bit.ly/46jv3gs

Ciencia a sorbos

Disfrutar la ciencia a pequeños tragos

MAYA VIESCA LOBATÓN
Académica del Centro de Promoción Cultural y coordinadora del Café Scientifique del ITESO

Historia(s) de la calle

No es difícil encontrar en libros, películas, fotografías y textos de muchos tipos historias y narrativas en los que la calle es la protagonista; donde es el escenario pero también la que construye la situación, el testimonio y la memoria.

¿Qué son las calles, las avenidas y los caminos? ¿Qué significan para una sociedad, para la vida de las personas? En diversas plataformas se cita al restaurador y urbanista italiano Gustavo Giovannoni (Roma, 1873–1947), quien decía que las calles son, más allá de simples vías que separan espacios construidos o generan conectividad, los órganos del movimiento de las ciudades. Si fueran órganos de un cuerpo, ¿cuál sería la salud de las calles de nuestra ciudad? ¿Cuáles serían los indicadores para confirmar si son o no saludables?

Podríamos pensar en sus elementos constructivos, en su eficiencia para generar flujos, en sus usuarios, y como decíamos, en las experiencias que provocan. Podríamos mirarlas desde el punto de vista de la salud, pero también de la enfermedad, con sus coágulos, sus tejidos muertos, su genética oculta, sus síntomas de dolor y mal olor.

¿Qué ha enfermado a una ciudad y sus calles? ¿Cuáles son los patógenos responsables? ¿Quién o quiénes las curan? La respuesta a todas las preguntas serían sus ciudadanos, pero, hilando un poco más fino y con sentido práctico, habría que decir que el grado de enfermedad que han alcanzado algunas ciudades en lo que respecta a la movilidad urbana requiere de especialistas que trabajen interdisciplinariamente, desde los aspectos técnicos y de la política pública hasta los más filosóficos.

Curar nuestras ciudades requiere de voluntad política, pero también de ciencia. Son muchos los laboratorios e institutos que en fechas recientes han dedicado su total atención en generar alternativas. Por poner ejemplos podríamos hablar del Laboratorio de Movilidad e Infraestructura Verde de la Universidad Nacional Autónoma de México, que busca formar e investigar para crear soluciones urbanas y de eficiencia energética. Otro sería la Iniciativa Movilidad, del Instituto Tecnológico de Massachusetts, cuyo equipo trabaja en el diseño de "viajes sostenibles" desde la inteligencia artificial, la innovación analítica o las "conversaciones emergentes", aplicados al transporte público, la movilidad, los vehículos, la estadística o el comportamiento humano. Además, también está la Plataforma Temática Interdisciplinar del Ministerio de Ciencia e Innovación de España, con grupos interdisciplinarios que abordan el reto de la movilidad urbana sostenible desde una perspectiva global, en particular desde la movilidad urbana intermodal, el suministro de energía sostenible o la calidad del aire y la salud.

Estas y otras iniciativas de investigación seguramente hacen y harán grandes y saludables aportaciones, pero no sustituirán a los sociedad en la construcción de nuestras historias con la calle, con el barrio, con la ciudad. Ojalá que no se trate solo de historias de terror, de padecimiento resignado, de recorridos vaciados de vida, sino de topografías cargadas de valor afectivo y construcción compartida.

Conoce más en:
- https://arquitectura.unam.mx/labmov.html
- https://www.mmi.mit.edu/research
- https://pti-mobility2030.csic.es/?lang=es

La Pisca

Experiencia y pensamiento jesuita

JOSÉ ROSARIO MARROQUÍN FARRERA, S.J.
Académico del Centro Universitario por la Dignidad y la Justicia del ITESO

Depredaciones

¿Y si intentamos vernos a la luz del perspectivismo y del multinaturalismo, según lo que Eduardo Viveiros de Castro dice de los pueblos americanos? Se pone un pie afuera de la casa y entonces hay que poner atención para esquivar un zarpazo o un golpe fatal. A veces hay fuertes rugidos que preceden al ataque. Así van los días, sin posibilidades de intercambio para aminorar la agresividad depredadora de los automóviles que capturan la calle. Vivimos ya sin los lugares que antes fueron espacios para el debate, la discusión o el disenso.

Los automóviles corren a su vez, escapan de la gran depredación. De esa que nos persigue también, que anda al acecho desde que le dimos cabida en nuestras formas de organización. Es la persecución ejercida por el tiempo que sin cesar corre como gran aliado de la continuidad, de las mejoras y de los futuros. Que en esa carrera devora, ve detrás de sí solo ruinas, pero sin poder repararlas, como nos lo ha hecho ver la tesis benjaminiana del ángel de la historia. No es solo que se viva con prisa. Admitimos al tiempo como rector de nuestras vidas, de nuestra historia, de nuestras relaciones. Es más, la gran proeza del tiempo consiste en devorar el espacio, sacrificarlo, contraerlo, erradicarlo. Mientras que su continuidad se consagra como instante, como la depredación por antonomasia que exige hacer lo máximo en un momento inaprehensible. Cuando miramos atrás solamente vemos los restos, los trastes rotos de la movilidad que se mide en distancia sobre tiempo y se justifica como eficiencia y productividad.

Foto: Carlos Martínez

Foto: Fabiola Hernández Hernández

Natalia Isabel López Rodríguez y Génesis Hernández Díaz / *colectiva feminista Femibici*

Bici con lentes de género, la desigualdad en la calle

Creo que [la bicicleta] ha hecho más por emancipar a la mujer que cualquier otra cosa en el mundo. Le da a la mujer un sentimiento de libertad y autosuficiencia. (Anthony, 1896).[1]

En el modelo de planeación urbana actual todavía son principalmente los hombres los que participan en el proceso de toma de decisiones, lo cual ha generado un diseño urbano con la experiencia masculina como norma.[2] Así, las necesidades de las mujeres han quedado en segundo plano, sin atender vivencias diferenciadas, como la violencia de género, que obstaculiza el ejercicio del derecho a la ciudad y limita nuestras decisiones y oportunidades.

En este contexto, hace 12 años surgió Femibici, una colectiva con sede en Guadalajara, conformada por mujeres apasionadas por construir de manera participativa una ciudad más incluyente. Desde aquí mostramos la urgencia de generar una ciudad y cultura de movilidad a la medida de nuestros cuerpos, necesidades y tiempos.

Impulsamos la bicicleta como modo de transporte, mediante paseos ciclistas que centran el esfuerzo colectivo y el cuidado. A través de nuestra participación en redes locales y nacionales sobre feminismo y género incorporamos estas perspectivas a la discusión de la movilidad sustentable. Hemos realizado más de 25 ediciones de la biciescuela, con mujeres de entre tres y 64 años, para que aprendan a andar en bici. En nuestras actividades compartimos saberes y construimos juntas nuevas visiones sobre la ciudad.

Desde la colectiva identificamos cómo las mujeres tienen diversos obstáculos para optar por la bicicleta como medio de transporte. La biciescuela nos permite conocer la experiencia diaria de quienes viven y se transportan en Guadalajara. Karina, por ejemplo, nos compartió que aprendió a andar en bici cuando era una niña, pero la dejó a los 11 años por miedo a los autos. Le gustaba realizar actividades al aire libre, por lo que decidió participar con nosotras. Ahora lo hace como recreación.[3]

También está Ana; ella aprendió a andar en bici cuando era pequeña, pero la abandonó en la secundaria porque percibió el acoso como una amenaza. Ha buscado espacios de mujeres donde pueda aprender de ellas, sentirse protegida y en grupo. Está dejando atrás inseguridades que desarrolló en la adolescencia y por eso se unió a la biciescuela. La motiva cuidar el medio ambiente y buscar modos de transporte alternativos.[4]

Ambas coinciden en sentir miedo al salir a la calle por la posibilidad de ser víctimas de un siniestro vial, pero, por ser mujeres, también se sienten más vulnerables al acoso callejero. Por estas razones es necesario exigir garantías para ejercer nuestro derecho humano a la movilidad y a la ciudad.

Si tú u otra mujer quieren aprender a andar en bici o sumarse a cualquiera de las actividades de Femibici nos pueden encontrar en Facebook como @femibici.

¡En Femibici biciclamos por nuestro derecho a la ciudad!

1. Anthony, S. B. (1896, 2 de febrero). *The New York World*, p. 42.
2. Kern, L. (2020). *Feminist City. A Field Guide.* Between the Lines.
3. Comunicación personal, 14 de abril de 2023.
4. Comunicación personal, 14 de abril de 2023.

Foto: Carlos Martínez

PABLO MONTAÑO / *colectivo Conexiones Climáticas*

El olor de las ciudades

Un argumento aromático contra el automóvil

Olerán a flores, a hierba con rocío y a mar o bosque o cerro o desierto o a lo que sea que las rodea. Nos daremos cuenta de lo que cocinan nuestros vecinos, de qué tanto ajo usaron, de quién hizo carne asada. Nuestra ciudad será un museo de aromas, conformado por remolinos renovados con los cambios de temporada, perfumada con la llegada de las flores de los cítricos, y con niñas y niños que sabrán que mayo huele a flor de huizache y junio a tierra mojada. La memoria de los aromas que respiraron nuestros ancestros volverá con fuerza, recordaremos que hay aromas exclusivos de la noche y otros reservados para quien se despierta con el sol.

La ciudad sin autos huele a flores, sin escapes y sin el aroma del concreto sobado por el hule de las llantas, sin el plástico de sus molduras calentándose. Lo que viviremos será una salida de la monotonía impuesta por un autoritario modelo de deficiente transporte. No hay respuesta climática posible sin la transformación profunda de nuestro actual modelo de movilidad. Esta transformación no implica la electrificación de los autos, sino su eliminación. El costo energético de su fabricación, el espacio que demandan, sus llantas que son prácticamente imposibles de reciclar, y la manera en la que deforman nuestras ciudades, los vuelven inviables frente a la necesidad de un planeta vivo.

Más allá del miedo que implica perder a un protagonista de nuestras calles, el reto es un catalizador para la imaginación. He realizado talleres sobre el futuro que queremos para nuestras ciudades en distintas partes del país; el resultado siempre se parece: nadie extraña los coches cuando hay opciones de transporte público y cuando las calles se llenan con un montón de flores y huertos. A pesar de los distintos entornos, la imaginación nos lleva a lugares casi idénticos; las diferencias se quedan en los huizaches que llenan Chihuahua, en los tamarindos en La Paz, en las ceibas para Playa del Carmen y en los manglares en Tabasco. Al final queremos lo mismo.

La imagen de estas ciudades libradas de autos les sonará a algunos ociosa e infantil, y tendrán razón, pues en realidad lo es. Es una idea en la que abunda el ocio, donde el tiempo no vale, sino que se disfruta; pasa lento con las temporadas y con el crecer de las plantas y sus frutos, y hay razón para estar distraído y para maravillarse con lo que nos rodea. Es infantil, radicalmente infantil, a diferencia de nuestras ciudades *cochistas* que odian a los niños y los condenan a espacios cerrados y pantallas. Esta otra ciudad los sacará para llenar los juegos que habrá en cada esquina, para escalar los árboles y llenarse las manos y las bocas de tomates y moras; para perseguir escarabajos y descubrir cuáles flores prefieren las abejas. Hay abundancia de futuro cuando rompemos los moldes que nos impuso el modelo económico que nos trajo a la crisis que vivimos. Cuando imaginamos libremente, se antoja el futuro.

La discusión de movilidad cae en la trampa de pensar la crisis climática como un problema de emisiones, donde lo importante es seguir haciendo lo mismo, pero ahora sin dióxido de carbono. Este reduccionismo invisibiliza el modelo económico centrado en la extracción, el consumo, la productividad y su obsesión por crecer como tumor. El decrecimiento frente a la crisis climática también pide nuevas velocidades y nuevos criterios para desplazarnos o no; pide la radical posibilidad de vivir en ciudades cuyas calles no sean letales y que huelan a azar y jazmín.

Conoce más en:
Colectivo Conexiones Climáticas en:
www.conexionesclimaticas.org