

Nataly Pinto Alvaro
Elisa Puga Cevallos
Gustavo Endara
(Eds.)

Más allá de los límites

Apuntes para una movilidad inclusiva

© **Friedrich-Ebert-Stiftung (FES-ILDIS) Ecuador**
Av. República 500 y Martín Carrión,
Edif. Pucará 4to piso, Of. 404, Quito-Ecuador
Telf.: (593-2) 256 2103
Casilla: 17-03-367
www.fes-ecuador.org

 **Friedrich Ebert Stiftung Ecuador FES-ILDIS**

 **@FesILDIS**

Para solicitar publicaciones:

info@fes-ecuador.org

Edición: Nataly Pinto Alvaro, Elisa Puga Cevallos, Gustavo Endara

Autoras y autores: Maritza Toro-López, Emmanuel Ospina-Sierra,
Carlos Cadena-Gaitán, Alice Junqueira, Ana Carolina Nunes, Leticia Sabino,
Dennis Maroto, Betsabeth Pilalao, Dana Olguín Corres, Sergio Andrade Ochoa,
Juan E. Cabrera, Galo Eduardo Cárdenas, Carlos Ernesto Grande Ayala,
Luis Eduardo Aguilar, Alejandrina Pérez Ayala, Israel Gutiérrez Alonso,
Carolina Salazar Daza, Daniel Sarzosa, Any B. L. Ivo, Patricia Farias,
Andrea María Navarrete, Solange Paula Redondo

Diseño e ilustración: graphus® 290 2760

ISBN: 978-9978-94-180-5

Impresión:

Primera edición, noviembre 2017

Impreso en Quito-Ecuador

Los contenidos del libro se pueden citar y reproducir, siempre que sea sin fines comerciales, y con la condición de reconocer los créditos correspondientes refiriendo la fuente bibliográfica.

Publicación de distribución gratuita, no comercializable.

El uso comercial y la reimpresión de todos los materiales editados y publicados por la Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) está prohibido sin previa autorización escrita de la FES.

Las opiniones expresadas en esta publicación no representan necesariamente las de la Friedrich-Ebert-Stiftung.



Contenido

Introducción

Gustavo Endara 9

Iniciativas ciudadanas y activismo que promueven la movilidad inclusiva en bicicleta

Nataly Pinto Alvaro 14

Movilidad inclusiva: Más que un reto, un derecho

Elisa Puga Cevallos 33

Parte I

Apuntes para una movilidad inclusiva 43

- Movilidad sin límites - Apuntes para una movilidad inclusiva en el Valle de San Nicolás
Carlos Cadena-Gaitán, Maritza Toro-López, Emmanuel Ospina-Sierra 45
- Acoso callejero: ¿Cómo solucionar el problema?
Alice Junqueira y Ana Carolina Nunes 60
- Apuntes sobre movilidad urbana inclusiva - El caso de Guayaquil
Dennis Maroto y Betsabeth Pilaloe 81
- El turismo inclusivo como derecho humano - Una visión inclusiva y de participación de las personas con discapacidad en Cotacachi
Carolina Salazar Daza y Daniel Sarzosa 99
- Caminabilidad y accesibilidad restringida en México
Dana Olguín Corres y Sergio Andrade Ochoa 109

- Estado del arte: La bicicleta en Ecuador, ¿qué camino tomar?	
<i>Galo Eduardo Cárdenas</i>	121
- Peatonalización en centros históricos. Una política transformadora de espacios	
<i>Alejandrina Pérez Ayala</i>	130
- El derecho a la ciudad y la movilidad de los adultos mayores - La ciudad como barrera de inclusión	
<i>Any B. L. Ivo y Patricia Farias</i>	140
- Movilidad urbana no motorizada como medio de acceso a unidades económicas urbanas	
<i>Israel Gutiérrez Alonso</i>	151
- Movilidad femenina, infraestructura de transporte y pobreza en el Área Metropolitana de Buenos Aires, Argentina	
<i>Solange Paula Redondo</i>	173
- Participación ciudadana en la movilidad urbana: Identificación de actores sociales y construcción del “sujeto social” para las rutas de movilidad no motorizada en el Área Metropolitana de San Salvador, El Salvador	
<i>Luis Eduardo Aguilar y Carlos Ernesto Grande Ayala</i>	189

Parte II

Experiencias e iniciativas de movilidad inclusiva	205
- ANDAREQ y ASOPLEJICA	
<i>Dennis Maroto y Betsabeth Pilaloa</i>	207
- Auditorías de percepción de seguridad de género y calidad de la caminabilidad en el espacio público - El caso de Jardim Brasil, São Paulo, Brasil	
<i>Alice Junqueira y Leticia Sabino</i>	210

- Mujeres en bicicleta, o de la urgencia de una perspectiva de género en el ciclismo urbano - A propósito de la Red Iberoamericana de Mujeres Bici-bles
Andrea María Navarrete 222
- La Masa Crítica, el pedal de cambio en Cochabamba
Juan E. Cabrera 232



Introducción

Gustavo Endara

Coordinador de Proyectos
Friedrich-Ebert-Stiftung (FES-ILDIS) Ecuador

El modo en el que nos transportamos a través de una ciudad habla también sobre cómo es ella. Por ello es fundamental analizar si los modos de transporte que se promueven permiten que conozcamos la ciudad, vivamos sus espacios, interactuemos con sus habitantes, podamos disfrutarla, o por el contrario, si limitan el acceso, distancian a unas personas de otras, o hacen que queramos alejarnos lo más rápido posible de ella.

Lamentablemente alrededor del mundo ha primado la segunda opción, es decir, una visión centrada en el automóvil particular como modo de transporte preponderante. A pesar de que este modo es el que más problemas ocasiona y también, paradójicamente, es usado por la minoría de la población. En principio, los argumentos para relegar al automóvil de las prioridades de la política pública en cuestiones de movilidad parecerían obvios. Cada vez hay más muertes por causas respiratorias y cardíacas inducidas por el smog. La Organización

Mundial de la Salud (OMS) estima que el 92% de la población mundial vive en sitios cuyos niveles de contaminación del aire superan los límites permisibles¹ –y gran parte de esta contaminación puede ser atribuida a los coches–. De la misma manera, quienes optan por este modo de transporte, generalmente, experimentan niveles adicionales de estrés al tener que pasar por largas colas y trancones, así como al desafiar automovilistas groseros y malhumorados.

Según Jeannete Sadik Khan –ex Comisionada de Transporte de Nueva York– el liderazgo, la planificación y la ingeniería urbana han sido cada vez más improductivas debido a que se han dejado llevar por la tendencia de los megaproyectos, es decir, infraestructura para que los autos pasen –supuestamente– más rápido. El resultado ha sido que las urbes se han convertido en conglomerados de concreto con muy poca vitalidad, poco atractivos e injustos –tal vez lo más decepcionante–.

Sadik Khan optó por dejar atrás estos enfoques obsoletos. Ella vio el potencial de la ciudadanía para reclamar sus espacios y diseñarlos para que promuevan la vida en la calle, la economía y la cultura. En efecto, sus acciones para reducir –o cerrar por completo– el espacio automotriz, no solo que recuperaron espacio peatonal y revitalizaron los barrios y sus negocios locales, sino que incluso mejoraron el tránsito vehicular. La idea detrás de estas acciones es que cada residente de la ciudad es en algún momento peatón, y al darles más prioridad, más gente optará por dejar su coche en casa –o no comprar uno en primer lugar–.

No obstante, el éxito de las iniciativas se basa en tener una visión integral de ciudad, así como de su sistema de transporte.

1 Ver: <http://www.un.org/spanish/News/story.asp?NewsID=35935#.WdLBTrLyICg>

Un sistema sustentable y equitativo, debe asegurar que todas las personas tengan acceso a distintos modos de transporte de manera segura, indiferentemente de su clase social, su identidad de género, su clase social o su condición física.

En muchas ciudades sucede lo contrario. Las inversiones, los presupuestos y la planificación de los sistemas de transporte público han sido realizadas de forma ineficiente. El resultado ha sido experiencias deprimentes y denigrantes en detrimento de otras áreas de trabajo importantes a cargo de la municipalidad como son el proveer condiciones adecuadas de habitabilidad, convivencia, el medio ambiente, la alimentación, la salud y la educación, entre otros. A lo largo de muchas ciudades latinoamericanas, el hacinamiento, la desprotección, el mal servicio y el acoso son solo algunos de los deplorables denominadores comunes en el transporte público.

En ese sentido, desde perspectivas diversas, renovadoras, especializadas y propositivas, el presente libro tiene como objetivo analizar y diagnosticar las experiencias y las problemáticas del uso de los diferentes modos de transporte de varias ciudades de Latinoamérica desde ópticas de justicia e inclusión social, sustentabilidad e integralidad.

Así, nuestra intención desde la Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) –organización de origen alemán con amplia presencia internacional y comprometida con los valores de la democracia y justicia social– es la de contribuir al pensamiento crítico y la acción participativa y colaborativa para solucionar los desafíos de nuestras ciudades.

En este libro, los autores y autoras resaltan la importancia de pensar el transporte en una ciudad desde ópticas integrales. Deseo destacar el énfasis que se ha realizado por actuar y pensar

en común, es decir en y desde otras personas, especialmente las más vulnerables a sufrir injusticias en los sistemas de movilidad y el espacio público: las personas con discapacidad, niños y niñas, adultos mayores, LGBTI y mujeres.

Como lo mencioné anteriormente, si bien todos y todas en algún momento debemos caminar para movilizarnos, en América Latina alrededor de 66 millones de personas tienen considerables dificultades en su movilidad debido a que viven con algún tipo de discapacidad. Los rangos oscilan entre un 5,1% en México hasta un considerable 23,9% de la población en Brasil². Sin embargo, la planificación urbana ha hecho poco o nada por suplir las necesidades específicas de estas personas en el transporte y el espacio público.

Asimismo, me complace que en varias reseñas de esta obra se aborde a profundidad la problemática del acoso sexual a mujeres en el transporte público, así como en el espacio público. Este tipo de violencia de género –por cierto, la más naturalizada y legitimada– merece ser erradicada de nuestras ciudades urgentemente. A lo largo de la publicación, se discuten medidas adoptadas, pero también ideas y propuestas de solución, abordando también sus fortalezas y debilidades.

Repensar las formas en las que nos movemos, y observar de cerca las dificultades que enfrentan varias personas para transportarse –especialmente las que menos atención ha recibido de la política pública– nos puede ayudar a construir ciudades más justas y planificadas desde la inclusión. Ciudades donde prime el empoderamiento ciudadano, la igualdad y por ende, gocen de una vitalidad inspiradora, donde su motor de desarrollo sea limpio,

2 Datos de 2010. Ver: <https://www.cepal.org/notas/74/Titulares2.html>

amigable con el medioambiente y prioricen la justicia social, la participación y la diversidad en su proceso de planificación y diseño.

Desde esa perspectiva, espero que la publicación aporte al mejor entendimiento de la problemática, y motive la generación de soluciones que podemos crear desde espacios ciudadanos y académicos. Asimismo, deseo agradecer el trabajo comprometido y entusiasta de Nataly Pinto Alvaro y Elisa Puga Cevallos en el diseño, coordinación y edición de esta publicación, así como de otras actividades que hemos desarrollado en los ámbitos de transporte inclusivo y sustentable. No sin antes agradecer a las autoras y autores por sus valiosos aportes, le deseo al público una interesante lectura y reflexión.

Nataly Pinto Alvaro

Iniciativas ciudadanas y activismo que promueven la movilidad inclusiva en bicicleta

El siguiente texto presenta algunas iniciativas ciudadanas que promueven la movilidad en bicicleta como una forma de transporte válida no sólo para recorrer pocos kilómetros sino también para emprender viajes largos. Si bien, la bicicleta en la ciudad ha sido elogiada en los últimos tiempos, esto no siempre fue así. En este sentido, el artículo también introduce una reflexión

Nataly Pinto Alvaro es emprendedora, ciclista urbana e investigadora. Cofundadora de INSPIRA Red, Centro de investigación y capacitación, creado para promover iniciativas ciudadanas y colaborar en la facilitación de procesos de transformación social. Actualmente trabaja en VECO Andino, organización que apoya la agricultura familiar campesina.

crítica sobre la ausencia de colectivos o movimientos en favor del transporte público de calidad o de revitalizar el movimiento peatonal a partir de los aprendizajes que nos dejan los colectivos o grupos que se organizan en torno a la bicicleta.

Iniciativas que generan cambios

Revisando en el diccionario la definición de “iniciativa”, encuentro palabras que permiten resumirla en una frase: “iniciativa es una idea que marca el inicio de un proceso y que puede ser breve o de larga duración”. Ahora bien, ¿qué es lo que motiva a alguien a tomar la iniciativa? y ¿qué es lo que hace que perdure y se mantenga en el tiempo? Sobre esto, existen algunas pistas, pero todxs sabemos que se requiere de una gran fuerza de voluntad y del compromiso genuino con una causa. Las iniciativas que se presentan a continuación son diversas pero comparten estos dos aspectos.

Descubriendo la Ciudad en Bici

Ciudad en Bici surge como una iniciativa ciudadana para motivar a la gente a subirse a la bicicleta y descubrir la ciudad en grupo al menos un día por semana. A través de las redes sociales, accedemos a las publicaciones del colectivo que abarcan un amplio espectro, desde invitaciones a unirse en recorridos urbanos o periurbanos hasta convocatorias para participar de *bike polo*¹ o dar un paseo en bicicleta para conocer iniciativas ciudadanas variopintas. Además de esto, las personas que integran el colectivo están profundamente comprometidas con la causa de la movilidad sustentable y se involucran en eventos

1 El *bike polo*, también conocido como *cycle polo* o bici polo es un deporte de equipo similar al polo, con la diferencia de que se utiliza la bicicleta en lugar de un caballo.

convocados por otros grupos en los cuales la bicicleta juega un papel importante. Para conocer al colectivo *Ciudad en Bici* un poco mejor, acudí a una de sus integrantes, Laura Villacís, quien respondió las siguientes preguntas:

¿Cómo describirías a *Ciudad en Bici*?

Ciudad en Bici es un sueño que se cumple cada lunes, es una convocatoria de ciclistas diversos que con excusa de temáticas en favor de la cultura y el medio ambiente, convoca a toda la familia.

¿Quiénes integran el colectivo?

El colectivo es un espacio incluyente y abierto para que cualquier persona que se entere de esta iniciativa venga y se integre desde todos los rincones de la ciudad. Las personas que vienen son diversas y hemos formado realmente una familia que se cuida y sale de paseo cada lunes. También incentivamos a los integrantes a presentar ideas, tomar la iniciativa para llevarnos a descubrir actividades y rincones de la ciudad.

¿Cómo surgen las actividades que plantean en el colectivo?

Las actividades nacen desde las ideas de quienes participamos en el colectivo, desde la cotidianidad, necesidades y novedades del entorno. Nosotros usamos a la bicicleta como una herramienta de transformación social, buscando la coherencia con la vida no violenta; intentando mantener a las personas activas en relación a lo que ocurre sobre todo en tema de movilidad sostenible en la ciudad.

¿Qué desafíos han encontrado en el uso de redes sociales y otras herramientas de comunicación?

El mayor desafío ha sido la difusión de los eventos para que lleguen a más gente. Por otro lado, contamos con un grupo de

chat, en el cual hay reglas para que se fomente el buen uso y que no se desvirtué el fin, es decir, que no se salga del tema objetivo que es el uso de la bicicleta y la difusión de eventos o de novedades en torno a la movilidad en bici.



Cicleada al Panecillo.
Créditos: *Ciudad en Bici*.

¿Cómo contribuye el colectivo a la movilidad sustentable?

Predicando desde el ejemplo. La bicicleta es nuestro medio de transporte cotidiano y mediante la experiencia del día a día contagiamos el virus de andar más feliz en bici. Además, se ha tomado el lema de ser “defensores de peatones”, por lo tanto, incentivamos el respeto al peatón.

¿Qué tipo de articulación en red han logrado en el tiempo de vida del colectivo?

Hemos sido partícipes de varias actividades de otros colectivos quiteños como: Carishinas en Bici, Cleta Endiablada y Biciacción. También hemos participado en la Semana de Movilidad 2016, Bicentenario de la Bicicleta abril 2017, la

Semana de la Movilidad 2017 y seremos partícipes del Foro Mundial de la Bicicleta Quito en 2019.

¿Qué perspectivas tiene el colectivo?

En *Ciudad en Bici* exploramos maneras de comprometer a más gente para que sienta que el colectivo es suyo y se produzca una verdadera apropiación. Además, *Ciudad en Bici* busca romper mitos como aquel de que Quito no es una ciudad pedaleable o que el uso de la bici es un mero deporte o hobby, e incentiva y reta a la gente a que tome este vehículo y cambie su vida.

¿Cuál ha sido la mayor satisfacción que has tenido hasta el momento en el colectivo?

Escuchar testimonios de gente que salió con *Ciudad en Bici* por primera vez a las calles y luego decide ir a su trabajo en bici. Personas que han sufrido accidentes y tenían miedo a volver a salir al tráfico y nos han agradecido por devolverles la confianza. También, hemos conocido a personas de otras provincias que le han tomado cariño a la ciudad gracias a conocerla en bici.

¿Cuál ha sido la mayor frustración que has debido enfrentar en el colectivo?

Se puede decir que es un tema de los voluntariados en general, la falta de compromiso y constancia de la gente, pero realmente la felicidad y las satisfacciones son superiores.

Existen varios colectivos en Ecuador que ofrecen actividades y recorridos como lo hace *Ciudad en Bici*. Nada más hace falta darse una vuelta por el internet y buscar en redes sociales el colectivo que mejor se acople a sus intereses.

Mujeres que a través de su voz y de sus manos narran historias - Warmifonías

Warmifonías se compone de dos palabras; una en kichwa: *Warmi* (mujer), y *fonías* (voces) y es el proyecto que emprendieron cuatro mujeres: Sofía Gordón, Sofía de la Torre, Genevieve Rajoy y Daniela Borja². El proyecto de las *Warmifonías*, como ellas mismo lo mencionan, se trata de recoger historias de mujeres acerca de proyectos transformadores a ritmo de pedal. Surge de una metáfora entre la bici y los procesos de transformación. Ambos requieren esfuerzo, paciencia y dedicación.

Ellas viajan en bicicleta y mientras pedalean, paran en diferentes lugares para encontrarse con mujeres inspiradoras que les comparten historias que motiven a otras a llevar a cabo sus iniciativas. El objetivo de estas valientes mujeres es pedalear desde Quito hasta Río de Janeiro, recorriendo 6 países: Ecuador, Perú, Bolivia, Paraguay, Argentina y Brasil, alrededor de 10.000 km. Su viaje inició el 25 de febrero de 2017 y viajan con aproximadamente 20 kilos adicionales a su propio peso.

“*Warmifonías* es un sueño haciéndose realidad”, –afirman sus creadoras– “Cada una de nosotras en sus diferentes vidas y ocupaciones soñábamos con recorrer Sudamérica de una manera distinta a la del turismo convencional y usábamos la bicicleta en la ciudad como medio de transporte. Estas dos cosas nos encontraron y aquí estamos hoy, viajando juntas sobre ruedas”. Dany y Sofy tenían ganas de viajar pero no lograban concretar la idea. Un día conocieron a Sofy (la Guaytamba) por una coincidencia de la bici. Ella ya tenía una fecha definida para su viaje. Les dijo que saldría en enero de 2017, sola o acompañada. Esa determinación motivó a Sofy y Dani para unirse al plan y sumarse al proyecto,

² Patricia Vásquez también realizó parte del recorrido con las *Warmifonías* en la etapa inicial.

así nació *Warmifonías*. Soñaron y trabajaron juntas durante seis meses para definir de qué se trataría el proyecto y cuál sería la ruta. Pocas semanas antes de la fecha de salida, Gene les encontró en una feria vendiendo imanes para recaudar fondos para el viaje. Ella había soñado desde el colegio con hacer algo similar. “La invitamos y sin dudarlo aceptó. °Ya éramos cuatro locas para partir a esta aventura!”

Además, planearon su proyecto y llevaron a cabo una campaña de recaudación de fondos en redes sociales y en eventos presenciales que han solidificado su caja de ahorro. Las *Warmifonías* cuentan con auspiciantes que les apoyan ya sean con las bicicletas, con herramientas o también con ayudas económicas para realizar el viaje. La recaudación de fondos todavía continúa, pues es vital contar con liquidez para eventualidades que se puedan presentar a lo largo del recorrido. “La idea de hacer un viaje alejado del turismo nos llevó a plantear un trabajo de fondo. Ya que es llamativo que seamos sólo mujeres viajando, nos pareció interesante enfocar el proyecto en un tema de género. Queríamos conocer otras mujeres soñadoras, rebeldes que participen en proyectos transformadores para sus comunidades. Contactamos a las mujeres, conversamos con ellas, tomamos fotos, grabamos sus testimonios, a veces, hacemos ilustraciones de los encuentros”.

Entre las historias que sobresalen está la de Silvia Santi de Ecuador, quien defiende los derechos de las mujeres junto con otras *warmis* servidoras públicas, amas de casa, campesinas y mujeres de las diferentes nacionalidades indígenas, agrupadas en la Red Intercultural de Mujeres Amazónicas (RIMA).

“Lo importante es ser personas propositivas para lograr sociedades más equitativas, donde todxs interactúan por igual en el proceso de desarrollo de su gente”.

Silvia Santi

Otra mujer inspiradora, es Marcela, antropóloga radicada en Chavín de Huantar - Perú, enseña que debemos confiar en el trabajo que hacen nuestrxs compañerxs.

“El trabajo en equipo funciona, si todas las piezas están interconectadas”.

Marcela

Tuve la oportunidad de enviar unas preguntas a las *Warmifonías* y generosamente respondieron a mi pedido mientras hacían una pausa en Bolivia. A continuación se exponen sus reflexiones.

¿Para qué hacer un viaje en bicicleta?

Escogimos viajar en bicicleta, porque así podemos vivir el viaje de una manera mucho más cercana con todo lo que nos rodea. Recorrer nuestra Sudamérica, de 50 kilómetros en 50 kilómetros, nos hace mucho más perceptivas de lo que pasa con las personas y el ambiente a nuestro alrededor. Además, usar nuestro cuerpo para movernos por distancias largas nos permite reconocernos fuertes y experimentar, pedal a pedal, que todo es posible cuando hay una intención concreta.

¿Qué es lo que se les hizo más difícil dejar atrás al momento de emprender el viaje?

Cada una de nosotras vivió el proceso de despedida de diferentes maneras. Pero en general, nos costó dejar a la familia, la pareja, los amigos y mascotas, en fin, la vida conocida. Más tarde extrañamos el confort de nuestras casas, una cama y la ducha de agua caliente. La parte más dura se dio durante las últimas semanas previas al viaje. Dejar organizadas nuestras vidas en la ciudad y nuestros trabajos, para que pudieran continuar sin nosotras nos generó una buena cantidad de estrés. “La sensación de estas últimas semanas me generó una cantidad de adrenalina parecida a la de lanzarse por un talud”—comenta Dani—.

¿Qué ha sido lo más necesario durante el viaje?

Aprender a vivir con incertidumbre. Aceptar que hay muchas cosas que no podemos controlar y confiar en que el viaje (como la vida) te va dando lo que necesitas. Estamos re-aprendiendo a comunicarnos, con honestidad y respeto. Conocer la historia de cada compañera y en consecuencia su manera de ser en el mundo, es esencial. Lo mismo ocurre con la tolerancia cultural que nos permite disfrutar y aprender de los diferentes lugares y personas que conocemos, sin juzgar, aceptando que estamos de paso y que nuestra realidad y visión del mundo es solo una más entre muchas.

En cuanto a lo material, tenemos varios artículos muy necesarios durante el viaje. El filtro de agua, por ejemplo, nos ha permitido tener agua de calidad en lugares donde la misma no es potable. Es importante mencionar que cada una de las cosas que llevamos en nuestras alforjas son sumamente necesarias. Todo va sobre la bicicleta y lo movemos con nuestros músculos. Por esa razón, escogemos rigurosamente lo que llevamos. A medida que avanzamos nos sentimos más desapegadas hacia las cosas que no son esenciales para seguir y nos encanta estar concientizando cuán poco se necesita para vivir bien y ser feliz.

¿Pueden compartir un par de cosas gratificantes que les ha dejado el viaje hasta ahora?

Estamos más o menos a mitad de camino y el viaje ya nos ha regalado un montón de amigxs y anécdotas muy valiosas. Descubrir el cariño y la generosidad de la gente, sin importar su nivel social, es algo que nos emociona y nos llena de esperanza. Vemos la bicicleta como una llave al corazón de las personas ya que genera muchísima empatía. Cuando las personas ven el esfuerzo que haces para llegar a conocer

sus comunidades o ciudades lo valoran, lo sienten y te lo devuelven con gratitud y cariño.

Otra gran satisfacción ha sido el haber atravesado tramos del recorrido muy duros que, planificando previamente, no pensamos poder lograr. Días de intensas subidas, lugares muy altos (4.950 msnm en Perú es nuestro récord), sitios muy fríos e inhóspitos han sido grandes experiencias que nos han enseñado lo fuertes que somos y nos han unido mucho como amigas y equipo al haberlas hecho juntas. Estamos felices de haber conocido a tantas mujeres inspiradoras. Estamos aprendiendo todo el tiempo, sobre nosotras, sobre las otras, sobre nuestros cuerpos, sobre la naturaleza, sobre el mundo. Esto nos lleva a querer seguir viajando y encontrando más historias y aprendizajes.

¿Qué les ha parecido lo más frustrante hasta ahora al ir pedaleando a los diferentes lugares?

Una de las partes más duras de viajar de esta manera es no saber dónde vamos a descansar en la noche. Nuestro presupuesto es limitado y por eso buscamos lugares que nos dejen pasar la noche a cambio de nuestras anécdotas. A veces, encontrar un lugar que nos reciba es agotador. Nos toma tiempo de espera y gestión y suele ser incómodo cuando estamos muy cansadas.

Nos frustra también tener un tiempo limitado para conocer cada lugar y completar el proyecto. En nuestra planificación inicial habíamos proyectado seis meses de viaje y nos organizamos para ello. Ya en la ruta nos dimos cuenta de que necesitamos más tiempo para trabajar en las entrevistas, conocer los diferentes lugares, compartir con la gente local y descansar. Esto nos obliga a acortar los tiempos en cada ciudad y a modificar la ruta en algunos casos. Por otro lado, en algunos lugares hemos experimentado mucha frustración

y enojo al ver la falta de respeto y consideración de los conductores hacia los ciclistas y peatones.

Es duro ver realidades muy difíciles ante las cuales no podemos hacer algo concreto. Por ejemplo, ver la necesidad y la desigualdad que se vive en muchas poblaciones extremadamente pobres, animales descuidados o maltratados, los desastres ocasionados por la minería, campos llenos de basura, grandes monocultivos transgénicos e inmensos ríos represados y/o contaminados nos hace cuestionar cuál es el verdadero precio de nuestro estilo de vida en las ciudades y el costo del supuesto “progreso” de la humanidad.

¿Qué reflexiones les han surgido en torno a la movilidad sustentable?

El viajar en bicicleta nos ha permitido ver cómo, a través de su simpleza y fuerza junto con nuestra convicción y propósito, podemos llegar muy lejos. Nuestras vidas en la ciudad, tanto lo que hacemos como la manera en la que nos movemos, suele ser inconsciente, repetitiva y nos acostumbramos a imitar.

El movernos con nuestro cuerpo, oxigena nuestro cerebro, nuestros pensamientos. Estamos convencidas de que una ciudad que permite una movilidad alternativa al transporte motorizado está invirtiendo en personas sanas y conscientes. Está apostando en una ciudad para seres humanos. Vemos la bicicleta como una herramienta revolucionaria e inclusiva.

Hemos visto en la mayor parte de las ciudades y pueblos por los que hemos pasado, que más que infraestructuras faltan políticas y convicción para promover una movilidad inclusiva. Pero también hemos encontrado interesantes movimientos en algunas ciudades grandes, lo que demuestra que sí está ocurriendo un cambio de mentalidad a nivel regional, que refleja una nueva consciencia sobre cómo movilizarnos y

convivir más ecológica, saludable y sosteniblemente entre todos.

**¿Las mujeres somos las mismas, más allá de las fronteras?
¿Han encontrado diferencias?**

En esencia creemos que sí, las mujeres somos las mismas, más allá de las fronteras y diferencias culturales. Encontramos que, generalmente, las mujeres somos muy cuidadoras, amorosas y empáticas tanto con las otras personas como con otros seres vivos y con el espacio donde habitan. En algunos lugares hemos podido ver que son más tímidas, menos visibilizadas, tal vez porque han tenido menos acceso a herramientas que les permiten ejercer sus derechos y reconocer el enorme valor que tienen en su comunidad.

Nos ha llamado la atención que en algunos lugares las mujeres extranjeras son las que han iniciado procesos de transformación. Creemos que esto se debe a que según el dicho, “nadie es profeta en su propia tierra” y a que estas mujeres han encontrado lugares fértiles donde sus ideas han podido germinar y crecer. Precisamente, la mezcla de culturas, de visiones del mundo, de ideas hace que los procesos de transformación sean más ricos y más humanos.

Un viaje, en ese sentido, te da una visión más amplia de otras realidades. Esto es muy necesario para poder cuestionar lo que nos parece normal o cotidiano y poder aportar a lograr verdaderos cambios muy necesarios en nuestra realidad, en nuestra ciudad.

¿Qué recomendarían a otras mujeres que quieren emprender un viaje en bicicleta?

Cuando leímos esta pregunta nos surgió una cascada de consejos que podrían ser un libro en sí mismo pero

intentaremos aportar algunas cosas esenciales para que cada una de las lectoras pueda encontrar lo que le sea útil, incluso basándonos en lo que cada una de nosotras hubiese querido escuchar antes de viajar...

Consejos de las Warmifonías

- Rodearse de gente que lo está haciendo o ya lo ha hecho. Es básico además de inspirarse, informarse y leer sobre experiencias similares en detalle.
- Recibir viajeros en tu casa es la mejor manera de conocer a fondo sobre este estilo de vida. Además de aprender y escuchar sus anécdotas del viaje, ayudas a un viajero y, seguro, esa ayuda regresara para ti cuando estés viajando.
- Una red muy buena para crear un perfil y contactar con viajeros en bicicleta es: www.warmshowers.org o también viajeros en general: www.couchsurfing.com.
- Fijar una fecha, aunque sea el año, es importante para que pase de ser un sueño a un proyecto.
- Gestionar los miedos, revisar de dónde provienen, para poder evitar las excusas y entrar en acción.
- Imaginarse de aquí a 20 años contándole a alguien sobre tu propia vida. Como un juego cuando eras niña, ¿Qué quisieras contar? ¿Qué quisieras haber experimentado? ¿Lograste cumplir tus sueños?
- Poner en perspectiva el tiempo. ¿Qué es 1 año o 2 de viaje en el contexto de 60 años (el promedio de años para jubilarse en la ciudad)?

- Haz una lista de tus prioridades y planifica de acuerdo a ellas.
- Permítete conectarte con la intuición, con la magia, con el corazón. Los miedos vienen cuando le damos demasiada importancia a nuestra parte racional.
- La gente buena, como tú, abunda. Hay que salir a comprobarlo, los medios de comunicación no te lo van a contar.
- Somos creadoras de nuestra realidad. °Atrae lo bueno!

¿Qué legado quieren dejar las *Warmifonías*?

Queremos aportar un granito de arena en la construcción de una sociedad más justa en términos de género y ecología. Planteamos un modelo de vida alternativo posible en cuanto a movilidad, roles de género, sistemas productivos y de consumo. Queremos inspirar a otrxs a que lo hagan, que superen sus miedos y los vean como desafíos. También queremos aportar con nuestro ejemplo, demostrando que no es necesario ser deportistas o tener mucho dinero para viajar y hacer un sueño realidad. Creemos que es necesario actuar, proponer y ser consecuentes con nuestros ideales. Debemos salir de las palabras, las redes sociales y actuar.



Alcanzando sueños en Sudamérica.
Créditos: Warmifonías.

La experiencia de las mujeres que conforman el proyecto se encuentra disponible en la página de internet: <https://warmifonias.wordpress.com>. Se trata de un blog interactivo que está lleno de sorpresas. Por un lado, el visitante puede explorar directamente la página y acceder a historias de otras mujeres increíbles de Latinoamérica. También se puede acceder al Instagram para descubrir fotos que invitan a unirse al recorrido. La calidad de la imagen es alta y ayuda a sumergirse en las historias. Por último existe un podcast, o una radio en línea que permite escuchar sus narraciones contadas por las protagonistas. Realmente es evidente el alto grado de compromiso con la propuesta.

La Red de Mujeres en Bici Latinoamérica

Si tuviera que compartir los impactos que puede tener un Foro Mundial de la Bicicleta tardaría muchas páginas más para escribirlos. Así que me concentraré en una sola iniciativa con

mucho potencial: La Red de Mujeres en Bici Latinoamérica. Esta red, más allá del nombre, surgió fruto de reflexiones en torno a cómo juntar en un mismo lugar a mujeres de la región que están haciendo cosas transformadoras para sus comunidades, empleando a la bicicleta como herramienta. En el año 2016 presentamos la publicación: *Mujeres en Bici- Una expresión de libertad que trasciende fronteras*³ en el Quinto Foro Mundial de la Bicicleta (FMB5) en Santiago de Chile y en otros espacios locales y regionales. En todos los casos, el texto tuvo gran acogida y suscitó el interés de varias mujeres de Latinoamérica que venían a participar en el foro. Nos concentramos en las mujeres, quienes hasta el momento, seguimos siendo una minoría en el uso de este medio de transporte en la región.



Presentación del libro *Mujeres en Bici* en Guayaquil.
Créditos: FES-ILDIS.

3 El texto se encuentra disponible en el siguiente enlace: <http://www.fes-ecuador.org/news-list/e/mujeres-en-bici-una-expresion-de-libertad-que-trasciende-fronteras/?L=0&cHash=4fc32b86196e11d4b6013240fbec9f37>

Un día, inicié un grupo de WhatsApp con los contactos de las mujeres que había obtenido durante el foro en Santiago de Chile. Al inicio éramos alrededor de unas 10 mujeres. Junto con Gabriela Binatti de *Transporte Attivo* (Rio de Janeiro-Brasil), Carolina Salazar de *Ciudad Verde* (Ibarra-Ecuador) y Andrea María Navarrete de *Mujeres Bícibles* (Bucaramanga-Colombia) comenzamos a agregar a más mujeres que poco a poco se fueron enganchando con la idea. Mujeres de todas las edades, con diferentes bagajes y con experiencias diversas de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Perú, México, Paraguay y Venezuela. Actualmente somos 50 mujeres en el foro y existe una gran diversidad entre nosotras. Algunas se dedican a la investigación, otras elaboran políticas públicas y campañas de comunicación, hay quienes se dedican al arte, otras escribimos, algunas más somos activistas, en fin, todas somos hijas y algunas también madres y abuelas, lo cual aporta todavía más perspectivas al grupo. Personalmente, considero que esta experiencia de intercambiar ideas y visiones ha sido extremadamente enriquecedora y estimo que ya ha facilitado múltiples conexiones como las que comparto a continuación.

En alguna ocasión, Daniela Suau de *New Indie*, nos comentó que el proyecto de Mapocho pedaleable que conocimos mientras estuvimos en Santiago de Chile corría el riesgo de ser anulado. Entonces, ella junto con otras activistas de la bicicleta iniciaron una campaña masiva por redes sociales invitando a los delegados políticos a reconocer la importancia del proyecto y a votar para que no se interrumpa. Varias personas del grupo nos sumamos a la causa y finalmente, luego de varios días, nos enteramos de que los colectivos de ciclistas en Santiago habían logrado ganar la batalla.

A raíz del Foro Mundial de la Bicicleta, Areli Carreón del colectivo Bícitekas de México fue nombrada alcaldesa de la bicicleta.

Esto además de llenarnos de mucho orgullo, da la pauta de que cada vez más mujeres tomen roles para promover la movilidad sustentable. Areli, ha asumido su papel de forma muy activa, viajando para conocer a otros alcaldes de la bicicleta en el mundo pero sobre todo, apoyando las demandas de la ciudadanía. Un caso alarmante, fue el de Yoselín García atropellada por una revolvedora de cemento de la empresa CEMEX en junio de este año en la Ciudad de México. Areli promovió una campaña intensa en redes sociales a la cual todas en el grupo nos sumamos. Este evento cobró cada vez mayor relevancia dado que la compañía tiene filiales en Colombia, resultando que las personas de la red en ese país también exigieron respuestas de parte de la empresa para prevenir este tipo de tragedias. En palabras de Areli, “Ellos globalizan sus negocios, nosotras globalizamos nuestro reclamo”. Areli nos contó que durante el Sexto Foro Mundial de la Bici (FMB6) conocieron de la existencia de sensores de peatones y ciclistas que al identificar a personas cerca del vehículo alertan al conductor. “La tecnología existe y nos puede ayudar a prevenir tragedias”, –dijo Areli–. A medida que transcurrían los días, Areli nos compartía cifras escalofrantes tales como que el 100% de las muertes de ciclistas en la Ciudad de México son ocasionadas por vehículos pesados, mientras que en Londres la cifra bordea el 70%. Ximena Vásquez de Chile, nos aportó una guía de convivencia bici-bus en el que hicieron un ejercicio de roles y que precisamente trata de los puntos ciegos. Todo esto contribuyó a la red de mujeres en cada país, pues en algunos casos se realizaron encuentros al respecto o se incluyó el tema en la agenda de discusión.

El caso de Guadalajara también fue otro evento relevante discutido en el grupo pues nos invitó a reflexionar sobre las posiciones a favor y en contra de la instalación de una ciclovía o ciclo ruta. Vania Contreras nos compartió el caso de que el proyecto corría el riesgo de ser interrumpido por reclamos de los

ciudadanos que se sentían afectados. Entonces, las mujeres en la red de forma solidaria expresaron el apoyo al movimiento ciclista de Guadalajara y además brindaron consejos valiosos.

Esta red va más allá del intercambio de ideas, de información y de contactos, implica generar vínculos de camaradería entre nosotras, donde nos sentimos a gusto de compartir, dar y recibir consejos y sentirnos acompañadas en el caminar o pedalear de cada una. En el grupo reflexionamos sobre otros temas que van más allá de la bicicleta como el acoso callejero, el transporte público y los peatones. También hemos conversado temas esenciales de la circulación desde la perspectiva de las madres. Llamó la atención de algunas integrantes del grupo la campaña “30 días en bici” a la cual varias mujeres se sumaron y compartieron fotografías que animaban e inspiraban a otras. También es agradable enterarnos de las novedades, como cuando supimos que Ximena Pérez transportó a su bebé en la primera bici cargo en Salta, Argentina o también conocer de los Foros de la Bicicleta en cada lugar como aquel realizado en Villavicencio, Colombia, por Jimena Rivera y su equipo en agosto de 2017.

Existe un sinnúmero de desafíos que aún nos quedan por enfrentar, como el hecho de integrarnos más con otros colectivos de peatones y todxs quienes trabajan en favor del transporte público y formas de movilidad sustentables que además generen equidad territorial. Finalmente, todxs en algún momento somos peatones o usuarias de algún medio de transporte motorizado y es vital que sigamos incidiendo en favor de la intermodalidad. Sabemos que la bicicleta es una herramienta de cambio y que además es atractiva para varios públicos en la actualidad. Desde ahí podemos llamar la atención a un debate más amplio por la movilidad sustentable.

Elisa Puga Cevallos

Movilidad inclusiva: Más que un reto, un derecho

¿Qué tal si un día recorremos la ciudad con una carriola de bebé, en silla de ruedas, con un bastón de apoyo o muletas, o simplemente con tacones? ¿Qué tal si madrugamos a tomar el bus para poder ir sentados, esperamos media hora para que llegue, o dejamos de salir en la noche porque el último bus pasa a las siete? ¿Qué tal si acompañamos a un anciano y caminamos a su paso mientras los semáforos se cambian tan rápido que no alcanzamos a cruzar, tratamos de subir un puente peatonal con

Elisa Puga Cevallos: Socióloga de profesión e investigadora urbana con estudios de maestría en gestión urbana y desarrollo en Holanda. Su trabajo se enfoca en temas de espacios públicos de calidad, movilidad sustentable y su vinculación con el uso del suelo, planificación urbana, y el rol de la sociedad civil en el desarrollo de la ciudad. Contactos: elisapugac@gmail.com

numerosas gradas que miden más de 30 centímetros de alto, o esperamos en un cruce cebra, casi invisible, a que el carro que lo bloquea pueda seguir su camino? ¿Qué tal si un día salimos con un vestido a pesar de lo que nos digan en la calle, o subimos al bus repleto, sabiendo que alguien puede deslizar su mano por nuestro cuerpo? ¿Y qué pasaría si nos subimos a la bici para ir a nuestro trabajo y los carros pitán constantemente o nos gritan “vayan al parque”? ¿Qué tal si un día dejamos que nuestros hijos vayan a la escuela solos en el bus, o caminamos en calles sin iluminación en la noche?

La Declaración Universal de los Derechos Humanos, en el Artículo 13, contempla la libre movilidad como un derecho universal e inalienable dentro y fuera de los bordes de un Estado (Asamblea de las Naciones Unidas, 1948). En términos urbanos, hablar de movilidad implica extender el concepto hacia la accesibilidad y la equidad. Es decir, partir de que el transporte es un eje articulador de la vida urbana y que tiene el potencial de construir ciudades más humanas y justas. El derecho a la movilidad es más que poder transitar por determinado espacio, implica la posibilidad de ejercer otros derechos en tanto es un requerimiento o precondition que permite y facilita el acceso a la educación, al trabajo, a la recreación, a la participación política, entre otros (Leguizamon, 2011). Tanto así que la movilidad está articulada con el día a día, con la productividad de las ciudades, la posibilidad de acceso a la vivienda, los procesos de urbanización, el desarrollo de los sectores económicos, en fin, con todo aquello que hace que una ciudad funcione.

Hoy en día hablar de movilidad es un reto que demanda superar el paradigma tradicional del transporte que se enfoca en infraestructuras viales para la solución al tráfico (Banister, 2008). A la par, implica reconocer que movilizarse y hacerlo en las condiciones adecuadas, es un derecho y que para ejercerlo se debe considerar y entender las necesidades de desplazamiento de manera integral e integrada, tanto a nivel individual, como

colectivo y como eje estructurante de la ciudad. Es decir, comprender el rol de la movilidad en la dinámica urbana, considerando la racionalidad de los ciudadanos para elegir/ usar determinado modo de transporte, la vinculación con el crecimiento de la ciudad y la articulación con el uso y ocupación del suelo. Además de su vinculación con las economías formales e informales, las implicaciones ambientales y políticas y las necesidades diferenciadas de los ciudadanos.

Hablar de movilidad inclusiva no solo implica garantizar el derecho a moverse de la población más vulnerable o de atención prioritaria, como personas con discapacidad, ancianos, niños y mujeres que particularmente están constantemente expuestas a situaciones de acoso (inclusión social). Implica también reconocer el derecho prioritario de los usuarios de los modos de transporte que han sido tradicionalmente relegados a segundo plano, empezando por los peatones (es decir la totalidad de la población), los ciclistas y los usuarios de transporte público como modos de transporte prioritarios. Además de garantizar que todos los ciudadanos puedan moverse de manera segura, eficiente, accesible y cómoda, sin importar su lugar de residencia ni su nivel de ingreso (inclusión socioeconómica-residencial). Y finalmente, significa la inclusión de los actores en los procesos de planificación, gestión y evaluación, es decir, su participación como sujetos capaces de generar cambios y de cambiar, así como con derecho a exigir calidad y desarrollar propuestas que se implementen.

Asimismo, no se trata solo de garantizar que haya transporte público, vías, ciclovías (carril bici, o bici sendas), y veredas (con accesibilidad universal), sino de hablar de calidad, de prioridades en los presupuestos, de procesos de evaluación de los servicios, de convivencia vial, y de planificación con perspectiva de mediano y largo plazo. Inclusión también significa accesibilidad a los bienes, servicios, y oportunidades que ofrece la ciudad para todos los ciudadanos. Por lo que la movilidad inclusiva es

más que la posibilidad de poder moverse en la ciudad, implica poder hacerlo en condiciones adecuadas y equitativas, ya que la facilidad de desplazamiento permite ejercer el derecho a la ciudad (International Alliance of Inhabitants, 2005).

Las necesidades y preferencias de los ciudadanos al desplazarse son heterogéneas (Borja & Muxi, 2000). Esta diversidad tiene que ver tanto con los motivos de viaje, la ubicación, la disponibilidad y accesibilidad a los diferentes modos de transporte, así como con los recursos socioeconómicos y las expectativas de vida. Las experiencias al viajar también son distintas. Los retos o dificultades que se afrontan a diario, las preocupaciones, y la manera de planificar el viaje no es igual para todos. No es lo mismo lo que vive una mujer al usar el transporte público o caminar por la calle, que lo que vive un hombre. Así como tampoco es similar subir a un bus o caminar siendo anciano que siendo joven, y mucho menos teniendo alguna discapacidad. Por ello, un sistema de movilidad eficiente e integrado, para ser incluyente, debe ser diseñado con el estándar de los usuarios más vulnerables priorizando los modos universales y más eficientes según lo establece la pirámide de la movilidad.

Movilidad y planificación urbana: una simbiosis pendiente y un asunto de equidad

Planificar, construir y ordenar la ciudad en función del transporte y la accesibilidad es urgente para que el desarrollo urbano sea sustentable y para garantizar el derecho a la movilidad. Por ello, hablar de movilidad inclusiva es hablar de planificación urbana. Ambos son elementos indisolubles, es decir, van de la mano a pesar de que en la mayoría de las ciudades latinoamericanas se planifica el uso de suelo por un lado y el transporte por otro. La importancia de integrar ambos aspectos radica en velar por la accesibilidad a bienes y servicios (bajo condiciones de equidad y calidad) y optimizar los desplazamientos. A la par de controlar

el crecimiento expansivo de la ciudad a través del uso eficiente del suelo.

Orientar el crecimiento de las ciudades hacia un modelo eficiente, inclusivo y sustentable requiere de nuevas formas de planificación y de comprensión de las dinámicas urbanas. En este sentido se ubica el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), como paradigma y herramienta para construir ciudades que concentren el desarrollo de viviendas, servicios, y empleos en zonas que privilegien la caminata, el uso de la bicicleta y el transporte público. Es decir, guiar y articular el desarrollo urbano en función de la posibilidad de sus habitantes de poder desplazarse en estos modos. Este paradigma surge como una propuesta para revertir la tendencia actual que fomenta la ampliación de la frontera urbana autorizando cambios en los usos del suelo –como si ello significara planificar– y sin considerar la disponibilidad de transporte. Este patrón de desarrollo perpetua la dependencia del automóvil, el surgimiento de sistemas informales de transporte, y la consolidación de ciudades dormitorio que cada vez exigen más tiempo y recursos (públicos y privados) para el traslado de sus residentes hacia las zonas que abarcan la oferta de empleo, servicios y bienes.

El Desarrollo Orientado al Transporte promueve la densificación en las zonas consolidadas que cuentan con abastecimiento de servicios (incluido transporte) y la mixtura de usos de suelo. Entendiendo a ambos como elementos para controlar la dispersión y optimizar el uso de recursos. Para que este paradigma funcione, se requiere fuertes lineamientos de política pública y regulación y capacidad de control, con el fin de evitar que sea el mercado el que guíe el desarrollo de la ciudad. En el caso de la densificación, entendida como el uso intensivo del suelo urbano a través de la promoción del crecimiento vertical o la ocupación de predios vacíos o subutilizados, es básico contar con políticas de vivienda social incorporadas en las áreas consolidadas, así como lineamientos para la integración de las plantas bajas con el

espacio público incluyendo veredas de calidad, y la promoción de la mixtura de uso de las edificaciones. Se debe evitar crear áreas mono funcionales, ya sean solo de residencia, negocios o comercio, donde para comprar el pan la gente no tenga más opción que usar el auto porque no hay panaderías cerca, o donde al terminar las jornadas laborales, las calles y veredas pierdan toda vitalidad pues nadie vive en la zona. Justamente para evitar que esto suceda y que las demandas de movilidad aumenten, es necesario organizar la ciudad de tal manera que sea posible poner a disposición de los ciudadanos varias opciones eficientes para su desplazamiento evitando que se genere dependencia del auto particular.

Disociar la planificación urbana de la movilidad genera bajas posibilidades para contar con un sistema eficiente e inclusivo. Por ejemplo, proveer de transporte público o de ciclovías a zonas con bajas densidades, no solo que no es rentable para las cooperativas de transporte, sino que tampoco denota eficiencia en el gasto público. Es así que mientras más gente vive más lejos y más dispersos, más difícil es para las autoridades garantizar su derecho a la movilidad. Mientras tanto los ciudadanos resuelven su necesidad ya sea a través del auto particular o del transporte informal y las deficiencias de la movilidad generan y reproducen la desigualdad. Además, se promueve el uso segregado del espacio, y la baja interrelación de los habitantes.

Por el contrario, si se motiva una ciudad compacta, la movilidad eficiente es un mecanismo para fomentar la equidad, ya que reduce la brecha que limita el acceso a los beneficios que ofrece la ciudad y las brechas de gasto de las familias en este rubro. Todo ello considerando que no se trata solo de la falta de oportunidades, sino también de la falta de acceso a ellas. Por ejemplo, contar con un sistema de transporte público que permita a los ciudadanos estudiar hasta altas horas de la noche en condiciones de seguridad, y sin tener que incurrir en gastos adicionales en sus pasajes, o acceder a trabajos mejor pagados

a pesar de estar ubicados en lugares distantes, es una manera de promover las posibilidades de inclusión y de reducir las brechas sociales.

Las distancias físicas (o en su defecto la imposibilidad de desplazarse), implican distancias sociales. Ello incrementa la inequidad entre quienes tienen más y mejores opciones para moverse, y aquellos que no solo no pueden elegir, sino que necesitan más tiempo y más recursos (en términos proporcionales a su realidad) para desplazarse. Como ejemplo, la situación no es igual para una persona que vive en una zona periférica y que se traslada en su auto, o para alguien que vive en una zona central donde puede elegir entre tomar bus, caminar y andar en bicicleta para llegar a su trabajo, y otra persona que debe madrugar para tomar dos buses, y una furgoneta informal –con el triple de costo y tiempo–, para llegar a su destino. Es decir, a las desigualdades urbanas tradicionales, como las dificultades de acceso a la vivienda y a los servicios básicos, se suman agravantes que acentúan aún más las brechas. Ello sucede por un lado debido a la carencia de acceso al transporte y su baja calidad, y por otro por las limitadas opciones de movilidad. Las consecuencias son las dificultades de acceso a opciones de empleo, el aumento de los gastos familiares en transporte, la persistencia de la disparidad de género, y disminución en las condiciones de vida, generando en resumen, exclusión de la ciudad al tener menor libertad para moverse.

La movilidad como un asunto ciudadano

¿Quién y cómo se decide dónde invertir el presupuesto de movilidad, en qué horarios deberían operar los buses, dónde se construye una ciclovía o qué veredas deben ser mejoradas? ¿Desde dónde y quiénes toman estas decisiones? Generalmente es detrás de un escritorio, motivadas muchas veces por intereses particulares o políticos, y son decisiones adoptadas por personas que son ajenas al uso de una bicicleta, al uso del transporte público

y que probablemente no saben lo que es andar en silla de ruedas. Poco o nada se consulta a los usuarios habituales, desconociendo la movilidad como un asunto ciudadano. Mientras tanto, ante la necesidad de transportarse y la carencia del servicio, la gente busca la manera de resolver su situación en tanto no hacerlo, compromete su posibilidad de garantizar la reproducción de su vida material y simbólica.

En este contexto emergen iniciativas ciudadanas que incurren en lo ilegal e informal, pero también en lo propositivo, demostrando que otras formas de transporte pueden funcionar. A continuación se citan algunos ejemplos que permiten entender que planificar y gestionar la movilidad no es meramente un asunto tecnocrático y mucho menos político (politiquero), es un proceso de abajo hacia arriba que debería apoyarse en la participación de los ciudadanos y sus iniciativas así como en los sistemas formales.

Es el caso del transporte informal que aumenta a la par que crecen las ciudades, y que muchas veces llega más rápido que el transporte formal a solventar las necesidades de desplazamiento. Este tipo de transporte carece de permisos de circulación, tienen tarifas propias (muchas veces más altas que el transporte público), definen las rutas según la demanda de los usuarios pero también se adaptan a sus necesidades, e incluso llevan muchos años prestando el servicio en barrios que aún no poseen buses convencionales (se han encontrado casos de compañías que llevan hasta 22 años prestando el servicio). El transporte informal ya sea en taxirutas (autos particulares o taxis ilegales), furgonetas (escolares, de turismo, u otras) y hasta buses, ha surgido como una opción de ingresos para sus operadores, pero también como la respuesta a las necesidades urgentes de la gente. Ante esta realidad, generalmente la respuesta de la autoridad es la persecución y el castigo que no resuelve el problema de la informalidad, pero que tampoco cubre la necesidad de desplazamiento de la población.

Otras iniciativas ciudadanas que buscan llenar los vacíos que la gestión pública no logra resolver, son las apropiaciones del

espacio público de los ciclistas, al usar vías que carecen de infraestructura segregada o parquear en los postes cuando no hay parqueadero. También se desarrollan acciones como la limpieza o pintura de ciclovías existentes, o la delimitación por cuenta propia de carriles compartidos. Es decir, mecanismos para adaptarse a las condiciones existentes para ejercer su derecho a usar bicicleta, pero también proponer soluciones y visibilizarse.

En resumen, los ciudadanos también planifican y gestionan la movilidad en cierta escala. De sus prácticas se pueden derivar aprendizajes y demostraciones de que otras formas de transporte son posibles y efectivas. Reconocer que se puede aprender de estos procesos, así como de las vivencias de los usuarios y sus opiniones, es fundamental para que la movilidad sea inclusiva eficiente y resiliente. Incluso cabe la posibilidad de incorporar ciertas prácticas, como por ejemplo, rutas de transporte informal (¿qué tal legalizar los taxis compartidos como un modo de transporte semi-masivo?), o ciclovías propuestas por los usuarios, y escuchar a los peatones para identificar dónde son necesarias las mejoras de las veredas o iluminación. Qué tal si se permite que sean los ciudadanos los que evalúen los servicios, y que ello sea vinculante para los operadores. Es decir, ampliar la visión de la movilidad de un asunto técnico y político a un asunto ciudadano.

En conclusión, la movilidad inclusiva es un mecanismo para generar equidad en las ciudades, ya que permite acortar las brechas y mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Garantizar que sea inclusiva implica partir de reconocer el derecho a la movilidad de la diversidad de actores y sus necesidades diferenciadas, como base para el ejercicio del derecho a la ciudad. Pero también requiere de una visión que integre a mediano y largo plazo, la planificación urbana con el transporte como mecanismos para construir ciudades sustentables. Y considerar a la ciudadanía y sus prácticas y opiniones como parte central del proceso.

Bibliografía

- Banister, D., 2008. The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), pp.73–80. Disponible en: <http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0967070X07000820>.
- Boonstra, B. & Boelens, L., 2011. Self-organization in urban development: towards a new perspective on spatial planning. *Urban Research & Practice*, 4(2), pp.99–122. Disponible en: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/17535069.2011.579767>.
- Borja, Jordi, Muxi, Z., 2000. *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona.
- Gordón, M.S., 2011. *Movilidad Sustentable en Quito: Una visión desde los más vulnerables*. Quito. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales.
- Inhabitants, I.A. of, 2005. *World Charter for the Right to the City*, Barcelona.
- Leguizamo, W., 2010. *El Derecho a la movilidad como espacio para la participación*.
- Medina y Veloz, 2013. *Desarrollo orientado al transporte: regenerar las ciudades mexicanas para mejorar la movilidad*. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México.
- Miralles-Guasch, C. y Á.C. i F., 2003. *Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad*. Fundación Alternativas. Madrid. Disponible en: www.falternativas.org/.../fa70_15-11-06_doc25.pdf.
- Montezuma, R., 2009. El derecho a la vida en la movilidad urbana. In *Intersecciones urbanas: origen y contexto en América Latina*. Quito: FLACSO, pp. 293-300.



Parte I

Apuntes para una movilidad inclusiva

Movilidad sin límites - Apuntes para una movilidad inclusiva en el Valle de San Nicolás

Carlos Cadena-Gaitán

Maritza Toro-López

Emmanuel Ospina-Sierra

El Valle de San Nicolás enfrenta importantes retos en su camino hacia consolidar un sistema de movilidad más sostenible e inclusivo. Ubicado en la cordillera central de los Andes colombianos, este valle es el más alto y antiguo de los tres valles principales de Antioquia. Está conformado por nueve municipios que albergan a más de 400.000 personas, y cuyo epicentro es Rionegro. Por su ubicación estratégica, impacta directamente importantes dinámicas hidrográficas del valle de Aburrá (donde se ubica la vecina ciudad de Medellín), y dinámicas socioeconómicas estratégicas, gracias al hecho de ser anfitrión del importante aeropuerto internacional José María Córdova.

Carlos Cadena-Gaitán recibió su Ph.D. en 2014 de la Universidad de Maastricht en Holanda; su investigación se centró en la movilidad urbana sostenible. Es profesor en la Universidad EAFIT e investigador afiliado a la Universidad de Naciones Unidas. Actualmente es el coordinador académico del Centro de Estudios Urbanos y Ambientales –Urban– de la Universidad EAFIT y activista ciudadano a través de La Ciudad Verde y otros proyectos artísticos.

Maritza Toro-López es Arquitecta de la Universidad Nacional de Colombia y Urbanista de la Universidad Católica de Lovaina, Bélgica. Actualmente se encuentra adelantando un doctorado en movilidad y transporte público en la Universidad Católica de Lovaina, Bélgica.

Emmanuel Ospina-Sierra es Ingeniero Civil y Especialista en Diseño Vial de la Universidad EAFIT, con interés en el urbanismo, planeación, transporte urbano, movilidad sostenible, seguridad vial y accesibilidad.

Debido al rápido crecimiento del territorio se han reflejado dinámicas que aún distan de la visión óptima de promoción de la movilidad para los modos más sostenibles, como lo son el peatón, el ciclista y el transporte colectivo de alta calidad. Los principales corredores de movilidad que estructuran este territorio ofrecen espacios y diseños que privilegian el uso de los modos de movilidad motorizada individual. La deficiencia en la oferta de infraestructura para el transporte a escala humana es la principal razón por la cual modos como la bicicleta y la caminata pierden atractivo con respecto a los modos motorizados.

Rionegro cuenta con más de 300 km de vías, las cuales brindan muy buena cobertura a la totalidad del territorio. Sin embargo, en los últimos años la oferta de infraestructura vial se ha convertido en un desafío, buscando salidas a la creciente congestión vehicular y a la demanda de crecimiento inmobiliario. En el caso de Rionegro se percibe que el problema de la saturación vial se debe a las altas tasas de motorización y a que estas pueden estar relacionadas con la ausencia de espacio público de calidad y los bajos índices de prestación del servicio de transporte público integrado regionalmente.

Más aún, preocupa el alto riesgo de accidentalidad asociado a la superposición de peatones, ciclistas y vehículos a altas velocidades, utilizando las mismas calzadas de manera simultánea [Foto N.º 1]. En Rionegro murieron casi 700 personas entre 1999 y 2014 en accidentes de tránsito, mientras más de 2.000 resultaron lesionadas (Forensis, 1999-2014). Según el programa de Naciones Unidas “UN Decade of Action for Road Safety 2011-2020” es fundamental la seguridad vial en países en desarrollo y la importancia del diseño seguro y sostenible de infraestructura para el peatón y ciclista (Raffo, V. and Bliss, T., 2012).

Foto N.º 1

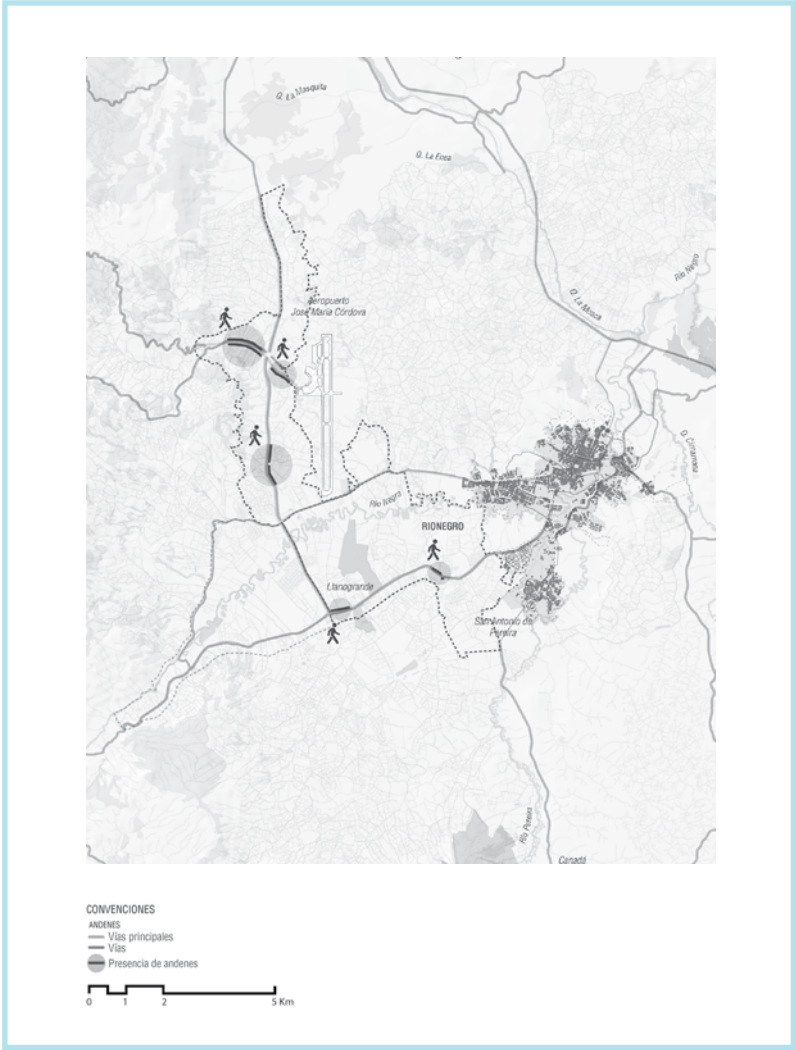
Superposición de peatones, ciclistas y vehículos



Fuente: Urbam, EAFIT.

Los retos que se derivan de la movilidad urbana en la región del Valle de San Nicolás, van más allá de la conexión entre orígenes y destinos. La infraestructura peatonal existente en la región ha crecido de manera desarticulada, en zonas de deficiente atracción al peatón y sin continuidad suficiente para integrar espacios públicos y fomentar una movilidad inclusiva [Figura N.º 1]. De la misma manera, los corredores que estructuran el territorio no gozan de ningún tipo de infraestructura de calidad diseñada para acomodar al ciclista [Figura N.º 2]. Nos referimos no solo a una red de ciclo rutas y calles compartidas con características de priorización para el ciclista, sino también a componentes complementarios como lo son ciclo parqueaderos, glorietas con prioridad para ciclistas, o espacios para facilitar la inclusión e integración con otros sistemas de transporte.

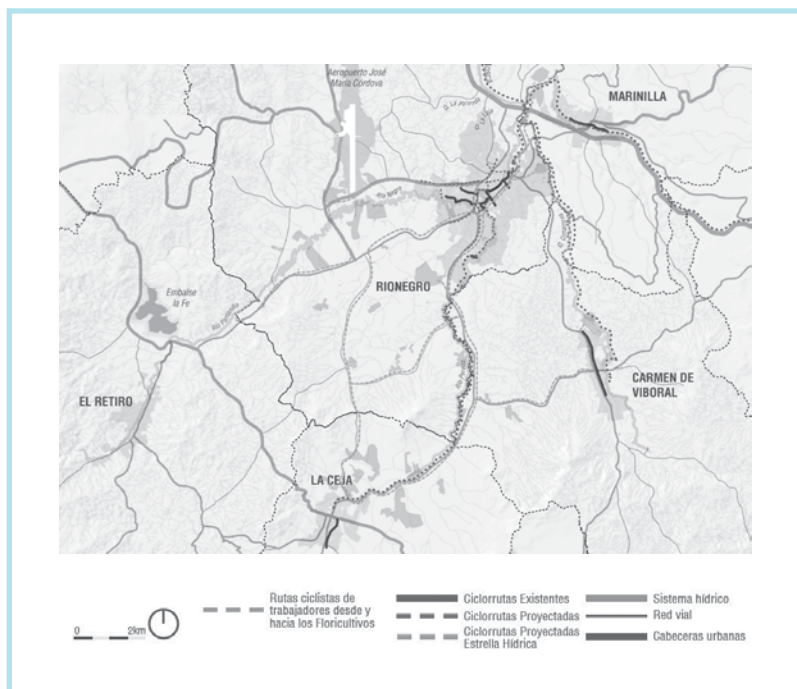
Figura N.º 1
Infraestructura peatonal fragmentada y desarticulada



Fuente: Urbam, EAFIT.

Figura N.º 2

Deficiencia de infraestructura ciclista en corredores principales del territorio



Fuente: Urbam, EAFIT.

Siendo evidente entonces la necesidad de una visión de movilidad más sostenible e inclusiva para la región del Valle de San Nicolás, el objetivo principal de este artículo es proponer una visión basada en componentes básicos de movilidad más sostenible e inclusiva, para fomentar el crecimiento adecuado del transporte a escala humana en esta región.

Antecedentes en el territorio del Valle de San Nicolás

Actualmente este territorio presenta alta expansión y fragmentación. En parte, esto se puede explicar debido a una inestable normativa territorial que ha permitido un acelerado crecimiento inmobiliario que, con frecuencia, avanza sin planificación. La tipología de las urbanizaciones campestres, en su totalidad cerradas, representa una forma de ocupación excluyente, dificultando la interacción campesina que históricamente se daba por servidumbres o caminos de quebrada, hoy cerrados o de acceso restringido.

De los 400.000 habitantes del valle, 120.000 se ubican en el Municipio de Rionegro. Por lo tanto, la situación de este municipio no solo es representativa, sino útil para un análisis tendencial de una metrópoli en el Valle de San Nicolás. La expansión se puede evidenciar, ya que en Rionegro –como también lo hacen los Municipios de Marinilla y El Retiro– se contradice el crecimiento de población en suelo urbano (que aumenta la densidad y compacidad) a favor del crecimiento en suelo rural (Alcaldía de Rionegro, 2011), asociado a la dispersión de nuevos asentamientos de condominios, parcelaciones y apartamentos “campestres”, desplazando los servicios agrícolas a otros municipios. Este fenómeno de expansión corresponde exclusivamente a un modelo especulativo con el valor del suelo, ya que se ha demostrado que la población tendencial a 2030 podría albergarse dentro del suelo urbano actualmente consolidado (Urbam EAFIT, 2016). Debido a esta lógica, la motorización, por ejemplo, ha tenido un aumento mayor al de las grandes ciudades, con tasas de entre ocho y diez por ciento anuales durante los últimos cinco años. Siendo Medellín la capital con mayor tasa de motorización en Colombia con 240 autos y 250 motos por cada 1.000 habitantes (Medellín cómo vamos, 2013), Rionegro se

posiciona con 150 autos y casi 600 motos por el mismo número de habitantes (Alcaldía de Rionegro, 2015).

Para describir un poco las problemáticas relacionadas a la movilidad en el Valle de San Nicolás, se hace necesario entender el concepto de inclusión social y su pertinencia en el momento de proponer una visión integral para la región. Se entiende por inclusión social al proceso dinámico que posibilita a la totalidad de una sociedad integrarse y participar de beneficios que esta colectividad puede ofrecer (Talen, E., 2002). En este contexto, se puede entender entonces que las características del territorio urbano son determinantes para extender la igualdad de oportunidades de uso de la ciudad (Frontera, À.C., 2006; Echeverri, A. and Orsini, F.M., 2011).

En términos de movilidad, el transporte excluyente es el que se centra en la existencia de colectivos que quedan fuera del modelo de movilidad predominante (Miralles, C., 2002). Como ya es conocido en la región del Valle de San Nicolás predomina el uso del vehículo privado como principal modo de transporte y las principales infraestructuras de movilidad ofrecen espacios y diseños que favorecen solo a los modos de movilidad motorizados individuales, mas no a el transporte a escala humana. Por consiguiente, los excluidos del modelo de movilidad son los individuos de la sociedad que no tienen capacidad de adquirir un vehículo privado, además de acceder a lo que ofrece el conjunto del territorio urbano. En consecuencia, la visión de movilidad sostenible que se debe proponer para la región debe ofrecer infraestructuras y espacios para modos de transporte a escala humana que faciliten la inclusión e integración con otros sistemas de transporte, como lo es el colectivo.

Los diferentes modos que componen la movilidad humana (también conocida como movilidad activa) se refieren a aquellos modos que dependen de la energía humana para desplazarse.

Encontramos aquí la movilidad en bicicleta, a pie, y en cualquier otro modo que no implique el uso de motores. De manera complementaria, un sistema de movilidad humana diseñado de manera responsable, garantiza óptimos niveles de movilidad para personas con retos de movilidad alternativa. Además, permite tener una interacción directa entre los individuos de una sociedad, creando y reforzando el tejido social, aspecto fundamental para la subsistencia de las ciudades (Miralles-Guasch, C. y Frontera, À.C., 2003).

Como consecuencia de las dinámicas de expansión y la privatización de grandes entornos naturales, la carga sobre el transporte como herramienta de inclusión social, se ha agudizado en la región. Se ha puesto en jaque a las formas naturales de encuentro y acceso a los principales servicios debido a la construcción de vías rápidas y a un concepto lineal de los desarrollos aledaños. Ello ha generado una percepción equivocada de la distancia, haciendo parecer, por ejemplo, que todo está demasiado lejos como para ir caminando. Por el contrario, cuando se estudia el territorio, se constata que gran cantidad de destinos en el valle, son fácilmente accesibles tanto a pie como en bicicleta [Figura N.º 3]. Lo que demuestra este ejercicio –en el que se parte de los principales puntos de interés y se toman unos conservadores 400 metros de radio para la caminata, complementando con 2.500 metros de radio para la bicicleta– es que la totalidad del suelo urbano (a la derecha) junto con la centralidad de Llanogrande y el Aeropuerto José María Córdova, se cubren por las zonas de influencia de los alcances potenciales de la movilidad humana. Esto puede representar un punto de partida para disponer las principales estaciones de integración multimodal o trazar las primeras líneas de ciclo-infraestructura regional, para llegar –en primer lugar–, al aeropuerto internacional. La ausencia de ciclistas cotidianos en estas vías, no se puede explicar por las pendientes, pues estas

no superan el cinco por ciento, ni por el clima que es fresco pero agradable (12 a 16 grados centígrados) sino por la percepción de inseguridad debido a la velocidad de circulación de autos y motos en el sector.

Figura N.º 3

Radio de cobertura peatonal y ciclista alrededor de principales nodos en el Valle de San Nicolás



Fuente: Urbam, EAFIT.

Si a esto se le suma la ausencia casi total de infraestructura dedicada para la movilidad activa, se tiene un resultado evidente de mayor motorización, menor demanda de los sistemas de transporte público (al no tener redes alimentadoras definidas) y finalmente, mayor inversión en infraestructura vial unifuncional para atender la demanda generada. Por supuesto, este ciclo no llega a cerrarse y la caída en un círculo vicioso (espiral del tránsito) es inminente [Figura N.º 4].

Figura N.º 4

La espiral del tránsito



Fuente: Petersen, R., 1995.

Visión integral sostenible para el Valle de San Nicolás

Es necesario consolidar una visión integral más sostenible e inclusiva para promover el crecimiento sano de la región del Valle de San Nicolás. Esta visión se fundamenta en el concepto de inclusión social como base para propender a fomentar un desarrollo adecuando del transporte a escala humana para esta región. Según el Banco Mundial, enfrentar la necesidad de la inclusión social es fundamental si se quiere cumplir el objetivo de promover la prosperidad compartida. La visión integral sostenible para el Valle de San Nicolás es imprescindible para afrontar los procesos de grandes transformaciones urbanas. Esto garantizaría la inclusión de modos de transporte a escala humana, y a la vez, al grupo de personas que usan estos tipos de transporte sostenibles. De manera complementaria, integraría a todos los individuos de los beneficios del desarrollo urbano.

El derecho a la ciudad se entiende como la posibilidad de participar e integrarse en las actividades que el medio urbano ofrece y se puede ejercer solo si existe un adecuado acceso sin excepciones de las personas al conjunto del territorio urbano (Miralles-Guasch, C. and i Frontera, À.C., 2003). En este marco, es fundamental implementar una visión integral sostenible en la región, donde componentes básicos como la movilidad sostenible, la densidad inteligente y la integración ambiental, se relacionan para reestructurar e implementar un modelo de desarrollo incluyente.

Movilidad sostenible: la propuesta de visión integral sostenible es propiciar la optimización del transporte colectivo de pasajeros como uno de los aspectos prioritarios y eje estructurante para la problemática de accesibilidad en la región. Además, garantizar nuevas infraestructuras para el transporte a escala humana que

respondan a las necesidades colectivas e individuales de los ciudadanos y a la vez se integren con las redes de transporte colectivo propuestas. Una adecuada orientación de nuevas tecnologías e infraestructuras para la movilidad de esta región aseguraría un permanente bienestar de la población presente y futura.

Densidad inteligente: con el fin de evitar la expansión descontrolada y difusa que se ha dado en la región, es necesario consolidar el tejido urbano a través de una mejor conectividad, estimulando así la densificación en áreas urbanas alrededor de las paradas de transporte público. La accesibilidad a todos los espacios del territorio urbano facilita la participación de toda la comunidad a los mercados laborales, de servicios y, en general, de todos los equipamientos que ofrece la ciudad (Miralles-Guasch, C. and i Frontera, À.C., 2003).

Integración ambiental: es también clave para la visión de desarrollo de la región del Valle de San Nicolás, puesto que se caracteriza por su inmensa riqueza en recursos naturales. Es necesario tener un entendimiento de las consecuencias de la modificación de los hábitats naturales y a la vez la afectación a la biodiversidad y el ecosistema para así poder promover un crecimiento sostenible e incluyente para el territorio. Es primordial entender el impacto de nuevas infraestructuras de movilidad en la región, percibir las alteraciones directas, e indirectas que se producen en el medio ambiente natural tanto en la fase de construcción como en la de operación, para así reducir al mínimo afectaciones de impacto negativo. La variable ambiental se debe de plantear como factor condicionante para la planificación del transporte.

Esta visión integral sostenible para la región del Valle de San Nicolás se basa en dos necesidades básicas: una red de transporte sostenible enfocada a la escala humana, y una estrategia de

desarrollo territorial basada en los principios de proximidad y accesibilidad. Al unir estas dos, se establece un modelo que favorece la interacción e inclusión social, donde el territorio ofrece, en igualdad de condiciones, la posibilidad de ser parte de las dinámicas que brinda el medio urbano. Es de notar que la inclusión se propone como corazón de la visión [Ver Figura N.º 5].

De no ser implementada esta visión en la región, las dinámicas y problemáticas relacionadas a la movilidad a escala humana se agravarían. Las políticas de transporte y movilidad seguirían basadas en la priorización del automóvil, donde el transporte colectivo cumpliría un papel secundario y los sistemas de transporte no motorizados serían los más débiles y excluidos. Las tendencias actuales y futuras expresarían la inequidad espacial, donde se verían reflejados los altos tiempos de viaje y la ausencia de accesibilidad a todo el territorio.

Figura N.º 5

Visión integral sostenible para el Valle de San Nicolás



Fuente: Urbam, EAFIT.

Conclusión

Este artículo se concentra en el desarrollo reciente de un territorio estratégico para el Departamento de Antioquia en Colombia: el Valle de San Nicolás. Se identifican dinámicas que promueven un desarrollo que privilegia la movilidad motorizada individual, con sus correspondientes externalidades negativas. Asimismo, se exhiben características importantes del territorio que se entienden como potencialidades para perseguir un modelo de movilidad –y a su vez– un territorio más sostenible. Con ese fin, se propone una visión integral para el territorio, que confluye alrededor de la densidad inteligente, la movilidad sostenible, y la integración ambiental, con la inclusión como concepto rector en su centro.

Rionegro, como ciudad intermedia con un gran potencial de desarrollo, presenta dinámicas importantes de crecimiento económico. Es fundamental brindar una atención inmediata al municipio y a la región en políticas direccionadas a la movilidad sostenible, pues estas contribuirían a evitar errores típicos de procesos de planificación de ciudades de mayor escala y, a la vez, se lograría que el crecimiento físico y económico mejore la calidad de vida de sus habitantes. Es necesario proyectar la visión a escala local y regional, pues se deben comprender las zonas tanto urbanas como rurales y fomentar la prosperidad y desarrollo de manera equilibrada y equitativa a la totalidad del territorio.

Bibliografía

- Alcaldía de Rionegro. 2011. Plan de Ordenamiento Territorial. Rionegro.
- Alcaldía de Rionegro. 2015. Anuario estadístico. Rionegro.
- Echeverri, A. and Orsini, F.M., 2011. Informalidad y urbanismo social en Medellín. *Sostenible?*, (12), pp.11-24.
- Frontera, À.C., 2006. Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. *Documents d'anàlisi geogràfica*, (48), pp.105-121.
- Miralles, C., 2002. Transporte y ciudad. El binomio imperfecto. *Editorial Ariel, Barcelona, España*.
- Miralles-Guasch, C. y Frontera, À.C., 2003. *Movilidad y transporte: opciones políticas para la ciudad*. Fundación Alternativas.
- Medellín cómo vamos. 2013. Encuesta de percepción ciudadana. Medellín.
- Petersen, R., 1995. Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing cities, Module 2a. Land use planning and Urban Transport. *Wuppertal Institute*.
- Raffo, V. and Bliss, T., 2012. The Decade of Action for Road Safety 2011-2020: Lessons from Argentina. World Bank en Breve.
- Talen, E., 2002. The social goals of new urbanism. *Housing policy debate*, 13(1), pp.165-188.

Acoso callejero: ¿Cómo solucionar el problema?

Alice Junqueira

Ana Carolina Nunes

Aún en el siglo XX prevalece en las ciudades de todo el mundo una violencia específica que afecta a diario el derecho de ser, estar y participar de la ciudad de millones de niñas y mujeres: el acoso sexual en espacios públicos, más conocido como acoso callejero. A pesar de que existe mucha literatura sobre violencia de género, y de que el tema ha sido ampliamente estudiado por las Ciencias Sociales desde la década de 1970 (Bandeira, 2014)¹, el acoso callejero, aún necesita de estudio y reflexión.

Alice Junqueira: Investigadora, activista y profesional transdisciplinaria, con experiencia en gestión de proyectos, investigación social, comunicación y articulación de redes en diferentes áreas, como juventud, género, ciudades y participación social. Actualmente es co-creadora de la Red MAS, red de mujeres que desarrolla y asesora iniciativas enfocadas en proyectos de interés colectivo. También es investigadora del Núcleo de Estudios del Futuro (NEF) de la Pontificia Universidad Católica de São Paulo y hace parte del colectivo Clímax Brasil. Fue directora de la articulación internacional del Observatorio Contra el Acoso Callejero Chile (2014-jul/2016). Se graduó en Comunicación Social (ESPM-SP), posee un Posgrado en Globalización y Cultura (FESP-SP) y Maestría en Análisis Sistemico Aplicado a la Sociedad (Universidad de Chile).

Ana Carolina Nunes: Investigadora del Programa de Posgrado en Políticas Públicas de la UFABC (Brasil), se graduó en Periodismo y ha actuado en el tercer sector cubriendo temas relacionados con el medio ambiente y el cambio climático. Es activista en el ámbito de la movilidad activa y temas de género y actualmente trabaja con movilización, investigación, articulación con el poder público y comunicación comunitaria, promoviendo la movilidad con la perspectiva de género y raza.

1 BANDEIRA, Lourdes M. (2014). Violência de gênero: a construção de um campo teórico e de investigação. In: Soc. estado. Brasília, Vol.29, n.2. Disponible en: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-69922014000200008.

Durante la última década se ha tratado principalmente el problema desde tres enfoques: la definición del concepto y revisión de las acciones del movimiento feminista al respecto², la descripción del fenómeno y sus impactos³, y la reflexión sobre la legislación vigente y la necesidad de sanción⁴. Por otro lado, existen pocos textos sobre políticas públicas y programas para afrontar ese tipo de violencia⁵. Con el presente texto, buscamos contribuir a la reducción de esta brecha.

¿Cómo entender el acoso sexual en espacios públicos o acoso callejero?

El acoso callejero es una de las formas de violencia de género más naturalizadas y legitimadas, pues aún hoy muchas personas no lo reconocen como una forma de violencia. Es preocupante pensar que en una encuesta llevada a cabo por el Instituto de Pesquisa Aplica - IPEA en Brasil, 65% de las personas entrevistadas dijeron estar total o parcialmente de acuerdo con la frase “mujeres que usan ropas que muestran el cuerpo merecen ser atacadas”⁶. De la misma manera, constantemente se describe el fenómeno como “piropo”, “coqueteo” o como “práctica de la cultura local”. Sin embargo, esas justificaciones, además de no tener en cuenta

2 Ejemplos de la literatura disponible: Kearn, 2015; Ocas Chile, 2015; Vera-Gray, 2016.

3 Ejemplos de la literatura disponible: Abdelmonem, 2015; Dhilon & Bakaya, 2014; Dudas, Hartman, & Day-Sully, 2015; Ocas Chile, 2015; Ocas Nicaragua, 2015; Vallejo, 2013.

4 Ejemplos de la literatura: Chhun, 2011; Hollaback, 2014; Ramakrishnan, 2011.

5 La bibliografía encontrada se limita a sistematizar y analizar políticas o programas públicos contra el acoso callejero en el transporte público, no reflexionando sobre la necesidad de políticas y programas que den cuenta de enfrentar el fenómeno en todos los ambientes de convivencia pública. Los únicos artículos encontrados que analizan políticas o programas contra el acoso callejero son: Aguilar, Gutiérrez & Villagrán, 2016; Duncel-Graglia, 2013; Gekoski, 2015; Harrison, 2012; Horii, & Burgess, 2012; Rahman, 2010.

6 DW Brasil, 2014. Para maioria da população, mulher tem culpa em estupros. Acceso en 05 de julio de 2017. Disponible en: <http://www.dw.com/pt-br/para-maioria-da-popula%C3%A7%C3%A3o-mulher-tem-culpa-em-estupros/a-17527136>

todas las formas del acoso callejero –que no se limitan a la forma verbal–, dejan de considerar todos los aspectos que caracterizan una determinada acción como este tipo de violencia.

Para delimitar qué se entiende por acoso sexual en espacios públicos o acoso callejero, existen definiciones brindadas por organizaciones sociales, estudios académicos y legislaciones⁷. Ya que no hay consenso en cuanto a la nomenclatura utilizada en la literatura sobre el tema, es posible encontrar otros nombres para el fenómeno, tales como: “acoso público”, “acoso público basado en género”, “acoso de extraño” (traducción libre de las autoras). El término más utilizado en inglés es “street harassment” (Vera-Gray, 2016)⁸, cuya traducción literal es “acoso callejero”, nomenclatura que pasó a ser utilizada por varios movimientos sociales en América Latina y se estableció como el más utilizado en la región. Específicamente en Brasil, es más común que se utilice “acoso sexual en espacios públicos”, concepto que también ha empezado a ser utilizado más comúnmente en el castellano.

Independiente de la nomenclatura elegida, el acoso callejero es considerado en todos los países un tipo de violencia de género, que se enmarca en el conjunto de las violencias contra la mujer. Es decir, es una violencia practicada en razón de que la víctima es mujer y/o se expresa de acuerdo a lo que se considera como el género femenino, que en nuestras sociedades contemporáneas todavía es considerado “inferior” o “con menos poder” en

7 Ejemplos de donde se puede encontrar otras definiciones: Páginas web de Stop Street Harassment, iHollaback, Harassmap. Legislaciones de Perú, Chile, Bélgica y otros países que consideran el acoso callejero como delito. Textos académicos de Fairchild, K., Fileborn, B., Vera Gray, F., entre otras. Acuerdos internacionales de la ONU, la CIM, entre otros.

8 Vera-Gray, F. (2016), *Men's Intrusion, Women's Embodiment: A critical analysis of street harassment*. UK: Routledge.

relación al género masculino⁹. De esa manera, está relacionado a lo que se impone y se espera que sea el comportamiento y el papel de la mujer y del hombre en la sociedad. En ese sentido, aunque las principales víctimas sean las mujeres, los hombres también pueden sufrir acoso callejero, principalmente aquellos que se identifican como gays, transexuales, intersexo o *queers*, ya que ellos generalmente no se expresan o actúan de acuerdo a las características impuestas por la sociedad para una persona del sexo masculino (los hombres pueden y deben expresar constantemente su deseo sexual hacia la mujer, etc.).

Se trata aún de un tipo de violencia sexual¹⁰, es decir, el acto sexual, la insinuación, o el intento de llegar al acto sexual por coerción (sin consentimiento), y, a su vez, un tipo específico de acoso, ya que existen otros, como el acoso físico, verbal o psicológico (que pueden ser sexuales o no).

Como se ha mencionado, las definiciones que existen para el acoso callejero actualmente son encontradas en los contenidos publicados por organizaciones y movimientos sociales, artículos académicos, legislaciones y acuerdos políticos internacionales. Según el Observatorio Contra el Acoso Callejero de Chile, se puede reconocer y caracterizar una acción o actitud como acoso callejero con base en cinco pilares, resaltados en la definición a continuación:

“Prácticas de **connotación sexual** ejercidas por una **persona desconocida**, en espacios públicos como la calle, el transporte o espacios semi públicos (mall, universidad, plazas, etc.);

9 Este es un análisis generalizado de las sociedades modernas, ya que todavía existen excepciones de comunidades tradicionales que se organizan en base al matriarcado o a otras relaciones de género.

10 Según la Declaración sobre la eliminación de la violencia contra la mujer (1994) los otros tipos de violencia son física o psicológica. Además de ello, dependiendo de la perspectiva de los instrumentos políticos y legales, estas también pueden tener otras dimensiones, tales como violencia institucional, patrimonial, económica etc.

que suelen generar **malestar** en la víctima. Estas acciones son unidireccionales, es decir, no son consentidas por la víctima y quien acosa no tiene interés en entablar una comunicación real con la persona agredida¹¹.

Con respecto a la dimensión “pública” del acoso sexual, es importante recordar que, además de los espacios públicos –calles, plazas, transporte público etc.– también existen los espacios semipúblicos, donde igualmente ocurre el fenómeno. Esos espacios son aquellos que, aunque privados, son espacios de convivencia pública, tales como son las escuelas, los ambientes de trabajo, estacionamientos, etc. En ese sentido, hay incluso quienes consideran a la Internet como un espacio semipúblico, o aún, una extensión del espacio público.

También es importante recalcar que esa violencia, como todo fenómeno social, se vincula a otros aspectos demográficos y situacionales, tales como edad, raza, etnia, situación de pobreza, discapacidad física o mental, orientación sexual, identidad de género, estatus migratorio, entre otros, que pueden aumentar la incidencia de la violencia en grupos específicos y generar mayor vulnerabilidad a determinadas personas. Por ejemplo, según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL (2016), “la agresión sexual en el transporte público afecta fundamentalmente a mujeres jóvenes y adolescentes, estudiantes y trabajadoras, de estratos medios y medios bajos¹². A pesar de ello, no se debe llegar a conclusiones basadas en prejuicios o discriminaciones, como aquellos discursos que difunden informaciones equivocadas, entre ellas, que quienes practican

11 Definición disponible en: www.ocachile.org

12 CEPAL. (2016). Niñas y adolescentes en América Latina y el Caribe Deudas de igualdad. Disponible en: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40180/S1600427_es.pdf?sequence=1%20isAllowed=y

el acoso callejero son exclusivamente los hombres con menores condiciones económicas y de educación formal o los migrantes. Las razones para la mayor vulnerabilidad de ciertos grupos son múltiples y deben ser analizadas de acuerdo a cada contexto. Algunos ejemplos de razones identificadas en diferentes países son: mayor tiempo de desplazamiento en el espacio público de las personas en situación de pobreza, hipersexualización de mujeres negras o migrantes, fetichización de la niñez y juventud, no conformidad de género, percepción de mayor vulnerabilidad con respecto a personas con discapacidad, entre otras.

El acoso callejero y la agenda pública

El principal actor que logró posicionar el acoso callejero en la agenda pública han sido los movimientos de mujeres, enfatizando en la necesidad de afrontar la violencia de género y construyendo la imagen del problema: la violencia contra las mujeres y la violencia de género tienen múltiples expresiones y son una violación de derechos humanos y, por lo tanto, debe ser combatida por los gobiernos. Es así que solamente tras ser definido por activistas y académicas, el concepto empezó a ser incorporado por gobiernos y organismos internacionales, en los años 2000.

En ese camino, una de las principales arenas de disputa de la agenda pública han sido las conferencias internacionales, donde los movimientos de mujeres siguen luchando para que tratados, protocolos y acuerdos promuevan políticas públicas de combate a todas las formas de violencia y discriminación de género. Entre los avances internacionales más importantes, están la constitución de la Comisión Interamericana de las Mujeres - CIM en 1928, la creación de la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Contra la Mujer - CEDAW en 1979 y de la Plataforma de Acción de Beijing, en 1995, y, más

recientemente, en 2002, la institución del Protocolo Facultativo a la CEDAW.

Hasta llegar donde estamos, se crearon diversas intersecciones con otros movimientos sociales con el objetivo de fortalecer las luchas, diversificar las demandas y visibilizar violencias insuficientemente reconocidas y abordadas. En ese sentido, la vinculación con los movimientos de movilidad es una de las más recientes. Esta relación empezó con las reflexiones sobre mujeres y planificación urbana (a partir de los años noventa) y ganó fuerza justamente a partir de las movilizaciones contra el acoso callejero (a partir del año 2000). Ello porque el acoso callejero, además de ser parte de la experiencia de la mujer en la ciudad, ocurre cuando las mujeres se desplazan. Es, en última instancia, un problema de movilidad, ya que interfiere con el derecho de ir y venir de las personas; conlleva a que niñas y mujeres cambien sus caminos, dejen de utilizar la bicicleta, dejen de salir de la casa, entre otras restricciones.

Como resultado del esfuerzo de las mujeres, por primera vez en el año 2013, se nombró en la 57ª Comisión de la Condición Jurídica y Social de la Mujer - CSW de la ONU de forma explícita el acoso sexual en espacios públicos como una forma de violencia contra la mujer que necesita urgente atención. Antes, el acoso callejero figuraba en categorías como “otros tipos de violencia” u “otros ámbitos de la vida social” en todos los documentos (OCAC Chile, 2015)¹³.

Otro resultado ha sido la ampliación de los enfoques de la agenda de género de América Latina. Como consecuencia,

13 Observatorio contra el Acoso Callejero Chile - OCAC CHILE, (2015). Guía de Activismo para la Sociedad Civil Campaña #AcosoEsViolencia Beijing+20. Disponible en: https://www.ocac.cl/wp-content/uploads/2015/02/Gu%C3%ADa_de_Activismo_AcosoEsViolencia_Beijing+201.pdf

además del enfoque de la igualdad de género, se pasó a demandar también los enfoques de derechos humanos de las mujeres; interseccionalidad¹⁴ e interculturalidad; democracia paritaria, representativa y participativa y laicidad; y desarrollo sostenible inclusivo (CEPAL, 2016)¹⁵.

A pesar de esos avances, la interpretación pública acerca de la violencia de género sigue concentrada en las alarmantes tasas de violencia doméstica. Según la Organización Mundial de la Salud - OMS¹⁶, casi un tercio (el 30%) de todas las mujeres que han mantenido una relación de pareja han sido víctimas de violencia física y/o sexual por parte de su pareja, mientras el 38% del número total de homicidios femeninos se debe a la violencia conyugal. ONU Mujeres¹⁷, presenta cifras aún más grandes: se estima que en prácticamente la mitad de los casos de mujeres asesinadas en 2012, el autor de la agresión fue un familiar o un compañero sentimental; y que de acuerdo a algunos estudios nacionales hasta el 70% de las mujeres ha experimentado violencia física y/o sexual por parte de un compañero sentimental durante su vida. Por ello, comúnmente hay una sensación de que la violencia de género es más prevalente en el ambiente doméstico (privado) que en los espacios públicos. Esa diferencia de percepción puede ser justificada por dos razones:

14 La interseccionalidad es un enfoque que reconoce la existencia de un sistema complejo de estructuras de opresión múltiples y simultáneas. (CEPAL, 2016).

15 CEPAL. (2016). Autonomía de las mujeres e igualdad en la agenda de desarrollo sostenible. Disponible en: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40633/4/S1601248_es.pdf

16 Organización Mundial de la Salud. (2013). Estimaciones mundiales y regionales de la violencia contra la mujer: prevalencia y efectos de la violencia conyugal y de la violencia sexual no conyugal en la salud. Disponible en: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/85243/1/WHO_RHR_HRP_13.06_spa.pdf?ua=1

17 ONU Mujeres. Hechos y cifras: Acabar con la violencia contra mujeres y niñas. Acceso en 05 de julio de 2017. Disponible en: <http://www.unwomen.org/es/what-we-do/ending-violence-against-women/facts-and-figures#notes>

- 1) El resultado del trabajo de construcción de la imagen pública del problema de la violencia de género desde el discurso de los movimientos de mujeres, que ha priorizado evidenciar y combatir la violencia doméstica. Como destaca Fuks (2000)¹⁸, la definición de temas públicos emerge necesariamente de conflictos sociales, que ocurren en una arena social con condiciones desiguales de disputa. En sociedades patriarcales, las mujeres tienen aún menos condiciones de influenciar los discursos públicos. Sin embargo, en los años ochenta y noventa hubo un gran esfuerzo en reforzar que la violencia familiar que pasa en el ambiente doméstico es un problema público, lo que contribuyó para visibilizar esta problemática (Pitanguy, 2002; Soares, 1994)¹⁹. Es así que las políticas públicas contra la violencia de género se direccionaron en el sentido de permitir que las mujeres que sufren violencia doméstica y familiar puedan reconocer su situación, buscar ayuda y ser acogidas por el Estado.
- 2) La segunda razón es la dificultad de notificar y la falta de datos acerca del acoso callejero. Aunque en los últimos años más y más mujeres se armaron de valor para hacer denuncias, el acoso sexual en el espacio público sigue invisibilizado por la naturalización de este tipo de violencia. Cuando las iniciativas contra la violencia de género en general convocan mujeres a denunciar, muchas veces las violencias practicadas en los espacios públicos no son nombradas, a excepción del crimen de violación –que en el imaginario público es más prevalente

18 Fuks, Mario. (2000). Definição da agenda, debate público e problemas sociais: uma perspectiva argumentativa da dinâmica do conflito social. In: BIB, n.49, 1º sem., pp. 79-94.

19 Pitanguy, Jacqueline. (2002). Movimento de Mulheres e Políticas de Gênero no Brasil. Brasil: Secretaria de Estado dos Direitos da Mulher - SEDIM. Disponible en: <http://www.cepal.org/mujer/proyectos/gobernabilidad/documentos/jpitanguy.pdf>

Soares, Vera. (1994). Movimento de mulheres e feminismo: evolução e novas tendências. IN: Revista Estudos feministas.

en el ambiente público que en el privado—. Sin estímulos para reconocer y tampoco denunciar el acoso callejero, su dimensión sigue considerablemente desconocida para las autoridades y presente en las estadísticas oficiales. Además, la invisibilidad del acoso callejero se convierte en un elemento de convencimiento a las mujeres y niñas de que ese miedo no “tiene por qué existir” y la importancia de esta problemática es muchas veces disminuida, una vez que, como se ha dicho, son los espacios privados (ambiente doméstico y familiar) los considerados más inseguros, y en donde los datos muestran la alta prevalencia de violencia de género.

Por otro lado, encuestas e investigaciones apuntan que, en América Latina, la experiencia con el acoso callejero es aún más común que la violencia doméstica. No se trata de competir para ver cuál tipo de violencia debe tener más atención, sino destacar la necesidad de entender la violencia de género como un continuo, y algo que ocurre en todos los espacios. En ese sentido, no visibilizar o ignorar un tipo de violencia de género es contribuir para la menor efectividad en el combate de todas.

De acuerdo con Rozas y Arredondo (2015)²⁰, con base en información para cuatro áreas metropolitanas de América Latina –Bogotá, Ciudad de México, Lima y Santiago–, seis de cada diez mujeres han sufrido actos de abuso y/o acoso sexual en el espacio público. Ya el informe “Autonomía de las Mujeres e Igualdad en la Agenda de Desarrollo Sostenible” de la CEPAL²¹, presenta los siguientes números por país: En Lima, 9 de cada

20 Rozas, B. Patricio & Arredondo, S. Liliana. (2015). Violencia de género en el transporte público: Una regulación pendiente. Serie Recursos Naturales e Infraestructura, N° 172 (LC/L.4047), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Publicación de las Naciones Unidas.

21 CEPAL (2016). Autonomía de las Mujeres e Igualdad en la Agenda de Desarrollo Sostenible. Disponible en: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40633/4/S1601248_es.pdf

10 mujeres de entre 18 y 29 años han sido víctimas de acoso callejero (2013). En Bogotá (2014) y la Ciudad de México (2016), 6 de cada 10 mujeres han vivido alguna agresión sexual en el transporte público. En Chile, 5 de cada 10 mujeres de entre 20 y 29 años declaran haber vivido acoso sexual callejero (2015). Y en Brasil, mientras 70% de la población brasileña considera que las mujeres sufren más violencia en los espacios privados que en los espacios públicos²², 86% de las mujeres relatan haber sufrido acoso callejero²³.

La perspectiva de género en las políticas públicas

Así como muchas defendemos que enfrentar el acoso callejero demanda la gestión intersectorial de políticas públicas porque se trata de un problema que atañe a diversos sectores, creemos que las respuestas deberían venir de lo que llamamos “transversalidad de las políticas públicas de género [*gender mainstreaming*]”²⁴. Eso significa que las políticas públicas, como las de movilidad, urbanismo, seguridad pública y derechos humanos deben tener perspectivas de género para comprender qué es el acoso callejero. Entendiendo cómo las acciones de esos sectores impactan al problema y cómo se puede cambiar para contribuir en la erradicación del acoso callejero. De la misma forma, la

22 Data Popular & Instituto Patrícia Galvão (2013). Para 70% da população, a mulher sofre mais violência dentro de casa do que em espaços públicos no Brasil. Acceso en 05 de julio de 2017. Disponible en: <http://www.compromissoeatitude.org.br/para-70-da-populacao-a-mulher-sofre-mais-violencia-dentro-de-casa-do-que-em-espacos-publicos-no-brasil/>

23 Action Aid (2016). Em pesquisa da ActionAid, 86% das brasileiras ouvidas dizem já ter sofrido assédio em espaços urbanos. Acceso en 5 de julio de 2017. Disponible en: www.actionaid.org.br/news/em-pesquisa-da-actionaid-86-das-brasileiras-ouvidas-dizem-ja-ter-sofrido-assedio-em-espao

24 Según la ONU, la transversalidad del enfoque de género es “...es una estrategia destinada a hacer que las preocupaciones y experiencias de las mujeres, así como de los hombres, sean un elemento integrante de la elaboración, la aplicación, la supervisión y la evaluación de las políticas y los programas en todas las esferas políticas, económicas y sociales, a fin de que las mujeres y los hombres se beneficien por igual y se impida que se perpetúe la desigualdad” (Naciones Unidas, 1999, pág. 24).

agenda de políticas de género debe estar integrada a las políticas sectoriales, reforzando su importancia y prioridad.

Sin la transversalidad, nos arriesgamos a tratar el acoso callejero solamente como un problema de género, y no como un fenómeno que también es un problema de movilidad y derecho a la ciudad. Eso significaría disminuir su importancia y aislar el enfrentamiento al problema en un único sector de las políticas públicas.

Esta también es una perspectiva incorporada en la agenda pública de género regional e internacional (incluyendo los Objetivos de Desarrollo Sostenible - ODS). En tanto se destaca que los derechos reconocidos están interrelacionados y son indivisibles, o sea, uno depende de lo otro. Para ilustrar: se puede lograr que no exista más acoso, pero todavía la carga de trabajo de las mujeres seguirá siendo mayor y ellas seguirán haciendo múltiples trayectos. Además de no encontrar en el espacio público una infraestructura de acuerdo a sus necesidades, ser las más afectadas por la contaminación, las más expuestas a desastres naturales, entre otros.

Soluciones adoptadas

Con la creciente exposición del acoso callejero en la agenda pública internacional, e igualmente en las agendas públicas nacionales, aumentaron en la última década las iniciativas enfocadas en resolverlo, especialmente aquellas dedicadas a su erradicación en el transporte público. Las formas como esas políticas fueron llevadas a cabo en diversas ciudades generan tanto críticas como respaldo social, conllevando a que la discusión ocupase tanto los espacios de decisión y participación sobre género, ciudad y movilidad como las calles, prensa y redes sociales digitales.

Abajo describimos, a breves rasgos, dos ejemplos de políticas públicas de enfrentamiento al acoso callejero de las dos ciudades más grandes de América Latina, São Paulo y Ciudad de México:

- En Brasil, la Companhia do Metropolitano de São Paulo, empresa que gestiona el sistema de metro de la capital más poblada del país, instituyó en 2015 una campaña permanente de estímulo para que las personas denuncien el acoso sexual que ocurre en ese medio de transporte. La iniciativa empezó después de una ola de reclamos acerca de casos de acoso y violación, y de la colaboración directa de dos jóvenes usuarias del sistema, que llevaron sugerencias de acción a la empresa. Además de la campaña, los funcionarios y funcionarias de la compañía recibieron capacitaciones acerca de cómo acoger víctimas que buscan ayuda después de situaciones de violencia de género en el metro. Otras medidas fueron la colocación de al menos una funcionaria en toda estación de metro, disponibles para recibir a mujeres acosadas, y el lanzamiento de una aplicación que permite hacer denuncias con el envío de imágenes²⁵.
- En México, el Gobierno de la Ciudad de México implementó, a partir del año 2007 el Programa Viajemos Seguras, compuesto por una serie de estrategias para prevenir, enfrentar, atender y sancionar la violencia sexual cometida contra las mujeres en el transporte público, al igual que la cometida en los espacios públicos cercanos. La iniciativa incluye campañas contra el

25 Campanha contra abuso sexual. Acceso en 05 de julio de 2017. Disponible en: <http://www.metro.sp.gov.br/metro/marketing-corporativo/campanhas/campanha-contra-abuso-sexual.aspx>

G1, 2017. Metrô de SP lança aplicativo para receber denúncias de passageiros. Acceso en 05 de julio de 2017. Disponible en: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/metro-lanca-aplicativo-para-receber-denuncias-de-passageiros.ghtml>

acoso, capacitación de operadores del transporte público y policías sobre derecho de las mujeres y una plataforma web de reporte de incidentes y el acompañamiento jurídico y psicológico de las víctimas. En el programa se incluyeron acciones controversiales y ampliamente rechazadas por los movimientos feministas: las unidades de autobuses y metro de uso exclusivo para las mujeres en hora punta y dos campañas de sensibilización e incentivo a la denuncia creadas con el apoyo de ONU Mujeres. La primera, “Tu denuncia es tu mejor defensa”²⁶, ha consistido en la difusión de piezas gráficas informativas y la distribución de silbatos para que las mujeres reportasen el acoso sexual en el momento de su ocurrencia, y la segunda, #NoEsDeHombres, instaló en los vagones del metro asientos con genitales masculinos con el objetivo de incentivar a los hombres a reflexionar sobre las prácticas de acoso sexual contra mujeres²⁷.

Límites de las soluciones adoptadas

Las iniciativas descritas presentan muchos límites, que describimos a continuación.

26 Estereotipas, (2016). Los Pitos de Mancera. Acceso en 05 de julio de 2017. Disponible en: <https://estereotipas.com/2016/06/06/yodenunciey/> El Universal, 2016. ¿Viajemos Seguras? Acceso en 05 de julio de (2017). Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/blogs/observatorio-nacional-ciudadano/2016/10/19/viajemos-seguras>

Inmujeres, (2017). CDMX, Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas. Acceso en 05 de julio de 2016. Disponible en: <http://www.inmujeres.cdmx.gob.mx/programas/programa/cdmx-ciudad-segura-y-amigable-para-mujeres-y-ninas>

27 Animal político, (2017). No es de hombres, ¿concientización o machismo? Acceso en 05 de julio de 2017. Disponible en: <http://www.animalpolitico.com/blogueros-zoon-peaton/2017/05/10/figuras-de-penes-los-asientos-del-metro-concientizacion-machismo/>

Animal político, (2017). #Noesdehombres o no entender nada sobre acoso. Acceso en 05 de julio de 2017. Disponible en: <http://www.animalpolitico.com/blogueros-punto-gire/2017/04/10/noesdehombres-no-entender-nada-violencia-sexual/>

La segregación no es solución

El primer límite que se observa –que se repite en varias otras ciudades alrededor del mundo– es la segregación, ilustrada por la creación de unidades exclusivas para mujeres en los transportes públicos. La separación física, por un lado, considera el acoso sexual (y por lo tanto las personas que lo practican) como algo “incontrolable”, y, por otro, pone la responsabilidad de actuar en contra al acoso a la víctima y no a la persona que acosa. Es decir, no se combate las causas que generan el acoso sexual, sino que se determina que son las víctimas que tienen que “escapar” del acoso, cambiando de lugar. Más incoherente aún, es una acción limitada a las horas punta, puesto que no hay “horario” para que una persona sea víctima de esta violencia.

Incentivar a las denuncias tampoco soluciona el problema

El segundo límite es restringir las acciones al incentivo a la denuncia, tanto por medio de la sensibilización como por medio del establecimiento de canales en donde se pueda denunciar. Esas acciones, además de nuevamente seguir el patrón de responsabilizar a la víctima por la acción, no son efectivas si no acompañadas de capacitación continua, y no puntual, para la atención a las víctimas y transparencia en el seguimiento de los casos. Constantemente, los testimonios que relatan experiencias de acoso callejero contienen experiencias de revictimización. En São Paulo, una víctima de acoso sexual en el metro ha declarado: “Él [el guardia] dijo que solo podía hacer la queja junto con el agresor y aún dijo [que ha sido acosada] ‘porque usted está de vestido’²⁸”. El mismo expone uno de los testimonios colectados por la campaña de rechazo a los silbatos de la Ciudad de México

28 Veja São Paulo, 2016. Jovem diz ter sofrido assédio dentro de vagão do Metrô. Acesso em 05 de julho de 2017. Disponível em: <http://vejasp.abril.com.br/cidades/jovem-rede-social-assedio-metro-sao-paulo/> (Traducción libre de las autoras).

#YoDeuncieY: “La policía me dijo que si un hombre se masturba frente a mí no es delito. ¿Entonces para qué sirve el silbato?”

Tampoco analizar el crecimiento de las denuncias sin tener un histórico de indicadores, y mirando apenas números absolutos, sirve para entender el fenómeno o concluir que su enfrentamiento está siendo efectivo. En Brasil, después de un año de programa, el volumen de denuncias de acoso sexual creció 64%²⁹. Sin embargo, aunque la conclusión ha sido que con las acciones llevadas a cabo las mujeres pasaron a estar más dispuestas o “empoderadas” para buscar ayuda oficial, no se ha planteado la hipótesis de que un aumento de la violencia también pudiese haber contribuido para ese crecimiento.

Reforzar estereotipos perpetúa la desigualdad

Otro punto importante, y todavía bastante ignorado, es la utilización de estereotipos de género en la creación de campañas contra el acoso callejero. Varias veces se utiliza la lógica heterosexual y machista con el objetivo de sensibilizar a los hombres de las consecuencias que tiene este tipo de violencia. Sin embargo, al hacerlo, las campañas pueden reforzar otras actitudes igualmente problemáticas, tales como la homofobia y la transfobia. Como ejemplo, está justamente la campaña #NoEsDeHombres de México. La acción además de dar a entender que habría una serie de características preestablecidas que “son de hombres”, se utiliza del cuerpo masculino para decir que a un hombre no le “debe” agradar la idea de sentarse en un asiento con forma de torso masculino y pene, ignorando por completo las diferentes identidades de género y orientaciones

²⁹ Compromisso e atitude, 2015. Denúncias de abuso sexual no Metrô de SP crescem 64% em 2015. Acceso en 05 de julio de 2017. Disponible en: <http://www.compromissoeatitude.org.br/denuncias-de-abuso-sexual-no-metro-de-sp-crescem-64-em-2015-g1-27102015/>

sexuales que existen. En ese sentido, aunque es indiscutible que la gran mayoría de las víctimas son mujeres, y hay que visibilizarlo, es igualmente perjudicial sostener la visión de que los hombres jamás son sexualmente acosados, una vez que ya existen estudios que muestran que existe un porcentaje considerable de hombres que han experimentado el acoso callejero³⁰.

El transporte público no es el único lugar donde el acoso callejero ocurre

Llevar a cabo acciones solamente en el transporte público no es suficiente en tanto las áreas públicas no se limitan solamente a este espacio. La movilidad es multimodal, lo que significa que utilizamos varios medios de transporte, incluido la locomoción a pie. En ese sentido, no se debe olvidar de los espacios semipúblicos, que muchas veces no son foco de acciones, pues los gobiernos y las organizaciones privadas que tienen la propiedad del espacio terminan “disputando” quien tiene la responsabilidad de actuar contra esa violencia en estos ambientes.

Oportunidades y conclusiones

A lo largo del texto hemos destacado que enfrentar el acoso callejero implica promover la equidad de género en el derecho a la ciudad, ya que el miedo de la violencia de género caracteriza la experiencia y la socialización de las mujeres en el espacio público, sea porque ellas ya la vivieron o porque presienten la alta probabilidad de vivirla. No se trata, sin embargo, de solucionar solamente un problema de género, sino también un problema de

30 OCAC Chile, (2015). ¿Está Chile dispuesto a sancionar el Acoso Callejero? Estudio de caracterización y opinión sobre el acoso sexual callejero y sus posibles sanciones. Acceso en 05 de julio de 2017. Disponible en: <https://www.ocac.cl/wp-content/uploads/2015/03/Informe-Encuesta-OCAC-2015.pdf>

la ciudad, de movilidad y derechos humanos reconocido a partir de la perspectiva de género. Así, como anteriormente puntuado y como defienden las organizaciones y movimientos sociales que actúan en el tema, creemos que las soluciones, necesariamente, pasan por la transversalidad. Es decir, por un conjunto de esfuerzos coordinados y distribuidos de diferentes sectores de la ciudad. Abajo destacamos algunas oportunidades para poner esa perspectiva en práctica.

Desnaturalizar es el primer paso para visibilizar el problema

La primera oportunidad es la desnaturalización de la violencia hacia la mujer en los espacios públicos. Cuando los gobiernos y las empresas públicas de transporte promueven acciones para enfrentar un problema, comunican a la población que se trata de algo que no debería ser aceptable. Así, es necesario incluir y expandir las acciones que se enfoquen en que todas las personas actúen para demostrar que no aceptan ni legitiman esta violencia. Un ejemplo simple de acción socioeducativa, es invitar a la sociedad a tomar iniciativas para su combate: que los hombres presionen a otros hombres para que no las practiquen, que una persona no se calle cuando es testigo, que se converse sobre el tema entre la familia etc.

Para actuar es necesario antes diagnosticar

No es posible enfrentar cualquier problemática de género mientras las mujeres sigan como minoría en todos los espacios de decisión. Los roles de las mujeres en esos espacios no deben ser limitados a discutir y solucionar “cuestiones de género”, sino también cómo la ciudad debe ser cambiada y mejorada para todas las personas. Así, una de las etapas más importantes para la creación de políticas y programas adecuados es el diagnóstico del problema, que muchas veces es hecho sin participación social o,

cuando se abre el espacio para la participación, esta es llevada a cabo sin diversidad.

Por ello, con respecto a las políticas enfocadas en la erradicación del acoso callejero es urgente que haya un esfuerzo para ampliar la participación de las niñas y mujeres en los sectores de movilidad y urbanismo, así como la generación de datos que puedan ampliar la visibilización y entendimiento del problema. Bajo este horizonte, también es imprescindible fortalecer la descentralización de los programas, estableciendo un mayor presupuesto para la realización de estas acciones con perspectiva de género principalmente en espacios públicos barriales.

La denuncia debe hacer parte de un continuo de atención

Para que las víctimas puedan ser efectivamente acogidas, debe haber estructuras accesibles de denuncia y registro de los incidentes, que sean comunicadas de manera clara, objetiva e incluyente, así como capacitación de agentes para la recepción humanizada y respetuosa de las víctimas. Las propias campañas de incentivo a denuncias pueden ser inefectivas si no toman en cuenta algunos aspectos, como la información respecto de los caminos de la denuncia y la confianza de la ciudadanía de que las personas denunciadas no seguirán impunes. Igualmente, el incentivo a las denuncias no será efectivo si las víctimas, tras denunciar, tienen que pasar por situaciones como escuchar que la culpa de la violencia ha sido su vestimenta o comportamiento, la duda respecto de la veracidad de su denuncia o largas pruebas psicológicas.

También creemos necesario ampliar los esfuerzos para que las personas agresoras sean responsabilizadas y re-socializadas, de manera que no sigan practicando este tipo de violencia. En ese sentido, sea el acoso callejero considerado o no un tipo de

delito previsto en ley, defendemos sanciones enfocadas en la prevención y educación.

Combatir el acoso callejero incluye repensar la convivencia entre las personas y promover el derecho a la ciudad

Tratar la violencia de género en espacios públicos exclusivamente como un problema de género, es otro error que limita la efectividad de cualquier solución adoptada, ya que estamos hablando de un problema de movilidad con perspectiva de género, consecuencia de los reflejos del patriarcado en la construcción de nuestras ciudades.

De la misma manera, la planificación urbana muchas veces es pensada desde el soporte y la oferta física de las ciudades. Sin embargo, si no se puede caminar tranquila en la calle, no es suficiente que, por ejemplo, haya más puestos de trabajo, puestos de atención a la salud e incluso más luz. Es por ello que no mirar al acoso callejero como una problemática tanto de género como de movilidad y derecho a la ciudad conlleva no solo a un aumento en las desigualdades de género, sino que además limita el éxito de los programas de infraestructura urbana. En ese sentido, las políticas deben recordar que la movilidad plena no es solo la movilidad física –tener las condiciones para moverme con calidad–, es también la movilidad simbólica, o sea, sentir que puedo ocupar y transitar por la ciudad.

Es necesario incentivar que las políticas y programas en contra del acoso callejero (y de cualquier violencia de género) vayan más allá de frenar la violencia (“no se puede acosar sexualmente a nadie, aunque creas que te lo está pidiendo”) y/o evidenciar la diferencia entre hombres y mujeres (“las mujeres tienen una condición diferente de los hombre y por ello ellas tendrán un tratamiento específico, como por ejemplo, unidades de transporte público exclusivas”). El ir más allá significa promover

la diversidad y abarcar la raíz del problema: la jerarquización de las diferencias. No negamos que existan diferencias entre mujeres y hombres, el problema está en vivir la diferencia con jerarquía; y la diferencia no se vive con jerarquía cuando se promueve la diversidad, se promueve que no hay una forma “normal” o “estándar” de ser mujer u hombre y, mucho menos, una forma mejor o con más poder que la otra. Es a partir de esta perspectiva y de este tipo de acción, que los otros niveles de acción –frenar la violencia y llevar a cabo soluciones situacionales– tendrán más impacto y serán más efectivos.

Apuntes sobre movilidad urbana inclusiva - El caso de Guayaquil

Dennis Maroto
Betsabeth Pilalao

Introducción

El ejercicio ciudadano de compartir experiencias y que estas se hagan prácticas son un motor que acelera la visión humana, la vuelve más sensible y permite ponernos en el lugar del otro, siendo empáticos a las realidades de cada uno; en su entorno, con sus pros y contras que lleva el transitar en los espacios públicos y privados de nuestras ciudades. En grandes urbes como Guayaquil, Ecuador, el acceso al transporte se vuelve primordial debido a las extensas distancias que requiere el ciudadano para poder cumplir con sus actividades, no solo laborales, sino familiares, educativas y de salud. Pero a más del servicio de transporte, es fundamental contar con accesibilidad al interior de la unidad de transporte como en los espacios públicos que le permitan al ciudadano

Dennis Maroto, es licenciada en Turismo de la Escuela Superior Politécnica del Litoral (ESPOL), y título de magister en Gestión y Planificación de Proyectos Agroturísticos y Ecológicos de la Universidad Agraria del Ecuador (UAE). Consultora en Turismo y docente. Paralelo a su trabajo profesional como activista de movilidad, desde 2012 ha coordinado con el apoyo de distintas ONG y la empresa privada eventos que promueven la convivencia vial y la movilidad urbana sostenible en Guayaquil.

Betzabeth Pilalao, es presidenta de la Asociación de Hemipléjicos, Parapléjicos y Cuadrupléjicos del Guayas (ASOPLEJICA), es Contadora Bachiller Autorizada. Trabajó por 21 años en el Instituto Nacional de la Niñez y la Familia (INNFA). Actualmente es gestora de movilidad y accesibilidad de las personas con discapacidad física y miembro de la Mesa Cantonal de Concertación de las Personas con Discapacidad del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil.

desplazarse independientemente, en entornos accesibles, sin que sea una limitante el poseer algún tipo de discapacidad técnica, cognitiva o física.

Guayaquil es una ciudad con 3.645.483 habitantes (Censo 2010, INEC), en la que el transporte urbano ha estado íntimamente ligado al crecimiento de la ciudad desde hace 136 años, a raíz del incremento de su población y de su economía a fines del siglo XIX con el auge cacaotero. La oferta de transporte urbana ha tenido un lento desarrollo, desde tranvías, autobuses, colectivos, busetas, furgonetas, taxis, camionetas; tricimotos, “taxis amigos”; todos estos sin las facilidades y servicio de calidad para el público en general y mucho más limitadas para las personas con discapacidad. Esto dificultaba su participación en sus actividades diarias, dependiendo forzosamente de la compañía de algún familiar para su traslado, pero sobre todo, teniendo que pagar un valor superior a la tarifa de transporte público para ello, al requerir la contratación de un taxi o un vehículo particular. Una nueva forma de transporte se presenta en 2006, año en el que inicia actividades el Sistema Integrado de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil conocido como Metrovía y en agosto de 2015, el Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) Municipal de Guayaquil asume la competencia del tránsito vehicular a través de la Autoridad de Tránsito Municipal (ATM) (Diario El Universo, 2013).

A más de la problemática del transporte urbano que lesiona al peatón, especialmente a las personas con movilidad reducida (PMR), que son quienes tienen permanente o temporalmente limitada la capacidad de moverse sin ayuda externa, como por ejemplo, personas con discapacidad, adultos mayores, embarazadas, madres con niños pequeños, viajeros con maletas grandes, el sistema carece de accesibilidad adecuada.

Por ejemplo, existe una ausencia de desniveles, espacios más cercanos para estacionamiento, la suficiente anchura de paso, ausencia de torniquetes adecuados en transporte público, prioridad en atención al cliente, entre otras.

El artículo presentará dos asociaciones/iniciativas ciudadanas, ANDAR EQ y ASOPEJICA en la ciudad de Guayaquil. La primera como organización que trabaja en la construcción de ciudades más humanas, la cual desarrolló una salida técnica con actores relacionados a la movilidad y comunicación generando sensibilización, empatía y aprendizaje al recorrer la ciudad al paso de las personas con discapacidad; y de la Asociación de Hemipléjicos, Parapléjicos y Cuadripléjicos del Guayas (ASOPEJICA) como ente representante y mediático que ha logrado generar acuerdos en corto tiempo con las autoridades de tránsito de la ciudad para beneficio de las personas con discapacidad.

Propuesta de ANDAREQ: Papel de autoridades, medios y ciudadanía para la movilidad sustentable en Guayaquil

La movilidad, accesibilidad y el transporte, son temas de interés que unen a ANDAREQ, Biciacción y LASE, organizaciones ciudadanas de Guayaquil y Quito que deciden, luego de varias conversaciones relacionadas a estos campos, implementar mesas de diálogo entre los diversos actores cuyas competencias y voluntades, en su conjunto, permiten que las condiciones sociales, políticas, económicas y ambientales de la ciudad alcancen parámetros de sostenibilidad. Las mesas fueron acompañadas de una salida técnica basada en la propuesta *Jane's Walk*, que es un movimiento de paseos guiados por ciudadanos que permiten que la gente cuente historias sobre sus comunidades, explore sus

ciudades y se conecte con sus vecinos y cuyo resultado sería el aporte de los asistentes a través de una encuesta sobre movilidad y accesibilidad. A esta propuesta se la denominó: Mesas de Trabajo para Autoridades, ONG y ciudadanía en general relacionados a un Plan Complementario de Movilidad Urbana Sostenible de Guayaquil, y panorama de los medios de comunicación frente al uso de la bicicleta.

A la actividad se sumaron otras organizaciones como FES-ILDIS y LlactaLAB –Ciudades Sustentables, Grupo de Investigación de la Universidad de Cuenca–, para apoyar y respaldar este trabajo voluntario que buscó presentar a las diferentes autoridades y medios de la ciudad, que no solo es necesario tomar acciones prontas para dar paso a una mejor movilidad en la ciudad, sino que se requiere de parámetros de accesibilidad universal para que sus ciudadanos y ciudadanas puedan transitar independientemente por todas las vías y en sus medios de transporte.

A la convocatoria, desarrollada en el Museo Nahim Isaías de Guayaquil el 29 de septiembre de 2016, asistieron representantes de la Fundación Municipal de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil, de facultades de arquitectura de las principales universidades de la ciudad, colectivos ciudadanos de arquitectura, Policía Nacional del Ecuador, Comisión de Tránsito del Ecuador, Comité Permanente de Derechos Humanos, Asociación de Hemipléjicos, Parapléjicos y Cuadrupléjicos del Guayas (ASOPLEJICA), del Instituto de Planificación Urbana y Regional (IPUR), de tiendas de ciclismo, ciclistas independientes, y medios de prensa.

Con los temas tratados, relacionados a las mesas de trabajo: a) Plan Complementario de Movilidad Urbana Sostenible de Guayaquil, y b) Panorama de los medios de comunicación frente al uso de la bicicleta; se logró entre los participantes:

- **Sensibilizar:** reconocer que en las vías todos podemos ser víctimas y victimarios, pero que también es posible hacer algo para evitar un siniestro de tránsito;
- **Desarrollar empatía,** porque todos somos peatones, la víctima tiene familia, amigos; ¿Cómo se sentirían?, Vayamos más allá de la crítica y el morbo al hablar o publicar en redes sociales imágenes de la muerte de un (a) ciclista;
- **Aprendizaje:** al afianzar que son necesarios estos espacios de aprendizaje para conocer terminologías, métodos, leyes y necesidades del ciclista y peatón, espacios de debate, espacios de creación de redes y para la generación de compromisos de trabajo con el propósito de cambiar la realidad sobre cómo contemplamos la movilidad dentro y fuera de la ciudad.

Concluido el conversatorio, era necesario poner en práctica lo que muchos conocemos en nuestro diario recorrer en la ciudad, pero no “lo percibimos en nuestros pies” o por falta de empatía, y que se lo plasmó mediante la *Jane’s Walk* a través de la *Encuesta sobre la percepción de la accesibilidad en el centro de la ciudad*, mediante la aplicación informática libre KOBO TOOLBOX, herramienta que permite a los usuarios realizar todo el proceso de levantamiento de la información en terreno sin necesidad de internet, desde la elaboración de los formularios para las encuestas hasta tabularlas; y donde la información es almacenada en el dispositivo para cuando se disponga de conexión a internet, se realice la sincronización de los datos (Kobotoolbox, 2016).

Al inicio de la caminata se organizaron grupos de salida, en el que cada grupo iba acompañado de una persona con discapacidad (PCD). El recorrido se realizó desde el Museo Nahim Isaías (Pichincha y Clemente Ballén), calle Pedro Carbo, vereda derecha, hasta la calle Víctor Manuel Rendón, calle General Córdova hasta la calle Mendiburu, en el restaurante La Culata,



Durante la Jane's Walk en la ciudad de Guayaquil, se pudo evidenciar las dificultades de las PCD para desplazarse por ella.
Créditos: AndarEq.

donde los participantes finalizaron la encuesta y posteriormente dialogaron sobre la percepción del recorrido.

Durante el recorrido se pudieron observar dos aspectos interesantes. En primer lugar, las limitantes con que se encuentran diariamente las PCD al intentar desplazarse por la ciudad, donde tenemos veredas no accesibles al ser angostas en algunos casos y en otros por contar con postes, luminarias, árboles u otro elemento considerado por las autoridades locales que debería ubicarse en ese espacio; siendo necesario depender de la compañía de algún familiar y/o ciudadano que se encuentre cerca y tenga la voluntad de colaborar para esquivar ese “elemento arquitectónico”. En segundo lugar, las PCD participantes del recorrido, conocían las calles más accesibles para trasladarse por lo que en varias ocasiones sugirieron irnos por “una cuadra más adelante” o “mejor por la otra vereda”.

A continuación, en la Tabla N.º 1, se presentan los resultados del taller.

Tabla N.º 1

Resultados de percepción de accesibilidad del centro de Guayaquil

- 1. Cuando ha recorrido este sector de la ciudad (centro) anteriormente, ¿cómo lo ha hecho? Puede escoger más de una opción**

A pie: 79% - Taxi: 37% - Auto propio: 26% - Otro: 21% - Bicicleta: 16%

- 2. ¿Qué tan seguro se siente al transitar por esta vía durante el recorrido?**

Poco seguro: 58% - Seguro: 32% - Nada seguro: 16% - Muy seguro: 0%

- 3. ¿Cómo peatón, qué actitud percibe de los conductores durante este recorrido?**

Agresiva: 42% - Indiferente: 37% - Muy agresiva: 32% - Amable: 0%

- 4. ¿Le parece adecuada la superficie de la vía por donde transita?**

No: 84% - Sí: 21%

- 5. ¿Qué tan cómodo se ha sentido al subir la vereda desde la calle? (altura de calle/vereda)**

Poco cómodo: 63% - Nada cómodo: 26% - Cómodo: 11% - Muy cómodo: 0%

6. ¿Considera que existen las suficientes luminarias en este trayecto para transitar seguro?

Sí: 47% - No: 53%

7. ¿Considera los espacios públicos que observa en el recorrido son adecuados para las personas con movilidad reducida?

Para nada adecuado: 74% - Poco adecuado: 26% -
Adecuado: 0% - Muy adecuado: 0%

8. ¿Cuántas veredas con rampas de accesibilidad para personas con movilidad reducida ha observado durante el recorrido?

De: 1 a 3: 46% - De 4 a 7: 26% - Más de 7: 21% -
No me percaté: 5% - Ninguno: 0%

9. ¿Considera existe el espacio adecuado para que los biciusuarios puedan transitar por este sector?

Sí: 0% - No: 100%

10. ¿Cuántas estaciones de parqueos (biciparqueos) para bicicletas ha observado durante el recorrido?

Ninguno: 63% - De 1 a 3: 26% - No me percaté: 11% -
De 4 a 7: 0% - Más de 7: 0%

Fuente: Encuesta elaborada por AndarEQ, revisada por LASE y Fundación BiciAcción.
Elaboración: Autoras.

Como resultado de la caminata, de un total de 19 participantes¹, se concluye:

- La percepción de cada ciudadano sobre la seguridad en la ciudad, dependerá de su primera impresión al recorrerla como peatón y su entorno: calzada, carril, acera, rampas, pasos peatonales, infraestructura para medios de transporte no motorizado como ciclovías, biciparqueos, luminarias, guardianía, etc. Con esto decimos que no solo a los ciclistas o los peatones se nos dificulta el acceso en las calles, hay ciudadanos con iguales o mayores necesidades para acceder a ejercer el derecho a la ciudad.
- Existe mucha información disponible, pero aún se percibe cierta desinformación sobre accesibilidad en la ciudadanía, donde se requiere principalmente de espacios de educación para establecer una cultura de convivencia vial desde los más pequeños hasta el adulto mayor.
- Todos podemos aportar a una sociedad más segura a través de la participación/ocupación activa del espacio público, no solo haciendo uso del auto como principal medio de transporte.
- Antes de comunicar mensajes o imágenes que generen inseguridad sobre siniestros de tránsito en que participan ciclistas, se recomienda investigar, informarse y posteriormente compartir como un acto de responsabilidad, donde no “solo me preocupo de mi metro cuadrado”, sino de la comunidad ciclística y el impacto positivo o negativo para la implementación de la bicicleta como un medio efectivo de transporte en la ciudad.

¹ El resultado se encuentra en el siguiente link: <https://kc.kobotoolbox.org/dennis/reports/a7vWEzxwaqk2abD7xh9Qin/digest.html>

- Para generar cambios se requieren compromisos a todo nivel, no solo de las autoridades, sino de la activa participación ciudadana porque todos tenemos derecho a una ciudad más segura.

Para complementar este trabajo, hay que mencionar que se realizó el taller de trabajo “Nuevas Políticas Públicas de Movilidad Sustentable, Accesibilidad e Inclusión en la ciudad de Guayaquil”, el día 7 de junio de 2017, cuyo objetivo fue elaborar un documento integral, para ser presentado a las autoridades competentes del tránsito de la ciudad, que permitan sustentar las necesidades ciudadanas desde las percepciones propias en los temas referentes a movilidad, infraestructura urbana y accesibilidad de la ciudad y que estas sean elevadas a política pública.

Este taller de trabajo contó con la participación del Colectivo de Arquitectura El Selectivo con su participación “Planificación urbana para un entorno sustentable y accesible” para reforzar en los asistentes² la importancia de planificar de manera integral una ciudad, donde las nuevas políticas de planificación urbana juegan un papel especialmente relevante en la consecución de un desarrollo local sostenible. Esta parte de la iniciativa aún sigue en construcción.

Asociación de Hemipléjicos, Parapléjicos y Cuadrupléjicos del Guayas (ASOPLEJICA)

¿En serio quieres estar en mi lugar?

¿Cómo vemos nuestras ciudades desde el punto de vista de la movilidad y accesibilidad? Un gran número de nosotros podría

2 Incluyendo representantes de universidades, Scouts del Guayas, ASOPLEJICA, grupos de ciclismo, gestores de movilidad de la ciudad, madres y adultos mayores y otros grupos de la sociedad civil.

decir que bien, en tanto lo cita desde su percepción, sin embargo, es una realidad que no todos los espacios públicos o privados de nuestra ciudad son aptos o accesibles para las personas con discapacidad y/o personas con movilidad reducida como son los adultos mayores, mujeres con niños en brazos, viajeros con grandes maletas, mucho menos permiten el traslado o su desplazamiento con las debidas seguridades que este grupo requiere.

Guayas es una de las provincias con el mayor número de habitantes de Ecuador con 3.309.034 (Censo, 2011) y también con el mayor número de personas con discapacidad registradas en el CONADIS 100.176 (Discapacidades, 2017); en la cual Guayaquil por ser ciudad puerto y entrada a Ecuador, ha sido objeto de la migración de ecuatorianos y extranjeros con la visión de poder mejorar su calidad de vida tanto para ellos como para su familia.

En este contexto, se crea en 1981 la Asociación de Hemipléjicos, Parapléjicos y Cuadripléjicos del Guayas (ASOPLEJICA) Guayaquil, que actualmente cuenta con ciento cincuenta socios. A partir del 08 de febrero de 2015, se inicia un nuevo periodo directivo con una característica muy particular, ya que quien lidera las futuras acciones en pro de sus socios es mujer, su nombre Betzabeth Pilalao.

Fue necesario iniciar el trabajo realizando el levantamiento base de no solo cómo se percibía a la asociación, sino cuáles eran las principales necesidades de sus socios. Así, mediante reuniones se identificaron como principales inconvenientes la falta de transporte accesible, el acceso a trabajo/contratos para PCD y la limitación de espacios para su recreación. Esto no se respeta ni se cumple a nivel del país, pese a que se cuenta con una Ley Orgánica de Discapacidades donde el Capítulo II, DE

LOS PRINCIPIOS RECTORES Y DE APLICACIÓN, Artículo 4

Principios establece:

8. Accesibilidad: se garantiza el acceso de las personas con discapacidad al entorno físico, al transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales; así como, la eliminación de obstáculos que dificulten el goce y ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad, y se facilitará las condiciones necesarias para procurar el mayor grado de autonomía en sus vidas cotidianas (Asamblea Nacional del Ecuador, 2012).

Dentro de este proceso, una primera y fuerte problemática fue la creencia errónea de que las PCD, al contar con una discapacidad (sea cual fuera), no pueden movilizarse independientemente, por lo tanto, no son beneficiarias de ningún derecho ciudadano. Este modelo de pensamiento ha sido acompañado o posicionando por la poca o nula participación y sensibilidad del gobierno local a la realidad de este grupo de ciudadanos.

Los medios de transporte comunes o familiares para el ciudadano de Guayaquil, son los buses y/o la Metrovía, en la cual los principales problemas detectados han sido la demora de frecuencias, falta de unidades amigables con el usuario (escasez de servicio de traslado en furgonetas hacia paradas y terminales para PCD), falta de accesibilidad para personas con discapacidad, seguridad entre otros. El sistema Metrovía es regulado y administrado por la Fundación Municipal Transporte Masivo Urbano de Guayaquil, quien se encarga únicamente de supervisar y sancionar a los consorcios Metroquil, Metrobastión, Metroexpress y Transvía; y la Autoridad de Tránsito Municipal

quien en marzo de 2017 habilitó el primer corredor vial en Guayaquil que opera bajo sistema de control de flota, denominado Sistema Integral de Transporte Urbano (SITU) con su primer corredor Vial, con 70 unidades, y 104 paradas, cuya ruta inicia en la Av. Assad Bucaram (la 29) al suroeste de la ciudad y recorre las calles principales del centro de la urbe.

Por ello, las estrategias más importantes para hacer un llamado a las autoridades y ciudadanía se realizaron a través de los medios de prensa y redes sociales. Se lo hizo con el fin de recalcar las necesidades de las PCD como grupo de atención prioritaria y especializada en los ámbitos públicos y privados, de acuerdo al Art. 35 de la Constitución ecuatoriana. Fue necesario el asesoramiento legal y asociativo para exponer los derechos y necesidades que estaban siendo vulneradas; para tal efecto se generaron dos plantones el 08 de junio y 28 de julio de 2016 en la Plaza San Francisco, en el centro de Guayaquil, para exigir que el transporte público incluya características inclusivas que faciliten el traslado en la ciudad, destacando que se adecuen los buses con rampas, debido a que para trasladarse en la ciudad para realizar cualquier tipo de trámite deben tomar un transporte privado (taxi) lo que representa un gasto elevado de entre quince y veinte dólares, en comparación con quince centavos de dólar que es la tarifa en los buses y en la Metrovía (Diario El Telégrafo, 2016). Por esta razón, muchas de las PCD optan por quedarse en sus casas.

En los plantones participaron representantes, familiares de los miembros de ASOPEJICA y ciudadanía que se unía a los mensajes que a través de carteles y bocinas demandaban que se haga visible su voz: “la accesibilidad es un derecho, no un privilegio”, “Buen trato y servicio a las PCD”, “Esperaremos 18 años más” “Tengo necesidad de subirme a un bus porque es caro tomar un taxi”, eran unas de las consignas que se escuchaban.



Plantón por los derechos de las PCD en el centro de la ciudad de Guayaquil.
Créditos: ASOPLEJICA.

Posteriormente, se realizó una Acción de Protección³ por parte de asesores legales de la asociación, con quienes se presentó el documento el 05 de agosto de 2016, en contra de las entidades competentes del tránsito de la ciudad como son el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil y la Autoridad de Tránsito Municipal (ATM). Luego de varias conversaciones, se logró la atención de las autoridades, con quienes se iniciaron acercamientos mediante reuniones, sesiones y mesas de trabajo en común para la elaboración de ordenanzas que deben ser revisadas y analizadas en el Consejo Municipal.

Los resultados de este trabajo han sido:

1. En octubre de 2016, el GAD Municipal de Guayaquil aprobó en primer debate las Ordenanzas de Facilitación Vehicular en las cuales incluye el respeto vial a las PCD y las sanciones a quienes las incumplan, por ejemplo, una multa de trescientos setenta y cinco dólares americanos.

3 Acción legal que tiene por objeto el amparo directo y eficaz de los derechos reconocidos en la Constitución y puede interponerse cuando exista una vulneración de derechos constitucionales.

2. ASOPLEJICA y ATM se suman al programa “Guayaquil más inclusivo” en febrero de 2017 con el lanzamiento de la campaña *¿En serio quieres estar en mi lugar?* como medida de publicidad para que la ciudadanía conozca y respete los cuarenta y cuatro parqueaderos inclusivos ubicados en el centro de la ciudad.
3. El primer corredor vial de Guayaquil del SITU cuenta con siete unidades inclusivas (10% de la flota) con rampas hidráulicas como mecanismo de accesibilidad, ubicadas en la parte posterior de la unidad (puerta de salida) la misma que desciende hasta el nivel de la calzada permitiendo que una PCD que use silla de ruedas baje de manera independiente o sin ayuda.
4. En octubre de 2017 se contará con el segundo corredor vial con veinte y tres unidades inclusivas con rampas hidráulicas.
5. A finales de año funcionará una aplicación para celulares⁴ que indicará a las PCD las rutas y las frecuencias de las unidades con elevadores para que pueda trasladarse y tomarlas a tiempo.



Unidad inclusiva con rampa hidráulica.
Créditos: ASOPLEJICA.

⁴ Se espera su implementación para finales de año. Más información en el siguiente link: <http://www.eluniverso.com/noticias/2017/03/02/nota/6069841/atm-inaugura-primer-corredor-buses-transporte-publico-guayaquil>

Como resultado de este trabajo, se acuñó el lema: **“nada de las personas con discapacidad sin las personas con discapacidad”**, donde el compromiso de las autoridades locales y la participación activa y sostenida ciudadana ha permitido que se conjugue integralmente los deberes y derechos para alcanzar una sociedad más justa, sabiendo que aún resta por trabajar en la aplicación de las normativas del Instituto Ecuatoriano de Normalización sobre Accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico que permitirá integrarse con comodidad a las PCD en los distintos espacios de la ciudad donde quieran acceder.

A modo de conclusión

La participación ciudadana es vital para la construcción de nuevas ciudades. Es por esto que desde diferentes ámbitos como la academia, la empresa, cultura, ambiente, salud, turismo; el mismo transporte, debemos trabajar con el fin de implementar modelos más sostenibles, intermodales y accesibles para beneficio no solo del ciudadano, sino del Gobierno a fin de implementar prácticas de prevención en materia de movilidad para todos los habitantes.

La sociedad civil se ha concientizado del grave problema en cuanto a siniestros de tránsito, limitaciones en uso del espacio público, activación de la bicicleta como medio de transporte, recuperación de vías, y accesibilidad a través de varias actividades. Por ejemplo, en la Ciudad de México iniciativas de cultura y educación vial han sido fundamentales para lograr un cambio de paradigma en cuanto a la movilidad, poniendo en marcha programas como ECOBICI, el Paseo Dominical Muévete en Bici, las Biciescuelas CDMX, y otros que van de la mano con la sociedad civil, como son el Manual del Ciclista Urbano y las rodadas para conmemorar el Día de la Bicicleta o el Día

Mundial Sin Auto. Adicionalmente, eventos como el Velocity, de la Asociación Mundial de la Carretera, de la Federación Iberoamericana de Asociaciones de víctimas contra la violencia vial, Foro de Peatones Andando, de la Organización Mundial de Personas con Discapacidad (OMPD), de la Red Global de Investigación sobre Discapacidad (GRND), entre otros, han abogado, de la misma manera, por impulsar la construcción de ciudades más justas en los temas de movilidad. Desde la sociedad civil debemos continuar potencializando estos espacios en la ciudad con la finalidad de contrarrestar las limitaciones e inconvenientes actuales. Debemos generar espacios de diálogo en espacios públicos, donde se puedan desarrollar actividades sobre los corredores peatonales y que ejemplifiquen lo positivo de cambiar de modo de transporte del privado al no motorizado.

Guayaquil requiere de políticas públicas que humanicen los espacios públicos, recordando que dar prioridad a los peatones en los centros urbanos significa poner a las personas por delante de los coches; cambiando las tendencias actuales hacia políticas que faciliten no solo la transportación, sino la movilidad y accesibilidad en toda la ciudad; donde se cuente con espacios que permitan desplazarse con total independencia a la mujer, hombre, niño, niña, adolescente, adulto mayor, persona con discapacidad; donde las rampas y ciclovías sean construidas bajo criterios técnicos, las veredas sean amplias para el paso de las personas, tanto con movilidad permanente, como con reducida, se trabaje en el mantenimiento constante de las calles y vías de la ciudad y se peatonice ciertas calles para favorecer la movilidad a pie. De esta manera, se cumplirá con el derecho de disfrutar de nuestra ciudad caminando, conviviendo y compartiendo, en búsqueda de que nos volvamos a identificar con Guayaquil y su comunidad.

Bibliografía

- Asamblea Nacional del Ecuador. (2012). *Ley Orgánica de Discapacidades*. Quito.
- Censo, I. N. (2011). *Resultados del Censo 2010 de Población y Vivienda del Ecuador, Fascículo Provincial Guayas*. Guayaquil.
- Diario El Telégrafo. (08 de julio de 2016). Personas con discapacidad exigen transporte público accesible en Guayaquil. *Personas con discapacidad exigen transporte público accesible en Guayaquil*, págs. <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/sociedad/4/personas-con-discapacidad-exigen-transporte-publico-accesible>.
- Diario El Universo. (13 de junio de 2013). *Los 9 'duros' del transporte*, págs. <http://www.eluniverso.com/noticias/2013/06/13/nota/1019831/9-duros-transporte>.
- Discapacidades, C. N. (30 de Marzo de 2017). *Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades*. Obtenido de <http://www.consejodiscapacidades.gob.ec/estadistica/index.html>
- Kobotoolbox. (29 de Octubre de 2016). Obtenido de <http://www.kobotoolbox.org/>: <https://kc.kobotoolbox.org/dennis/reports/a7vWEzxaqk2abD7xh9QiN/digest.html>

El turismo inclusivo como derecho humano - Una visión inclusiva y de participación de las personas con discapacidad en Cotacachi

Carolina Salazar Daza
Daniel Sarzosa

Desplazarse, moverse, transportarse de un lugar a otro, representa una de las acciones fundamentales del ser humano para participar de actividades sociales, independiente de su condición física, raza y/o estrato económico y social. Desplazarse también, representa independencia y libertad, simbolismos que adaptados a las condiciones de movilidad que enfrentan las personas con discapacidad, se transforman en actos de exclusión social. De tal manera que, si el desplazarse encarna libertad, el no brindar condiciones adecuadas para que todos y todas las personas se movilicen fácil y eficientemente, también representa una

Daniel Sarzosa, Secretario Ejecutivo del Consejo Cantonal para la Protección de Derechos de Cotacachi y Coordinador de la Asociación de Personas con Discapacidad “Luchando por un Porvenir” del cantón Santa Ana de Cotacachi. Ingeniero en Administración Turística y Ecoturística, activista en derechos de las personas con discapacidad. Promotor de dinámicas inclusivas para un turismo accesible y de participación ciudadana de Personas con Discapacidad. Ex presidente de la Asociación de Personas con Discapacidad “Luchando por un Porvenir” y ex vicealcalde del GAD Municipal de Cotacachi.

Carolina Salazar Daza, Ibarreña, ciclista y activista ciudadana, fundadora del colectivo ciudadano La Ciudad Verde Ecuador. Tiene un B.A. en Ecología Humana y un MSc. en Desarrollo Internacional con énfasis en sociología y política ambiental en la Universidad de Wageningen, Holanda. Tiene experiencia en Ecuador y en otros países (E.E.U.U, México, República Checa, Holanda, Colombia) trabajando y aportando en proyectos de investigación y acción para la creación de espacios y territorios más amigables con el medio ambiente y el ser humano.

cómplice coartación de derechos básicos dentro de una sociedad que se hace llamar equitativa.

Una de las críticas más fuertes a la gestión urbana y diseño de ciudades de hoy, se dirige a la débil destinación de recursos e ingenio en la implementación de infraestructura urbana que facilite la accesibilidad de todo tipo de persona. Henry Lefebvre¹, en 1967, trae a la discusión socio urbana, el “derecho a la ciudad” donde plantea el derecho de los habitantes a decidir y co-crear la ciudad o territorios en donde viven y reformular así la vida urbana y sus interacciones sociales, en donde sus habitantes logren vivir mejor y los beneficios de la ciudad sean generados y distribuidos para todos y todas. Es así que, al conjugar las críticas de las ciudades de hoy con las teorías socio-urbanas de 1968 y posteriores como las que plantea David Harvey² en 2004, se ve importante reflexionar sobre el diseño de las ciudades y la producción del espacio público como la posibilidad de recrear ciudades y territorios que erradiquen la desigualdad social. De tal manera que si pensamos en los diseños de las ciudades actualmente y el acceso a la movilidad de las personas con discapacidad, nos encontramos con producciones de espacios públicos segregantes de acceso y participación en relaciones sociales.

Muchas de las ciudades en Ecuador están concebidas bajo el modelo capitalista que tanto Lefebvre y Harvey critican en sus análisis, en donde prima el capital sobre el ser humano, y las relaciones de poder y sociales giran en torno al bienestar capital,

1 Lefebvre, H. (1975). El derecho a la ciudad. 3.a ed. Barcelona: Península. [1967], citado en Molano. F. (2016). El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea.

2 Harvey, D. (2004). El “nuevo” imperialismo: acumulación por desposesión. Socialist Register. 40, citado en Molano. F. (2016). El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea.

dejando de lado el bienestar de sus habitantes y el medio ambiente. Los espacios públicos han sido diseñados como si la sociedad fuera homogénea, todos con las mismas capacidades tanto físicas como económicas para desplazarnos y hacer uso de los beneficios de la ciudad. Sin embargo, caminando por la calle 10 de Agosto, arteria principal en Cotacachi, provincia de Imbabura al norte de Ecuador, se puede apreciar algo diferente: a lo largo de la calle, la calzada está al mismo nivel que la acera, no se permite que los vehículos se estacionen, las tiendas y comercios de artículos de cuero y otras artesanías, exhiben abiertamente su arte, invitando a turistas nacionales e internacionales y a todas las personas, independiente de su condición física, a que accedan y disfruten de la calle, la ciudad, el comercio y el arte; se aprecia una visión de ciudad o calzada más centrada en el ser humano.

Conversando con el alcalde de Cotacachi, Jomar Cevallos, sobre la ciudad y las acciones para incluir a personas con discapacidad dentro de las actividades diarias de la ciudad, nos menciona que se encuentran impulsando espacios de diálogo y participación, así como la implementación de infraestructura accesible que tienen que ver con la decisión y visión de constituir a la ciudad y su administración como un territorio de derechos (y no de derecha, como lo dice él entre risas).

Cotacachi es una ciudad de 40.036 habitantes³ en la zona andina del Ecuador y que tiene una historia particular en el ámbito de la participación ciudadana. La trayectoria de la Asamblea Cantonal en Cotacachi, constituida como ese espacio de opinión, dialogo y debate sobre los temas que implican a los ciudadanos ha funcionado destacadamente como en ninguna otra parte del Ecuador y ha transversalizado en la política pública del

3 Censo de Población 2010. Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). Quito-Ecuador.

cantón enfoques de interculturalidad, respeto al ambiente; ha sido ahí donde los movimientos de base se han juntado, nuevas organizaciones de la sociedad civil se han creado en diferentes ámbitos y han desarrollado propuestas para influir en la gobernanza de su cantón, funcionando independiente de la administración de turno. La elección de un alcalde kichwa en 1996 en Cotacachi, representa un quiebre en la forma de hacer política caracterizada por el clientelismo, poca transparencia y débil representación⁴ y da paso a la constitución de un nuevo modelo de gestión participativa. En 1997, se constituye la Asamblea de Unidad Cantonal de Cotacachi (AUCC) como espacio de articulación de sujetos sociales para la toma de decisiones del cantón. A esta instancia de representación y deliberación, acuden personas delegadas de organizaciones sociales y la ciudadanía en general, de áreas rurales y urbanas para convertirse en actores claves de su propia dinámica de desarrollo. A partir de esta instancia, en 2006, surge la necesidad de reconocer e incorporar a personas con discapacidad, a través de la Asociación de Personas con Discapacidad del cantón Santa Ana de Cotacachi “Luchando por un Porvenir” (ASOPERDIS), para visibilizar actores con múltiples discapacidades y familias en el área rural y urbana y así trabajar por sus derechos (entrevista personal, Jomar Cevallos, 2017).

Turismo inclusivo: una visión sociorganizativa

Partimos analizando lo que para nadie es extraño: que viajar nos permite descansar ante el dramático estrés del cotidiano vivir, que nos dimensiona experiencias de vidas nuevas, que nos enmarca a

4 Arboleda *et al.* (Abril de 2007) AL FUTURO, INNOVANDO NUESTRAS OPCIONES. Logros, nudos críticos y recomendaciones: la visión de los actores sociales para profundizar el proceso de participación (Autoevaluación del año 2007). Autores institucionales: Asamblea de Unidad Cantonal de Cotacachi, con el apoyo del Instituto de Estudios Ecuatorianos (IEE), Fundación Esquel, Intercooperation, Ayuda Popular Noruega (APN).

conocer otras realidades y culturas, que nos relaciona con otras sociedades, con otras personas; todo ello proporciona un claro enriquecimiento de nivel personal y colectivo.

Para unos cuantos, la inclusión al turismo ya es una realidad. Sin embargo, para unos cuantos más, es una probabilidad. Los objetivos que se dirigen hacia una población con necesidades específicas, cuya incorporación efectiva hacia la actividad turística requiere ineludiblemente de una aplicación, de un conjunto de decisiones administrativas públicas, empresariales, asociativas, con un principio también ineludible desde los derechos hacia la igualdad y no discriminación; las personas con discapacidad no deben considerarse sujetos complementarios de la planificación, implementación y ejecución hacia la inclusión efectiva. Deben ser actores protagónicos en la toma de decisiones basándose en el lema: **“todo con nosotros, nada sin nosotros”**.

Contar con personas con discapacidad como actores claves en el desarrollo económico de Cotacachi, a través de actividades de turismo inclusivo, constituye uno de los resultados del proceso de democracia participativa que el cantón ha experimentado desde 1997. Tal es así que hablar de discapacidad en este cantón, ha trascendido las esferas filantrópicas y sociales hasta instaurarse como una oportunidad para el desarrollo económico y generar autoestima tanto para las personas con discapacidad, como en sus familias. Se han generado espacios y oportunidades para que las personas con discapacidad y sus familias se enfoquen en la creación de proyectos productivos, volviéndose protagonistas de su propio desarrollo, tales como panaderías, actividades de turismo inclusivo, organización de eventos, etc. Asumiendo así, no solo derechos sociales de personas con discapacidad, sino también sus derechos y responsabilidades económicas, convirtiéndose, en actores activos e involucrados en su propia dinámica de desarrollo. De esa forma, Cotacachi inicia el trabajo

con personas con discapacidad constituyendo y ejerciendo sus derechos sociales, culturales y económicos respondiendo a una necesidad local, atendiendo a una población que por generaciones ha sido marginada; la misma que a través de la Asociación de Personas con Discapacidad “Luchando por un Porvenir” con visión sociorganizativa, toma un nivel de protagonismo desde los derechos hacia la inclusión al turismo, posibilitando y promoviendo el desarrollo de una actividad dinamizadora de la economía local, que debe estar a la vanguardia y a la altura de las necesidades y tendencias de un turismo que busca la eliminación de brechas de desigualdad y en goce efectivo de derechos de las personas con discapacidad, incluyéndolas bajo la denominación del turismo inclusivo. Es así que es importante destacar que la participación inclusiva que experimenta el cantón, inicia en el 2006 y no lleva un membrete de programa nacional como el programa “Manuela Espejo” impulsado por el entonces vicepresidente Lenin Moreno, sino que ha enfocado sus acciones desde un nivel transversal, que implica el reconocimiento de los derechos, la atención prioritaria a las acciones, la sensibilización hacia la decisión política y gestión de niveles administrativos para la articulación de objetivos comunes. Se ha tratado de un ejercicio de la participación activa que vincula las características de nivel cantonal en la diversidad de la discapacidad y del protagonismo de sus actores.

En este contexto, destacamos la participación de personas con discapacidad en Cotacachi, que corresponde a una lógica cantonal y no solo se enmarca en la exigibilidad de derechos, sino que también ha trascendido a la representación política. En 2013-14 durante la campaña para elección de autoridades de turno, fue importante visibilizar a personas con discapacidad como candidatos, para lo cual se generó un debate sobre aprovechar su imagen como estrategia política para conmover y captar votantes. Sin embargo, Daniel Sarsoza (coautor de este

artículo), quien representaba en esas elecciones a las personas con discapacidad, no basó su estrategia en encarnar lástima, sino en su conocimiento sobre las necesidades del cantón y sus relaciones con organizaciones sociales al haber formado parte como técnico de la AUCC. Además, su ejemplo de vida transformó un estereotipo en fuente de inspiración para los ciudadanos, ya que el movimiento al cual él representaba proponía el “vivir bien” y su presencia ya demostraba inclusión.

Actualmente, Daniel ha sido nombrado Secretario Ejecutivo del Consejo Cantonal para la Protección de Derechos del cantón Cotacachi, no solamente como un reconocimiento a su trayectoria, sino también como una manera de golpear al *statu quo* legal del Estado, como lo comenta el alcalde Cevallos, ya que para cumplir requisitos legales, financieros y laborales establecidos por instituciones a nivel nacional, Daniel necesita su firma pero su discapacidad no le permite y se presenta la disyuntiva de un Estado de derechos sin derecho, que aún no ha podido configurar mecanismos para que personas con discapacidad se integren efectivamente a las actividades cotidianas propias de su función. Esto representa muchos de los retos que en Cotacachi se ha vivido como un ejemplo de inclusión y los arreglos que se han desarrollado para garantizar el verdadero ejercicio de derechos de todas las personas.

Dentro del debate socio-espacial y la configuración de la ciudad, la actual administración municipal también ha tenido que enfrentar retos relacionados a la inclusión o exclusión de personas con discapacidad en el espacio público. Mismas que no podían acceder a infraestructura pública: iglesias, parques, espacios públicos y se exigía crear acciones para lograr esta inclusión. Tal es así que se implementó una rampa para acceder a la iglesia principal de Cotacachi “La Matriz” para que personas con discapacidad y adultos mayores puedan acceder sin impedimentos a este espacio espiritual y de congregación social,

que de acuerdo al alcalde Cevallos, esta rampa constituye la única que brinda accesibilidad en estos espacios en la zona norte del país, siendo una característica principal la eliminación de barreras arquitectónicas.

La calle 10 de Agosto, desde administraciones pasadas (1974) buscaban transformarla en un espacio inclusivo no solo para los habitantes del cantón, sino también para las visitas externas. Cotacachi, se ha identificado históricamente como un cantón turístico, también se incluyeron iniciativas para que todo tipo de personas puedan gozar de espacios para el esparcimiento y la recreación y que también se dé un impulso económico y de revitalización. Como ejemplos, nuevamente podemos mencionar a la calle 10 de Agosto en donde se concentran los centros de comercio de la industria del cuero, también se pensó en los espacios recreativos y de servicios en la laguna de Cuicocha, las cuales se dotaron de elevadores para que personas con discapacidad puedan acceder al restaurante, baños y también a los botes recreativos. En la parroquia de Peñaherrera –Comunidad Nangulví– se implementaron cabañas de hospedaje para personas con discapacidad promoviendo la generación de más servicios y de hospedaje inclusivo para acceder y gozar de los paisajes y las bondades terapéuticas de las aguas termales de la zona. Todas estas iniciativas puestas en marcha en Cotacachi demuestran que los derechos sociales, culturales, recreativos, espirituales de las personas con discapacidad, pueden ser conjugados con los derechos económicos de la población, garantizando como David Harvey resalta, el bienestar global de los habitantes y la erradicación de la discriminación social, siempre y cuando todos y todas seamos partícipes de la construcción de los espacios en los que queremos vivir en igualdad de derechos.

Actualmente, se está planificando la peatonización de la calle García Moreno entre Bolívar y Sucre, justo donde se encuentra

“El Convento”, denominado así, el espacio de articulación de las personas con discapacidad en el cantón, administrado por ASOPERDIS, donde se evidencian varias iniciativas con enfoque inclusivo y económico, destacándose los salones de eventos, alquiler de insumos turísticos y restaurante que fortalece la identidad ofreciendo variada gastronomía andina, donde también a su alrededor se encuentran hoteles y museos de la ciudad. Otro proyecto de inclusión que se prevé es la implementación de un parque infantil para personas con discapacidad, enfocado principalmente para que niños con sillas de ruedas puedan acceder a columpios y otras infraestructuras recreativas; este es un proyecto piloto que se construirá con mano de obra local y servirá de atractivo recreativo no solamente para las personas de Cotacachi, sino también para personas de otras localidades, impulsando, así, actividades económicas del sector, como el turismo el cual es un considerable dinamizador de las economías locales.

Los problemas de las personas con discapacidad, en su gran mayoría, no son individuales. Debemos entender que se trata de problemas sociales, es decir, de la colectividad, donde todavía existen estructuras discriminatorias excluyentes e inequitativas. Para terminar con ellas, debemos empezar por desmontar los eufemismos, así como las malas terminaciones usadas por décadas, como por ejemplo, “necesidades especiales”, “necesidades diferentes”, “capacidades diferentes”, los cuales han sido términos cómplices de la discriminación. La descripción adecuada es “personas con discapacidad”, así de sencillo.

Para finalizar, en el Cuadro N.º 1 describimos el modelo de participación de ASOPERDIS para que pueda ser usado por otras organizaciones interesadas en promover los derechos de las personas con discapacidad.

Cuadro N.º 1

ASOPERDIS dentro del modelo de participación

La Asociación de Personas con Discapacidad del Cantón Santa Ana de Cotacachi “Luchando Por Un Porvenir”, es una organización creada mediante registro ministerial del Ministerio de Inclusión Económica y Social MIES-I N.º. 103, de 12 de septiembre del 2007, y se encuentra inscrita en el Registro Nacional de Discapacidades con el Código N.º 510, la misma que se constituye en la entidad cantonal que involucra a las personas con discapacidad de las zonas Urbana, Andina e Intag. Cuenta con 150 socios carnetizados por el Consejo Nacional para las Discapacidades CONADIS, mismos que desde su constitución han venido permanentemente buscando la exigibilidad de derechos, la inclusión, participación activa de la sociedad y en la construcción de sociedades justas e incluyentes. Desde el año 2007 forma parte de la Asamblea de Unidad Cantonal de Cotacachi y en la estructura organizada del Consejo de Participación Popular CPP y en 2012 del Consejo Cantonal para la Protección de Derechos CCPPD-C.

Caminabilidad y accesibilidad restringida en México

*Dana Olguín Corres
Sergio Andrade Ochoa*

En temas de gestión, educación, legislación, infraestructura y protección, los peatones y las personas con discapacidad son, en México, los actores más vulnerados. Su derecho a la movilidad, la accesibilidad y al disfrute de la ciudad se encuentran en un panorama adverso y en condiciones precarias. La circulación libre de los peatones y la accesibilidad universal en México se antepone ante un panorama antidemocrático, violento y caótico que prioriza el tránsito libre de vehículos particulares.

Caminar es el modo de movilidad más antiguo los seres humanos aprendemos a caminar, normalmente, antes de cumplir el año. Significa, junto con hablar, uno de los grandes logros que nuestros padres aplauden cuando, tras el desarrollo de nuestros músculos y huesos, aprendemos a caminar por inercia. La caminata hace miles de años llevó a la humanidad a migrar por todo el planeta y a poblar los continentes, los vestigios de esta

Dana Olguín Corres es Comunicóloga por la Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo con estudios de Ciencia Política en la Universidad de Masaryk en República Checa. Tiene experiencia en manejo de medios y estrategias digitales y como columnista en medios como Milenio y Animal Político. Es miembro fundador de la Liga Peatonal y ha colaborado en diversos proyectos de movilidad sustentable. Actualmente es la Coordinadora General Centro de la Liga Peatonal.

Sergio Andrade Ochoa es Químico Bacteriólogo Parasitólogo y Maestro en Ciencias en Biotecnología de la Universidad Autónoma de Chihuahua, actualmente alumno doctoral del Instituto Politécnico Nacional en la Escuela Nacional de Ciencias Biológicas. Entusiasta del cuidado y preservación del medio ambiente, ciclista urbano y caminante. Actualmente es Coordinador de Sustentabilidad de la Liga Peatonal.

migración se han estudiado desde la antropología. Ningún otro medio de transporte nos llevó tan lejos como lo hicieron nuestros pies, cuando aún no existían el barco o el ferrocarril (medios de transporte que llevaron de manera masiva a los seres humanos entre continentes). La caminata, desde hace cientos de años, llevó a los seres humanos a descubrir los lugares donde terminarían por establecerse. Algunos de esos lugares, hoy en día son lugares que visitamos para conocer y para entender civilizaciones que existieron hace muchísimos años. Caminaban buscando los lugares que por profecías (como un águila devorando una serpiente) o por su belleza natural les quitaran el aliento. Podían caminar por decenas de años buscando esos lugares y, de hecho, fue lo que hicieron.

Caminar, entonces, es un acto inherente a nosotros, presente en nuestra historia y en nuestra fisionomía de manera natural.

Hace aproximadamente 120 años, esa actividad cambió gracias a un invento –entonces genial– llamado automóvil, que cambió nuestros hábitos y moldeó nuestras conductas y la forma en la que construíamos las ciudades. Hoy, a pesar de las predicciones sobre la futura desaparición del coche debido a su modelo poco sustentable (económica, social y urbanísticamente hablando), para algunas caminar resulta a veces un acto nulo/indeseable y casi siempre incómodo. Atrás –muy atrás– quedaron los años en que se caminaba para descubrir, para viajar, para contemplar, para transportar y para vivir.

Sin embargo, el acto de caminar sigue constituyendo para las personas un hecho cotidiano. Lo hacen a diario para acceder a sus vehículos o al transporte público, para acceder a bienes y servicios, o por disfrute y confort.

El contexto de la caminabilidad en México

Está ampliamente documentado que la actividad peatonal impulsa la interacción de las comunidades locales y estimula el sentimiento de apropiación del espacio, pues mientras más detalles conocemos de un lugar, más nuestro lo hacemos. Los espacios caminables también promueven beneficios sociales y económicos: los lugares caminables que se conectan entre sí tienen rentas y valores de vivienda más altos y activan el turismo de las ciudades. Mientras que los residentes de los lugares menos caminables, por ejemplo, tienen menores ingresos y niveles educativos¹. Los espacios caminables mejoran las relaciones sociales y ofrecen mayores oportunidades educativas y también mejoran en el bienestar psicológico y de salud física de los pobladores por las mejoras del mobiliario recreativo, los goces estéticos y la caminabilidad. A pesar de todo lo anterior, las legislaciones y políticas públicas con respecto a los actores de la movilidad no motorizada en la mayor parte de México son muy limitadas.

Esta situación de fragilidad, fomentada por décadas de políticas públicas orientadas al tránsito vehicular, representa un severo problema de salud pública, pues en México, así como en la mayoría de los países latinoamericanos, los peatones son la mayor parte de las víctimas de incidentes viales. Según cifras del Sistema Nacional de Vigilancia Epidemiológica, en México 24.416 peatones sufrieron lesiones causadas por incidentes viales durante el año 2016. De continuar con esta tendencia, las lesiones por incidentes viales serán la tercera causa de años

¹ Hass-Klau, C., Crampton, G., & Benjari, R. (2004). *Economic impact of light rail-the results of 15 urban areas in France, Germany, UK and North America*. 120-125.

de vida ajustados por discapacidad² –un indicador de salud que se utilizan de manera creciente a nivel nacional e internacional para evaluar la carga de enfermedades y sus secuelas, así como de los principales factores de riesgo que las propician–. Estas cifras varían, debido a que la distribución del parque vehicular en México es distinta según la zona del país. Según Ángel Molinero, en su libro *Situación del Transporte Urbano en México*, en las ciudades del norte, más cercanas a Estados Unidos, con más industria y más prósperas económicamente hablando, los viajes en automóvil particular pueden llegar al 50% del reparto modal. Mientras que las ciudades del centro, estos viajes andan, en promedio, en un 30% del reparto. En las ciudades del sur, sin embargo, esta cifra disminuye drásticamente y el principal medio de transporte es la caminata³. Por ejemplo, según la última encuesta intercensal del INEGI, el municipio mexicano donde más se camina, se encuentra en Oaxaca; esta cifra está directamente relacionada con pobreza.

Los derechos a la movilidad, la accesibilidad, y al disfrute del espacio público, están intrínsecamente relacionados con la generación de ciudades sostenibles y resilientes. Transitar a ciudades sostenibles se traduce en facilitar conexiones peatonales y ciclistas, y minimizar la necesidad de los vehículos privados motorizados. En tanto los beneficios para la ciudad implican la potencialización de la cultura, la interacción de las comunidades, estimula el sentimiento de apropiación del espacio y activan el turismo. Este reto se acentúa allí donde el reparto modal se eleva en viajes en automóvil. Esto significa, además, que las soluciones

2 Falcón, C. M., García, E. G., & Avilés, N. R. (2010) Adolescentes, situaciones de riesgo y seguridad vial. *Atención primaria*, 42(9), 452-458.

3 Molinero, Á. (2014). Situación actual del transporte urbano en México. *Urbanismo y Sistemas de Transporte* sa de cv.

no son únicas, sino que deberán estar adaptadas al contexto específico.

La movilidad y la accesibilidad en México: Apuntes sobre poblaciones vulnerables

La movilidad como concepto es una medida de desplazamientos, mientras que la accesibilidad es un concepto vinculado al espacio y a la facilidad de acceso, valorándose en relación a la dificultad de desplazamiento que requiere la satisfacción de las necesidades de las personas⁴. La accesibilidad sostenible se convierte así en un enfoque de mayor envergadura que la movilidad, ya que engloba, en sentido estricto, las necesidades particulares de una población para acceder a sus necesidades comerciales, afectivas, de esparcimiento, salud, etc. En este sentido, las ciudades mexicanas enfrentan un severo problema en cuanto al efectivo ejercicio de los derechos a la movilidad y la accesibilidad.

La continua y exponencial construcción de vías rápidas dentro de las urbes mexicanas como “*solución*” al tráfico vehicular, ha generado ciudades segregadas e inaccesibles, fragmentado zonas altamente pobladas, sin considerar las necesidades de movilidad de sus habitantes, particularmente de los y las peatones. Estas barreras urbanas representan espacios inaccesibles y peligrosos para personas con movilidad restringida como adultos mayores, personas con discapacidad motriz o visual, niños, niñas y mujeres en general.

⁴ Buendía, M. D. M. R. (2017). La transversalidad del derecho a la accesibilidad: ajustes razonables en el ámbito local y en la participación política y social. *UNIVERSITAS. Revista de Filosofía, Derecho y Política*, 151-162.

Además de promover la intolerancia entre los diversos usuarios que comparten las vías y el espacio público, particularmente entre conductores de vehículos motorizados y peatones. Estos vicios de intolerancia anarquizan la circulación libre de las y los peatones y anteponen la velocidad y el tránsito vehicular continuo sobre la seguridad y las conductas de los transeúnte. Por ejemplo en la mayoría de las ciudades mexicanas se generaliza la idea de que las y los peatones solo deben cruzar por las esquinas de las calles, están obligados a usar los puentes peatonales y/o son los culpables de la mayoría de los incidentes viales en los que se ven implicados. Es decir, estas ciudades favorecen la violencia a través de la disputa constante por los espacios. Creemos que esta violencia seguirá agudizándose en tanto el parque vehicular siga aumentando y el espacio vial disponible sea imposible de incrementar.

La discapacidad, entendida como la imposibilidad de realizar ciertas actividades o necesitar ayuda para hacerlas, es uno de los problemas de salud pública que ha adquirido relevancia en la agenda política en los países en vías de desarrollo. En México existen 1.795.000 personas con discapacidad, las cuales constituían 1,8% de la población en el año 2000, siendo la discapacidad motriz la más frecuente entre la población⁵. En la actualidad existen diversos avances en temas de desarrollo social y de salud que han permitido extender la esperanza de vida y disminuir las tasas de mortalidad de las personas con discapacidad. Sin embargo, en temas de movilidad y accesibilidad las ciudades mexicanas dejan mucho que desear.

5 Urquieta-Salomón, J. E., Figueroa, J. L., & Hernández-Prado, B. (2008). El gasto en salud relacionado con la condición de discapacidad: un análisis en población pobre de México. *Salud Pública de México*, 50(2), 136-146.

El Inventario Nacional de Vivienda 2016 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)⁶ ofrece un panorama desfavorable en cuanto a accesibilidad universal. Según este inventario, en las principales ciudades del país existe una carente infraestructura peatonal. Estas ciudades se caracterizan por tener un porcentaje precario de cobertura total de banquetas (aceras o andadores) y nula infraestructura de accesibilidad universal como rampas de acceso para personas con movilidad motriz restringida o rutas táctiles para personas con discapacidad visual. Estos factores de inaccesibilidad ponen en un estado de inequidad a todos aquellos que no se trasladan en medios motorizados y en un estado de constante vulnerabilidad a personas con discapacidad, generando como consecuencia la ruptura de sus lazos sociales. Sus lazos laborales, por otro lado, se encuentran vulnerados por la inaccesibilidad de la infraestructura vial y de transporte público –pues a través de ellos las personas con discapacidad tienen acceso independiente a sus fuentes de trabajo–, factores que han condicionado que esta población se encuentre dominada por actividades económicas terciarias e informales.

El Inventario Nacional de Vivienda 2016 del INEGI también pone en evidencia la falta de espacio público digno en México. En los últimos años el espacio público se ha conceptualizado como aquel espacio destinado para acceder a las propiedades privadas, y cuya función se limita a proporcionar una accesibilidad satisfactoria a los distintos usos privados del suelo, dejando de lado las necesidades públicas de disfrute, recreación y convivencia. Lo que ha generado ciudades deshumanas en donde se carece de vida vecinal y la calle resulta peligrosa.

6 Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2016) Inventario Nacional de Vivienda 2016. <http://www.beta.inegi.org.mx/app/mapa/inv/default.aspx>

A partir de las barreras físicas (distribuidores viales, pasos a desnivel vehiculares, periféricos, etc.) promovidas por el dominio del automóvil frente al ciudadano, se han construido también barreras culturales (la prohibición de niños y niñas a jugar en la calle, la idea expandida del “derecho” al estacionamiento y el “derecho” a transitar en automóvil, etc.), imponiendo la idea de que la ciudad es pensada para moverse y para trabajar, no para vivir y disfrutar. Relegando a segundo plano las necesidades de todos aquellos que no realizan actividades productivas como los niños, las niñas y/o las personas de la tercera edad. En este sentido, las barreras culturales en México ponen en desventaja principalmente a las mujeres para alcanzar satisfactoriamente los derechos de movilidad, accesibilidad y disfrute de la ciudad.

En México existe una brecha de género profunda entre la relación del espacio público y el espacio privado. Las mujeres que han logrado incidir en actividades productivas se han encontrado con ciudades pensadas, diseñadas y construidas según las necesidades de los hombres, encontrándose con dificultades para satisfacer en un radio próximo sus necesidades y, por consecuencia, teniendo patrones de movilidad adversos e insostenibles.

Por ejemplo, es bien sabido que los patrones de movilidad de los varones que ejercen actividades productivas se asocia a desplazamiento entre dos puntos, generalmente entre el hogar y la fuente de empleo, mientras que las mujeres deben realizar desplazamientos más diversos, generalmente ramificados entre diversos puntos: de la casa a la escuela de sus hijos, luego al trabajo, luego a la escuela de nuevo, después a centros comerciales, luego a la casa de nuevo, etc. Por otro lado, las mujeres amas de casa que no cumplen con los estereotipos asociados a las actividades productivas, no cuentan con lugares para el encuentro social y son relegadas al hogar o a los espacios privados de entretenimiento.

Las formas y estilos de vida de vivienda fraccionada, es decir, la vida dentro de fraccionamientos aislados dentro de la ciudad, en muchas ciudades han vaciado las calles de individuos y disminuido las relaciones de vecindad, generando percepción de inseguridad y abandono. Lo que a su vez ha promovido el aislamiento de las mujeres en su hogar, el que consideran su espacio blindado y seguro. Las mujeres que tienen que salir al espacio público como parte de sus necesidades de movilidad, y las que deciden hacerlo por elección, se enfrentan también a la violencia de género que se ha recrudecido en los últimos años. Las mujeres históricamente debían permanecer en el espacio privado, por lo que el acoso y el abuso sexual en espacios públicos se convierten en formas de control desde el *statu quo* para regresarlas al espacio privado.

Hoy el envejecimiento de la población se ha convertido en un tema de interés debido a que la dinámica demográfica y social mundial se está transformando. La sociedad actual vive un envejecimiento global de la población. Según se proyecta, en México se espera que la población dé un cambio demográfico acelerado en la primera mitad del siglo XXI, esperando que para el 2050 el porcentaje de las personas de la tercera edad aumente entre el 8 al 20%, mientras que el de niños descenderá del 33 al 22%. Esto implica un reto de políticas públicas orientadas al desarrollo de ciudades pensadas para el disfrute, movilidad y accesibilidad de esta población.

Las ciudades mexicanas no están planificadas y ordenadas para todas las edades, específicamente para aquellas poblaciones no productivas, desconociendo a las personas de la tercera edad como sujetos activos, autónomos y participativos, promoviendo, a su vez, los estereotipos e imágenes negativas de esta población, la pérdida de lazos afectivos, el deterioro físico, el deterioro mental y el aislamiento.

La vejez en México se vive en una constante lucha contra el inmobiliario, el concreto y la velocidad. Las barreras físicas para esta población son el principal factor que llevan al aislamiento con todas sus externalidades negativas en salud. Estas barreras pueden ser, desde un costoso periférico o distribuidor vial, hasta una condición precaria de la banqueta.

El espacio público destinado a esta población es escaso, en algunas ciudades simplemente no existe, y es de difícil acceso, por lo que la caminata (como único acto recreativo de esta población) se realiza y limita generalmente a unas cuerdas de sus hogares, si las condiciones de banqueta se los permiten.

Así, la ciudad violenta y segrega a muchos usuarios: a las personas que se mueven en bicicleta, las personas con discapacidad, a las personas de la tercera edad, las mujeres y niñas, la infancia misma. La ciudad tal y como está construida, segrega, violenta, viola derechos y disemina a un puñado de usuarios. La comprensión, valoración y evaluación de la caminata juegan un papel fundamental en la generación de ciudades pensadas en quienes las habitan. La planificación urbana y la formulación de políticas públicas dirigidas a la búsqueda de estrategias que promuevan la caminata y la accesibilidad sostenible son urgentes para generar lazos afectivos (y efectivos) para la convivencia ciudadana y la proyección de una ciudad para todos y todas, pensada para su disfrute y el reconocimiento de los derechos de las poblaciones vulnerables.

La transformación mediante la sociedad civil y la comunicación pedagógica

El panorama en México no es sencillo. Las cifras de siniestralidad vial y muertes derivadas de ello, enfrentadas a las cifras de la muerte por el narcotráfico y a la normalización de la violencia,

hacen difícil generar un impacto en la sociedad civil en favor de mejor movilidad. También, nuestra cercanía con Estados Unidos, y el ser productores de vehículos automotores, nos colocan en una posición donde nuestro desarrollo urbano lleva más de cinco décadas intentando asemejarse al de nuestro vecino del norte, en un contexto completamente distinto y, por tanto, adverso.

Una teoría del cambio que genere una metodología clara de trabajo, se antoja como un tema clave dentro de la sociedad civil organizada. La movilidad en el contexto mexicano y latinoamericano implica un cambio de paradigma que por décadas nos ha sido vendido a través de los medios de comunicación: el sueño americano y el aspirar a un tipo de ciudad que, lejos del sueño americano, ha convertido a nuestras ciudades en sitios hostiles y violentos. Esto significa que la comunicación de estos cambios es un tema básico y uno de los irreductibles para nuestro trabajo.

En el último lustro, en el país se ha desarrollado un movimiento de asociaciones civiles, grupos ciudadanos y colectivos que buscan empoderamiento y ejercicio efectivo de los derechos de las y los peatones en las ciudades mexicanas. Estos esfuerzos colectivos han permitido el desarrollo de políticas públicas orientadas a poner al peatón como el principal actor en la ciudad, el reglamento de tránsito de la Ciudad de México publicado en el 2016 es un claro ejemplo. Sin embargo, hay que profundizar en cómo comunicamos esta ciudad que deseamos. No solo comunicarla en su caos o desde la superioridad moral de las formas de moverse sostenibles, y tampoco desde las campañas en redes sociales (e inclusive desde los medios tradicionales). La propuesta es también que, como sociedad civil, organizada alrededor de temas de movilidad sostenible, debemos admitir que tenemos un deber pedagógico que será, justamente, el que rompa paradigmas. Como menciona Paulo Freire, este proceso

debe ser uno donde “nadie educa a nadie –nadie se educa a sí mismo–, los hombres se educan entre sí con la mediación del mundo” Freire dice, además, que “la educación, por lo tanto, se rehace constantemente en la praxis. Con el fin de ser, debe convertirse. Su ‘duración’ se encuentra en la interacción de los permanentes opuestos y el cambio⁷”. Esto, como agentes de cambio nos coloca en una situación donde es posible –y necesario– entender la realidad que nos rodea para transformarla a partir de una comunicación pedagógica.

7 Freire, P. (2006). *Pedagogía de la autonomía: saberes necesarios para la práctica educativa*. Siglo XXI. 136.

Estado del arte: La bicicleta en Ecuador, ¿qué camino tomar?

Galo Eduardo Cárdenas

Usar la bicicleta como modo de transporte cotidiano y mayoritario en las ciudades de Ecuador puede ser una realidad. Los beneficios que conlleva el uso de la bicicleta, como modo de transporte sostenible en las ciudades, han sido probados científicamente y fueron plasmados en la Nueva Agenda Urbana, discutida durante Hábitat III en la ciudad de Quito en octubre de 2016. La promoción del uso de la bicicleta en el país ha estado marcada por el impulso de organizaciones sociales, que han influenciado a los gobiernos locales y nacionales para que implementen leyes, ordenanzas, proyectos, campañas de difusión e infraestructura para el uso seguro de la bicicleta. Sin embargo, las iniciativas no son producto de una planificación nacional en favor de la movilidad sostenible. Esto implica, en el contexto de la gobernanza actual, que las ciudades no cuentan con equipos multidisciplinarios, tampoco cuentan con fondos nacionales o extranjeros para la promoción del uso de la bicicleta. En este sentido, estos apuntes analizan, en tiempos recientes, los hitos¹

Galo Eduardo Cárdenas es planificador de transporte sostenible con carácter humano y perspectivas de usuarios de bicicleta y peatones. Cursó mi Maestría en Sostenibilidad en el Transporte en la Universidad de Leeds, Inglaterra, y trabajó durante cinco años en Fundación Biciacción, donde promovió el uso de la bicicleta a escala nacional.

¹ Las iniciativas mencionadas en este apartado ilustran los hitos de promoción del uso de la bicicleta, pero no son las únicas iniciativas y han sido seleccionadas por su relevancia y por la experiencia del autor de esta reseña.

relevantes en el impulso del uso de la bicicleta y proporcionan una guía de pasos a seguir para impulsar los modos de transporte sostenible en el país.

Con el fin de que el lector se habitúe a los conceptos, es necesario discutir la diferencia en la terminología entre *transporte* y *movilidad*. Si bien puede decirse que la distinción es más conceptual que semántica, se entenderá a la movilidad como un elemento que abarca al transporte, y a este se lo entiende como el componente físico necesario para que exista movilidad. A pesar de que existen varias movilidades, que no necesariamente implican desplazamiento físico, todas ellas requieren del transporte físico o virtual de ideas, imágenes, mercancías o personas para existir por sí mismas. Tradicionalmente, el transporte está asociado con una visión ingenieril, cuyo único objetivo es mover mercancías y personas de la forma más rápida del punto A al punto B. De modo contrario, la movilidad tiene al ser humano como su finalidad y se preocupa también de los usos de suelo, la calidad en el espacio público, factores ambientales, socioculturales y del derecho a la ciudad. Por esta razón, se entenderá a la bicicleta como un modo de transporte indispensable para alcanzar la movilidad urbana sostenible.

La bicicleta se ha posicionado en los medios de comunicación, en el discurso político, y ha sido usada para reverdecer la imagen de bancos, corporaciones y políticos; estos mismos la han usado para promover una imagen de frescura y “ecologismo”. A pesar de esto, el uso de la bicicleta como forma de transportación en las ciudades ecuatorianas es marginal y, en su mayoría, está asociado a eventos deportivos o de recreación. Los habitantes de las ciudades más pobladas de Ecuador no usan la bicicleta para sus desplazamientos cotidianos. El país tampoco cuenta con una política institucionalizada de promoción del uso de la bicicleta, las entidades a cargo del manejo del transporte carecen

de equipos de trabajo e instrumentos normativos, técnicos y de planificación que guíen el futuro del transporte en bicicleta. Pero el ritmo de la bicicleta ha sido marcado por los colectivos, organizaciones de la sociedad civil y fundaciones.

Las iniciativas locales han sido impulsadas por individuos agremiados en organizaciones de todo tipo. El país registra cuatro fundaciones, legalmente constituidas, para promover el uso de la bicicleta: Biciñan en Cuenca, Ciclovíajeros en Loja, Ciclópolis y Biciacción en Quito, pero existe un sinnúmero de organizaciones en otras ciudades como Guayaquil, que realizan grandes eventos como la *masa crítica*. Adicionalmente, desde el año 2014 se viene consolidando una plataforma nacional llamada Biciunión, que agrupa a 25 organizaciones e individuos de hecho y de derecho con el objetivo de aglutinar a los usuarios de la bicicleta en el Ecuador. A escala local, las iniciativas más visibles se han desarrollado en las ciudades más grandes del país, pero también ha habido iniciativas en otras ciudades. Quito, desde el año 2003 ha implementado la ciclovía recreativa llamada *Ciclopaseo*, al principio, a través de Fundación Biciacción² y, desde el año 2007 hasta el año 2017, por Fundación Ciclópolis. En la actualidad, esta iniciativa es operada por la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT). También, en el año 2004, el Municipio de Quito construyó el primer trazado de ciclovía segregada del tráfico automotor. Otro hito importante en esta ciudad es la implementación, en el año 2012, del sistema de bicicletas compartidas o públicas denominado *Bici-Q* (actualmente *BiciQuito*). Hoy en día, este sistema cuenta con más de mil bicicletas, que incluye una flota de trescientas bicicletas eléctricas.

2 Tomado de la publicación MOVILIDAD SUSTENTABLE EN QUITO: *Una visión desde los más vulnerables* de la autora Sofía Gordón.

Quito no es la única ciudad en la que se han implementado iniciativas para fomentar el uso de la bici. En Cuenca, a través del municipio y de la prefectura, desde el año 2011, se ha implementado la vía recreativa denominada *Vía Viva* y, de igual manera, sus primeros trazados de ciclovía segregada en vías principales y paralelas a los ríos de la ciudad. Asimismo, en la ciudad de Guayaquil, el 24 de junio de 2012, en un trabajo conjunto entre la municipalidad y Fundación Biciacción, se implementó la ciclovía recreativa denominada *Bici.ruta Recreativa*, en un trazado en el corazón de la ciudad. Esta iniciativa venía acompañada de una campaña comunicacional y de promoción que conllevó a la implementación de ciclovías segregadas y carriles compartidos en el mismo trazado.

A nivel nacional, las iniciativas de promoción del uso de la bicicleta han estado lideradas por organizaciones sociales y ministerios. Uno de los elementos clave ha sido la aprobación, en 2008, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), en la que se proclaman los derechos de los ciclistas. Por otra parte, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), desde el año 2012, construyó ciclovías segregadas al tráfico en la Red Vial Estatal: se construyeron 392 kilómetros de ciclovías. Adicionalmente, en lo que respecta a proyectos de promoción del uso de la bicicleta, en el año 2011, Biciacción ejecutó el proyecto *Red de Vías Activas* de Ecuador en las ciudades de Latacunga, Ibarra y Santa Cruz, que consistía en ciclopaseos temporales con el apoyo de las municipalidades. Posteriormente, Fundación Ciclópolis desarrolló el proyecto *Ciclopaseos del Ecuador* durante 2012 y 2013 en las ciudades de Ibarra, Ambato, Santo Domingo y Zamora Chinchipe.

En la actualidad, el uso de la bicicleta en el país ha decaído, no se registran proyectos a nivel nacional ni un crecimiento en la infraestructura ciclista. Los municipios más importantes de

Ecuador han reducido o retirado el presupuesto para la promoción del uso de la bicicleta³. A pesar del impacto y posicionamiento que ha tenido la bicicleta, especialmente en el ámbito político, no existe un proceso sostenido, ni objetivos nacionales que guíen el desarrollo de iniciativas a nivel nacional ni local. La estrecha relación y el trabajo conjunto que se ha realizado entre las organizaciones sociales y los gobiernos locales y el Gobierno nacional, han generado oportunidades y amenazas para el futuro de la bicicleta. Por una parte, las organizaciones corren el riesgo de ser cooptadas en su accionar y/o perder la acción crítica; y, por otra parte, se abren oportunidades para influir directamente en los tomadores de decisión y para que funcionarios gubernamentales aprendan y se inspiren sobre las mejores prácticas en la promoción del uso de la bicicleta. Para que todo esto suceda se necesita seguir las mejores prácticas en el impulso de la bicicleta.

Promover el transporte sostenible no es un camino fácil. Las políticas, la planeación e implementación del transporte sostenible debe ser un set coherente e integrado de principios, ideas y herramientas de gestión para incrementar el uso de la bicicleta en el país, las ciudades y localidades. En este sentido, a continuación se describe un proceso racional e “ideal” que debe tomar el país para subirse a la bicicleta, con base en la reciente publicación del Banco Interamericano de Desarrollo (BID)⁴. Los cuatro pasos clave siguen las siglas O-P-E-M: **O**bjetivos, **P**lan, **E**quipos y **M**esa y se describen a continuación.

3 <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/quito/11/bicicletas-y-peatones-recibiran-89-menos-dinero-que-buses>

4 <http://dx.doi.org/10.18235/0000660#sthash.cDSyNAj4.dpuf>

1. Definir objetivos nacionales de la bicicleta (O) participativamente y que estén anclados y sean coherentes con acuerdos internacionales, la Nueva Agenda Urbana (NAU) y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Estos deben ser claros, medibles, realistas y con un impacto definido. A pesar de contar con el Plan Nacional del Buen Vivir, al momento, el país ni si quiera recolecta datos básicos de transporte para conocer si las ciudades están aumentando o disminuyendo sus viajes motorizados en vehículos privados. Por lo que, aparte de establecer los objetivos, el país debe contar con estructuras básicas de recolección de datos para la toma de decisiones. A la par de la definición de objetivos, se debe definir y modelar el impacto económico, ambiental y social de la implementación de estos. Algunos de los objetivos pueden incluir:

- Reducción de emisiones de CO₂ y otros gases de efecto invernadero.
- Mejoramiento de la calidad del aire.
- Reducción de viajes en automóvil.
- Reducción de consumo energético.
- Mejoramiento de la economía.
- Incremento de la soberanía energética.
- Mejoramiento de la accesibilidad en población en situación de vulnerabilidad.
- Reducción del ruido.

2. Crear un Plan Maestro de la Bicicleta de Ecuador (P), que sea capaz de implementar los Objetivos Nacionales de la Bicicleta a escala nacional y a escala local. Este plan debe ser adaptable y modular, para que los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) puedan crear sus propios Planes Maestros de la Bicicleta Locales (PMBL) de cumplimiento

obligatorio. Una condición indispensable es que, tanto el Plan Maestro Nacional (PMB) y los Planes Maestros Locales, estén financiados en su totalidad. En este sentido, el país debe crear fondos nacionales, los GAD pueden capturar valor a través de la monetarización del parqueadero en la vía o tasar la circulación motorizada y aplicar directamente a fondos internacionales.

3. **Crear un equipo gestor de la bicicleta (E)** dentro de los ministerios de competencia de planificación del transporte y la movilidad, debe crearse o consolidarse un equipo que coordine interinstitucionalmente e implemente el Plan Maestro de la Bicicleta de Ecuador. Adicionalmente, se debería crear equipos dentro de los GAD o de las mancomunidades que implementen los planes locales e interpreten los conceptos fundamentales de cicloinclusión. Una de las claves para este proceso es tener funcionarios capacitados y certificados para implementar los planes y programas en favor de la bicicleta. Por esta razón, se debe crear programas de certificación académica de ciclos cortos, para capacitar, entrenar y sensibilizar a los potenciales encargados de los equipos gestores de la bicicleta a nivel nacional y local.
4. **Implementar la Mesa Nacional de la Bicicleta (M)**; este organismo interinstitucional y de relacionamiento con organizaciones sociales que promueven el uso de la bicicleta, puede ser la entidad que monitoree, evalúe y acompañe el cumplimiento de los objetivos nacionales, planes y programas que se desprendan de la planificación. La Mesa Nacional de la Bicicleta (MNB) debe tener la capacidad de ser, al igual que los casos anteriores, replicada a nivel local. Es decir, que los GAD puedan emular y crear sus mesas locales para dar seguimiento a sus planes locales. La mesa deberá estar conformada por las principales autoridades de los organismos de planificación, control y gestión de la movilidad y el

transporte, agremiaciones locales, fundaciones, universidades o centros de investigación e individuos interesados en la promoción del uso de la bicicleta. Este ejercicio de diálogo y participación ciudadana puede ser el espacio de encuentro y de acuerdos entre organizaciones sociales y el Gobierno, así como sus instancias.

A modo de conclusión

Es importante mencionar que, para que lo mencionado anteriormente funcione, se debe tener algunos aspectos adicionales en cuenta. En primer lugar, que el peatón debe ser el centro de toda planificación y las iniciativas deben ser implementadas una vez que el peatón tenga satisfechas sus necesidades. También es de vital importancia que, a la par de planificaciones específicas para la bicicleta como modo de transporte, se anexe la gestión sostenible de uso de suelo para que el desarrollo urbano sea amigable y favorable para el uso de la bicicleta: ciudades compactas y accesibles. Por otra parte, es indispensable que la transparencia y la honestidad rijan la creación de propuestas y los procesos de contratación e implementación de proyectos de fortalecimiento del uso de la bicicleta en el país. Pero existen otros espacios ciudadanos que pueden ser el motivo de encuentro y de cambio para la promoción del uso de la bicicleta.

En el año 2019 se desarrollará el octavo Foro Mundial de la Bicicleta (FMB8) en la ciudad de Quito. El FMB es un evento internacional que a los principales exponentes, académicos, activistas, autoridades y ciclistas. Este logro de la comunidad ciclista ecuatoriana, impulsado por la Fundación Biciacción, fue alcanzado en el año 2017 durante el FMB realizado en México. Los postulantes para este evento fueron Viena, Madrid y Moscú. De todos estos, Quito fue la ciudad elegida en la asamblea general del Foro. Este evento tiene un carácter ciudadano, colaborativo,

y participativo; es de libre acceso y marcará un hito en la promoción del uso de la bicicleta. Tanto antes como después del Foro, la expectativa es que las organizaciones de hecho y de derecho que promueven la bicicleta puedan establecer una hoja de ruta para su fortalecimiento interno, que los gobiernos locales puedan tener acuerdos programáticos, que existan acuerdos para implementar proyectos puntuales de gran impacto en favor del uso de la bicicleta y, finalmente, que la ciudadanía en general se motive, enamore y empodere al usar modos más sostenibles para su transportación diaria.

En este 2017, la bicicleta cumple 200 años de su creación. Este invento es la solución para muchos de los problemas de transporte, salud y accesibilidad; la bicicleta puede ser usada por gran parte de la población en la mayoría de ciudades de Ecuador. El camino que debemos tomar como país estuvo con nosotros 200 años, estamos a tiempo de masificar el uso de la bicicleta y de obtener todos los beneficios que se derivan de ello. La bicicleta no es el fin sino el medio para tener ciudades más saludables, amigables inclusivas y justas.

Peatonalización en centros históricos. Una política transformadora de espacios

Alejandrina Pérez Ayala

Resumen

Los espacios centrales de las ciudades presentan características que los hacen asentamientos humanos diferentes al resto de la ciudad. La acción pública a favor de estos lugares ha contribuido al reforzamiento de la identidad y de su especificidad, consistiendo esto, básicamente, en políticas de conservación y de mejora de la imagen urbana y reorganización de funciones centrales. Sin embargo, existe un tema que está cobrando mayor fuerza en México: la peatonalización de los centros históricos.

El presente texto aborda diferentes proyectos de peatonalización en áreas centrales con el objetivo de reflexionar en torno a cómo estas iniciativas urbanas, emanadas desde la autoridad, contribuyen a la transformación de espacios no solo en un sentido físico, sino también social. Se tomarán en cuenta los casos de Sevilla, Málaga, Cd. de México, entre otros, y la propuesta hecha para la ciudad de Morelia.

Alejandrina Pérez Ayala es doctorante en el Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México, ha realizado estudios de maestría enfocados en aspectos urbanos para la conservación de sitios y monumentos. Apasionada de los centros históricos por la gran riqueza funcional, simbólica y social que en ellos podemos encontrar. Contacto: arq.alejandrinaperez@gmail.com

Ceder espacio al peatón implica grandes beneficios para la ciudad, pero también se han observado efectos negativos. Cuando se trata de conjuntos patrimoniales, el tema está condicionado, a diferencia del resto de la ciudad, por aspectos simbólicos, históricos y políticos. Las mejoras que conlleva una política de peatonalización no deben quedar limitadas solo a la zona antigua. Cualquier intervención en la ciudad se debe realizar a partir de una visión colectiva, mirándola como un gran espacio público. El planteamiento de las acciones debe hacerse con una visión territorial inclusiva, donde las periferias también sean beneficiadas, y la peatonalización sea tan solo una de las tantas estrategias que atiendan necesidades reales de movilidad urbana de todos los habitantes.

Introducción

En su obra *La producción del espacio*, Henri Lefebvre expone que se ha pasado de la producción en el espacio a la producción del espacio; desde esta perspectiva, los espacios urbanos adquieren relevancia ya que son puntos fuertes en los cuales se concentra una gran cantidad de flujos. Además, la ciudad no solo es materialidad, sino un ente político en donde se enfrentan estrategias, recursos, ideologías, teorías, etc. Por su parte, Doreen Massey expone que las interacciones de diferentes grupos sociales e individuos, así como las interconexiones y los grados de movilidad reflejan poder en el espacio y, por lo tanto, desigualdad en el mismo.

Lo que sucede en el espacio urbano es una suma de la actividad humana y de diferentes proyectos e iniciativas individuales y colectivas. Aquí el tema entonces es reflexionar sobre cómo la acción pública impacta en la transformación de espacios centrales no solo en un sentido material, sino también en una dimensión social; pues las políticas públicas reflejan un discurso mediante el cual se proyecta un modelo de ciudad.

Peatonalización y peatonalizar centros históricos

Una de las políticas que hoy en día está adquiriendo mayor fuerza tiene que ver con la peatonalización de áreas urbanas. La acción de peatonalizar tiene su origen en los años veinte del siglo pasado, cuando la presencia masiva de automóviles en el espacio urbano provocaba la expulsión de peatones. Para la década de los setenta empiezan a aparecer con mayor fuerza acciones de reducción del uso del automóvil y Paulhans Peters introduce el concepto de “peatonalidad”. En el texto *Movilidad, desigualdad social y medio ambiente. Un análisis del proceso de peatonalización en Bilbao* de la Asociación Ekologistak Martxan, expone las ventajas de echar a andar una política a favor del peatón. Se promueve una política redistributiva, el andar es barato y accesible para toda la población; caminar no es solo una forma de movilidad, sino también de crear ciudad, de relacionarse con otras personas; es el medio de transporte que menos impacto medioambiental genera, además es saludable; y es la forma de locomoción que menos suelo ocupa en la ciudad.

Además de lo anterior, hacer ciudades caminables tiene un impacto económico. Según el estudio *Walk this Way: The Economic Promise of Walkable Places in Metropolitan Washington, D.C* del Brookings Institution, los lugares “caminables urbanos” poseen una economía más activa que los “no caminables”; los distritos caminables que se conectan entre sí tienen rentas y valores de vivienda más altos. En otras palabras, los residentes de los lugares más caminables tienen menores costos de transporte, mayor acceso a la infraestructura de transporte, pero rentas más altas; mientras que los residentes de los lugares menos caminables tienen menores ingresos y, en ocasiones, niveles educativos más bajos que los residentes de las zonas más caminables y gastan más en transporte.

En el texto *Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos*, Alfonso Sanz expone que conceptos como accesibilidad y movilidad en centros históricos están estrechamente relacionados con el de peatonalización. Esta es una fórmula que ha adquirido popularidad en las últimas décadas, convirtiéndose en un rasgo normal sobre todo en ciudades europeas; Rolf Monheim un estudioso de las zonas peatonales alemanas dijo, “una ciudad sin áreas peatonales representativas parece ahora desesperadamente anticuada”. En las áreas centrales urbanas, tal estrategia se ha adoptado como un modelo para revitalizar determinadas áreas de la ciudad en proceso de decaimiento; también, responde a medidas de conservación y de mejora de la imagen urbana y reorganización de funciones centrales.

Como se expuso en párrafos anteriores, una política de peatonalización tiene grandes ventajas, sin embargo, también se han dejado sentir los efectos negativos de la misma. Para este artículo, se han consultado diferentes casos de ciudades que han puesto en marcha tal medida (ver Anexo N.º 1), la atención se centró en casos españoles y latinoamericanos ya que, según Magdalena Krebs y Klaus Schmidt-Hebbel en su trabajo *Patrimonio cultural: aspectos económicos y políticas de protección*, en ambos contextos el modelo de protección del patrimonio cultural consiste en la participación directa del Estado en la gestión y conservación, con restricciones impuestas a la propiedad privada del mismo.

Una vez revisados los casos de estudio, se identificaron tres aspectos importantes: el por qué se peatonalizan los espacios en la ciudad, qué acciones se emprenden y qué efectos se observan. En cuanto a la primera cuestión, las respuestas varían, por un lado se debe a la topografía del lugar, calles estrechas y sinuosas no aptas para el tráfico vehicular; por otro lado se abordan también factores como la presencia masiva de turistas; impactos ambientales debido

a la emisión de gases contaminantes; vialidades colapsadas por el tráfico vehicular y peatonal; y para detonar mayor actividad económica. Referente al segundo aspecto, las acciones consisten en controlar los lugares para el estacionamiento; se restringe el acceso del automóvil a ciertas zonas; se mejora la calidad del transporte público; se construyen numerosos estacionamientos públicos; y se renueva y mejora la infraestructura y algunos edificios. Finalmente como tercer punto, se registran efectos positivos como, disminución de la contaminación, del ruido y del número de accidentes; se refuerzan actividades comerciales y turísticas; se recupera el espacio público para el peatón; se fortalece el uso comercial; y se revitalizan propiedades. Dentro de los efectos negativos, se examina la expulsión de los usos residenciales; la modificación y especialización de la tipología comercial y residencial (gentrificación); los desplazamientos de los conflictos hacia los bordes del área peatonalizada; la salida de vecinos y pequeños comercios locales; y la transformación de calles en zonas más dadas al anonimato.

El caso de la ciudad de Morelia

Morelia es una ciudad mexicana capital del Estado de Michoacán. En el año de 1991, la UNESCO le otorga el nombramiento de Ciudad Patrimonio Mundial de la Humanidad debido a sus construcciones arquitectónicas de gran relevancia histórica y a su peculiar traza urbana. A lo largo de los años, diferentes acciones se han emprendido a favor de la conservación y restauración de su núcleo histórico. En el mes de marzo del año en curso, por iniciativa de la autoridad municipal, se comenzó la primera etapa del *Programa de revitalización de espacio público y peatonal en el centro histórico de Morelia*. En el mencionado programa, los trabajos de peatonalización se justifican debido a los movimientos vehiculares y peatonales que generan problemas de tránsito, basura, contaminación y, en general, deterioro de la

imagen de la ciudad; en el mismo documento se propusieron obras de infraestructura enfocadas en la accesibilidad para peatones y personas discapacitadas, un transporte público digno y sustentable; además, sugirieron realizar un reglamento de uso y aprovechamiento del espacio público.

El proyecto presentó soluciones superficiales ya que las propuestas solo trataron aspectos de imagen urbana. Por ejemplo, no se especificaron estrategias para contrarrestar los impactos negativos de las peatonalizaciones; retomaron políticas de revitalización ya aplicadas pero sin contextualizarlas a la realidad local; no se tomaron en cuenta la cantidad de actores involucrados, es decir no fue un proyecto participativo, excluyeron la visión y necesidades de los habitantes y de los múltiples actores que convergen en la zona. En la propuesta se hizo mención de mejoras en el transporte público, sin embargo, no se especificó la estrategia para lograrlo, aspecto de suma importancia si se considera que existen 50 rutas de transporte público que atraviesan el polígono, es decir, 70% de las redes de transporte público que circulan por la ciudad. Además, es una visión fragmentada pues solo contempla mejoras en el centro histórico sin considerar aplicar esos criterios en el resto de la ciudad.

Cuatro meses después de iniciar las obras para la peatonalización del núcleo histórico de la ciudad de Morelia, vecinos y comerciantes manifestaron una serie de inconformidades al yuntamiento. El primer conflicto surgió en la calle Ignacio Zaragoza. Dueños de hoteles, de estacionamientos y vecinos de la zona vieron complicada la operatividad al hacerla de uso exclusivo para peatones¹. La administración municipal

¹ Arturo Molina, La Voz de Michoacán, "Calle Ignacio Zaragoza siempre no serpa peatonal", <"<http://www.lavozdemichoacan.com.mx/morelia/calle-ignacio-zaragoza-siempre-no-sera-peatonal/>> 28/07/17. Consultado el 08/08/17.

solucionó el conflicto creando una “zona mixta”; es decir, un área se conservó solo para los viandantes y en la otra pueden circular automóviles, estos con acceso controlado mediante bolardos y a una velocidad no mayor a 15 km por hora. Otro conflicto similar surgió en la calle Valentín Gómez Farías. En este espacio se encuentra uno de los mercados más importantes y turísticos de la ciudad, además de un centro escolar. Al respecto, los inconformes manifestaron que si bien la peatonalización es una medida deseable para atraer el turismo e inversiones en la ciudad, este proyecto no fue consensado con los comerciantes locales, además de los recursos económicos que implica corregir las obras una vez realizadas, como lo fue en la calle Ignacio Zaragoza².

Como se observa, aún y a pesar de que existe evidencia que advierte de los efectos negativos de las peatonalizaciones en áreas centrales urbanas, los diferentes niveles de Gobierno siguen impulsado este tipo de acciones sin contemplar estrategias que contrarresten efectos indeseados. Cuando implementan políticas públicas a favor del peatón focalizadas en zonas con patrimonio cultural el asunto adquiere mayor complejidad, pues los centros históricos ejercen una función de espacio público a escala de las zonas metropolitanas, son lugares de contacto entre la población de toda la ciudad; tiene potencialidad como recurso turístico; y son espacios en donde las relaciones entre diferentes actores adquieren mayor visibilidad, como lo expone Patricia Melé en su trabajo *La producción del patrimonio urbano*.

2 Raúl López Téllez, Revolución 3.0, “Bloquean calle comerciantes del Mercado de Dulces en protesta a la peatonalización”, <<http://michoacantrespuntocero.com/bloquean-calle-comerciantes-del-mercado-de-dulces-en-protesta-a-la-peatonalizacion/>> 31/07/17. Consultado el 08/08/17.

Conclusiones

Todas aquellas acciones públicas que pongan en el centro a los actores más vulnerables del espacio público, los peatones, son positivas. Sin embargo, es indispensable que a la par de una peatonalización, se hagan mejoras en el transporte público. También, se debe de contar con leyes y reglamentos que eviten que el sector terciario haga uso de los espacios peatonalizados, es común que bares y restaurantes logren concesiones y acuerdos con los gobiernos locales para extenderse hacia la vía pública para dar su servicio, en otras palabras, se termina vendiendo el espacio público; entonces estas zonas caminables y de disfrute para todos los ciudadanos se vuelve de uso exclusivo de empresarios y de personas que tienen cierto poder de consumo. Controlar el alza de las rentas es otro aspecto relevante. Como ya se mencionó, hay un impacto económico que puede provocar que los pagos por arrendamiento se eleven, de tal manera que sea una situación insostenible para los comerciantes y se vean obligados a abandonar el centro histórico, hecho que puede dar paso a la entrada de franquicias transnacionales. Es decir, si no se prevé lo anterior, se termina lesionando la economía local.

Las políticas públicas dan lugar a nuevas realidades urbanas y sociales. La peatonalización en centros históricos no solo debe de mirarse como una política de revitalización, como hasta ahora, sino también urbana. El planteamiento de las acciones debe hacerse con una visión más amplia, siendo esta tan solo una de las tantas estrategias dentro de un plan general de movilidad sustentable para toda la ciudad. Su reordenación debe de realizarse a partir de una visión colectiva, mirándola como un gran espacio público, donde la ciudad vieja esté conectada con la ciudad nueva y sus periferias, mediante infraestructura y medios de transporte seguro, de calidad y accesible para todas las personas que convergen en los diferentes lugares. Ceder espacio

al peatón conlleva el tomar en cuenta la gran cantidad de factores y actores que intervienen, ya que de lo contrario se crean lugares de tensión y de disputa entre los diferentes usuarios, sobre todo cuando se habla de centros históricos. Una visión a largo plazo, además del tiempo que perdure y más allá de una administración municipal o estatal, implica la creación de planes, programas y políticas que monitoreen y contrarresten efectos negativos de las peatonalizaciones, y que además garanticen un equilibrio entre las diferentes realidades sociales que suceden en el gran espacio público que es la ciudad.

Anexo N.º 1

Casos de estudio revisados

Ciudades donde se han puesto en marcha planes de peatonalización	Textos consultados
Ávila, Segovia y Toledo	Campos Romero, M., (2000) “Movilidad y preservación ambiental en las ciudades patrimonio: el ejemplo de Toledo”; Gutiérrez Puebla, J. (1998), “Transporte, movilidad y turismo en los centros históricos”.
Murcia	Murcia Serrano Martínez, J., (2005) “Proceso de revitalización y peatonalización en el centro urbano histórico de la ciudad de Murcia”.

Ciudades donde se han puesto en marcha planes de peatonalización	Textos consultados
Bilbao	Ekologistak Martxan, (2008) "Movilidad, desigualdad social y medio ambiente. Un análisis del proceso de peatonalización en Bilbao".
Sevilla y Málaga	Del Campo, A., (2009) "Procesos de peatonalización y nueva sociabilidad. Los casos de Sevilla y Málaga".
Bogotá	Martínez, B., Aguilar M., (2007) "Movilidad, ambiente y centros históricos: Una reflexión a propósito del sector de la candelaria".
Ciudad de México	Ortega, C., (2015) "Peatonalización de la calle Madero del centro histórico de la Ciudad de México: análisis del cambio en el ámbito comercial".

El derecho a la ciudad y la movilidad de los adultos mayores - La ciudad como barrera de inclusión

Any B. L. Ivo

Patricia Farias

Resumen

La ciudad de Salvador de Bahía (Brasil), está marcada por una topografía expresiva y por un territorio que es, mayoritariamente, resultado de la autoconstrucción, la mala calidad del espacio construido y que se refleja en las restricciones a la autonomía e inclusión de los adultos mayores. Este contexto, sumado al reciente proceso de envejecimiento de la población, trae nuevos desafíos a las políticas urbanas inclusivas.

Considerando el nuevo perfil poblacional en el país, proponemos analizar la accesibilidad/movilidad de los adultos mayores como variable decisiva de inclusión y reducción de las desigualdades sociales. En el contexto brasileño, y específicamente en Salvador de Bahía, no existen instrumentos regulatorios que aseguren la

Any B. L. Ivo es Doctora por el Programa de Postgrado en Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Federal de Bahía (UFBA), Arquitecta formada en esta misma institución, concluyó el máster en ese mismo programa. Es graduada también en Derecho (UCSAL), especialista en Marketing y Comunicación Promocional. Actualmente es profesora de la Facultad de Arquitectura de la UFBA y profesora permanente del Programa de Post-Graduación en Arquitectura y Urbanismo (UFBA). aivo@ufba.br, anyivo@gmail.com

Patricia Farias es maestra en el Programa de Postgrado en Salud, Ambiente y Trabajo de la Universidad Federal de Bahía (UFBA), Arquitecta formada en esta misma institución. Es especialista, también, en Ingeniería de Seguridad del Trabajo. Actualmente es profesora de la Facultad de Arquitectura de la UFBA. patimfarias@gmail.com

creación de espacios adaptados a las especificidades del proceso de envejecimiento. Por el momento, se utiliza como referencia la Ley de Accesibilidad (NBR9050, 2015) que engloba a personas usuarias de silla de ruedas, adultos mayores, personas obesas y mujeres embarazadas.

El texto que se presenta a continuación tiene como objetivo evaluar la relación entre la calidad del espacio construido, la accesibilidad/movilidad y los derechos de los adultos mayores, entendiendo esas variables como determinantes en la vida cotidiana en las ciudades.

Palabras claves: ciudadanía, adultos mayores, movilidad, accesibilidad y exclusión.

Introducción

Este artículo contiene el registro de las primeras conclusiones analíticas de la investigación *Ciudad para todas las edades*, que tiene como objetivo aportar parámetros constructivos para el espacio construido, considerando las especificidades del proceso de envejecimiento en el contexto de las ciudades brasileñas. La inexistencia de marcos regulatorios de construcción en el contexto de la autoconstrucción como predominante en la configuración del territorio urbano en las ciudades brasileñas de mediano y gran tamaño, representan desafíos singulares y urgentes para las políticas urbanas, y por otro lado, limitaciones para la adopción de parámetros desarrollados en otros países. Este trabajo investigativo se ha llevado a cabo a la par de la realización de actividades de extensión y asesoramiento técnico de adaptación de espacios para adultos mayores –lo que ha producido material empírico fundamental al entendimiento del contexto y especificidades locales–, como el ejemplo de una señora mayor que se encuentra impedida de salir de su casa

(porque no puede subir las gradas para salir de su residencia), demostrando el grado de exclusión que enfrenta esta población por la imposibilidad de desplazarse debido a la naturaleza de sus viviendas

La ley es insuficiente para atender las necesidades poblacionales en el futuro próximo. Actualmente, 12,5% de la población brasileña tiene 60 o más años y se observa un proceso acelerado de inversión de la pirámide poblacional. Además, considerando los cambios culturales de estilo de vida, el papel de la mujer en la sociedad contemporánea y los actuales modelos de familia, se plantean nuevos desafíos para las ciudades, en el sentido de garantizar la autonomía e independencia de los adultos mayores en el siglo XXI. Entretanto, este proceso de envejecimiento de las ciudades no está siendo acompañado de políticas urbanas inclusivas para esa población. Los adultos mayores, por sus propias limitaciones fisiológicas, relacionadas al natural proceso de envejecimiento, pero también debido a la topografía de la ciudad, enfrentan barreras infranqueables, que muchas veces y en especial para los más pobres, representan graves limitaciones y reales impedimentos para experimentar el derecho a la ciudad.

Espacio construido

Considerando la arquitectura del espacio construido como expresión de políticas públicas, evidenciamos que la baja calidad del espacio construido, más allá de significar el desencuentro entre política y realidad, constituye una limitación a la plena vivencia y ejercicio del derecho a la ciudad (Lefebvre, 2001). A esta desconexión se suma el significativo aumento de la población de adultos mayores en Brasil, lo cual impone nuevos desafíos a las políticas urbanas en la contemporaneidad, en especial a las políticas de movilidad y accesibilidad, en un

contexto de ciudadanía incompleta¹ (Carvalho, 2012) marcada históricamente por la exponencial desigualdad social que se presenta territorialmente por la segregación urbana y, además, por una estructura espacial dicotómica de la ciudad formal versus la ciudad informal –fruto de la autoconstrucción–. En este panorama, las políticas de movilidad y accesibilidad se tornan mecanismos que significan, en la práctica, la inclusión o la exclusión de la persona adulta mayor en la vida urbana cotidiana.

La Organización de las Naciones Unidas - ONU (2015) estima que en 2050, la población de adultos mayores crecerá dos veces en todo el mundo y en 2100, este crecimiento será tres veces mayor, es decir, que casi 2 mil millones de personas tendrán 60 años o más, lo cual significa que 22% de la población mundial estaría conformada por adultos mayores. En otras palabras, una de cada cinco personas tendrá más de 60 años en el año 2050. En la América Latina, los porcentajes actuales cercanos al 12% de personas mayores a 60 años van a alcanzar el 25% para el 2050. En la comparación entre la pirámide de población del mundo y la pirámide de Brasil, se evidencia el aumento de la población de adultos mayores y la reducción de niños nonatos en el caso brasileño. Actualmente, 12,5% de la población en Brasil tiene 60 o más años y en 2025, la población brasileña de adultos mayores va a ser la sexta más grande del mundo, cerca de 32 millones de adultos mayores, según Pascale (2002).

En 2010, 24.236 brasileños tenían 100 años o más, de los cuales 379 personas vivían en Salvador de Bahía. La misma ciudad, con una población de 2.675.656 personas en 2010, tenía una población de adultos mayores en el orden de 214.646. Si

¹ Carvalho (2012) reconoce tres tipos de ciudadanos en el contexto brasileño: el ciudadano pleno –aquel que tiene acceso y disfruta de sus derechos–; El ciudadano incompleto –los sujetos que disfruten de parte de sus derechos–; y finalmente, a los no ciudadanos –aquellos a quienes no se atribuye o reconoce ningún derecho, los sin-derechos–.

normalmente el envejecimiento de la población expresa mejoras en la calidad de vida, en el contexto de los países en desarrollo con pobreza estructural, la inversión de la pirámide de población, puede conllevar nuevos desafíos para las ciudades. Además, considerando los cambios culturales en el estilo de vida, el papel de la mujer en la sociedad contemporánea y los actuales modelos de familia, se plantean nuevos desafíos para las ciudades, en el sentido de garantizar la autonomía e independencia de este perfil de adultos mayores del siglo XXI.

Según Camarano y Pasinato (2015), la primera Asamblea Mundial sobre el Envejecimiento ha sido organizada en Viena, en el año de 1982. En el evento, se formula el primer plan de acción mundial con el objetivo de garantizar la seguridad económica y buscar medios de inserción social y económica para los adultos mayores, como una forma de contribuir en el desarrollo de los países. Este plan reconocía la vulnerabilidad de la población de adultos mayores y exponía recomendaciones para la salud y nutrición, la protección al consumidor adulto mayor, la familia, el bienestar social, la providencia social, el trabajo, la educación y, por fin, la morada y medio ambiente. La idea de una “sociedad para todas las edades” es presentada en el año de 1995, en el documento 50/114, publicado por la ONU.

En 1974, se registra en Brasil el primer documento específico para la protección del adulto mayor, la “Política social para los mayores: directrices básicas de carácter asistencialista. En 1982, Brasil firma el Plan Internacional de Acción para el Envejecimiento, lo que implicó la incorporación de las cuestiones relacionadas a los adultos mayores en la agenda social nacional. La Constitución de 1988, en el capítulo VII, aborda las cuestiones del adulto mayor en conjunto con las de familia, del niño y del adolescente. Desde entonces, los adultos mayores pasan a ser tratados como sujetos de derechos, asegurando las políticas

adecuadas e integradas para este contingente poblacional. En el año de 2003, el Estatuto del Adulto Mayor fue publicado –la conquista más grande de derechos a la población envejecida en Brasil– garantizando, entre otras cosas, la obligatoriedad de atención a las singularidades de esta población. Esta “fachada legal”, a pesar de significar conquistas en el ámbito político-jurídico, no ha determinado un cambio en la situación de vulnerabilidad enfrentada por los ciudadanos de 60 o más años en Brasil.

Aunque exista esta conquista, todavía no hay en Brasil parámetros espaciales específicos para el creciente grupo de edad avanzada, haciendo necesario considerar la Ley de Accesibilidad que trata de garantizar los derechos de los adultos mayores, personas usuarias de silla de ruedas, personas con sobrepeso, la mujer embarazada, personas con discapacidad visual y auditiva, entre otras, basado en el diseño universal. Entretanto, el mismo no es suficiente a las especificidades de la población mayor.

A esto se suma el contexto histórico de la autoconstrucción que implica un desafío extra al derecho a la ciudad para este grupo de edad, es decir, significa una tarea más difícil en términos de garantizar la movilidad y accesibilidad urbana para lograr la inclusión de la persona mayor en un escenario en el cual la conformación del espacio se torna una barrera de inclusión. La ineficiencia de las políticas urbanas y de vivienda refuerza el hecho de que 70% de los inmuebles estén en sitios irregulares, en su mayoría resultantes de la autoconstrucción, significando que un 65% de la población vive en sitios informales de Salvador. Existen 600 zonas de riesgo reconocidas por el ayuntamiento, con calidad espacial baja y de difícil accesibilidad, conformando territorios deficientes en servicios públicos y con riesgo de accidentes para la población.

La historia de D. Maria

Este ambiente, restrictivo y limitante, ha colocado a una residente (aquí denominada D. Maria), de 94 años en una posición incómoda, en algo que denominaríamos una especie de cárcel privada. D. Maria vive en el primer piso de un inmueble autoconstruido, ubicado en Fazenda Garcia (en la ciudad de Salvador), un barrio informal y distribuido en una pendiente, caracterizada por la autoconstrucción.

D. Maria no puede salir de casa: la escalera que accede a su inmueble se constituye por 10 contrahuellas de 40 cm, totalizando 11 escalones con aproximadamente 10 cm de huella cada uno. No es posible tener acceso a su residencia a pie. El trayecto de la avenida principal hasta su residencia se estructura por una vía irregular de cemento, con más o menos 80 cm de largo, que intercala escalones (con huellas irregulares y con rampas) y rampas escarpadas, sin guardacuerpo en toda su extensión y con inclinación acentuada (Foto N.º 1). Por la avenida principal pasa el transporte público (autobuses), y es la única opción de acceso al sistema de movilidad de la ciudad. No existe infraestructura básica para los peatones, o sea, no hay aceras adecuadas ni mobiliario urbano que ofrezca condiciones dignas para ir, venir y permanecer en el sitio. Este panorama, recurrente en Salvador de Bahía, gana nuevas proporciones de perversidad, considerando las limitaciones naturales y fisiológicas impuestas por el proceso de envejecimiento, reflejando sus consecuencias sobre otros aspectos de la vida cotidiana en la ciudad.

Foto N.º 1

**Residencia de D. Maria (Garcia - Salvador - Bahía - Brasil),
Julio de 2016**



Créditos: Archivo personal de Any B. L. Ivo, julio de 2016.

Este panorama se agrava por la configuración de la ciudad en torno al transporte individual (coches) y que nos inclina hacia la movilidad insostenible (BARTELT, 2016: 6). La media del tiempo de desplazamiento en las 10 regiones metropolitanas más importantes de Brasil es de 43,3 minutos y los gastos de transporte comprometen 19,6% de la renta familiar brasileña en promedio.

Al igual que en otras ciudades brasileñas, la prevalencia de los intereses privados empresariales por encima de los derechos fundamentales, expresados en la baja calidad del servicio prestado, por el valor que es cobrado y por la reducida integración entre los diversos modos de transporte, significan un límite a la cualificación de los servicios de movilidad urbana de Salvador. Sin embargo, según la investigación Connected Smart Cities, Salvador pasa del puesto vigésimo séptimo (2016) al séptimo (2017) como mejor ciudad en relación a la movilidad urbana. La proporción entre autobuses y coches, la edad media de la flota del transporte público, la cantidad de transportes colectivos por

habitante, la extensión de los carriles para bicicleta, el número de vuelos y la accesibilidad para personas usuarias de silla de ruedas son algunos de los criterios adoptados por la investigación. La renovación de la flota, el sistema de monitoreo vía GPS, así como algunas mejoras en la infraestructura urbana, influyen en la calificación. A pesar del avance, Salvador tiene el tercer mayor tiempo de desplazamiento trabajo-casa de Brasil, sumando 40 minutos, mientras la flota de vehículos individuales ha crecido 7,3% entre 2007 y 2013. Considerando que la media de vehículos por habitante es de 27 vehículos por cada 100 habitantes, los estudios señalan el aumento de la flota individual, evidenciando la prevalencia del modelo privado de transporte en contraste con el mejoramiento de los servicios de transporte público. La investigación no valora ni las rutas ni la oferta del servicio, ni tampoco hace referencia a la calidad del espacio construido.

Considerando este contexto perverso y desigual para los adultos mayores más pobres, residentes en sitios autoconstruidos, es posible afirmar que ellos están siendo limitados en la posibilidad de ir y venir por la inadecuación de los servicios de transporte públicos existentes o por la inaccesibilidad que hace difícil el trayecto entre la morada y el sistema de transporte (estructura primordial de la movilidad urbana), o aún por la propia calidad constructiva y espacial de las moradas, que muchas veces significa en la práctica una especie de cárcel privada.

Así, enfrentar los desafíos impuestos a la población adulta mayor empobrecida en la ciudad de Salvador de Bahía, implica la urgente necesidad de avanzar en el sentido de integración de las políticas públicas de movilidad, de accesibilidad y de habitación, reconociendo que las confabulaciones entre ellas determinan la efectución o no del derecho de ir y venir, como garantía primordial al derecho a la ciudad y los demás derechos para la ciudadanía. Para la mejoría efectiva de la movilidad hay

que considerar el proceso de envejecimiento poblacional, lo cual requiere avanzar, entre otras cosas, en la construcción integrada de políticas urbanas inclusivas articuladas, que garanticen la independencia y la autonomía de las personas en condiciones de seguridad y comodidad para los adultos mayores, salvaguardando, en la práctica, el derecho de ir, venir y permanecer. El proceso de envejecimiento real y acelerado de la población y las especificidades de esta fase de la vida –en el contexto actual marcado por la predominancia de la autoconstrucción como medio de producción de espacio urbano– agravan e inauguran nuevas situaciones de vulnerabilidad y exclusión en la ciudad.

Referencias

- BRASIL. Lei n. 10.741, de 1 de octubre de 2003. Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências. Disponible en:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/L10.741.htm>. Acceso: 10 de agosto de 2015.
- BRASIL. Lei n. 8.842, de 04 de enero de 1994. Política Nacional do Idoso. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 04 jan. 1994. Disponible en:< http://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/gm/1989/prt0810_22_09_1989.html>. Acceso: 14 de junio de 2016.
- CAMARANO, Ana Amélia; PASINATO, Maria Tereza. O envelhecimento populacional na agenda das políticas públicas. Disponible en: http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/Arq_16_Cap_08.pdf. Acceso: 09 de agosto de 2015.
- CARVALHO, Murilo. Cidadania no Brasil – O longo caminho. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2012.
- LEFEBVRE, Henri. O direito a cidade. São Paulo: EDUSP, 2001.
- ONU. Word population prospects. 2015. Disponible en: <http://esa.un.org/unpd/wpp/Publications/Files/Key_Findings_WPP_2015.pdf>. Acceso: 30 de septiembre de 2015.
- PAULA, Marlene de; BARTELT, Dawid Danilo (org.). Mobilidade Urbana no Brasil: Desafios e alternativas. Rio de Janeiro: Fundação Heinch Böll, 2016.
- PASCALE, Maria Aparecida. Ergonomia e Alzheimer: a contribuição dos fatores ambientais como recurso terapêutico nos cuidados de idosos portadores da demência de Alzheimer. 2002. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2002.
- SALVADOR É A 7ª melhor cidade no Brasil em mobilidade e acessibilidade. Disponible en: < <http://www.correio24horas.com.br/detalhe/salvador/noticia/salvador-e-a-7a-melhor-cidade-no-brasil-em-mobilidade-e-acessibilidade/?cHash=8d7372753d7c9f27f1ab08cf1ac83d51> >. Acceso: 10 de julio de 2017.
- WULF, M. D. Pirâmides Populacionais do Mundo desde 1950 até 2100. [s.l.: s.n.], 2017. Disponible en: <http://www.populationpyramid.net/> Acceso: 7 de julio de 2017.

Movilidad urbana no motorizada como medio de acceso a unidades económicas urbanas

Israel Gutiérrez Alonso

Antecedentes

Las ciudades pequeñas, menores a 50.000 habitantes, tienen un alto potencial de ofrecer condiciones óptimas para el fomento de la caminata y el uso de la bicicleta como modo de transporte¹ y reducir el uso de modos motorizados. Es así que con el objetivo de fomentar la movilidad como el derecho de todas las personas para acceder a los bienes y servicios que provee la ciudad, se plantea la necesidad de implementar políticas y proyectos que favorezcan la movilidad urbana no motorizada –peatones y ciclistas–, son sus siglas MUNoM²; bajo la premisa de recorridos

Israel Gutiérrez Alonso es ingeniero arquitecto del Instituto Politécnico Nacional, con Maestría en Arquitectura por la Universidad Nacional Autónoma de México; cuenta con una especialidad en Intervención y Gestión del Paisaje por la Universidad Autónoma de Barcelona, España; en la actualidad estudia el cuarto semestre del Doctorado en Urbanismo en la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Es profesor en la Unidad Académica Profesional Chimalhuacán, perteneciente a la Universidad Autónoma del Estado de México; y fundador del despacho Alonso Gutie Arquitecto.

- 1 Se reconoce que existen otros medios de movilidad rodada como patineta, patines, etc. pero que se omiten, ya que su uso responde a actividades recreativas y de esparcimiento.
- 2 Son el conjunto de prácticas de desplazamiento peatonal y en bicicleta, que por sus propias características, se encuentran diferenciadas por la velocidad de desplazamiento –peatón 4 km/h y ciclista 12 km/h aproximadamente–, la distancia del recorrido –peatón 1-2 km máximo, ciclista 5 km aproximadamente– y las características físicas de la infraestructura necesaria para llevarlas a cabo.

seguros y eficientes en tiempo y distancia, mediante los cuales se accedería a las unidades económicas³ urbanas y se haría uso de los espacios públicos, para recobrar finalmente la vida en las calles. Lo anterior se visualiza como respuesta al actual tipo de movilidad que prevalece en ciudades mexicanas, el cual es desconectado entre orígenes y destinos, con grandes recorridos en tiempo y distancia, contaminante y con una percepción de inseguridad constante⁴, el cual se replica indistintamente del tamaño de la ciudad.

Es así que el presente artículo se basa en el caso de estudio del área urbana del Municipio de Texcoco, ubicada al oriente del Estado de México, localizada a 20 km de la Ciudad de México, con una población urbana de 36.915 habitantes⁵. En esta ciudad, en la cual se privilegia el transporte motorizado, la movilidad urbana se caracteriza por ser ineficiente. Dentro de las principales causas podemos mencionar el uso indiscriminado del automóvil particular, la centralización de los paraderos de transporte público, la sobreoferta de medios públicos de transporte⁶, la escasa planificación y mantenimiento de la infraestructura peatonal, así como la reducida implementación de estrategias que desincentiven el uso del automóvil particular como medio de movilidad.

Las condiciones morfológicas de la ciudad de Texcoco son favorables para los modos no motorizados. Su traza urbana es principalmente ortogonal, con una extensión territorial de 5,77 km² aproximadamente, una distancia fácil de recorrer a pie o en

3 Son las entidades productoras de bienes y servicios, llámense establecimientos comerciales, personas físicas, etc.

4 Suárez, M., & Delgado, G. (2015). *Entre mi casa y mi destino. Movilidad y Transporte en México*. D.F., México: Universidad Nacional Autónoma de México.

5 Censo de Población y Vivienda INEGI 2010.

6 Cuenta con 15 terminales de transporte público, a no más de dos cuerdas de distancia del centro de la ciudad.

bicicleta. Mientras que la altitud de la ciudad es de 2.250 m s.n.m., con pendientes menores al 5% y una temperatura media anual de 15,9° C, que de igual manera significan condiciones propicias para hacer de la caminata y la bicicleta los modos predilectos para desplazarse.

En la cuestión económica, la ciudad cuenta con una alta densidad de unidades económicas y equipamiento urbano centralizado. Ello ha generado una distribución desequilibrada de las unidades económicas y una alta concentración de flujos hacia el sitio central de la ciudad.

Con respecto a la movilidad y el crecimiento poblacional, el municipio cuenta con una tasa de motorización del 10,8% anual, lo que supera en más de seis veces la tasa de crecimiento demográfico, la cual es del 1,78%. Lo anterior ha provocado fuertes impactos ambientales, económicos y sociales, que deterioran la calidad de vida de sus habitantes.

En referencia a las vialidades de la ciudad, estas representan en su totalidad una extensión lineal de 3.077 km. Las más predominantes son tres tipos: las calles locales con un 49%, con velocidad máxima permitida de 50 km/h y en zonas escolares oficinas públicas, hospitales, etc. de 20 km/h; el 23% son prolongaciones, con prácticamente las mismas características de las anteriores, pero que están conectadas con las avenidas que rodean a la ciudad y con un 11% las carreteras que conectan con el resto del municipio⁷. En términos generales se puede mencionar que las vialidades urbanas son de anchos variables, de uno y hasta 3 carriles prácticamente en todas las calles está permitido estacionarse, solo en el primer cuadro de la ciudad –20 cuadras– existen parquímetros, lo que inhibe hasta cierto punto

7 Con base en datos obtenidos en campo.

su permanencia. La traza vial es fragmentada con problemas de continuidad. Todas estas características han dificultado la movilidad motorizada en la ciudad de Texcoco.

En el tema de la movilidad peatonal, se puede mencionar que la infraestructura de banquetas y alumbrado público es escasa, con una cobertura en promedio del 36% de las vialidades. Lo que ha representado serias dificultades para fomentar este medio de movilidad. Los señalamientos viales son escasos y confusos tanto para automovilistas como peatones y ciclistas, lo que ha generado accidentes y problemas de movilidad importantes.

Con respecto a la seguridad viaria en el Municipio de Texcoco, según el INEGI en su registro de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas de 2015, en las que estuvo involucrado el vehículo motorizado, el peatón o el ciclista, se registraron 15 accidentes –entre peatones y ciclistas– para el 2010; 8 accidentes para el 2011; 12 accidentes para el 2012; no registraron datos para el 2013 y 2014; y finalmente para el 2015, aún no han presentado el registro correspondiente. Ello indica que para las instituciones públicas ha perdido importancia este tipo de datos. No obstante, la inseguridad viaria en el Municipio de Texcoco, es uno de los principales inhibidores del uso de la bicicleta como medio de movilidad en zonas urbanas. A pesar de que en los últimos años no existen cifras oficiales sobre los accidentes de este tipo, recurrentemente en la prensa son reportados accidentes fatales por atropellamiento a peatones o ciclistas, lo cual ha contribuido a la sensación de inseguridad principalmente en los ciclistas urbanos.

Con relación a la realización de campañas de sensibilización hacia este tipo de movilidad, en la actualidad existen varias organizaciones civiles que abogan por el fomento de la movilidad ciclista, entre ellos se encuentran “La nave, en el camino” y “Red Ciudadana Nodo 56”, los cuales mediante recorridos urbanos en

el área urbana de Texcoco, así como a sus alrededores, tratan de concientizar a la población en el uso de la bicicleta como medio de movilidad y no solo como actividad deportiva.

Por parte del ayuntamiento, se puede indicar que es deficiente y escasa la creación y aplicación de campañas de fomento de la movilidad urbana no motorizada. Solo se ha limitado a la creación de tres ciclovías, que por su localización, conectividad y morfología han tenido un escaso éxito, convirtiéndolas en espacios abandonados y de poco respeto por los automovilistas. La aceptación y uso, no solo se resuelve con ciclovías.

Fundamentación

La movilidad urbana peatonal y ciclista representa múltiples beneficios, tanto para la población, como para la ciudad. Diversas investigaciones sobre el desplazamiento en bicicleta, indican que es uno de los sistemas de movilidad más eficiente en términos de energía consumida por recorrido, cuando la infraestructura esta adecuadamente planeada para ello. En recorridos urbanos con pendientes menores a 5% y distancias menores a 5 km, su velocidad es muy similar a la del automóvil, en condiciones óptimas. Esto es debido a que no es afectado por el tráfico o la falta de estacionamiento. De manera general, la bicicleta lleva a su usuario del origen al destino sin intermediarios solo ocupando el 10% del espacio que usa el automóvil⁸.

Las ciudades que han fomentado desplazamientos en bicicleta o a pie, han demostrado la generación de ambientes atmosféricos más limpios. Por ejemplo, un desplazamiento de 5 km en automóvil produce casi 1 kg de contaminantes atmosféricos CO_2 , los cuales son evitados si se eligen medios no motorizados. Con respecto a la

8 Instituto para Políticas de Transporte y Desarrollo, México. (2011). *Ciclociudades*. DF, México: ITDP.

salud física, los desplazamientos implican ejercicio constante y es un excelente medio para combatir el sedentarismo, causante de enfermedades cardiovasculares y obesidad. A lo largo de dichos desplazamientos, el habitante puede establecer una relación cercana con su contexto –ciudad–, mediante la percepción del espacio a baja velocidad.

En cuanto a la economía familiar, el desplazarse por medios no motorizados, puede implicar un ahorro importante al reducir los costos de transporte, sobre todo los urbanos, que en ocasiones puede representar hasta el 30% de los ingresos familiares⁹.

Con respecto al erario público, la inversión en infraestructura para la bicicleta y no solo para el vehículo, implica un gran ahorro al gasto público. Dicho ahorro y menores niveles de congestionamiento, puede implicar la creación de parques y espacios públicos necesarios para mejorar la calidad de vida de la población. A nivel federal la situación es muy similar a nivel municipal, la inversión en movilidad¹⁰ está conformada de la siguiente manera: 77% infraestructura vial –para vehículos automotores–, 11% transporte público, 8,6% espacio público, 3% infraestructura peatonal y solo el 0,4% para infraestructura ciclista. Ejemplo de lo anterior, en el año 2016 en la ciudad de Texcoco, se invirtió en pavimentación de calles¹¹ más de 5.000.000 USD y solo se creó una ciclovía con una inversión menor a 80.000 USD. Esto muestra la clara disparidad en la inversión pública dirigida al transporte motorizado y la escasa inversión en la movilidad ciclista.

9 H. Municipio de Texcoco. (2013). *Plan de Desarrollo Municipal 2013-2015*. Texcoco, Estado de México, México: H. Ayuntamiento.

10 SEDATU. (2013). *Estrategia de Movilidad Urbana Sustentable*. México: SEDATU.

11 Gobierno del Estado de México. (2016). *Cartera de Proyectos*. México: Transparencia Fiscal del Estado de México.

Análisis del área urbana de Texcoco

Con el objetivo de proponer un método de análisis que defina los factores a investigar en la implementación de la movilidad urbana no motorizada en ciudades pequeñas, se plantea en la Tabla N.º 1 los factores prioritarios a considerar. La tabla es producto de una revisión exhaustiva de la bibliografía correspondiente, así como del contexto urbano del caso de estudio, la cual será la base para la presente investigación.

Tabla N.º 1

Factores para la implementación del Plan de Movilidad Urbana No Motorizada

Eje	Componente	Técnica	Objetivos
Patrón de Viaje	Flujo Peatonal Flujo Ciclista	Mapeo de aforo peatonal y ciclista Encuesta de la muestra aleatoria simple	Localizar rutas y cuantificar peatones y ciclistas. Obtención de datos origen-destino y motivos de viaje.
		Ruta óptima	Determinar la ruta más eficiente en términos de tiempo y distancia.
Población	Densidad	Mapeo de densidades por manzana	Identificar los orígenes de los flujos.
Transporte Público	Localización de rutas	Mapeo de rutas	Conocer las rutas de llegada y salida. Identificar zonas de acuerdo a su accesibilidad.
Morfología Vial	Infraestructura peatonal y ciclista	Análisis morfológico vial	Categorizar las vialidades de acuerdo a su sección, trazo y flujo. Tipología vial.

Eje	Componente	Técnica	Objetivos
Seguridad Vial	Sitios peligrosos	Análisis morfológico de los puntos peligrosos	Localizar sitios susceptibles de accidentes.
Actividad Económica	Unidades económicas	Mapeo de las unidades económicas	Localizar la unidad económica para facilitar su acceso.

Fuente: Elaboración propia.

Aunado a la anterior tabla, se analizaron documentos que a nivel del contexto mexicano han impulsado el establecimiento de la movilidad urbana no motorizada. Entre ellos destacan: Plan Maestro de Movilidad Urbana No Motorizada del Área Metropolitana de Guadalajara, Plan Maestro de Movilidad Urbana de León y el documento Ciclociudades.

De los planes anteriores, se obtuvieron los factores aplicables al caso de estudio:

Sistema zonificado

La planeación de la movilidad urbana no motorizada deberá responder a las características de las diferentes zonas de la ciudad, las cuales se definen a partir de la densidad poblacional, infraestructura de movilidad y localización de las rutas de transporte público.

Accesibilidad a las unidades económicas urbanas

El trazo de los circuitos de MUNoM propiciará el acceso a las unidades económicas urbanas, principalmente las que están localizadas fuera del centro urbano.

Movilidad segura

Generación de una red de circuitos seguros para peatones y ciclistas, en las cuales se reduzca la incidencia de accidentes entre peatones y ciclistas con vehículos motorizados.

Movilidad eficiente

La MUNoM deberá de ser eficiente en tiempo y distancia, logrando reducir los tiempos de traslado, así como la distancia de sus recorridos, con respecto al transporte público.

Actualmente la ciudad de Texcoco privilegia al transporte motorizado sobre otros modos de transporte. Es así que es preciso formular e implementar planes de movilidad urbana no motorizada, los cuales logren cumplir el derecho a la movilidad, como medio para acceder a la ciudad. En el caso particular de ciudades pequeñas como Texcoco, existen condiciones favorables que deben ser aprovechadas, como por ejemplo, la distancia del recorrido, las condiciones climáticas, lo estrecho e irregular de sus calles, la sectorización del transporte público y la centralización de las unidades económicas. A continuación se muestra la zona de estudio y su respectivo análisis de movilidad urbana.

Plano N.º 1

Área de Estudio Conformada por 11 Áreas Geoestadísticas Básicas



Fuente: Elaboración propia. Con datos del Censo 2010. INEGI.
Áreas Geoestadísticas Básicas.

Movilidad urbana no motorizada del área urbana de Texcoco

De acuerdo a las mediciones de aforos¹² realizados en días laborales –lunes a viernes– en las cinco puertas de acceso a la

¹² Datos obtenidos mediante la capacitación y dirección de un grupo de diez estudiantes de la Lic. en Administración y Promoción de la Obra Urbana de la Universidad Autónoma del Estado de México (UAEM) de marzo de 2016.

ciudad, se estima que al día se realizan 1.275 viajes en bicicleta y 4.686 recorridos peatonales dentro de la zona de estudio.

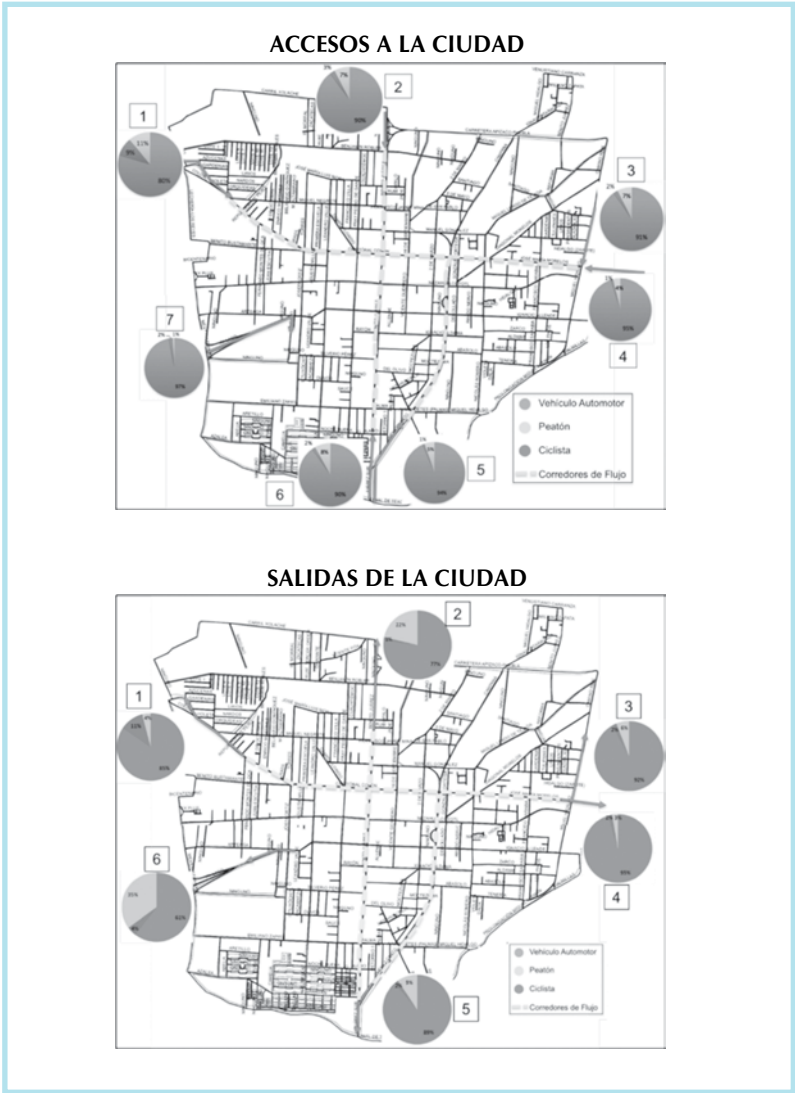
Además de lo anterior, se realizaron mediciones en las cuatro calles principales de acceso al centro de la ciudad, los cuales arrojaron los siguientes datos: al día se realizan 706 viajes en bicicleta y 12.851 recorridos peatonales. Lo anterior da como resultado que a diario, los flujos de la movilidad urbana no motorizada en las principales calles de la ciudad de Texcoco son: 1.981 viajes en bicicleta y 17.537 recorridos peatonales, sumando un total de 19.518 trayectos, lo cual representa un 5% en bicicleta y un 95% en recorridos peatonales. Los datos de aforo fueron obtenidos mediante la contratación, capacitación y dirección de diez estudiantes de la licenciatura en Administración y Promoción de la Obra Urbana de la Universidad Autónoma del Estado de México, a los cuales se les instruyó en la metodología para el registro de los datos.

Las mediciones consistieron en la cuantificación de peatones, ciclistas y vehículos automotores que cruzaran el sitio previamente determinado; los aforos se realizaron en días laborables, con horarios de registro de 7:00 a 9:00 h., de 13:00 a 15:00 h., y de 18:00 a 20:00 h. con cortes cada 15 minutos por hora. Dichos periodos corresponden a los horarios de mayor circulación de los habitantes ya que su flujo obedece a las jornadas laborales, educativas y, en otros casos, adquisición de víveres.

Los datos anteriores se representan de manera gráfica y porcentual la cantidad de flujo que accede o sale de la ciudad, el cual tiene una preponderancia automotriz.

Plano N.º 2

Flujos de acceso y salida de la ciudad de Texcoco



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos en campo.

De acuerdo a los aforos, con el número 1 se identifica el lugar de mayor registro de entradas y salidas ciclistas. Es decir, aquellos accesos, en que habría que plantear una estrategia mediante la cual se pueda fomentar la movilidad, ya sea ciclista o peatonal, con el objetivo de mejorar la conectividad de la ciudad con las colonias periféricas. Esto permitirá un mayor y mejor flujo de la MUNoM a la ciudad. De esta manera, se podría reducir los viajes motorizados desde las colonias periféricas a la ciudad, facilitando la mayor conectividad e interacción de la población cercana a la ciudad.

Densidad poblacional

A continuación se muestra el plano de distribución de la población, la cual es de un total de 36.915 habitantes¹³, ello con el objetivo de visualizar los orígenes de los trayectos, los cuales son las zonas más densamente pobladas.

13 Censo de Población y Vivienda INEGI 2010.

Plano N.º 3

Densidad poblacional por manzana



Fuente: Elaboración propia. Con datos del Censo 2010. INEGI.

A partir de las zonas densamente pobladas, se analizó el radio de acción peatonal –marcado con líneas punteadas–, tomando como parámetro 1 km, equivalente a 15 minutos caminando. Se puede visualizar que prácticamente se alcanza una cobertura del 75% del área. Lo cual sustenta la posibilidad de movilidad urbana a partir de circuitos peatonales y ciclistas. A pesar de que algunas zonas están altamente densificadas, estas se encuentran repartidas en el territorio, presentando oportunidades de conectividad con el resto de la ciudad¹⁴. Se identificaron las zonas con mayor densidad, las cuales se encuentran localizadas en las unidades

¹⁴ En el apartado de localización de unidades económicas se analizarán los destinos predominantes.

habitacionales, con densidades entre 193 a 565 habitantes por manzana –28.800 m² por manzana aproximadamente–.

Transporte público motorizado

Paradójicamente, uno de los principales aspectos que limitan la movilidad en el área urbana de Texcoco, es el transporte público concesionado. Ello sucede debido a la centralidad del equipamiento, ya que de las 15 terminales existentes, 9 de ellas se ubican en 4 manzanas periféricas al centro del área urbana; lo cual ha generado la ineficiencia de dicho transporte, contaminación y ruido. Debido a lo anterior, es preciso contemplar las rutas de transporte existente como parte de la planeación de la movilidad urbana, el objetivo será que la movilidad no motorizada sea una competencia segura y eficiente en los desplazamientos urbanos; así como el fomento a la intermodalidad en la que la población pueda hacer sus desplazamientos, caminando o en bicicleta, conectándose con algún medio de transporte público, para llegar a su destino y lograr de esta manera inhibir el uso del automóvil particular.

La localización de las terminales de transporte público obedece históricamente a que dicha zona fue el origen de la ciudad y, aunado al crecimiento poblacional, se estableció como el paso obligado de sus habitantes, lo cual provocó la localización de comercio, servicios y equipamiento público en dicha zona. Esta situación ha provocado que el flujo peatonal se dirija a la parte central de la ciudad. A pesar de la gran cantidad de afluencia de peatones en el espacio público, las características de las banquetas, señalamientos viales, luminarias, arbolado, etc. son precarias. Por ejemplo, las banquetas son de dimensiones mínimas, en muchos casos no superan el metro de ancho, con nula implementación de rampas o señalamientos para personas con discapacidad, así como un escaso mantenimiento. Además, el arbolado urbano es escaso y con serios problemas

de crecimiento debido al reducido espacio en jardineras o sobre banquetas, sin mencionar el escaso regado que se le proporciona; aunado a las excesivas podas, ya que por parte del ayuntamiento se lo considera como un elemento problemático que impide la visibilidad de los negocios comerciales y como agente que daña la infraestructura de banquetas.

En el siguiente plano se localizan de color negro y formas rectangulares las terminales de transporte público, asimismo se indican sus rutas de llegada y salida. Este análisis fue realizado con el objetivo de caracterizar el área de estudio de acuerdo a la disponibilidad que tiene la población para acceder al transporte público.

Plano N.º 4

Zonificación del área de estudio de acuerdo a sus rutas de transporte público



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos en investigación de campo.

De acuerdo al plano anterior, se puede identificar cuatro zonas, las cuales están definidas de acuerdo a la cantidad de rutas de transporte público y la prioridad en la implementación de otros modos de transporte, los no motorizados.

Las zonas están clasificadas de mayor a menor factibilidad en la implementación de la movilidad peatonal y ciclista, atendiendo las paradas y rutas del transporte público. A continuación se describe cada una de ellas y se proporcionan las estrategias de actuación de acuerdo a sus características.

En las Zonas A, no existe alguna ruta de transporte público que cruce la zona. Se localizan en los límites del área de análisis, lo cual representa una escasa accesibilidad en términos de movilidad al resto del territorio, propiciando el uso del vehículo particular. En las Zonas B, existe al menos con una ruta de transporte público de entrada o salida a no más de una cuadra de distancia; se localizan en contacto directo con la zona central. La Zona C, está identificada como la parte central del área de estudio, a pesar de que en ella no se localiza transporte público, su recorrido es problemático debido a la cantidad de vehículos privados que acceden al sitio, atraídos por la diversidad de unidades económicas y equipamientos existentes. Y por último la Zona D con una mayor oferta de rutas de transporte público, ya que en ella se localizan todas las terminales de transporte, es por ello que la movilidad es reducida y problemática.

Con base en lo anterior, las estrategias de actuación por zona, son las siguientes:

Zona A: Implementar la movilidad urbana no motorizada de manera prioritaria, como medio de movilidad y conectividad con el resto del territorio y con el transporte público. Rutas ciclistas no confinadas, debido al reducido flujo motorizado.

Rutas peatonales, donde se fomente el flujo y permanencia en el espacio público.

Zona B: Plantear rutas de movilidad no motorizada que compitan y se conecten a las rutas de transporte público existentes. Posibilidad de implementar ciclovías confinadas para mayor seguridad. Andadores peatonales que atiendan los flujos existentes.

Zona C: Priorizar la movilidad peatonal debido a la alta densidad de unidades económicas. Implementar biciestacionamientos de alta capacidad. Ciclovías confinadas para facilitar su flujo y aumentar su seguridad.

Zona D: Fomentar los flujos peatonales como medio de acceso a las terminales de transporte público. Localizar biciestacionamientos cercanos a las terminales de transporte.

Localización de unidades económicas

El área de estudio cuenta con una alta densidad de unidades económicas y equipamiento urbano centralizado, es por ello que se puede clasificar el territorio en tres sectores.

En el sector central se localiza el 59,9% de unidades económicas –3.037–, el cual está clasificado con un uso de suelo de Centro Histórico Cultural, que representa el 20% del área urbana analizada. En él existe una densidad de 53 unidades económicas por manzana, lo cual la determina como una zona netamente comercial. Su lógica de ubicación parte de la concentración central, en donde se localiza equipamiento público –mercados, terminales de transporte público y oficinas gubernamentales–, lo que ha generado una distribución desequilibrada de las unidades económicas en el territorio, así como la generación de flujos focalizados hacia el centro de la ciudad. El sector de corredores,

el cual está integrado por las avenidas principales en las que el flujo vehicular, se mantiene constante a lo largo del día; cuenta con una densidad de 62 unidades económicas aproximadamente –de esquina a esquina–. Y el sector periférico, en la cual, las 488 unidades económicas restantes se encuentran dispersas –densidad de 1.67 unidad económica por hectárea–. Esto indica, una clara necesidad de acudir al centro de la ciudad.

De acuerdo a la zonificación anterior se puede determinar que la ubicación de las unidades económicas responden netamente a la localización de las terminales de transporte público por la gran cantidad de personas que se mueven en dicho medio de transporte; así como a la ubicación de equipamiento público como son mercados, oficinas de Gobierno, escuelas, etc. los cuales son focos de atracción de las personas a dichos sitios y ha generado una alta densidad de unidades económicas en la zona central.

Por otra parte, las zonas densamente pobladas, las cuales fueron generadas por unidades habitacionales, no concentran una cantidad importante de unidades económicas. De hecho, se ubican en la zona perímetro con la mínima cantidad de unidades económicas, por tal motivo, su población está obligada a trasladarse a la zona central, aumentando el congestionamiento vial, el consumo de recursos energéticos, monetarios y de tiempo de traslado.

Con respecto a la funcionalidad para peatones y ciclistas de la zona central y la de corredores, se puede mencionar que no ofrece las condiciones óptimas para que la población camine de manera ágil, segura y agradable. El mantenimiento a las banquetas ha sido el mínimo posible presenta problemáticas morfológicas, como rampas que no respetan las pendientes máximas anchos de banqueta insuficientes los materiales propician accidentes –resbalones– la infraestructura de semáforos, casetas telefónicas y postes de iluminación impiden en muchos

casos el tránsito peatonal. Por otra parte, los ciclistas en la zona central y corredores no han sido tomados en cuenta, ya que no se les provee las condiciones mínimas de seguridad y equipamiento. A pesar de ello, existe el flujo constante de ciclistas, los cuales son principalmente trabajadores de la construcción, mensajeros y repartidores de algún producto¹⁵.

Conclusiones

Con la meta de desarrollar rutas o circuitos que ofrezcan seguridad y eficiencia, en tiempo y distancia, a peatones y ciclistas, es necesario partir del análisis de orígenes y destinos urbanos. Entendiendo aquellos aspectos que influyen los viajes, como la densidad poblacional, la localización de las unidades económicas, las terminales y rutas de transporte público motorizado, la infraestructura existente destinada a peatones y ciclistas, así como los flujos de movilidad no motorizada existentes. Para ello, es importante analizar la demanda de viajes a partir de los dos principales generadores: las áreas habitacionales, identificadas como zonas productoras; y las zonas atractoras, en las cuales se ubican las unidades económicas. Aunado a lo anterior, las rutas de transporte público son determinantes en la caracterización de las diferentes zonas.

Cabe destacar que el fomento al derecho a la movilidad, la recuperación del espacio público incluidas las calles, y la generación de conectividad de los diferentes modos con el transporte público motorizado, que al interaccionar con las diferentes unidades económicas y equipamiento público, permite la reproducción económica y social en el ámbito ciudadano¹⁶.

15 Resultados producto de la investigación de campo realizada en noviembre de 2016.

16 Navarro, B., & Guevara, I. (2001). *Área metropolitana de la Ciudad de México, Prácticas de Desplazamiento*. D.F., México: UAM Xochimilco.

A partir del análisis realizado al área de estudio, se puede determinar que la ciudad de Texcoco, cuenta con las características morfológicas básicas, urbanas y de extensión física, para el fomento de la movilidad urbana no motorizada. Es pertinente que en este tipo de ciudades exista una política de fomento a medios de movilidad amigables al medio ambiente así como a modos idóneos para el tipo de ciudad, como es la movilidad peatonal y ciclista; lo cual repercutiría en la mejora de la calidad de vida de sus habitantes al facilitar el derecho a la movilidad.

De acuerdo al análisis de los aforos de movilidad en los accesos a la ciudad, se pudo determinar cuáles de ellos son propicios para fomentar la conectividad de la ciudad con el resto del territorio por medios no motorizados, lo cual es importante para dirigir adecuadamente los recursos del Estado. Asimismo, se visualizó las rutas de estos flujos dentro de la ciudad, con ello surgen los trazos básicos para la elaboración de circuitos que crucen la ciudad.

Con respecto a los orígenes de flujos, los cuales corresponden a las zonas con alta densidad poblacional, puede ser totalmente viable el fomento de desplazamientos peatonales con recorridos de 15 minutos caminando –1 km– y en bicicleta con desplazamientos de 3 a 5 km, puesto que para ciudades con extensiones similares a la ciudad de Texcoco –5,7 km²–, es posible acceder al resto del territorio o establecer conectividad de forma intermodal. Por otra parte, se determinó que los destinos de flujos son básicamente las unidades económicas, las cuales se localizan principalmente cercanas a las terminales y rutas de transporte público; así como alrededor de equipamiento como son mercados y escuelas.

Al tratar el tema del fomento al transporte público y su funcionamiento en conectividad con la movilidad no motorizada, resulta prioritario la clasificación del territorio de acuerdo al grado de servicio que proporciona dicho equipamiento, el cual

está determinado por la localización de sus terminales, así como de sus rutas de transporte; lo cual indicará las zonas que carecen de este modo de movilidad y en las cuales es factible la implementación de la movilidad peatonal y ciclista. De esta manera se podría reducir el uso innecesario del automóvil particular como medio de transporte.

En términos de configuración de ciudades, es necesario fomentar ciudades densas, compactas y funcionales. Lo que se traduce en urbes con altas densidades repartidas en todo su territorio, con usos de suelo mixto –vivienda y comercio o servicios–; las ciudades deberán de ser compactas en extensión territorial, lo que permitirá reducir distancias y tiempos de traslado y favorecerá la implementación de la movilidad no motorizada, el uso del espacio público e inhibirá la utilización del automóvil particular. Finalmente, con estas características de ciudad, al Estado le representará menores costos para proveer los servicios básicos a toda su población, como lo es drenaje, agua potable, pavimentación, alumbrado público, etc.

Uno de los principales objetivos a combatir para la implementación de la movilidad urbana no motorizada es romper con la concepción del automóvil como sinónimo de estatus social y económico. Para ello es importante remarcar lo dañino que puede ser seguir fomentando el crecimiento urbano fragmentado que propicia el uso indiscriminado del automóvil particular, así como una escasa planeación de la movilidad, la cual debería de ser sustentable, segura, eficiente y conectada con los diversos modos de movilidad. De esta manera se estaría en posibilidad de propiciar una movilidad urbana no motorizada que facilite los traslados urbanos y fomente el uso del espacio público, todo ello repercutirá favorablemente en la calidad de vida de la población.

Movilidad femenina, infraestructura de transporte y pobreza en el Área Metropolitana de Buenos Aires, Argentina

Solange Paula Redondo

Introducción a la problemática

Este artículo propone analizar la movilidad femenina en contextos de pobreza en el Área Metropolitana de Buenos Aires, considerando el acceso al transporte y a servicios básicos. En las grandes ciudades las posibilidades de movilidad están relacionadas con el acceso al transporte que permita hacer uso de los servicios básicos que facilitan la reducción de desigualdades. Las mujeres, –en especial las mujeres madres– llevan a cabo un tipo de movilidad cotidiana, denominada “femenina” caracterizada por la combinación de varios modos de transporte y largas caminatas que incrementan los costos económicos y la inversión de tiempo para movilizarse. Para ellas el acceso al transporte resulta un factor determinante en tanto permite desarrollar las actividades de cuidado infantil y su inserción socio-laboral. En las áreas

Solange Paula Redondo es profesora y licenciada en Geografía por la Universidad Nacional de Luján, Argentina. Docente e investigadora de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires en el marco de la cátedra Geografía Económica. Es integrante del proyecto interdisciplinario “Movilidad y Pobreza. Una aproximación al estudio de la movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires” (FADU/FCE/FCS/FFyL- UBA). Actualmente elabora su tesis de Maestría en Políticas Sociales Urbanas, en la Universidad Nacional de Tres de Febrero, Argentina. Sus motivaciones se sustentan en la necesidad de poner en discusión la movilidad femenina en contextos de pobreza y establecer el diálogo con otras colegas y especialistas que puedan realizar aportes enriquecedores a la temática.

periféricas, las deficiencias en la infraestructura de transporte obstaculizan el acceso, lo cual sumado a la desigual distribución geográfica de servicios básicos, complejizan la movilidad e incrementan los costos económicos y temporales.

Al analizar los patrones de movilidad e itinerarios de las mujeres, se evidencia que el desarrollo de infraestructura de transporte resulta indispensable para garantizar el acceso a los servicios que satisfacen las necesidades de las familias. La movilidad entonces está condicionada por la geografía y las características espaciales, por lo cual el diseño e implementación de políticas de transporte debe considerar la morfología urbana y la oferta existente para, de ese modo, facilitar el acceso y reducir desigualdades sociales.

Las variables que se abordan en el estudio, corresponden al Área Metropolitana de Buenos Aires, específicamente en el partido de La Matanza¹, a fin de analizar cómo impacta el déficit de servicios públicos en la satisfacción de necesidades básicas y la inserción de las mujeres madres en la vida urbana. El área de estudio constituye un ejemplo elocuente (aunque no una excepción) de las situaciones de inmovilidad, exclusión y marginalidad que experimentan quienes residen en la periferia del Conurbano Bonaerense; donde muchas veces las distancias se vuelven extremas y la ausencia de políticas públicas constituyen la principal barrera de acceso a la satisfacción de necesidades y a la superación de la pobreza en la que estos sectores sociales se encuentran inmersos.

1 Delimitación correspondiente a las jurisdicciones político administrativas de los municipios. (Observatorio del Conurbano, Universidad Nacional de General Sarmiento).

Sobre la movilidad (femenina)

En la ciudad actual las posibilidades de movilizarse se vinculan con el acceso al transporte para efectivizar el uso de servicios básicos que garanticen el bienestar y la satisfacción de necesidades. Pero las prácticas de movilidad presentan diferencias por género y estrato socioeconómico; los hombres suelen realizar una movilidad cotidiana pendular (en sentido lugar de residencia-lugar de trabajo); mientras que las mujeres llevan a cabo una movilidad encadenada, que no solo implica la realización de varios desplazamientos en un mismo día, sino que también implica la utilización de varios modos de transporte con el consiguiente incremento de inversión de dinero y tiempo.

Por un lado, es necesario caracterizar la movilidad femenina, enfocándonos en las mujeres-madres quienes, generalmente, tienen a su cargo el cuidado infantil e intentan compatibilizarlo con sus actividades y en particular con su inserción en el mercado laboral; situación que en contextos de pobreza se profundiza mucho más. Las actividades relacionadas al cuidado infantil implican un tipo de movilidad bastante particular para acceder a los servicios demandados, entre ellos, los educativos, sanitarios y administrativos. Dicho acceso está fuertemente condicionado por la disponibilidad de servicios de transporte público que facilitan la superación de las distancias geográficas que separan la localización de los servicios demandados con los lugares de residencia, los cuales en la periferia de las grandes áreas metropolitanas pueden alcanzar varios kilómetros.

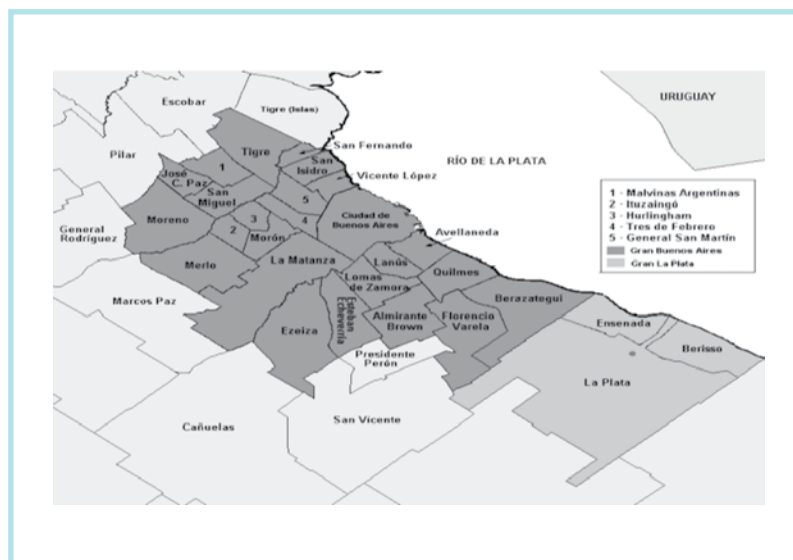
La infraestructura de transporte en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)

El AMBA cuenta con siete líneas férreas cuya cobertura es parcial, seis líneas de subterráneos que a pesar de las ampliaciones

concretadas en los últimos años, aún abastecen un área muy limitada en la Ciudad de Buenos Aires y los servicios de colectivo, provistos por empresas privadas que han formado monopolios y se transformaron en el modo de transporte más utilizado por los residentes del Conurbano Bonaerense; aunque las prestaciones realizadas evidencian importantes deficiencias, superponiendo recorridos tanto entre sí como con los servicios ferroviarios. Por último el pre metro, es una línea de tranvía que se extiende a lo largo de 7,5 km dentro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. La característica fundamental del sistema de transporte del AMBA es la falta de complementariedad de los diversos modos de transporte, como así también, la falta de cobertura territorial en las áreas más periféricas.

Mapa N.º 1

Área Metropolitana de Buenos Aires



Fuente: AMBA.

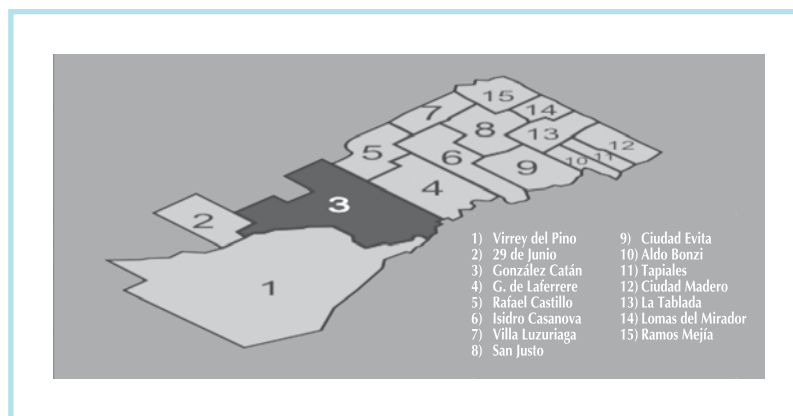
El partido de La Matanza y la localidad de González Catán como estudio de caso

El partido de La Matanza se emplaza en el primer y segundo cordón del Conurbano Bonaerense y representa un área de estudio de interés ya que es el partido más poblado de la provincia con una población aproximada de 1.800.000 habitantes y una superficie de 323 km². El partido está dividido en 15 localidades, cuya cabecera es la localidad de San Justo. La estructura demográfica está conformada principalmente por niños y jóvenes adultos, lo cual sustenta el presente estudio, ya que la carencia de servicios básicos –en particular servicios de cuidado, educativos y sanitarios–, sumado al déficit en la infraestructura de transporte, limita las capacidades de movilidad de las mujeres madres, contribuyendo a incrementar el aislamiento y las dificultades para acceder a la estructura de oportunidades que ofrece la vida urbana actual.

Por su parte, la localidad de González Catán es la segunda más poblada y extensa del partido, con aproximadamente 250.000 habitantes y 52 km², caracterizada principalmente por los altos índices de pobreza y marginalidad.

Mapa N.º 2

Localidades del partido de La Matanza



Fuente: elaboración propia.

La movilidad femenina en González Catán

La movilidad femenina en González Catán se caracteriza por el desarrollo de patrones bien marcados que limitan los desplazamientos como consecuencia de la desigual distribución de servicios y la falta de inversión en políticas de transporte que contemplen las necesidades de movilidad de las mujeres-madres.

Como ya mencionamos, la movilidad cotidiana presenta diferencias por género y estrato socioeconómico (Díaz Muñoz, A; 1989), basadas principalmente en las heterogeneidades en los roles al interior de las familias, donde históricamente predominó un modelo de hombre proveedor y mujer cuidadora. En el contexto de pobreza analizado, la inserción laboral de las mujeres resulta más dificultosa, ya que los bajos niveles educativos alcanzados limita el acceso a empleos más calificados, lo cual junto con las deficiencias en la disponibilidad de servicios de

cuidado, educativos y fundamentalmente en la infraestructura de transporte, incrementa los costos económicos y temporales de los desplazamientos, provocando que para estos sectores poblacionales la escasez de tiempo sea una de sus características principales (Esquível V, 2015).

Dicha movilidad responde a actividades vinculadas con la organización del hogar y el cuidado infantil, por lo tanto es una movilidad encadenada, que incluye la combinación de distintos modos de transporte; limitando los desplazamientos y obligando a las mujeres a desarrollar estrategias que les permitan mejorar la gestión del tiempo, fundamentalmente, reduciendo su radio de acción dentro de los límites de sus propios barrios, a fin de poder recorrer las distancia a pie o en colectivo (Redondo, S; 2012).

Además del problema que constituye la deficiencia en la infraestructura de transporte, resulta relevante la desigual distribución de servicios y bienes, ya que en la mayoría de los barrios, la ausencia de servicios educativos, sanitarios, comerciales y administrativos, refuerza la centralidad tanto a la Ciudad de Buenos Aires, como a las localidades “centrales” dentro del partido (San Justo, Ramos Mejía).

La demanda de servicios educativos y sanitarios: entre necesidades y realidades

La localidad de González Catán cuenta con dos hospitales: el hospital interzonal de agudos “Simplemente Evita” y el hospital materno-infantil “Dr. José Equiza”. Las salas de salud presentan importantísimas deficiencias tanto de recursos materiales como humanos, lo cual obliga a los pacientes a recurrir a la atención en guardias hospitalarias colapsando aún más el castigado sistema de salud bonaerense. En los últimos años, la provincia de Buenos Aires puso en funcionamiento las Unidades de

Pronta Atención (UPA) que tienen como finalidad solucionar los problemas de atención sanitaria en las zonas con mayor déficit, ofreciendo servicios de internación breve, atención de urgencias, consultorios externos y laboratorio. La localidad en estudio cuenta con una UPA, que resulta insuficiente para la cantidad de población residente.

El acceso a los servicios sanitarios desde los barrios que componen la localidad de González Catán presenta serias dificultades que provocan que las personas residentes allí vean limitadas sus posibilidades de movilidad en tanto los tiempos y costos de traslado superan los límites de lo que ellos pueden afrontar. Además, es importante considerar que las distancias a recorrer varían entre 1 y 5 km, con condiciones de infraestructura deficientes (como falta de pavimento, desagües pluviales, veredas inexistentes) que convierten dichas distancias en extremas.

Con los servicios educativos la situación no mejora mucho. Aunque las escuelas de educación primaria son más extendidas, la educación inicial es muy deficiente, sin mencionar los servicios de cuidado infantil que son inexistentes. Si consideramos que la disponibilidad de servicios educativos es el dispositivo que facilita la institucionalización del cuidado de niños pequeños y, por lo tanto, descomplejiza la inserción de las mujeres-madres al mercado laboral, resulta claro que el diseño e implementación de políticas públicas todavía no han tomado nota de esta problemática.

Del mismo modo que acontece con los demás servicios mencionados, la distribución geográfica de establecimientos educativos es muy heterogénea, dejando sin cobertura a gran cantidad de población, quienes deben recorrer grandes distancias para acceder a escuelas y centros de salud.

Resulta necesario poner de manifiesto que para hacer efectivo el uso de dichos servicios, no basta con que el Estado provea

los mismos, sino que debe garantizar su acceso a través de la infraestructura de transporte, considerando los costos económicos y temporales que implica la movilidad cotidiana urbana, en especial la movilidad femenina.

La infraestructura de transporte en González Catán

La localidad de González Catán es atravesada por nueve líneas de colectivo que en su mayoría transitan por las rutas N.º 3 y N.º 21 e ingresan a algunos barrios circulando por las escasas calles pavimentadas. Algunas líneas conectan la localidad con otras localidades del partido (Ramos Mejía o San Justo) u otras localidades de partidos vecinos (Morón); mientras que otras llegan a distintos puntos de la Capital Federal (Linier, Constitución y Plaza Miserere). Los viajes locales, que recorren distancias relativamente cortas, son prestados por los denominados “micros ilegales” cuyo material rodante presenta importantes deficiencias, sin mencionar que los pasajeros no cuentan con seguro alguno, ni por accidente ni por ningún otro inconveniente que pueda surgir durante el trayecto; pero de todas formas los pasajeros optan por estos micros ilegales porque ofrecen mayores frecuencias e ingresan en los barrios más alejados o considerados “peligrosos”.

Respecto al transporte ferroviario, la línea Belgrano Sur del ferrocarril Metropolitano AMBA cuyo recorrido comprende desde la estación Buenos Aires (en la Ciudad de Buenos Aires) hasta la localidad de González Catán, presta servicios de lunes a sábado, con frecuencias aproximadas de 20 minutos, pero obliga a los pasajeros a combinar con otros modos de transporte para llegar al centro de la ciudad.

¿Es posible pensar políticas públicas en torno a “nuevas centralidades”?

En el AMBA las políticas de ordenamiento territorial no han tomado nota de las desarticulaciones que se producen como consecuencia de la histórica centralidad de la Ciudad de Buenos Aires tanto en ofertas de empleo, sanitarias y educativas como en la concentración de bienes y servicios indispensables en la vida urbana actual. Tal como manifiesta Lefevre (1974), la centralidad en la ciudad capitalista contribuye a reforzar las desigualdades entre los distintos espacios urbanos y, por ende, también profundiza la exclusión.

En las últimas décadas del siglo XX se desarrollaron emprendimientos urbanos en la línea de la policentralidad, pero la realidad de la periferia del Conurbano Bonaerense, desprovista de casi todos los elementos que caracterizan a una ciudad, dificulta el acceso a servicios básicos aún al interior de las localidades y barrios.

Tanto en el partido de La Matanza en general, como en la localidad de González Catán en particular, se evidencian intentos de desarrollo de nuevas centralidades, a partir de la instalación de centros comerciales (*shoppings centres*) e hipermercados (Carrefour). Los vastos sectores poblacionales que residen en las periferias, sin infraestructura urbana, sin medios de transporte y sin recursos económicos que les permitan optar por un transporte privado, quedan cautivos del transporte público y el desarrollo de dichos emprendimientos que no están a su alcance ni representan una opción de acceder a los bienes y servicios básicos que permitan mejorar los indicadores de pobreza que los caracterizan. Antes bien, estas nuevas centralidades están destinadas a sectores sociales de ingresos medios, pero están lejos de satisfacer las necesidades de los más vulnerables.

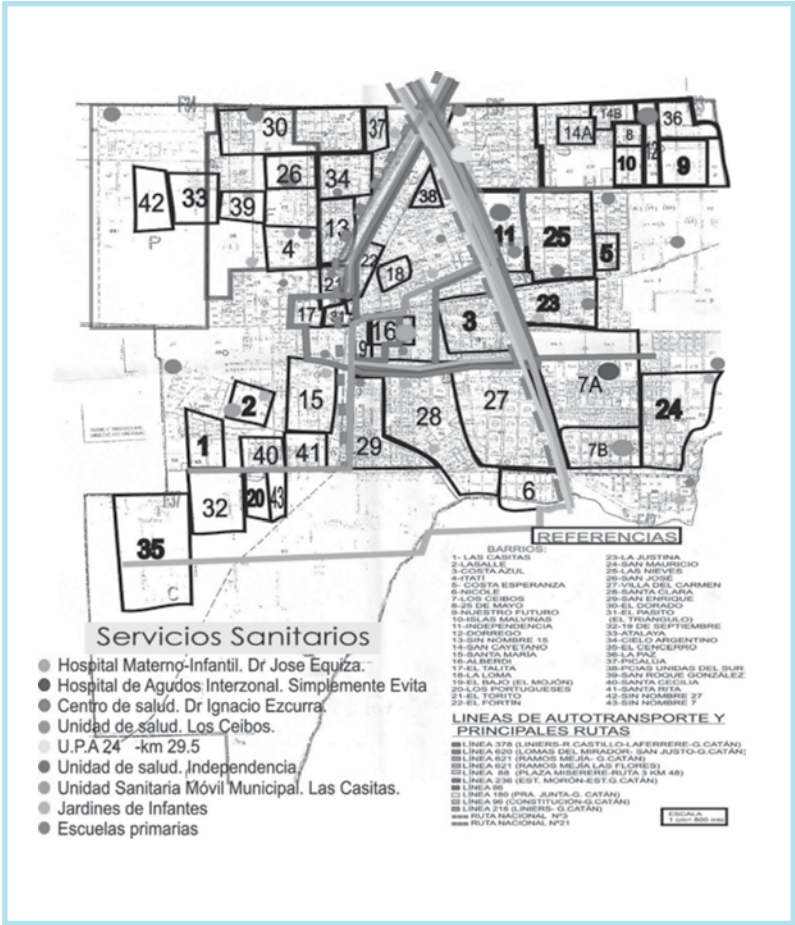
Movilidad transporte y acceso

En el plano que se presenta a continuación se evidencia no solo la desigual distribución de servicios educativos y sanitarios, sino también la carencia de los mismos. Respecto de los servicios de transporte público se observa que el recorrido del transporte automotor se efectúa a través de las rutas principales (Ruta 3 y Ruta 21) y al interior de los barrios la cobertura se da en las escasas calles pavimentadas. Esto genera situaciones de aislamiento e inmovilidad para la población allí residente, especialmente cuando se cruza la información referida al transporte con la distribución de establecimientos sanitarios y educativos que si bien parecieran no responder a un patrón particular, resulta claro que son insuficientes para cubrir las necesidades de la población compuesta por un alto porcentaje de niños y jóvenes adultos.

Recordemos que en la localidad parte de las necesidades de movilidad es cubierta por líneas de colectivo ilegales, las cuales no se han cartografiado ya que no realizan un recorrido estipulado y, en muchos casos, se superponen con los servicios prestados por las empresas.

Mapa N.º 3

Localización de barrios, principales rutas de transporte automotor, líneas de colectivo que recorren la localidad y distribución de servicios sanitarios y educativos



Fuente: Elaboración propia a partir de datos relevados durante el trabajo de campo. (Julio-septiembre 2011/Febrero-marzo 2015).

La intervención de políticas públicas y el desarrollo de activos

El desarrollo de activos que les permitan a las mujeres insertarse plenamente en la vida social, está estrechamente vinculado a la posibilidad de sortear los obstáculos que las personas deben superar para llevar a cabo sus necesidades y deseos, para ello es importante considerar no solo los ingresos de los hogares, sino también la infraestructura de servicios con las que cuentan. Es aquí donde las políticas de transporte adquieren gran importancia en tanto las mayores o menores posibilidades de movilidad determinan el desarrollo de ciertos activos y la reducción o eliminación de otros.

Este enfoque resulta apropiado para las mujeres ya que en materia de cuidado y bienestar al interior de las familias son ellas quienes deben conciliar sus actividades y necesidades propias con el cuidado de sus niños pequeños (Benería, L, 2011).

El siguiente cuadro evidencia algunos de los activos más importantes para las mujeres-madres y las políticas públicas que propiciarían el desarrollo de las mismas:

Cuadro N.º 1

Desarrollo de activos para las mujeres-madres e intervención de políticas para propiciarlas

Activos	Desarrollo/ Intervención de políticas				
	Acceso a servicios de cuidado infantil (Guarderías y jardines maternos)	Acceso a servicios educativos de nivel inicial y primario	Acceso a servicios sanitarios	Disponibilidad de servicios de transporte	Infraestructura urbana (Asfalto, agua, energía eléctrica, etc.)
Cuidado de niños	4	4	5	4	2
Inserción laboral femenina	5	5	2	5	3
Movilidad	2	2	1	5	3
Autonomía en la gestión del uso del tiempo	5	4	1	5	3

Fuente: Elaboración propia en base a Nussbaum, 2003.

Nota: Los valores del 1 al 5 indican la posible correlación entre los activos y las políticas (Siendo 1 una baja relación y 5 una alta relación).

El cuadro evidencia la estrecha correlación entre la disponibilidad de transporte público y el desarrollo de activos para las mujeres-madres. Para el área de estudio hemos evidenciado no solo las deficiencias en la provisión de servicios básicos, sino también la desigual distribución de los mismos. La importancia de servicios de cuidado, educativos y sanitarios resulta relevante para las mujeres-madres ya que éstos constituyen el dispositivo que permite efectivizar sus derechos y su plena inserción en la vida urbana.

A modo de conclusión

Este trabajo intentó ampliar la mirada respecto de la movilidad urbana y el acceso al transporte como recursos que generan un impacto en la organización y el bienestar de las familias, especialmente de las mujeres a cargo de las tareas que implican el cuidado de niños pequeños.

La posibilidad de movilizarse en la ciudad está condicionada por el contexto espacial, la localización y la infraestructura de servicios. Para las familias de menores recursos económicos, quienes no cuentan con medios de transporte privados y tampoco con diversidad de servicios básicos, el transporte público resulta ser la única alternativa, siempre y cuando cuenten con el mismo y puedan afrontar sus costos temporales y económicos. Para el caso expuesto, son las mujeres quienes llevan adelante las tareas de cuidado infantil y por lo tanto quienes realizan una movilidad particular, que denominamos encadenada, para la cual deben invertir altísimos costos temporales y económicos.

Las grandes distancias que los residentes de González Catán deben afrontar para hacer uso de los servicios demandados, sumado al déficit de transporte público, obliga a pensar integralmente políticas que contemplen al Estado y no al mercado como el agente regulador de la oferta de servicios públicos, como así también, la descentralización de la Ciudad de Buenos Aires y el incentivo de policentralidades que atiendan las necesidades y deseos de los sectores sociales más empobrecidos. De esta manera, el impacto en la movilidad y la accesibilidad a la estructura de oportunidades por parte de las mujeres-madres será mayor, permitiendo así que puedan contribuir a la generación de bienestar al interior de sus familias y al desarrollo de un abanico más amplio en la adopción de activos o estrategias más favorables, capaces de superar la pobreza en la que estos sectores sociales se encuentran inmersos.

Bibliografía

- Benería, Lourdes (2011). "Crisis de los cuidados, migración internacional y políticas públicas". En Carrasco, C; Borderías, C; Torns, T (eds) "El trabajo de cuidados. Historia, teoría y políticas". Ed. La Catarata. Madrid.
- Esquivel, Valeria (2015). "El tiempo. La dimensión invisible de la pobreza". TEDX Córdoba.
- Faur, E (2011). "El cuidado infantil desde la perspectiva de las mujeres-madres. Un estudio en dos barrios populares del Área Metropolitana de Buenos Aires". En: Esquivel, V; Faur, E; Jelin, E (2012) "Las lógicas del cuidado infantil" Entre las familias, el Estado y el mercado". IDES, Buenos Aires.
- Gutiérrez, A (2005). "Transporte público y exclusión social. Reflexiones para una discusión en Latinoamérica tras la década del '90". En: XIII CLATPU, Lima, Tema III, cap. 12.
- _____ (2009 a). "Movilidad y acceso: Movilidad y salud pública en la periferia de Buenos Aires". En XV CLATPU, Buenos Aires.
- _____ (2009 b). "Movilidad o inmovilidad ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos. ". En XV CLATPU, Buenos Aires.
- Liberali, A; Redondo, S. (2012). "La heterogeneidad de las distancias en el Área Metropolitana de Buenos Aires". En Orduna, M (y otros). "Movilidad y pobreza, una prioridad para en AMBA". CETAM/ FADU/ UBA. Buenos Aires.
- _____ (2014). "Geografía de la pobreza en la Argentina. El caso del Área Metropolitana de Buenos Aires". En Liberali, A; Vidal Koppmann, S; Orduna, M (2014) "Movilidad y pobreza II. Accesibilidad y políticas de transporte" CETAM/ FADU/ UBA. Buenos.
- Nussbaum; Martha (2003). "Capabilities as fundamental entitlements: Sen and social justice". Feminist Economics, Spetial Issue on Amaryta Sen's Work and Ideas: a gender perspective (2-3) (pp33-59).
- Redondo S (2012). "Marginalidad social y acceso al transporte en González Catán, partido de La Matanza". En Orduna, M; Liberali, A; Vidal Koppmann, S. (2012). "Movilidad y pobreza. Una prioridad para el Área Metropolitana de Buenos Aires". 1º ed- Buenos Aires: el autor.
- Rossel, C; Hernández, D (2013). "Cuidado infantil, tiempo y espacio: el transporte y la frontera del acceso". En Pautassi, C; Zibecchi, C (2013) "Las fronteras del cuidado. Agenda, derechos e infraestructura". Ed Biblos, Buenos Aires.
- www.indec.mecon.ar

Participación ciudadana en movilidad urbana: Identificación de actores sociales y construcción del “sujeto social” para las rutas de movilidad no motorizada en el Área Metropolitana de San Salvador, El Salvador

*Luis Eduardo Aguilar
Carlos Ernesto Grande Ayala*

El texto aborda desde la visión de las ciencias sociales, la identificación de actores (y sus relaciones) para contribuir a la incorporación y coordinación de estos en el futuro proyecto de consolidar una estructura organizada en torno al tema de movilidad no motorizada (MNM). Se espera con este trabajo hacer un aporte en lo relativo al aspecto social de la construcción de rutas de MNM en El Salvador y, desde esta experiencia, contribuir a otros países que tengan grandes dificultades de transporte.

Luis Eduardo Aguilar, es Licenciado en Sociología por la Universidad Nacional de El Salvador y sus estudios de post grado son como Maestro en Ciencias Políticas y Profesorado en Teología por la Universidad Centroamericana José Simeón Cañas (UCA). Desarrolla su labor docente desde 2011 en la UCA y desde el 2013 como catedrático de investigación cuantitativa de la Escuela de Comunicaciones Mónica Herrera, desde el 2011 Luis es investigador en violencia juvenil, sociedad, religión y movilidad urbana.

Carlos Ernesto Grande Ayala es Arquitecto por la Universidad Centroamericana José Simeón Cañas (UCA) y título de la Universidad Politécnica de Cataluña de Máster en Desarrollo Urbano y Territorial para Ciudades en Desarrollo. Paralelo a su trabajo profesional con diversas empresas privadas donde desarrolla proyectos de diseño arquitectónico, urbano y ordenamiento territorial, en 2010 comienza su labor docente en la UCA impartiendo las asignaturas para primero y segundo año, además de realizar investigación en temas vinculados a la ciudad y grandes proyectos urbanos, principalmente en el área de sistemas de información geográfica, movilidad urbana y desarrollo territorial.

Como primer paso se ha desarrollado un diagnóstico que permita conocer a los actores en el tema de la movilidad no motorizada en El Salvador 2015-2017 y del cual se presentan algunos aspectos claves en este texto, seguidamente se inició con el proceso de formulación de estrategias que en este documento se identifican como premisas para la construcción de un “sujeto social”¹ en el tema de la movilidad no motorizada en El Salvador 2015-2017.

Contextualización

El Área Metropolitana de San Salvador (AMSS) es una conurbación de catorce municipios entre los cuales se encuentra San Salvador que es la capital del país. El territorio del AMSS es de 610 km², se estima que una tercera parte de la población total del país lo habita, alrededor de un millón y medio de personas. El contexto de conurbación genera entre los municipios condiciones de interrelaciones físicas, económicas, culturales y ambientales de una complejidad elevada que deben ser gestionadas con el Concejo de Alcaldes del Área Metropolitana de San Salvador y la Oficina de Planificación del Área Metropolitana de San Salvador (COAMSS-OPAMSS).

En contextos como este, las condiciones de movilidad suelen ser complejas si no hay modernización, sobre todo en el ámbito del transporte público y no motorizado. Desde los años cincuenta, cuando se generó el primer plan urbano para San Salvador, no había existido una transformación profunda del sistema de transporte hasta el año 2009 cuando se introdujo el nuevo Sistema

1 Para la sociología, el concepto de sujeto social es utilizado como referencia a la persona que consciente de su realidad, establece determinadas agrupaciones con los cuales tienen semejanzas económicas, físicas y/o socioculturales e inclusive problemas similares y comienza a actuar en grupo para lograr mejorar su posición. Merino, H. Z. (2006). Pensar la sociedad y a los sujetos sociales. Revista colombiana de educación, (50), 14-33.

Integrado de Transporte del Área Metropolitana de San Salvador (SITRAMSS) que es un autobús de tránsito rápido (BRT) que tiene proyectado seis líneas troncales que cruzan toda el AMSS, sin embargo, de esas rutas troncales solo se han construido un tramo de 6 km de una línea troncal, por lo que el impacto es muy bajo y contrasta con la creciente tasa de motorización que en ya registra 102 vehículos por cada 1.000 habitantes según datos del Banco Mundial.

Tomando en cuenta esa situación, se ha iniciado el proceso de establecimiento de una metodología de evaluación de factibilidad y elaboración de plan maestro para la implementación de rutas de movilidad no motorizada², que se desarrollarán en el AMSS.

El proceso es liderado por la Dirección de Infraestructura Inclusiva y Social del Ministerio de Obras Públicas (DIIS-MOP) e impulsado por diferentes unidades de la Universidad Centroamericana “José Simeón Cañas” UCA-El Salvador en colaboración con COAMSS-OPAMSS. El objetivo es introducir de manera integral la movilidad no motorizada con un enfoque multimodal en los medios de transporte ya existentes en el AMSS, principalmente el Transporte Público y el SITRAMSS, el proyecto en su totalidad se compone de las siguientes partes:

1. Validación de una red de ciclo rutas base propuestas por el Ministerio de Obras Públicas y mejoras en la infraestructura peatonal aledaña a través de una metodología multi-criterio en Sistemas de Información Geográfica.
2. Definición de un sistema de comunicación y participación ciudadana con la autoridad que se encargará de organizar el sistema de rutas de bicicleta.

² Fundamentalmente bicicletas y peatón.

3. Actualización y reforma de la normativa de tránsito para la introducción adecuada de las modalidades no motorizadas en el sistema de transporte público y en general de la movilidad urbana.
4. Desarrollo de estrategias y organización institucional para la adecuada gestión del sistema de transporte no motorizado.
5. Definición de fases y financiamiento del proyecto de introducción de modalidades no motorizadas en el Área Metropolitana de San Salvador.
6. Desarrollo de capacidades en el Gobierno central y local para la gestión y planificación de movilidad no motorizada.

Cada parte pretende afrontar de manera estructurada diversas áreas estratégicas a la hora de iniciar cualquier emprendimiento relacionado con la movilidad no motorizada³, sin embargo, en este documento se desarrollará la parte referente a la **comunicación y participación ciudadana en movilidad urbana**, la cual comprende toda una estrategia que pone en relieve la importancia de construir no solamente infraestructura para una ciclo ruta, sino el identificar y construir o potenciar un posible “**sujeto social**” que le de soporte social a la movilidad no motorizada como factor de éxito.

En síntesis, la idea central es encontrar apoyos (sujeto social) y detractores en los actores más importantes del Área Metropolitana de San Salvador y prepararse adecuadamente para gestionar la sostenibilidad social del proyecto y coordinar adecuadamente la

3 Ríos, R. A., Taddia, A. P., Pardo, C., & Lleras, N. (2015). Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: guía para impulsar el uso de la bicicleta. Banco Interamericano de Desarrollo & Lew, S., Madriz, M., Uniman, D., Westermarck, E., Ye, Q., Jones, T., Terraza, H., Taddia, A., & Ríos Flores, R. (2016). °A todo pedal!: Guía para construir ciudades ciclo-inclusivas en América Latina y el Caribe.

comunicación y la participación ciudadana en la movilidad no motorizada.

Es importante advertir que lo que presentamos en este texto es fruto de una investigación exploratoria sobre las características de la red de actores y es previa al desarrollo del Plan Maestro de la Red de Movilidad no Motorizada, por ello se consideran los siguientes pasos futuros:

- Verificación de la matriz de actores, reconocimiento de nuevos actores y corrección de posiciones no contempladas en el diagnóstico (etapa de identificación de actores) esto principalmente a través de entrevistas a profundidad y grupos focales.
- Aplicación de la teoría social para la construcción del “sujeto social” en relación a la movilidad no motorizada (etapa de consolidación del “sujeto social”).

Diagnóstico

Aclarado el punto de la cualidad exploratoria de este estudio, consideramos que la clave en esta dimensión del proyecto es identificar actores sociales y el rol que tienen en la movilidad, puesto que, estableciendo una detallada caracterización de cada uno, es posible dar otros pasos, como por ejemplo, identificar la complejidad de la estructura social con base en la información de los actores relacionados al tema de movilidad urbana.

Posteriormente, es necesario determinar las características de cada actor como: objetivos identificados, temas y proyectos urbanos, aliados y adversarios. Entender cada uno de estos aspectos permitirá describir una estructura de forma general

y detallar sus partes, identificando⁴ si son agrupaciones con objetivos difusos o grupos de carácter más complejo y estable.

Es importante destacar que no solo basta con comprender y describir a los actores sociales y su estructura como conjunto, sino sus luchas y estructuras de poder. En este sentido, se desarrolla la relevancia de la acción de los movimientos sociales⁵, que permiten crear espacios nuevos y significativos establecidos independientemente del Estado (colectivos de ciclistas por ejemplo). Por lo que para la construcción del diagnóstico, se reconoce a estos actores y su relación con otros, como punto de partida para luego transformarla (o validarla).

Análisis

El proceso de análisis parte del mapeo de actores, que en esta fase exploratoria del proyecto ha implicado por lo menos tres momentos:

1. Lluvia de ideas de los posibles actores que de manera directa o indirecta se ven involucrados en el proyecto y cuyo accionar podría ser relevante en el éxito o no del proyecto.
2. Identificación de la visión particular del cada actor sobre el proyecto de movilidad no motorizada y establecer relaciones diferenciadas con los otros actores. Prever esas situaciones es importante de cara a las estrategias.
3. Definir grandes grupos en los que se pueda organizar a los actores por ejemplo: opositores y promotores, Gobierno,

4 Durkheim, E. (1987). La división del trabajo social (Vol. 39). Ediciones Akal.

5 Touraine, Alain (1988) Return of the actor. Social theory in postindustrial society. Minneapolis: University of Minnesota Press.

sociedad civil y empresa, interesados o no interesados, etc. Esta clasificación ayuda en la construcción del sujeto social y favorece la creación de grandes líneas de acción.

Para sistematizar el proceso de análisis, se utilizó un instrumento muy didáctico conocido como la matriz de Alain Touraine⁶. Con ayuda de este instrumento, se pudo definir los grandes grupos de actores y sus respectivas dinámicas y además perfilar procesos sociales de manera preliminar⁷.

Al momento, hemos considerado dos perspectivas estratégicas de estos procesos sociales preliminares, la primera perspectiva es la que se refiere a la conformación de grandes grupos entre los colectivos representados, es decir institucionales, ciudadanos, comerciales, etc., y la segunda es la que se relaciona con la capacidad de ver a los actores en función del poder que tienen para oponerse o apoyar el proyecto. Consideramos que el primer nivel de análisis permite comprender de mejor manera no solo el nivel de oposición o apoyo, sino aquello que puede motivar o fundamentar sus accionares o nivel de agencia en el proyecto, es decir, en un “gran grupo”, por ejemplo, el de los transportistas pueden existir situaciones de apoyo y de oposición del proyecto. A continuación describimos los aspectos más importantes de estas dos perspectivas.

6 Para mayor detalle recomendamos la lectura del texto de Pascual i Esteve, Josep M. (2007): La estrategia territorial como inicio de la gobernanza democrática, Planes estratégicos de segunda generación, Barcelona España.

7 Llamamos preliminar ya que estas posturas de actores han sido inferidas de noticias y posturas tradicionales de los actores, durante el estudio de factibilidad y plan maestro se pretende validar o modificar estas posturas a partir de entrevistas a profundidad y grupos focales que nos den una visión directa de los protagonistas.

Perspectiva 1: Colectivo social que representan los actores

1. Existe un importante grupo de actores gubernamentales (Gobierno central a través del MOP y VMT y el gobierno local a través del COAMSS-OPAMSS y los concejos municipales ahí representados) cuyas competencias se yuxtaponen y desarrollan múltiples actividades que podrían desencadenar oposición si no se abordan a nivel de diálogo y coordinación interinstitucional adecuado. Por ello, potenciar el Concejo de Desarrollo Metropolitano⁸ como espacio privilegiado para establecer grandes acuerdos es fundamental.
2. Dos grupos de transportistas conforman un segundo bloque que denominaremos actores del transporte. El primer grupo es el que aglutina a los transportistas de la totalidad de las rutas que circulan en el AMSS (antiguo sistema) y que podrían presentar resistencia o en determinado momentos desinterés hacia el proyecto de introducción de movilidad no motorizada. El segundo grupo es el que actualmente gestiona SITRAMSS que se vería beneficiado y que tiene mayor apertura a interactuar con otras modalidades de transporte. En todo caso, estamos ante dos grupos de actores con diferentes perfiles y posiciones pero que prestan el mismo servicio a la ciudad, sus posiciones podrían ser de oposición o desinterés para el primero y el segundo puede constituir un promotor del proyecto.
3. Un tercer grupo es el que se refiere a la población. Aquí es posible diferenciar entre un grupo muy dinámico respecto al tema de la movilidad no motorizada, representado por los colectivos de ciclistas urbanos que a pesar de que brindan gran apoyo, tienen una organización atomizada y segregada por lo

8 El Concejo de Desarrollo Metropolitano.

que no logran convertirse en un frente común. Un segundo grupo es la población integrada a organizaciones comunales de las cuales existen muchas en el AMSS pero la mayoría, por no decir todas, carecen de interés en el tema de la movilidad no motorizada.

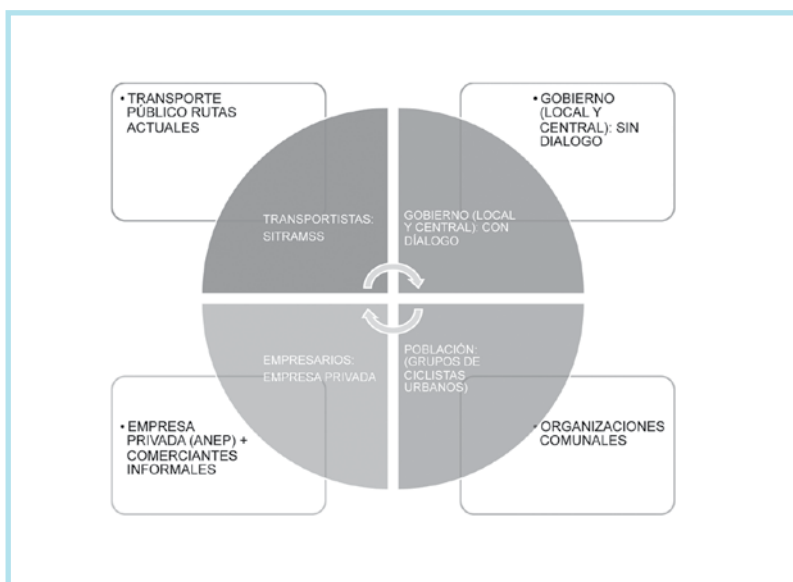
4. Un cuarto grupo de comerciantes y empresarios que podríamos dividir en dos. Por un lado, el de la gran empresa que está en su mayoría aglutinada en la Asociación Nacional de la Empresa Privada que tradicionalmente podría convertirse en aliado del proyecto de movilidad no motorizada, pero que políticamente se ha distanciado en colaborar con el Gobierno de turno por un tema político partidario. Sin embargo, el tema es relevante para ellos dado el grado de competitividad que el brindaría a la ciudad, por lo que se considera importante el nivel de acuerdos que se pueda lograr con este grupo. Un segundo grupo, está formado por los empresarios de ventas ambulantes, que tradicionalmente han sido un escollo difícil de tratar principalmente porque sufren múltiples movilizaciones forzadas y poseen una estructura muy articulada para desarrollar acciones de protestas que, generalmente, terminan en acciones violentas. Ambos grupos pueden ser opositores al proyecto de movilidad no motorizada.

Finalmente, creemos importante hacer ver a través del gráfico que se presenta a continuación las relaciones que constituirían un escenario favorable para el desarrollo del proyecto de movilidad no motorizada. Los actores dentro del círculo trabajan en conjunto con el objetivo en común de impulsar la implementación de infraestructuras de movilidad no motorizada y podrían posicionarse favorablemente. Inclusive, en determinado momento su fuerza podría contrarrestar a aquellos actores que se encuentran fuera del círculo como símbolo de su desacuerdo con el proyecto.

En nuestro análisis hemos logrado determinar que las acciones en conjunto de los actores al interior del círculo podrían generar una fuerza de atracción para los actores fuera en los recuadros hacia el interior, siempre y cuando se tengan en consideración las situaciones que se especifican en la perspectiva 2.

Gráfico N.º 1

Síntesis de las relaciones favorables para impulsar el proyecto de MNM



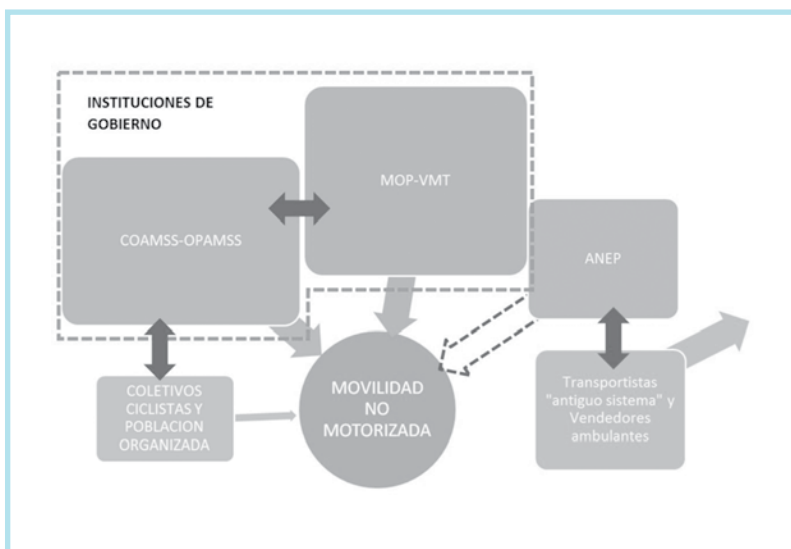
Fuente: elaboración propia.

Perspectiva 2: Relaciones de poder, oposición y apoyo

A pesar de existir voluntad política para hacer cambios en el ámbito de la movilidad urbana por parte del COAMSS-OPAMSS, el Gobierno de El Salvador a través del Ministerio de Obras

Públicas y el Viceministerio de Transporte (VMT), la población (colectivos ciclistas y organizaciones comunales) y de algunos concejos municipales del AMSS, existe una oposición de grupos como: vendedores ambulantes y transportistas del antiguo sistema, que ven como una amenaza el ordenamiento urbano en temas de movilidad urbana. El reacomodamiento puede afectar su *statu quo*. Estas relaciones que ponen en riesgo o que podrían potenciar la construcción de la infraestructura necesaria para la movilidad no motorizada se pueden resumir en el siguiente gráfico.

Gráfico N.º 2
Análisis de relaciones de actores urbanos



Fuente: elaboración propia.

Al elaborar el Gráfico N.º 2 respecto a las relaciones de poder, pudimos sacar las siguientes conclusiones:

- Hay pocos indicios de participación diferenciada de grupos organizados de mujeres, adultos mayores, personas con discapacidad y de defensa de los derechos de la niñez y adolescencia en relación a la temática pero se ha agrupado a todos ellos en “población organizada”. Esto es destacable ya que a pesar de que los cambios promoverían beneficios directos para ellos, dicho tema parece no ser parte central de la agenda de lucha de organizaciones no gubernamentales, instituciones de Gobierno que defienden los derechos de estos grupos, de organismos de cooperación internacional u otros. Una mayor integración de estos grupos (población organizada y colectivos ciclistas) e instituciones de Gobierno podría generar una mayor cantidad de aliados para la implementación del ordenamiento urbano y, por supuesto, una mayor cuota de poder.
- Las instituciones de Gobierno están compuestas por la relación COAMSS-OPAMSS y MOP-VMT. El reto es la coordinación inter institucional, aquí el punto clave está en acordar entre ambas partes los aspectos que serán competencia de uno y otro Gobierno para garantizar la fluidez del trabajo y evitar la dualidad de competencias, son dos actores con un gran poder, político, técnico y económico que podrían impulsar si se saben coordinar el proyecto de la movilidad no motorizada.
- La Asociación Nacional de la Empresa Privada (ANEP) es un actor importante y de gran poder en la sociedad salvadoreña por su aporte político, técnico y económico, su cuota de poder es relevante ya que tiene mucha incidencia desde los medios de comunicación y a través de sus agremiados en los proyectos estatales, su potencial postura es de oposición al proyecto, pues tradicionalmente han mostrado resistencia a los proyectos de Gobiernos de izquierda, aunque es un proyecto provechoso para algunos de sus agremiados dado la potencial competitividad que brindaría al AMSS. Lo más probable es

que o mantiene una actitud neutral o se une a la oposición junto con los vendedores ambulantes y transportistas del antiguo sistema.

- Los transportistas del antiguo sistema gozan de una gran cuota de poder no solo porque tienen unas organizaciones empresariales con mucha experiencia, sino porque tienen un brazo político muy importante, tradicionalmente se han opuesto a todo tipo de modernización e históricamente han logrado muchos privilegios legislativos como condonación de escuelas de tránsito y renovación de permisos para buses que exceden los 10 años de antigüedad en sus flotas, lo que habla de su injerencia en el gobierno de la ciudad, junto con los vendedores ambulantes poseen un importante poder de oposición que vuelve muy vulnerable al proyecto y en riesgo si la ANEP mantiene su oposición.

Ideas preliminares para la gestión de la red de actores

A partir de las matrices y los gráficos se plantean algunas ideas para la gestión de la red de actores:

1. Los municipios tienen conexiones directas con los actores que recibirán de primera mano los impactos (positivos o negativos) de la implementación del proyecto de movilidad no motorizada, estos actores son: a) la población (agrupada en directivas comunales o asociaciones de ciclistas); b) vendedores ambulantes y c) empresa privada. Este razonamiento permite vislumbrar las siguientes acciones estratégicas:
 - a. Es necesario iniciar una **campaña de capacitación y formación de directivas comunales y asociaciones ciclistas y en general potenciar la participación en el tema de oenegés o colectivos garantes de los derechos de grupos**

tradicionalmente excluidos (personas con discapacidad, mujeres, adultos mayores, LGBTQ+, etc.) que permitan organizar a la población para aportar y apoyar la implementación y gestión de las rutas.

- b. **Reorganizar el modo de diálogo y trabajo** con los vendedores ambulantes con miras a las nuevas jornadas de negociación de cara a la implementación de un necesario plan maestro.
2. Por la posición “central” del **gobierno municipal**, este deberá **introducir cambios en su estructura** actual para preparar el nuevo funcionamiento de la autoridad que regirá la movilidad no motorizada del Área Metropolitana de San Salvador en:
 - a. Considerar en qué nivel de gobierno (central o local) sería más eficiente establecer la autoridad de movilidad no motorizada, y prever las potenciales conexiones de estas con las distintas instituciones vinculadas y la ciudadanía.
 - b. **Reorganización de los distritos o fraccionamientos en unidades de actuación** según lo planteado por las vías troncales del BRT o “corredores” del nuevo Esquema Director del Área Metropolitana de San Salvador de COAMSS-OPAMSS, facilitará la propuesta de organización de directivas comunales y dará mayor sentido y apropiación a la participación ciudadana.
3. DIIS-MOP, VMVDU y VMT en conjunto con los gobiernos locales a través de COAMSS-OPAMSS deben establecer **mecanismos participativos adecuados de coordinación y comunicación interinstitucional** para coordinar planificar, construir y gestionar las infraestructuras de movilidad no motorizada lo cual permitirá la consolidación de la construcción del sujeto social.

4. La **empresa privada** por su capacidad técnica y de inversión económica debería de ser un **acompañante transversal del proyecto por lo cual debe integrar o integrarse a una comisión ad hoc garante del proceso de implementación de estos proyectos** en conjunto con la población organizada, vendedores ambulantes y otros actores ciudadanos de relevancia.
5. Buscar mecanismos adecuados para integrar al gremio de la empresa a futuros emprendedores vinculados al tema de la bicicleta (vendedores, reparación, gestores de préstamos de bicicletas, etc.).

Conclusiones

- Una de las primeras conclusiones es que la implementación de una infraestructura, en este caso de movilidad urbana como son las ciclo rutas y sendas peatonales, no solo requiere de la planificación física de las mismas. Es de gran relevancia garantizar su implantación adecuada evitando, en lo posible, la erosión del proyecto debido a conflictos sociales que pudieron ser evitados con una adecuada gestión de la red de actores.
- Las ciencias sociales brindan una cantidad de metodologías y herramientas que hacen factible un estudio sistematizado de las redes de actores y que en nuestro caso han contribuido a mejorar el análisis prospectivo del proyecto sobre todo con la utilización de la matriz de actores de Alain Touraine, los diagramas de relaciones de poder y relaciones entre actores, estas han sido herramientas valiosas para construir lo que denominamos el sujeto social.
- Respecto a la construcción del sujeto social es importante advertir que aunque ocupa un lugar central en el planteamiento teórico, aquellos actores que no forman parte de este “sujeto

social” también son relevantes dado que pueden ser oposición en nuestro proyecto.

- La sistematización de la que se habla anteriormente, ha permitido, además, visualizar la ausencia o la poca relevancia que tiene en general “la población” y mucho más los grupos tradicionalmente excluidos en la planificación de la movilidad urbana en el AMSS (adultos mayores, personas con discapacidad, comunidad LGBTIQ+, etc.), por lo tanto introducir líneas de acción para motivar la aparición de las mismas y/o incentivar a los grupos existentes a interesarse por la movilidad urbana sustentable son aspectos esenciales a tomar en cuenta en el futuro del proyecto.
- La movilidad urbana es un complejo fenómeno que implica infraestructuras físicas, como vías, vehículos, estaciones, etc. Tradicionalmente, la gestión y planificación de estos componentes han ocupado gran parte del tiempo de los planificadores, este estudio ha contribuido a mostrar a las autoridades dedicadas al transporte, que poner atención a la dimensión social del proyecto es un factor más para el éxito del proyecto.



Experiencias e iniciativas de movilidad inclusiva

ANDAREQ y ASOPLEJICA

*Dennis Maroto
Betsabeth Pilalao*

Nombre de la iniciativa/proyecto 1

Papel de autoridades, medios y ciudadanía para la Movilidad Sustentable en Guayaquil.

Fecha de inicio y fin

29 de septiembre de 2016. Aún en curso para la elaboración de un borrador de ordenanzas referentes a la movilidad sustentable de la ciudad.

Entidades y organizaciones involucradas

ANDAREQ.

Fundación Biciacción

LASE.

Colectivo de Arquitectura El Selectivo.

Motivación para la creación e implementación de la iniciativa/proyecto

Las dos principales motivaciones:

- La deuda del gobierno local para la ciudad en el tema de transporte, desestimando a la bicicleta como un medio de transporte accesible, económico, generador de salud, trabajo y de empoderamiento femenino a través de la independencia al poder transitar en la ciudad.
- Falta de accesibilidad en las vías de la ciudad para las personas con movilidad reducida: personas con discapacidad, adultos mayores, embarazadas, madres con niños pequeños, viajeros con maletas grandes.

Descripción de la iniciativa/proyecto

ANDAREQ busca ser la organización articuladora en la gestión de espacios de diálogo para la investigación y aprendizaje sobre cómo construir ciudades más humanas, donde todos hablemos de una sociedad inclusiva, equitativa, segura, inteligente, sostenible y consciente en su entorno. Es así que se han creado talleres de trabajo con diferentes actores inherentes a la problemática de la movilidad de la ciudad: autoridades, personas con discapacidad, ciclistas, peatones, representantes de universidades, colectivos ciudadanos en general, para la conformación de un documento que sea elevado a política pública referente a la movilidad sustentable de Guayaquil.

Resultados de la iniciativa/proyecto

Resultados de Percepción de Accesibilidad del centro de Guayaquil. Borrador de Ordenanzas para la Movilidad Sustentable de Guayaquil.

Nombre de la iniciativa/proyecto 2

¿En serio quieres estar en mi lugar?

Fecha de inicio y fin (si sigue en curso mencionarlo)

Junio de 2016.

Entidades y organizaciones involucradas (páginas web o blogs de la entidad)

ASOPLEJICA.

Motivación para la creación e implementación de la iniciativa/proyecto

La falta de transporte accesible, acceso a trabajo/contratos para PCD, y la limitación de espacios para la recreación de las PCD.

Descripción de la iniciativa/proyecto

ASOPLEJICA lidera demandas a las autoridades locales con respecto al transporte público accesible en Guayaquil para las personas con discapacidad.

Resultados de la iniciativa/proyecto

Ordenanzas de facilitación vehicular en las cuales incluye el respeto vial a las PCD.

Auditorías de percepción de seguridad de género y calidad de la caminabilidad en el espacio público - El caso de Jardim Brasil, São Paulo, Brasil

Alice Junqueira
Leticia Sabino

El proyecto y sus objetivos

El proyecto “Auditorías de Percepción de Seguridad de Género y Calidad de la Caminabilidad en el Espacio Público” fue creado en mayo de 2017 en la ciudad de São Paulo, Brasil, por las organizaciones de la sociedad civil Red MÁS, SampaPé y Clímax Brasil.

Alice Junqueira: Investigadora, activista y profesional transdisciplinaria, con experiencia en gestión de proyectos, investigación social, comunicación y articulación de redes en diferentes áreas, como juventud, género, ciudades y participación social. Actualmente es co-creadora de la Red MÁS, red de mujeres que desarrolla y asesora iniciativas enfocadas en proyectos de interés colectivo. También es investigadora del Núcleo de Estudios del Futuro (NEF) de la Pontificia Universidad Católica de São Paulo y hace parte del colectivo Clímax Brasil. Fue directora de la articulación internacional del Observatorio Contra el Acoso Callejero Chile (2014-jul/2016). Se graduó en Comunicación Social (ESPM-SP), posee un Posgrado en Globalización y Cultura (FESP-SP) y Maestría en Análisis Sistémico Aplicado a la Sociedad (Universidad de Chile).

Leticia Sabino: Máster en Urbanismo por la UCL, Londres (MSc Urban Design and City Planning), se graduó en Administración de Empresas (FGV-EAESP) y posee Posgrado en Economía Creativa y Ciudades Creativas (FGV). Idealizadora y presidente de SampaPé!, ONG que tiene como objetivo mejorar la experiencia del caminar en las ciudades y fundadora de Ciudad Humana, consultoría para la humanización de las ciudades. También Secretaria Ejecutiva de la Comisión Técnica de Movilidad a Pie y Accesibilidad de la Asociación Nacional de Transportes Públicos (ANTP) y co-fundadora de Cidadeapé – Asociación por la Movilidad a Pie en São Paulo.

El objetivo principal es contribuir a que las niñas y mujeres puedan tener acceso a la ciudad y gozar de ella con seguridad, autonomía y calidad, tanto en lo social, como en lo ambiental. Para contribuir con esto, empezamos la creación de un modelo de auditoría de aplicación simple y asequible que amplía el alcance y la efectividad de las auditorías de seguridad de género, usualmente utilizadas por organizaciones sociales, internacionales y académicas¹. El modelo busca interrelacionar la percepción de seguridad de género con la calidad de caminabilidad en el espacio público, considerando que para que logremos promover la movilidad activa que genere bajas emisiones de carbono no es suficiente mejorar apenas la infraestructura de las ciudades, sino también sus dinámicas de ocupación. En ese sentido, analizar cómo elementos de caminabilidad pueden influenciar en la percepción de seguridad de género y cómo la percepción de seguridad de género crea demandas específicas para la promoción de la caminabilidad, contribuye no solamente para diagnosticar mejor problemas urbanos, sino también para pensar soluciones integrales y más efectivas.

De esa manera, nos propusimos como objetivos específicos los siguientes: 1) empoderar y sensibilizar a niñas y mujeres sobre la importancia de pensar el espacio público y participar de la planificación y la gestión de la ciudad y 2) generar datos para el diseño de políticas públicas urbanas, sociales y ambientales más adecuadas a los contextos de implementación y apuntar a los problemas en el diseño urbano que generan ambientes inseguros e incómodos para mujeres y niñas.

1 La metodología utilizada actualmente para medir la percepción de seguridad de género en el espacio público es conocida como “Gender (women) safety audit” [Auditoría de seguridad de género (mujer)]. Es posible encontrar manuales de cómo ponerla en práctica en varios lugares, tales como las publicaciones de ONU-Habitat (http://mirror.unhabitat.org/downloads/docs/7381_86263_WICI.pdf) o de organizaciones sociales como iHollaback (<https://www.ihollaback.org/wp-content/uploads/2012/07/Safety-Audits.pdf>).

Justificación

“El temor de las mujeres se relaciona con el género, en el sentido de que se basa en sentimientos de vulnerabilidad frente a los hombres y está enmarcado por la amenaza de delitos relacionados con el sexo. El miedo de las mujeres, además, está espacializado. Sus percepciones del peligro tienen una geografía específica y esto puede determinar los movimientos rutinarios de las mujeres en el espacio urbano²”.

Fran Tonkiss, 2005. Space, the City and Social Theory.

La idea del proyecto ha surgido a raíz de que las políticas y acciones propuestas para visibilizar los problemas de las ciudades, son, a menudo, diseñadas de manera segmentada y no tienen en cuenta la interrelación de los problemas. Además, en su diseño pocas veces incluyen la perspectiva de género, aunque la demanda por su inclusión en la planificación urbana no es para nada nueva.

Eso ocurre a pesar de la amplia difusión de los dos principales conceptos reconocidos internacionalmente como base para alcanzar ciudades más justas y prósperas: el desarrollo sustentable y el derecho la ciudad. Esos conceptos incorporan precisamente la visión de que todos los problemas que enfrentamos como sociedad están interconectados y, por lo tanto, que las soluciones también deberían interrelacionarse, y tener abordajes holísticos. Un ejemplo de la falta de interconexión entre las soluciones presentadas para las problemáticas urbanas es justamente

2 Traducción libre del original en inglés: “Women’s fear is gendered in that it is based on feelings of vulnerability to men, and framed by the threat of sex-related crimes. Women’s fear, moreover, is spatialized. Their perceptions of danger have a specific geography and this can determine women routine movements in urban space”.

la ausencia de vínculo entre los debates sobre la promoción de la movilidad activa y de bajo carbono, la mejora de las condiciones (infraestructura) para la movilidad a pie en la ciudad y la erradicación del acoso sexual en espacios públicos (o acoso callejero).

¿Es suficiente mejorar y ampliar los espacios públicos y las condiciones para la movilidad activa y que generan bajas emisiones de carbono, si las niñas y mujeres tienen miedo a salir o se sienten incómodas y amenazadas en el espacio público? ¿Son solo los elementos físicos y la infraestructura del espacio público lo que garantiza espacios seguros y cómodos para la circulación de niñas y mujeres? Por otro lado, ¿es suficiente erradicar el acoso callejero si no hay condiciones para la movilidad a pie que permitan y promuevan que niñas y mujeres quieran desplazarse en medios de transportes que contaminan menos el medioambiente o estar más tiempo en los espacios públicos? Es por cuestionamientos como estos que queremos fomentar la reflexión y generación de datos integrados para que se erradique el acoso callejero y para que la movilidad a pie pase a ser una opción –y no un privilegio– de movilidad segura, saludable y de bajo impacto ambiental.

Estructura del proyecto y descripción de la metodología piloto y su aplicación

Considerando lo anterior, se ha conceptualizado un proyecto que posee tres etapas: I) Desarrollo de metodología y acercamiento al contexto de intervención; II) Trabajo de campo (aplicación de la metodología final); y III) Análisis y difusión de resultados.

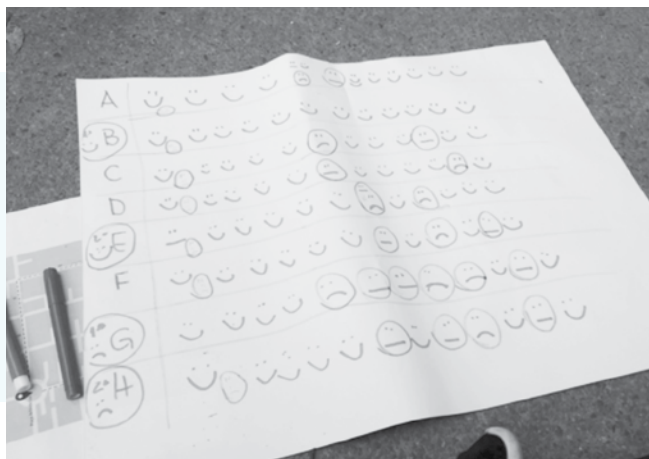
Hasta el momento, hemos implementado la parte inicial de la etapa I, la que ha consistido en la creación e implementación de una metodología piloto.

La aplicación del piloto ha sido llevada a cabo en conjunto con el Foro de Mujeres de la Zona Norte de la ciudad de São Paulo, colectivo que estuvo involucrado en la concepción de la primera versión de la metodología y en la convocatoria de las mujeres participantes. Su realización se ha dado en el barrio Jardim Brasil, zona norte de la ciudad.

A continuación, describimos a breves rasgos la primera versión de la metodología desarrollada y sus resultados.

Primer momento: Percepción de seguridad

- Las participantes realizaron una caminata individual por un trayecto predefinido, apuntando en un mapa las sensaciones (positivas, negativas o neutrales) que cada una experimentó en cada cuadra caminada. Las facilitadoras de la auditoría se dividieron en puntos estratégicos del trayecto para orientar a las participantes en caso de dudas o incomodidades de orden emocional. Al final de la caminata, reflexionamos y conversamos sobre los tipos de sensaciones: qué sintieron, qué tipos de sentimientos podían nombrar, qué ha influenciado o causado cada tipo de sensación. En la misma discusión, sumamos las calificaciones de las cuadras y seleccionamos las dos que generaron más sensaciones positivas y las dos que generaron las peores sensaciones en el grupo.



Resultado de las sensaciones con relación a cada cuadra caminada. Foto registro de la organización del proyecto.

Segundo momento: Evaluación de la calidad de la caminabilidad

- Iniciamos el segundo momento con la introducción al concepto de caminabilidad, reforzando la idea de que analizaríamos la calidad del trayecto para el transporte a pie y compararíamos las condiciones de los espacios con las percepciones de seguridad de género mapeadas en el primer momento.
- Realizamos una caminata en cuatro grupos evaluando cuatro cuadras del trayecto completo; las dos con mejor y peor calificación seleccionadas en la primera parte de la auditoría. Por medio de notas de 1 a 5, los aspectos de caminabilidad fueron evaluados en cuatro dimensiones (una por grupo), que llamamos “capas”: **capa inferior:** vereda (mobiliarios, árboles, etc.); **capa superior:** todo lo que está sobre la vereda

-mobiliarios, árboles etc.; **capa de la vía:** todo lo que está y ocurre en las vías donde pasan los vehículos motorizados; **capa de la pared:** las construcciones y sus accesos.

- Al final de la caminata en grupo, asignamos notas finales (promedio) para cada cuadra y analizamos los elementos observados, apuntando los mejores y peores aspectos del trayecto que influenciaron la calidad de los espacios para caminar a pie.

Tercer momento:

Interrelación entre percepción de seguridad y caminabilidad

- A partir de preguntas y provocaciones de las facilitadoras, relacionamos la evaluación de la calidad de caminabilidad del trayecto con la percepción de seguridad de los mismos espacios, con el objetivo de encontrar patrones en la infraestructura física y/o en el tipo de ocupación del espacio que generan más o menos inseguridad en las niñas y mujeres. Igualmente, planteamos ideas iniciales para posibles soluciones que al mismo tiempo contribuyesen para la erradicación del acoso callejero y la mejora de la movilidad a pie, o sea, de la calidad de la caminabilidad.

Resultados

Los resultados de la auditoría se pueden dividir en dos: 1) reflexiones respecto de la metodología y 2) resultados de la experiencia.

Respecto de la metodología, como ha sido su primera versión y aplicación, notamos algunos puntos que pueden ser mejorados tanto en el planteamiento como en la ejecución de las actividades propuestas. El primero, es la necesidad de tener un espacio de

apoyo para los momentos de discusión realizados después de las caminatas al inicio y final de la auditoría. En esa ocasión, hicimos las discusiones en la plaza donde iniciaba y terminaba el trayecto que sería evaluado con el objetivo de estimular la ocupación del espacio público. Sin embargo, percibimos que la falta de sillas, mesas, pizarras y otros materiales de facilitación de discusiones en grupos perjudicó un poco la calidad de atención de las participantes y la profundidad de las conversaciones e informaciones recolectadas.

El segundo punto, es la distribución de las actividades en el tiempo. Notamos que las reflexiones que propusimos, requieren más tiempo de lo que hemos planeado para el proceso de auditoría, una vez que se quería recolectar informaciones de manera profunda y fomentar el aprendizaje. Con respecto al detalle de los datos, fue evidente la necesidad de promover mayor diversidad entre las participantes, principalmente en términos de edad y lugar de residencia. Logramos tener diversidad racial, sin embargo no logramos tener la participación de ninguna participante con discapacidad, lo que hubiera enriquecido mucho la discusión y los datos recolectados.

Otro punto que merece atención es el hecho que algunas participantes tuvieron dificultad en “leer” y comprender el mapa, lo que ha generado inseguridad con relación al trayecto que tendrían que hacer. En ese sentido, algunas participantes de mayor edad reportaron el miedo de perderse en el momento de caminar solas. En el momento, como no podíamos mejorar las indicaciones y referencias del mapa, solucionamos el problema aumentando la cantidad de puntos del trayecto donde habíamos planeado tener facilitadoras para apoyar a las participantes en caso de dudas o necesidad de apoyo emocional.

Con respecto a los resultados de la experiencia, algunas observaciones preliminares que sirven de reflexión son: notamos

que por ya estar habituadas a los lugares del trayecto, las participantes muchas veces naturalizaban la sensación de miedo u otra sensación desagradable, pues “era normal” y “tenían que pasar de todos modos por allá”. Como consecuencia, identificamos que hubo dificultad en entender que muchas de las sensaciones negativas percibidas al caminar eran generadas por una razón de género. Por ejemplo, una de las participantes dijo que se sintió segura en todos los lugares, pero mientras caminaba cruzó una de las calles para caminar en la otra vereda porque había un bar en donde solamente hombres estaban sentados. En la discusión que siguió la caminata individual, la participante describió que había cambiado su camino simplemente porque “no le gustaba ver hombres tomando”, sin poder relacionar ese disgusto con el hecho de ser mujer. En ese momento, notamos la necesidad de explicar el concepto de violencia de género y el acoso callejero. Explicamos que el acoso callejero es un tipo de violencia de género, la que, a su vez, es un tipo de violencia específica basada en la percepción de que la identidad masculina tiene más poder sobre la identidad femenina.

En ese sentido, igualmente explicamos la diferencia entre sexo, género y orientación sexual, con el motivo de distinguir la violencia por razones de género o de orientación sexual. Aunque las dos violencias se superponen en muchos puntos, ellas no son idénticas y generan relaciones distintas con la ciudad.

En ese sentido recordamos que, aunque el acoso callejero ocurra en su gran mayoría desde un hombre hacia una mujer, no podemos decir que solamente los hombres son “los acosadores” y las mujeres son “las acosadas”. Hay que reconocer que como todo fenómeno de género, el acoso callejero entiende el masculino a partir de una masculinidad heteronormativa (hombres heterosexuales) y binaria (solo existen hombres y mujeres). Por ello, además de la percepción de que “hombres

tienen más poder sobre las mujeres”, también está la percepción de que “hombres heterosexuales” tiene más poder sobre personas con otras identidades de género, es decir, las personas LGBTIQ+³ –sean ellas mujeres u hombres–. Aunque no existan estudios conclusivos sobre las prácticas de acoso callejero hacia hombres, un estudio sobre el fenómeno realizado en 2015 en Chile, reveló que más de la mitad (55,5%) de las experiencias de acoso callejero vividas por hombres, tuvieron como acosadores otros hombres⁴.

En lo referente a la interconexión entre seguridad de género y caminabilidad, ha sido posible encontrar una indicación de relación entre la percepción de seguridad de género de las participantes y las notas de la calidad de la caminabilidad. Las dos cuerdas que generaron las peores sensaciones fueron las mismas cuerdas que tuvieron notas de caminabilidad muy bajas. La baja calificación se dio principalmente por aspectos como mal olor, presencia de puertas o portones que se abren sobre la vereda y otros elementos que disminuyen el espacio de paso.

Otro punto que ha sido interesante notar, es el hecho de que la percepción de la única participante que no vivía en el barrio fue la que más se diferenció de las otras, en tanto su percepción de inseguridad fue mayor. Por otro lado, todas las participantes dijeron que por la noche su percepción de seguridad cambia y que no pasarían por las mismas calles en ese momento del día. Finalmente, ninguna participante relató haber percibido la relación entre violencia de género en el espacio público y calidad de caminabilidad.

3 Abreviación de “Lesbianas, Gays, Bisexuales, Transexuales / Transgéneros / Travestis, Intersexuales, Queer + (otras identidades)”.

4 OCAC Chile (2016). ¿Está Chile dispuesto a sancionar el acoso callejero? Estudio de caracterización y opinión sobre el acoso sexual callejero y sus posibles sanciones. Disponible en: <http://www.ocac.cl/wp-content/uploads/2015/03/Informe-Encuesta-OCAC-2015.pdf>

Aunque todavía no podemos considerar los resultados representativos, aprendimos mucho del proceso y la experiencia ha generado desdoblamientos positivos, de los cuales destacamos el uso de los conocimientos adquiridos en las actividades en audiencias públicas posteriores. Recibimos relatos de que algunas de las mujeres que participaron de la aplicación piloto incorporaron aspectos de la percepción de seguridad de género y calidad de caminabilidad en sus reivindicaciones, y que están disponibles y con ganas de seguir contribuyendo para la generación de nuevos datos que fortalezcan su participación social y la formulación de mejores políticas públicas. Seguimos ahora con la realización de las demás etapas del proyecto y esperamos pronto poder compartir los nuevos resultados y aprendizajes, así como la metodología final, para que esta pueda servir a organizaciones y gobiernos en el urgente enfrentamiento del acoso callejero en todos los países.

Mujeres en bicicleta, o de la urgencia de una perspectiva de género en el ciclismo urbano - A propósito de la Red Iberoamericana de Mujeres Bici-bles

Andrea María Navarrete

“Debemos admitir el factor género en la ciudad como la fuente de una nueva cultura compartida, y debemos participar en la noción de una nueva filosofía del ordenamiento territorial”

Carta Europea de la Mujer en la Ciudad, 1995

La movilidad es un derecho humano y también una de las mayores barreras de acceso de las mujeres dentro de los escenarios urbanos. Históricamente, las mujeres han estado relegadas a ambientes domésticos o a tareas ligadas a la familia, al servicio del hogar. Así por ejemplo, a medida que han accedido a mejores oportunidades en el mercado laboral, aún se mantienen las obligaciones dentro de la casa. Entonces, sus necesidades de movilidad no se limitan únicamente a movilizarse

Andrea María Navarrete (Bucaramanga, 1982) es Licenciada en Español y Literatura. Magíster en Filosofía. Ciclista urbana, ciclo viajera y docente universitaria. Fundadora del movimiento social latinoamericano Mujeres Bici-bles. En 2016, activó una red de mujeres ciclistas desde la experiencia de viaje en bicicleta. Speaker en diferentes escenarios académicos sobre movilidad, mujeres y bicicletas.

al trabajo, sino también incluye los trayectos propios de los roles heredados: recoger a los hijos/hijas en el colegio, hacer las compras, el mercado, y todas las demás actividades que se le han atribuido históricamente, sin tener en cuenta el tiempo libre, la organización de las ciudades, ni el tipo de desplazamiento.

Tanto más urbano sea el mundo¹, más importante y urgente es el debate acerca del derecho a la ciudad para las mujeres y las formas en las que se configura el espacio urbano en un modelo de ciudad. Esta configuración puede contener tres componentes: la *movilidad*, la *accesibilidad* y la *seguridad*.

Se sabe, entonces, que los desplazamientos entre hombres y mujeres² están diferenciados: los hombres tienen desplazamientos tipo “pendular” (del punto de partida al punto de llegada, generalmente, de la casa al trabajo) y, las mujeres, tienen desplazamientos “poligonales”, es decir, múltiples viajes, con diferentes focos entre trayectos. Además, estos dos tipos de desplazamientos responden a condicionamientos específicos de una ciudad donde el automóvil particular tiene el dominio del uso de la calzada. Y, precisamente desde esta visión “autocentrista”, la tendencia es a dificultar la presencia de una *movilidad activa*³ y también racional del uso de las vías. Asimismo, la poca promoción y escasas garantías en la movilidad activa, provocan una alta percepción de inseguridad, miedos a la hora de elegir otra forma de transporte diferente al carro y una cuestionable sensación de vulnerabilidad en las calles.

1 Según datos del Banco Mundial, para 2030, se estima que 60% de la población mundial vivirá en áreas urbanas.

2 No desde una visión cisgénero, sino como una categoría identitaria.

3 Movilidad activa entendida como todos los modos de transporte donde las personas usan su propia energía para desplazarse: caminar, usar la bicicleta e integrarse al transporte activo.

Ciclismo urbano con perspectiva de género

El movimiento de mujeres sufragistas de los Estados Unidos, a finales del siglo XIX, encontró en la bicicleta una forma de autonomía y empoderamiento femenino: subidas en una bicicleta fortalecieron la lucha por el voto, transformaron el modo de vestimenta de la época y fue la bicicleta el primer vehículo desde el cual pudieron movilizarse solas por otros lugares, sin compañía. Las mujeres ciclistas demostraron a los demás y, a sí mismas, que no eran criaturas frágiles, tímidas y que dependían de los hombres para movilizarse. Subidas en una bicicleta demostraron su fuerza física, la capacidad competitiva y la independencia. Susan B. Anthony, líder sufragista norteamericana, afirmó: “Déjame decirte lo que pienso. La bicicleta hizo más por emancipar a la mujer que cualquier otra cosa en el mundo. Le dio a la mujer un sentimiento de libertad e independencia. Me levanto y regocijo cada vez que veo paseando a una mujer en bicicleta. Es la imagen de la libertad, la feminidad sin límites⁴”.

Hoy día, la presencia de mujeres utilizando la bicicleta puede determinar, por ejemplo, un indicador de igualdad en la calidad de vida en las ciudades. Por eso es tan importante pensar en las condiciones ofrecidas a las mujeres y su papel en la vida social y cuán necesario es conquistar la autonomía y la igualdad de género en las políticas urbanas, e incluir esta perspectiva, para no solo cambiar la forma como cada mujer vive la ciudad, sino también hacer uso de nuevas experiencias de movilidad.

Asimismo, en la actualidad se puede observar una drástica diferencia entre los usos de la bicicleta entre mujeres y hombres:

4 “Let me tell you what I think of bicycling. I think it has done more to emancipate women than anything else in the world. It gives women a feeling of freedom and self-reliance. I stand and rejoice every time I see a woman ride by on a wheel... the picture of free, untrammelled womanhood”. The New York World, 1896.

es mayor en el segundo caso, desde un simple ejercicio de observación⁵. Sin embargo, algunas estadísticas publicadas por el Banco Interamericano de Desarrollo, establecen los siguientes datos sobre el porcentaje de viajes realizados en bicicleta por mujeres en algunas ciudades de Latinoamérica: Montevideo (Uruguay) 40%, Córdoba (Argentina) 38%, México D.F (México) 38%, Quito (Ecuador) 32%, Rosario (Argentina) 30%, Bogotá (Colombia) 23%, Santiago (Chile) 17%, La Paz (México) 15% y Medellín (Colombia) 5%⁶.

Sin duda, estos porcentajes también muestran que la diferencia de género sí revela el dominio de ciclistas hombres en las vías y, entre otras cosas, que ciudades que cuentan con ciclo-infraestructura tienen un mejor efecto en el aumento del uso de la bicicleta en población femenina, aunque también es importante tener en cuenta variables como la desigualdad espacial o la violencia de género.

Entonces, la idea de que una mujer subida en una bicicleta puede llegar a donde quiera llegar, al pasar los años, sigue manteniendo cierta vigencia. Casi dos siglos de conquistas en bicicleta hablan de ello, y la defensa continúa. Actualmente, por ejemplo, el grupo de ciclismo de mujeres de Afganistán, *The Afghan Women's Cycling Team*, fueron nominadas, en febrero de 2016, al Premio Nobel de la Paz. Estas mujeres deportistas encontraron en la bicicleta -hoy, en pleno siglo XXI- el instrumento para la justicia social y para resistirse al estigma social que las reprime: practicar deportes, pertenecer a un equipo deportivo y montar en bicicleta.

5 Falta el diseño de instrumentos de recolección de datos para establecer porcentajes reales que determinen esta desigualdad.

6 Banco Interamericano de Desarrollo (2015). *Ciclo Inclusión en América Latina y el Caribe. Guía para impulsar el uso de la bicicleta*, pág. 13.

Movimientos sociales en bicicleta con perspectiva de género

Las mujeres, entonces, fueron unas de las primeras protagonistas en levantar la bandera de la bicicleta como un vehículo para la movilidad. Hoy día, emergen movimientos sociales, con o sin perspectiva de género, que defienden su uso, cuestionan las políticas urbanas y exigen a los gobiernos inversión en cicloinfraestructura y seguridad para ciclistas. Así también, el boom del bici-activismo viene acompañado de la proliferación de estos movimientos sociales, los cuales proponen una nueva conquista del espacio público y del reconocimiento de la bicicleta como un medio de transporte.

Bajo este panorama, la Carta por el Derecho de las Mujeres a la Ciudad⁷, destaca que el rol activo de las organizaciones de mujeres y feministas posibilitó incorporar en las plataformas de acción de los gobiernos, nuevos compromisos para dar respuesta a las demandas y propuestas de las mujeres para el logro de sus derechos.

El empoderamiento femenino, entonces, se manifiesta en las acciones en las cuales las mujeres asumen posiciones de liderazgo en la defensa de sus derechos. El derecho a la ciudad es uno de ellos, de proponer una agenda para una movilidad inclusiva. Formar lideresas contribuye también a la creación de nuevos sistemas de liderazgo que generarán en las ciudades, un ambiente más creativo, innovador e inclusivo. Sin embargo, de acuerdo con la Carta por el Derecho de las Mujeres a la Ciudad, en la política urbana se excluye a las mujeres de las decisiones que afectan su vida y continúan ausentes de las decisiones vinculadas a la

7 Propuesta por las mujeres reunidas en el Foro Mundial de las Mujeres y presentada en el Foro Urbano Mundial (Barcelona, septiembre 2004).

planificación territorial y urbana, a pesar de sumar más del 50% de la población mundial.

La creación de un grupo de trabajo enfocado en debatir las cuestiones y perspectiva de género en la movilidad en bicicleta es un avance en los discursos sobre el ciclismo urbano. Por tanto, es necesario humanizar las ciudades⁸, ampliar la participación y la representación femenina en movimientos organizados y motivar la discusión acerca de estos temas y, así, asegurar que las diferentes necesidades sean contempladas (o, al menos, consideradas).

Los papeles sociales, históricamente contruidos, ejercen grandes influencias en los roles de género, que pueden estar a favor o en contra de popularizar el uso de la bicicleta entre las mujeres y otros grupos de personas. Es la bicicleta, entonces, un elemento central en la apropiación del espacio público y, por tal, es preciso que los diferentes géneros también estén representados. Entender, por ejemplo, los motivos por los cuales hay poca participación de las mujeres y de otras identidades sexo-genéricas, dentro de los gremios ciclistas, en algunos casos, y qué acciones concretas se debe proponer para generar un cambio en este sentido.

Las usuarias de la bicicleta como medio de transporte están confrontadas constantemente con situaciones de inseguridad y asedio en las calles (por el acoso callejero, agresiones verbales y físicas, sexismo, transfobia), lo cual desestimula el uso de la bicicleta y también la incorporación de la misma con el uso del transporte urbano (intermodalidad). Un grupo de trabajo probici con perspectiva de género, propone debatir las diferentes problemáticas que se presentan en el uso de la bicicleta como

8 Jacobs, Jane (2011). Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid. Ed.: Capitán Swing Libros.

medio de transporte, especialmente en mujeres y de grupos que cuestionan un tipo de masculinidad predominante.

Mujeres Bici-bles Iberoamérica: en primera persona, una red de empoderamiento desde la bicicleta

Las mujeres ciclistas suelen sentirse sub-representadas tanto en los movimientos sociales organizados como en las instancias responsables por desarrollar e implementar unas políticas de ciclo-movilidad inclusivas. Es posible que en la medida que se iguale la promoción y participación en igualdad de género en el uso de la bicicleta, tanto en la representación como en la participación de los diversos grupos involucrados (mujeres, y comunidad LGBTIQ+), se puede lograr la construcción colectiva de ciudades más igualitarias.

Pensando en ello y sintiendo la fuerte desigualdad en la presencia de mujeres ciclistas en la calle, nace la colectiva Mujeres Bici-bles, como movimiento social en Bucaramanga, en diciembre de 2012, y que no es otra cosa que un esfuerzo ciudadano pensado desde las mujeres para subir a otras a la bicicleta y reflexionar la movilidad en bicicleta con perspectiva de género.

Más tarde, ese mismo año, se crea la primera sede en Barranquilla (Mujeres Bici-bles Barranquilla), y la colectiva fue expandiendo su territorio a otras ciudades de Colombia (Medellín, Popayán, Cali, Bogotá, Cúcuta), a medida que participaba como ponente y panelista en diferentes escenarios académicos, culturales y sociales, sobre la bicicleta, que incluye, entre otros, tres Foros Mundiales de la Bicicleta, Foros Nacionales y Semanas de la Bicicleta. En 2014, nace la primera colectiva fuera de Colombia, en México, con Mujeres Bici-bles Hermosillo, en el marco del Congreso de Ciclismo Urbano, organizado por la BiciRed México.

Posteriormente, se crean dos más: Veracruz y Puebla. En 2016, a partir de un viaje en bicicleta que comprende aproximadamente ocho mil kilómetros de ruta y ocho países, proyecto de viaje que llamé *“El Sur Bici-ble”*, la red se amplía a otros países del sur, como Ecuador, Perú, Bolivia, Argentina y Chile. En estos países, fui encontrando aliadas y dejando una semilla que fue creando la red latinoamericana. Además, en noviembre de ese mismo año, participé como conferencista en el Foro de Movilidad y Género, en Buenos Aires, organizado por el Banco Interamericano de Desarrollo.

En 2017, fui panelista en el XIV Congreso Ibérico, La Bicicleta y la Ciudad, en Zaragoza y participé en el I Encuentro de Mujeres Ciclistas. Desde allí y durante tres meses, inicié una gira y recorrí diferentes puntos geográficos de España, logrando ampliar la red a ciudades como Granada, Valencia, Alicante, Murcia, Villamalea, Madrid y Valladolid, constituyendo así lo que hoy es Mujeres Bici-bles Iberoamérica.

Esa exploración de territorios en una bicicleta y el acercamiento a colectivos pro-bici de los países mencionados, siendo mujer, ciclista urbana y cicloviajera, sin duda alguna, me dio una visión muy amplia de la movilidad en bicicleta con perspectiva de género, del derecho a la ciudad y, gratamente, me permitió evidenciar la forma como la bicicleta va rompiendo con las formas tradicionales y dominantes en las ciudades. Este tránsito superó todas mis expectativas y, sobre todo, me convirtió en una mujer autónoma, empoderada, capaz de sumar sinergias y de sensibilizarme y reflexionar frente a las problemáticas sociales y de violencia de género, a las cuales estamos expuestas las mujeres ciclistas.

Además, fue muy sencillo detectar que la mayoría de los colectivos que promueven el uso de la bicicleta están liderados

por hombres; la participación femenina, es más notoria en las actividades como salidas en bicicleta, pero no en la gestión de los colectivos. He ahí la urgencia de una perspectiva de género en el ciclismo urbano.

Asimismo, las ciudades latinoamericanas parecen tener el mismo pasado y presente común: dominio del automóvil en las vías, lentitud en la voluntad política para promover el ciclismo urbano, invertir en infraestructura ciclista y darle lugar a la bicicleta en una agenda pública, a veces, casi desconocimiento total por parte de los gobiernos en la movilidad activa, lo que contrasta con una voluntad civil, rápida, fuerte y decidida a usar la bicicleta. En España, aunque puede decirse que es más ejemplar su implementación y los políticos son más conscientes de su presencia en las ciudades, también se cometen errores en la conectividad, disminuir la percepción de inseguridad y, sobre todo, en desincentivar el uso del auto particular para potenciar el de la bicicleta.

Finalmente, en mi paso por estos territorios convoqué grupos de mujeres y de feministas, compartí experiencias con ciclistas urbanos y cicloviajeras, enseñé a pedalear y a transmitir el conocimiento, amplié la red de Mujeres Bici-bles, di charlas y conversatorios sobre la historia de las mujeres en bicicleta, dirigí talleres sobre cómo confrontar el sexismo en el ciclismo urbano, superé mis miedos, fortalecí el espíritu y, todo el tiempo, estuve en contacto con una comunidad que crece exponencialmente y que cada vez está más interesada en la conquista de las ciudades, subida en una bicicleta.

Los desafíos son grandes y es urgente el trabajo para reconstruir las ciudades a lugares realmente igualitarios e inclusivos. El carácter de transformación social y el empoderamiento van más allá del ejercicio de andar en bicicleta y obligan, irrefutablemente,

a estar al alcance de toda la ciudadanía. Entonces, el objetivo es reinterpretar las brechas de género dentro del universo de la bicicleta urbana, también apuntando a abarcar cuestiones de género y diversidad sexual. Esto, sin dudarlo, justifica la creación y permanencia de la red de Mujeres Bici-bles Iberoamérica en el movimiento mundial del ciclismo urbano con perspectiva de género.

La Masa Crítica, el pedal de cambio en Cochabamba

Juan E. Cabrera

Introducción

El artículo se divide en dos partes, la primera expone el carácter ciclista de Cochabamba desde inicios del siglo XX y cómo este medio de transporte influyó en el carácter de la ciudad y su identidad; y la segunda, expone el camino de la Masa Crítica de Cochabamba que utilizando la identidad ciclista anterior, desarrolla una serie de acciones para lograr la construcción de una institucionalidad alrededor del derecho a la vía y espacio público para el ciclista y el peatón a través de una serie de iniciativas particulares con un claro sentido interpelador.

Cochabamba es el nombre de uno de los nueve departamentos de Bolivia, además del municipio capital de la jurisdicción mencionada. La ciudad de Cochabamba es asimismo cabeza de un área metropolitana que incluye espacios urbanos de siete municipios con una población aproximada de 1,4 millones de habitantes (2017). Esta urbe, al igual que muchas ciudades sudamericanas, se emplaza sobre un valle flanqueado por macizos de la cordillera andina oriental cuyo carácter llano ha permitido

Juan E. Cabrera estudió Arquitectura y Sociología, además de la maestría en Desarrollo Territorial en la Universidad Mayor de San Simón de Bolivia. Es Doctor en Urbanismo de la Universidad de Liege en Bélgica y Especialista en Políticas de Suelo por la Universidad Nacional de Colombia. Profesor de Planificación Urbana en la Universidad Privada Boliviana, en la Universidad Mayor de San Simón y miembro de la Masa Crítica. Recorre la ciudad con estudiantes en bicicletas con el fin de demostrar cómo esta alternativa de movilidad puede mejorar las condiciones de la ciudad y la calidad de vida.

que la urbe se extienda casi sin freno sobre tierras con potencial agrícola. No obstante, también ha permitido la proliferación de medios de transporte como la bicicleta, hasta la década de 1980.

De acuerdo con el artículo *Story On Pedals* de W. Sánchez, alrededor de 1890, la bicicleta adquirió importancia en Bolivia, siendo la ciudad de Oruro (ciudad minera) la primera urbe receptora de estos artefactos mismos que en primera instancia fueron considerados implementos deportivos para la élite citadina, además de extranjeros que en 1898 conformaron el primer Club.

A inicio del siglo XX, la bicicleta y los ciclo-clubes aparecieron en Cochabamba. La todavía pequeña ciudad fue ocupada por ciclistas, provenientes principalmente de clases acomodadas que en 1920 fundaron el primer “Club de bicicleta Cochabamba”. El acceso al círculo era limitado por condiciones económicas y sus principales actividades se desarrollaban en fin de semana cuando se organizaban paseos por las poblaciones aledañas.

La importancia de esta actividad y los clubes era tal, que estas organizaciones participaban de los desfiles cívicos recorriendo las diferentes calles de la ciudad capital. Alrededor de 1930, los clubes de ciclistas adquirieron más importancia, sin embargo, la bici no llegó a consolidarse aún como medio de transporte por sus altos costos.

En el ámbito deportivo, alrededor de 1930, los clubes empezaron a organizar las primeras competencias nacionales, impulsados por la Confederación Ciclista Americana (Uruguay 1922). Esta confederación comenzó a promover competencias en varios países latinoamericanos con la participación de Bolivia y principalmente Cochabamba que adquirió relevancia en la actividad.

Las clases campesinas y obreras se transportaban en animales, carretas o a pie, o en el mejor de los casos, en coches de tracción animal. Los automóviles aparecieron alrededor de 1905 cumpliendo la función de transportar a familias acomodadas a las zonas turísticas más cercanas. Fue el tranvía eléctrico de 1910 el medio que articulaba los asentamientos del valle.

Tomando en cuenta las nuevas modalidades de transporte, el primer Plan Regulador de Cochabamba (1949), propuso una estructura organizada en torno a vías amplias y largas diseñadas para el automóvil y bicicletas al centro de la ciudad capital.

En este contexto, es recién luego de la Revolución Nacional de 1952, cuando la denominada “bicla” se democratiza entre la población campesina y obrera y empiezan a adquirirla, pasando a ser la bicicleta el medio de transporte más utilizado por la población de escasos recursos.

Algunas de las industrias que se asentaron en Cochabamba esa época impulsaron la utilización de este medio de forma masiva, por ejemplo, la fábrica MANACO de la transnacional BATA de calzados, que a través de créditos facilitó la adquisición de centenas de “biclas” a sus obreros. Así se podía ver cada mañana centenas de trabajadores recorriendo en bicicletas las calles de la ciudad rumbo a la fábrica, como lo cuentan moradores aledaños a la fábrica.

La importancia es tal que, alrededor de 1960 y 1980, el cochabambino Edgar Cueto, ganó varias competencias internacionales de ciclismo, logrando marcas mundiales. Algunos ejemplos son los Juegos Panamericanos de México en 1975, los Juegos Olímpicos de Montreal en 1976, el Campeonato Mundial de Ciclismo en Moscú en 1979, etc.

Este impulso y masificación de la “biclas” se dio hasta final de la década de 1980, cuando resultado del cambio de modelo económico y las consiguientes migraciones desde centros mineros y área rural, varias ciudades capitales del país, entre ellas Cochabamba se vieron ocupadas con urbanizaciones nuevas e informales. Entre el año 1988 y 1996 la huella urbana creció de 7.349 a 11.320 hectáreas, casi 40% más como indica el estudio del Plan de Acción Metropolitano del año 2013.

El hecho importante de este escenario es que la población migrante y desempleada que ocupó las nuevas expansiones, encontró como opción laboral, la constitución de un gigante sector de transportistas públicos informales, es decir que, aprovechando la permisividad del Gobierno en la importación de automóviles usados a precios bajos y a través de la utilización de las rentas de retiro, muchos exobreros estatales introdujeron en las ciudades decenas de miles de autos medianos y pequeños que irían a ser utilizados como unidades de un naciente sistema de transporte público de administración privada y atomizada. Si bien no se cuentan con datos de 1980, el parque automotor en Bolivia aumentó de 96.630 a 910.333 unidades entre 1998 y 2009, casi 1.000% más en 11 años, lo cual da una idea del impacto en la motorización de la población. Este escenario, junto con la expansión de la ciudad, redujo los desplazamientos en bicicleta e impactó en su utilización. El Plan Maestro de Movilidad Urbana Sostenible del año 2015 identificó que la población metropolitana que hoy utiliza la bicicleta no supera el 5%, pero más de un tercio tiene una “bicla” en su casa.

A continuación se muestra cómo, a pesar de ello, los grupos ciclistas se han organizado.

La Masa Crítica

En ese contexto, alrededor de 2009 se organizan algunos grupos de ciclistas con el objeto de reivindicar el uso urbano de la bicicleta y los derechos de utilización del espacio público en igualdad de condiciones que otros medios de transporte. Algunos de estos primeros grupos lograron interpelar a la población a través de distintas actividades, sin embargo, su convocatoria no tuvo mucho impacto y con el tiempo se debilitaron.

En noviembre de 2011, por iniciativa de un conjunto de jóvenes a la cabeza de Rodrigo Vargas, nació el colectivo de ciclistas “Masa Crítica”, inspirado por la californiana “Critical Mass” que en 1992 organizó una primera caravana llamada “Commute Clot” con decenas de ciclistas y luego centenas, recuperando las calles hasta la actualidad.

La Masa Crítica en Cochabamba es un movimiento ciudadano que al igual que el resto de “Masas” en el mundo, busca la reivindicación de derechos de uso de la vía pública para los ciclistas y peatones. En ese marco se convierte en un opositor activo de la exclusividad social y espacial del automóvil. Sus actividades consisten en la toma pacífica de las vías de la ciudad para compartir su utilización y demostrar que las “calles son de todos”.

La primera caravana organizada en noviembre de 2011, logró convocar a 50 personas que por primera vez recorrieron las calles difundiendo consignas para recuperar la bicicleta, el medio ambiente y las calles de la ciudad.

Desde 2011, las caravanas se desarrollaron con frecuencia mensual, aunque con altibajos respecto a la convocatoria. “Era difícil mantener una cantidad de personas permanente y algunos meses, se desarrollaron caravanas con apenas 20 ó 30 personas”, contaba Christiam Nogales. Estos altibajos se mantuvieron hasta

el año 2015, cuando luego de algunos meses de ausencia, y por iniciativa de los miembros más activos, se decidió el relanzamiento de la Masa con otro carácter.

La Masa Rainbow

El año 2015, luego de una importante reflexión sobre el carácter, identidad y futuro de la Masa, su relanzamiento poseyó una visión más constructiva y a la vez más política. El nuevo objeto era complementar la demanda de derechos de los ciclistas con activismo de temas sociales, ambientales y de intereses generales. Así, en abril de ese mismo año, se organizó la “Masa Rainbow”, un evento particular que vendría a reivindicar el amor libre, la libre elección sexual y el respeto a la comunidad LGBTI. Esta caravana se denominó “Alegría y libertad entre tus piernas”. Como nunca antes, la convocatoria y caravana interpelaron a la población y tuvieron mucha acogida con la participaron de más de 500 ciclistas que recuperaron y ocuparon las calles ahora con otras consignas.



Fuente: Masa Crítica Cochabamba - Christiam Nogales.



Fuente: Masa Crítica Cochabamba - Christiam Nogales.

A partir de ese momento, la Masa se reactivó y cada caravana incluyó otros temas y otras consignas. Sobresalieron por ejemplo, las caravanas por la recuperación de árboles urbanos, por los derechos de las mujeres, por el aire limpio, por la fauna, por los niños y jóvenes, por la accesibilidad, por la sostenibilidad, contra las armas nucleares, por la telemaratón, por las madres, por la paz, por la seguridad, etc. Nominando además los recorridos de forma particular, por ejemplo, caravana de película, bic-nic, ruedas con ritmo y otros que llamaron mucho la atención.

La nueva impronta implicó también la constitución de un grupo base y de varios voluntarios, que, a partir de ese momento, hicieron de la Masa un movimiento más consolidado y estable.

“Un norte para ir al sur”

Como la mayoría de las ciudades latinoamericanas, Cochabamba tiene también escenarios claros de diferenciación socio espacial.

Al norte se ubican las clases media y alta, mientras que al sur se ubica la población con menores recursos, por tanto, menos condiciones. Es así que en el año 2015, la Masa empezó a extenderse hacia el sur de manera de integrar en el colectivo a participantes de todos los escenarios sociales. La Masa reivindica que la bicicleta es también un elemento de integración social. Esta iniciativa de integración ha tenido el apoyo de entidades como la ONU y otros de organismos de cooperación internacional.

La Ley de la Bicicleta

En 2015, más allá de las actividades de caravana, la Masa promueve por primera vez en el país, una Ley de la Bicicleta. El colectivo, a través de Carlos Bellot (abogado en la Masa), formuló una propuesta de Ley de la Bicicleta que fue enviada al gobierno municipal y recibió mucho apoyo de la prensa y de un conjunto de actores políticos y civiles. Esa propuesta tenía por objeto, promover el uso de la bicicleta en toda la jurisdicción, reconociéndola como medio de transporte alternativo no motorizado, preferencial, de interés público y en condiciones de seguridad. Declaraba a la bicicleta como patrimonio del municipio y disponía de derechos y deberes para el ciclista y determinaba la construcción de una serie de infraestructuras (ciclo espacios, calzada compartida, parqueos, señalización y otros) para la movilidad más segura de los usuarios. La Ley incorporaba además acápites vinculados con la educación e incentivos, además de otras disposiciones transitorias relacionadas con la planificación.

Desde ese año y alrededor de la propuesta legal, la Masa organizó una serie de caravanas solicitando su tratamiento y aprobación. En julio de 2015, el recién posesionado alcalde José María Leyes, que antes de ese cargo se había caracterizado por tener poco respeto con los ciclistas, organizó una gran caravana de bicis y

se comprometió a la aprobación de la ley en tres meses, hecho que no sucedió hasta mitad del año 2017. Es así que luego de dos años de trámites y ajustes, el 01 de agosto del año mencionado, el Concejo Municipal de Cochabamba aprobó la ley indicada con algunas modificaciones, aunque en términos generales, mantuvo el carácter inicialmente planteado. La ley aprobada puso énfasis en la infraestructura, resolviendo la adecuación de las edificaciones públicas para cobijar este medio de transporte, así como la necesidad de incorporar infraestructura para bicis en toda nueva edificación multifamiliar o comercial. El instrumento legal incorporó además una serie de disposiciones sobre el tránsito en bicicletas, la promoción de un proceso de educación ciudadana y la promoción de este medio de transporte. La Ley fue aprobada, pero resta aún la promulgación oficial y la reglamentación que permite su operativización. Esta norma sobre la bicicleta, es sin lugar a dudas un incentivo y desafío al resto de ciudades bolivianas para desarrollar instrumentos similares.

La Masa en Bolivia

Después del éxito de la Masa Crítica Cochabamba, se organizaron otros colectivos en Santa Cruz, Tarija, La Paz, Sucre y Camargo. Hoy hay movimientos en varias ciudades de Bolivia y el objetivo a mediano plazo es constituir una organización nacional sobre la red existente. Uno de los fines es lograr una Ley Nacional de la Bicicleta, en un escenario donde solo el movimiento cochabambino logró el respaldo jurídico institucional para sus actividades, no obstante se encuentran avances importantes en La Paz donde ciclistas han conseguido la implementación de racks en los buses municipales, además de espacios de intermodalidad en terminales de autotransporte y teleféricos.

La Masa y las caravanas

En la actualidad, la Masa tiene un carácter plural y horizontal donde no existe solo una cabeza. Si bien representantes como el mencionado Christiam Nogales (miembro fundador), fungen de principales voceros, las actividades y el carácter de las caravanas se deciden en grupo y, de acuerdo con la envergadura de las mismas, se crean comisiones y se asignan responsables. La Masa tiene voluntarios que hacen el trabajo de promoción de eventos, diseño, publicidad, manejo de redes, administración de fondos, etc. que permiten su sostenibilidad.

Las caravanas que en un inicio fueron los viernes o los miércoles, hoy se realizan los últimos sábados de cada mes, aunque hay fechas o eventos particulares donde se realizan caravanas alternativas. En 2016 se logró un acuerdo con la Policía Nacional y esta institución hoy respalda y acompaña los recorridos, cuidando la seguridad de los ciclistas.

Las evaluaciones de las actividades que se hicieron entre los miembros, devinieron en protocolos específicos de comportamiento en la ciudad. Los miembros de la Masa Crítica declaran promover actividades pacíficas y “ciudadanía de calidad” con personas medioambientalmente responsables, que hacen buen uso del espacio público y son promotores de solidaridad y altruismo.

Si bien algún momento hubo discusiones al interior del movimiento y los problemas siempre están presentes, se ha logrado consenso sobre la acción, posición y comportamiento de los miembros de la Masa. Los voceros indican por ejemplo que “No hay fundamentalismos. Si alguna vez utilizamos automóvil, debe ser eficiente y previendo su impacto”. Hay un férreo compromiso con no apoyar ni recibir apoyos de instancias

o empresas que no coincidan con los principios ambientales, sociales, equitativos, de derechos ciudadanos y laborales.

Asimismo, por el carácter mediático y de influencia social que la Masa logró los últimos años, muchos partidos políticos y/o dirigentes se han acercado previendo acompañamiento. La Masa se declara política, pero no partidaria, defendiendo su autodeterminación.

Otras iniciativas

En fin, el impacto de la Masa Crítica en Cochabamba y el país ha sido importante, por un lado, se ha notado una retoma paulatina de usuarios de bicicleta en la ciudad, existiendo en Cochabamba tres jornadas anuales de actividad peatonal y ciclista donde se restringe la circulación de vehículos motorizados durante el día y, por otro lado, se han creado también grupos de ciclistas urbanos y deportivos. De acuerdo con la ciclista deportiva Noelia Claros, estos grupos alcanzan hoy a más de diez, con 20 ó 30 miembros cada uno y realizan actividades que, si bien giran alrededor del deporte, también acompañan la demanda por recuperar el espacio público.

Además de la Masa Crítica, sobresalen otras iniciativas como el “Pedal Project”, cuyo objeto es reciclar las bicicletas en desuso y fabricar con sus piezas artefactos no contaminantes del medio ambiente, por ejemplo, la bici-licuadora, la bici-desgranadora, el bici-molino, el bici-trapiche, etc. Sin embargo, el hecho más interesante del “Pedal Project” es la readecuación o diseño de nuevos modelos de bicicletas para personas con discapacidad física o problemas especiales de movilidad contruidos con material en desuso y bajo la lógica de bici-máquinas.

En la actualidad, existe una serie de iniciativas públicas y colectivas que buscan la recuperación y promoción, por ejemplo, los últimos planes de desarrollo para Cochabamba, han incluido acápite enteros dirigidos a la promoción de este medio, de infraestructura para el rodado y cuidado, así como disposiciones sobre su implementación en un sistema integral de transporte. De igual forma, las universidades han empezado a prestar atención a la movilidad sostenible y, de a poco, el sector público incluye en su agenda actividades entorno a la bicicleta.

Si bien la “bicla”, no es más el medio de transporte común que fue el siglo pasado, iniciativas como la Masa Crítica, impulsan cada día la recuperación de la misma, vinculada a toda una nueva filosofía de comportamiento ciudadano.

Bibliografía

- Bellot, Carlos (2015) Propuesta de Ley de la Bicicleta. Masa Crítica Cochabamba.
- BID (2013) Plan de Acción Metropolitano: Cochabamba Sostenible. ICES. Disponible en <https://blogs.iadb.org/ciudadessostenibles/2014/02/11/plan-de-accion-de-cochabamba/>
- Crespo, Carlos (2011) Pro una ciudad sin automóvil. CISO/CESU. Universidad Mayor de San Simón. Disponible en http://www.iese.umss.edu.bo/uploads/docs/articulo_1320181356.pdf
- García Mérida, Wilson (1995) Un Siglo de Cochabamba: Mirando la ciudad desde la Taquiña. Colección Cultural Centenario Cervecería Taquiña.
- Sanchez, Walter (2011). Story On Pedals. Revista Cocha-banner. Disponible en <http://www.cocha-banner.org/issues/2011/july/story/>
- <http://www.cecambolivia.org/web/cochabamba-pedal-project/>

Más allá de los límites *Apuntes para una movilidad inclusiva*

- Iniciativas ciudadanas y activismo que promueven la movilidad inclusiva en bicicleta
Nataly Pinto Alvaro
- Movilidad inclusiva: Más que un reto, un derecho
Elisa Puga Cevallos
- Movilidad sin límites - Apuntes para una movilidad inclusiva en el Valle de San Nicolás
Carlos Cadena-Gaitán, Maritza Toro-López, Emmanuel Ospina-Sierra
- Acoso callejero: ¿Cómo solucionar el problema?
Alice Junqueira y Ana Carolina Nunes
- Apuntes sobre movilidad urbana inclusiva - El caso de Guayaquil
Dennis Maroto y Betsabeth Pilaloa
- El turismo inclusivo como derecho humano - Una visión inclusiva y de participación de las personas con discapacidad en Cotacachi
Carolina Salazar Daza y Daniel Sarzosa
- Caminabilidad y accesibilidad restringida en México
Dana Olguín Corres y Sergio Andrade Ochoa
- Estado del arte: La bicicleta en Ecuador, ¿qué camino tomar?
Galo Eduardo Cárdenas
- Peatonalización en centros históricos. Una política transformadora de espacios
Alejandrina Pérez Ayala
- El derecho a la ciudad y la movilidad de los adultos mayores - La ciudad como barrera de inclusión
Any B. L. Ivo y Patricia Farias
- Movilidad urbana no motorizada como medio de acceso a unidades económicas urbanas
Israel Gutiérrez Alonso
- Movilidad femenina, infraestructura de transporte y pobreza en el Área Metropolitana de Buenos Aires, Argentina
Solange Paula Redondo
- Participación ciudadana en la movilidad urbana: Identificación de actores sociales y construcción del “sujeto social” para las rutas de movilidad no motorizada en el Área Metropolitana de San Salvador, El Salvador
Luis Eduardo Aguilar y Carlos Ernesto Grande Ayala
- Auditorías de percepción de seguridad de género y calidad de la caminabilidad en el espacio público - El caso de Jardim Brasil, São Paulo, Brasil
Alice Junqueira y Leticia Sabino
- Mujeres en bicicleta, o de la urgencia de una perspectiva de género en el ciclismo urbano - A propósito de la Red Iberoamericana de Mujeres Bici-bles
Andrea María Navarrete
- La Masa Crítica, el pedal de cambio en Cochabamba
Juan E. Cabrera

ISBN 978-9978-94-180-5



PLATAFORMA POR EL HÁBITAT
Y EL DERECHO A LA CIUDAD
ECUADOR

