

Ciencia y Luz

FACEBOOK | TWITTER: @CienciaUV



DIRECCIÓN DE COMUNICACIÓN DE LA CIENCIA



Universidad Veracruzana

Ciencia UV

Autor: Isis Chang Ramírez*

Edición: Eliseo Hernández Gutiérrez

Ilustración: Francisco J. Cobos Prior

Dir. de Comunicación de la Ciencia, UV

dcc@uv.mx

Calles más Democráticas

(El reto de las ciudades)

El diseño de una ciudad es un proceso de planeación e inteligencia colectiva en el cual, en un escenario perfecto, todos los actores son piezas importantes y necesarias para la toma de decisiones: ciudadanía, sociedad civil organizada, academia, gobierno e incluso la iniciativa privada. Establecer esta condición de colectividad y equidad participativa es la manera como se abre la puerta a una simbiosis en la que mientras más constante sea la interacción entre las partes, más incluyentes, resistentes y resilientes se vuelven las ciudades.

Visualicemos nuestra ciudad como un gran organismo un tanto desmejorado. ¿Has pensado cuáles son sus principales síntomas? Este escrito se centra en una de las áreas más afectadas de dicho organismo: la movilidad urbana y su espacio público. ¿Por qué las ciudades en México se saturan de tránsito vehicular, congestiones y contaminación? Ello se debe, entre otros factores, a que la infraestructura vial se ha intentado “resolver” desde y para una sola perspectiva: la del automóvil. Carreteras, vías de alta velocidad y segundos pisos que promueven la calle como un espacio para la libre circulación del vehículo privado, dejando de lado a las personas y la escala humana.

En Xalapa sólo el 33% de los desplazamientos se realiza en vehículo privado y el resto se hace caminando, en bicicleta o transporte público. Reflexionemos ahora si la distribución de la vía pública es en realidad equitativa. Podríamos partir de un simple ejercicio: si tomamos una fotografía de la calle, notaremos que entre más autos hay aparecen menos personas. Y entre menos personas, mayor enajenamiento, menor equidad, inclusión y organicidad.

Uno de los principales problemas de nuestra ciudad consiste en el congestionamiento vial, el cual es resultado de distintos factores: las calles se piensan para movernos en auto comenzando a reemplazar personas por cochistas (dícese de los individuos cuyo único medio de transporte es el automóvil particular), la falta de cumplimiento de la normativa, el diseño mismo de ésta, la falta de una visión integral de la movilidad urbana, la distribución del recurso destinado a la infraestructura, el crecimiento de la mancha urbana que genera espacios dormitorio, entre otros.

Escala humana

Las ciudades tienen una marcada tendencia de desarrollo en torno al automóvil, por ello los urbanistas deben tener claro que en la concepción de la vía pública no puede permitirse que el automóvil sea el centro del diseño urbano. ¿Qué pasa cuando construimos infraestructura exclusiva para el auto? Fomentamos ciudades enajenadas. Tomemos el ejemplo de la infraestructura elevada: el segundo piso en la Ciudad de México o el segundo piso para bicicletas en Puebla. Se trata de intervenciones que nos hacen creer en una modernización hacia la cual todos deberíamos transitar para encaminarnos hacia una mejor ciudad.

Sin embargo, la infraestructura elevada no es tan compatible con la escala humana porque segrega el espacio. Al haber segregación fomentamos ciudades poco inclusivas: peatones y ciclistas circulan por un lado, vehículos por otro. Este tipo de aislamiento ocasiona a su vez que no se den las circunstancias favorables para promover una cultura de percepción de los demás, no se genera convivencia ni interacción entre seres humanos, ni interacción con el entorno. Entonces, esto quiere decir que no promovemos espacios propicios para permitir procesos sociales orgánicos, ciudades con personas, ciudades más humanas.

¿Qué es la escala humana? La escala humana surge cuando los habitantes tienen un campo de visión que no se ve obstaculizado por grandes construcciones y los peatones se pueden desplazar de manera segura, a una velocidad real. Las construcciones de gran altura promueven que los habitantes se vuelvan ajenos a la vida que transcurre a nivel del suelo, no tienen posibilidad de controlar visualmente lo que ocurre en la calle y por lo tanto surge una percepción de inseguridad.

Ceder el paso

Resulta imprescindible promover infraestructura democrática a nivel de calle que conduzca a interactuar equitativa y respetuosamente a peatones, ciclistas, autobuses y automóviles, en vías diseñadas bajo una perspectiva de escala humana que nos permitan ser conscientes de la presencia de los demás. Un ejemplo de esta infraestructura puede ser una intersección que cuente con los elementos adecuados de cruce peatonal a nivel de calle, que inviten al conductor de automóvil a detenerse, volviéndolo consciente de la necesidad de las personas de atravesar la calle.

Una acción tan sencilla como ceder el paso, se convierte en un ejercicio profundamente importante porque implica aspectos educativos, de convivencia, cordialidad y respeto hacia los demás. Así, la infraestructura a escala humana promueve valores éticos y fomenta la construcción social del espacio. Ceder el paso no implica mayor costo y, desde la igualdad en el espacio público, abona a la recuperación de la calle y la formación de una mejor cultura vial.

El cambio que es posible provocar con una transformación de comportamiento es mucho más trascendental que el que se pueda obtener con base en una inversión monetaria, por costosa que sea. Visualicémoslos como agentes de cambio para construir la ciudad en la que queremos vivir, nuestra ciudad ideal. Luchemos por calles más democráticas, pues todos tenemos el mismo derecho a usarlas. Desplacemos el sentido de competencia por el de convivencia.

*Coordinación Universitaria para la Sustentabilidad

Correo: ichang@uv.mx

No se debe permitir que el centro del diseño urbano en la vía pública lo ocupe el automóvil.

Una acción tan sencilla como ceder el paso se convierte en un ejercicio profundamente importante.

