

ANTAGONISMO MOTORIZADO — NO MOTORIZADO

LA HEGEMONÍA DEL COCHE SOBRE EL PEATÓN

Abiel Treviño Aldape¹

RESUMEN

El coche es el gran protagonista en las ciudades contemporáneas dispersas, relegando a las distintas formas de movilidad no motorizada y al peatón a segundo y tercer plano en importancia. En esta investigación, constatamos que históricamente ha sido privilegiada la inversión pública para favorecer el transitar del coche particular. Inversiones referentes al transporte masivo, y al arreglo de banquetas y del espacio público para incentivar los desplazamientos a pie, casi son inexistentes.

Coincidimos con Del Caz, cuando cita a Grijalvo para recordarnos que el derecho a la movilidad no es universal, que lleva mano el poseedor de un automóvil.

Se cambió el “patrón de diseño” antropométrico, por el del vehículo motorizado, derivando en intervenciones urbanas que dan lugar a animar e impulsar los recorridos en coche. Sin embargo, surgen mayores externalidades negativas, como los accidentes y el congestionamiento vial, así como la degradación ambiental por la producción, transformación y consumo final de energía.

Se requiere arremeter con fundamentos claros y precisos contra el paradigma popular de que al aumentar la inversión en materia vial pueden solucionarse los problemas urbanos referentes a

¹ Arquitecto y Maestro en Ciencias de la Planificación de Asentamientos Humanos, por la U.A.N.L.
Teléfono 8329 41 60, ext. 6765. Correo electrónico: dolmen_arq@hotmail.com
Maestro de licenciatura, en la Facultad de Arquitectura y Diseño Industrial de la UANL.

la movilidad, con el fin de cambiar la percepción entre el ser y el deber ser, y reformular las posibles soluciones que pretendan paliar los problemas de vialidad y movilidad urbana de manera sustentable.

1. BREVE PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA Y OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

En las grandes aglomeraciones urbanas, se sigue dando prioridad a los programas de gobierno encaminados a crear, mantener y construir calles y avenidas, como elementos para mejorar la circulación intra-urbana, tomando al coche como “patrón de diseño” para construir la ciudad. El transporte público, y sobre todo, el que mueve a las grandes masas pasa a segundo termino; y el hombre, y sus desplazamientos a pie o en medios no motorizados, cae a la tercera posición en cuanto atención e inversiones se refiere.

El objetivo del presente trabajo, es validar lo arriba descrito revisando las inversiones que en materia de movilidad han realizado diferentes gobernadores de Nuevo León, y hacer una reflexión sobre si estas inversiones repercuten de manera sustentable o no hacia la ciudadanía.

2. CONCLUSIONES PRELIMINARES

Se detecta una constante en la inversión gubernamental en Nuevo León, para favorecer la obra pública encaminada a favor de la movilidad en medios motorizados; la apuesta es alta al invertir en calles, carreteras, pasos a desnivel, y bastante exigua cuando se refiere a mejorar banquetas y el espacio público para que los peatones puedan desplazarse con seguridad en la ciudad.

Lo recomendable es retomar el “patrón” antropométrico para diseñar la ciudad a escala humana, así como la inversión en transporte masivo de alta calidad.

3. PALABRAS O CONCEPTOS CLAVE QUE AYUDEN A IDENTIFICAR TEMÁTICAMENTE EL TRABAJO

1. Movilidad; 2. Patrón de diseño; 3. Sustentabilidad

INTRODUCCIÓN

En definitiva, el sistema vial, integrado por sus diferentes modalidades, va modelando y remodelando el tejido urbano.

No puede negarse el hecho que el coche es un bien necesario para recorrer grandes distancia, y de la importancia que toma en nuestra ciudad dispersa, debido a la conjunción de diversas causales, como las económicas, socioculturales, y las topo-geográficas, por mencionar algunas. Sin embargo, olvidamos o lo que es peor, relegamos, al peatón y a las diversas formas de movilidad no motorizada.

Los equipamientos (educativos, de salud, de trabajo y ocio, entre otros) necesarios para el funcionamiento de una ciudad, deben ser accesibles a todos los ciudadanos, independientemente de si poseen o no un coche. El fin prístino del transporte público es facilitar movilidad y comunicación, con las ventajas de sostenibilidad que implicada el movimiento masivo de pasajeros.

Vito Alessio Robles narra un hecho histórico: Carvajal y sus colonos, fundan la ciudad de Monterrey en torno a los manantiales de Santa Lucía, y para el trazo, publicó unas ordenanzas

judías, una de las cuales establecía que las calles deberían ser amplias y bordeadas de árboles e imponiendo penas para los que destruyesen éstos; obviamente, contextos muy diferentes, pero finalidades loables, dar cabida a la movilidad con una ingente calidad, preceptos que deberíamos reemprender y retomar, después de todo, la ecuación que hay que aplicar en la movilidad urbana es:

$$\text{Movilidad Sustentable} = \uparrow \text{Bienestar} / \downarrow \text{Impacto}$$

Es por esto, referido a la facultad y suficiencia de desplazamientos, que representa uno de objetivos y paradigmas centrales de la sustentabilidad, transitando desde el escenario local hasta el global. Debemos por lo tanto, promover la utilización racional de los automotores, favoreciendo los vehículos limpios, silenciosos y con bajo consumo de energía propulsados por combustibles alternativos o renovables, a la par de ofrecer un sistema de transporte público eficiente, cómodo, a precios competitivos, amén de reforzar cultura del transporte no motorizado (a pie y en bicicleta); fijando objetivos ponderados a corto, medio y largo plazo, con un sistema de control eficaz.

INNEGABLES REFERENTES HISTÓRICOS SOBRE MOVILIDAD

Para ahondar sobre nuestras raíces históricas en materia de vialidad y de obras y programas que representen un marcado beneficio social, se presenta a continuación un sucinto extracto de algunas acciones que en estas materias implementaron algunos gobernadores del estado de Nuevo León, en diversas épocas, correspondiendo estas a situaciones variopintas de acuerdo al clima social y necesidades de ese momento; se destacan principalmente, los que han calado hondo en la movilidad urbana, y por tanto, en la fisionomía de nuestra ciudad; estos datos se presentan en la siguiente *Tabla No. 1*.

Tabla No 1. Principales obras públicas de gobernadores selectos

Periodo	Gobernador	O b r a s e m b l e m á t i c a s
...	Alberto del Canto	Fundación Villa de los Ojos de Agua de Santa Lucía [1577].
1579 - 1588	Luis de Carvajal y de la Cueva	Fundación Nuevo Reino de León [1579] Primer gobernador. Aplica ordenanzas para establecer que las calles deberían ser amplias y bordeadas de árboles.
1599 - 1611	Diego de Montemayor	<i>Fundación de la Ciudad Metropolitana de Nuestra Señora de Monterrey [1596].</i> Apoyo a congregas.
1625 - 1664	Martín de Zavala	Mercedes de tierra y agua. Apertura de caminos entre minas, haciendas, poblados y villas.
1825 – 1827 1848 - 1850	José María Parás Ballesteros	Promulgación 1 ^{er} Constitución estatal [1825]. Habilitó el Seminario de Monterrey [educación]. <i>Educación primaria obligatoria y gratuita.</i> Mejoramiento de caminos a diferentes localidades.
1829 – 1833 1837 - 1839	Joaquín García	Reparación de caminos y 1^{er} proyecto de alumbrado público de Monterrey.
1855 – 1856 1857 – 1859 1860 - 1864	Santiago Vidaurri Valdez	En 1857 –junto con Gonzalitos- crean el Colegio Civil. En 1861, traza la Alameda ² . Gran impulsador de la industria regiomontana.
Oct-Nov 1870 1872 -1873 En-Mz 1874	José E. González	Instauró la Escuela Normal [1870]. Presidió el Consejo de Salubridad, y en 1867 promueve la construcción del “Canalón” para encauzar las aguas de los <i>Ojos de Agua de Santa Lucía</i> . También presidió la Junta de Mejoras Materiales [1886].
1871 -1872 1876 – 1877 1877 – 1879 1881 – 1883 Oct-Nov 1885	Genaro Garza García	Introducción ferrocarril urbano de tracción animal. Creación Cámara de Comercio de Nuevo León.
1885 – 1887 1889 - 1909	Gral. Bernardo Reyes Ogazón	En 1886, realiza la 1^{er} obra de su administración, el puente Juárez, para cruzar el “Canalón”. También en 1886, <i>mutila la Alameda a la mitad de su tamaño</i> , y construye ahí la antigua Penitenciaría. A través de la Junta de Mejoras ³ , arregla la Plaza Zaragoza, proveyéndola de cien bancas de fierro y de ocho elegantes farolas de bronce; la construcción de la planta alta de del Palacio Municipal, en su lado poniente; la reedificación del Parián (mercado Colón); algunas mejoras en el edificio del Colegio Civil y un puente provisional por la calle de General Terán. Construye las avenidas hoy conocidas como Madero y Pino Suárez [la primera se llamó calzada Unión y sólo se extendía de la calle de M. Nieto hasta la calle de Lerdo de Tejada (y más tarde, hasta la de Zona Oriente, hoy Félix U. Gómez). En lo que era antiguamente la calle de Urbano Cantú. Hasta 1914 se trazó la prolongación del poniente. La segunda se llamaba calzada Progreso y antes calle Leandro Valle]. Inauguró la línea de tranvía de Zaragoza al Topo Chico.
1917 - 1919	Nicéforo Zambrano Cavazos	Imprimió la Constitución local de 1917. Crea el cuerpo de Seguridad Pública, para exterminar los bandoleros que campeaban el Estado.
1927 - 1931	Gral. Aarón Sáenz	Rectificación, ensanchamiento, prolongación y pavimentación de diversas calles de la ciudad. ⁴ <i>Creó e impulsó la Comisión de Planificación de Monterrey. Prolonga la Av. Pino Suárez hasta el entronque carretera a Laredo. Amplía calles Morelos y Zaragoza. Inicia las carreteras: Mty.-Laredo, Mty.-Cadereyta, Mty.-Saltillo, entre otras. 1^{er} reglamento de tránsito posrevolucionario. Instaló los primeros semáforos.</i> Fundó Escuela Industrial Álvaro Obregón [1930]. Introdujo el gas natural (proveniente de Texas) para uso industrial y doméstico. Reorganizó la hacienda pública, estableciendo impuestos a la propiedad territorial.
1931 - 1933	Francisco A. Cárdenas	Promulgación Ley Orgánica de la U. de N.L. [1933]. Construye la primera carretera Monterrey – Nuevo Laredo. Promulga Ley General de Instrucción Pública.

² Vidaurri toma como modelo de diseño la Alameda de México; nuestra Alameda, ocupa en principio una generosa extensión de 16 manzanas, contando con trescientos ochenta metros por lado, incluyendo las calles que las dividían. Posteriormente, durante el gobierno provisional del Gral. Bernardo Reyes –en 1886-, este decide reducir de golpe a la mitad aquel trazo, y edificar en la otra mitad la penitenciaría, además de poner en venta a particulares el resto de los terrenos. Tomado de: Santiago Roel; 1961; *Nuevo León. Apuntes históricos*; S/E; Monterrey; p. 174.

³ A iniciativa del general Reyes se organizó en Monterrey una Junta de Mejoras designándose como su presidente al Dr. J. Eleuterio González. *Ibíd.*; p. 230.

⁴ Para Israel Cavazos, [Monterrey]: “Las carreteras abrieron tus puertas al progreso y al turismo. El cambio fue radical.” Citado en Israel Cavazos Garza (coordinador); (1996b); *La enciclopedia de Monterrey*; El Diario de Monterrey / Editorial Grijalbo; México; p. 20.

1933 - 1935	Pablo Quiroga	Ley de protección a la vivienda obrera.
1936 - 1939	Gral. Anacleto Guerrero Guajardo	Reconstrucción Colegio Civil. Edificación Hospital Civil [1937].
1939 - 1943	Gral. Bonifacio Salinas Leal	Mejoras materiales como: pavimentación, alumbrado , abastecimiento agua potable, construcción escuelas y carreteras y creación de parques y jardines . Reforma a la Constitución para extender a seis años la gestión de gobierno.
1943 - 1949	Arturo B. de la Garza	— <i>1er gobernador sexenal de N.L.</i> — Prolongación Juan I. Ramón y ensanchamiento de Pino Suárez . <i>Expropiación temporal transporte urbano para bajar tarifas</i> . En 1945 se establece el Seguro Social. Ley para protección infantil y construcción de primeras guarderías [1947].
1949 - 1952	Ignacio Morones Prieto	En 1950 canaliza el río Santa Catarina: rescatando 110 mil metros para jardines, 420 mil para avenidas y 320 mil para venta a particulares. Construcción de 4 puentes para unir las márgenes y construcción de las avenidas Constitución y Morones Prieto . Canal subterráneo en La Huasteca, para suministro agua. Construcción carretera Galeana - San Roberto . Aumentaron al doble todos los tributos fiscales. Amplió la plaza Zaragoza (al doble de su superficie anterior) con el propósito de que llegara hasta el puente de la calle del mismo nombre; así como el inicio para la <i>ampliación de la Av. Juárez</i> ; aunque le tocaría al Lic. Eduardo A. Elizondo, consolidar este trabajo de ampliación/modernización.
1952 - 1955	José S. Vivanco Lozano	Dotación de agua potable a la ciudad. Iniciativa de Ley para construcción de condominios verticales.
1955 - 1961	Raúl Rangel Frías	Suministro de agua potable: construcción acueducto Mina-Topo Chico; socavón de San Francisco; presa de La Boca. Introducción luz mercurial y pavimentación . Construcción Ciudad Universitaria.
1961 - 1967	Eduardo Livas Villarreal	Construcción carretera Monterrey - Congregación Colombia . Inversiones varias en agua potable. <i>Plan Regulador de Monterrey [no implementado]</i> . Construcción Avenidas Las Torres (hoy Lázaro Cárdenas) y Revolución .
1967 - 1971	Eduardo A. Elizondo Lozano	Construcción: Aeropuerto Internacional Mariano Escobedo; Central de Autobuses de Monterrey [1969]; complejo vial Pino Suárez-Cuauhtémoc-Independencia y Francisco Zarco; pasos a desnivel Zaragoza-Constitución y Constitución-Guadalupe. Ampliación de Av. Cuauhtémoc [con una anchura de 35 metros], Juárez, Juan I. Ramón, Constitución, Independencia, Revolución y Blvd. Díaz Ordaz . Además, ampliación de Constitución a Madero, Prolongación de Cuauhtémoc de Ruiz Cortines al Periférico y la Prolongación de Cuauhtémoc de Periférico a Sendero .
1971 - 1973	Luis M. Farías Martínez	Adecuaciones viales: Complejo vial Gonzalitos - Constitución; ampliación av. Colón; construcción puente Madero; prolongación Gonzalitos y R. Cortines; ampliación calle Hidalgo y av. Juárez, Chapultepec, Independencia, Constitución y Churubusco; paso a desnivel Independencia - Félix U. Gómez y puente Anáhuac .
1973 - 1979	Pedro G. Zorrilla Martínez	Construcción 6 km adicionales al Anillo Intermedio . Construcción campos deportivos en terrenos del río Sta. Catarina. Durante el sexenio se calcula se entregaron diariamente: tres aulas, laboratorio y talleres equipados. Se distinguió por la restauración de monumentos históricos.
1979 - 1985	Alfonso Martínez Domínguez	Terminación 17 pasos a desnivel y conclusión Anillo Intermedio . Canalización arroyo Topo Chico. Apertura de parques como los de Niños Héroes, con 60 hectáreas, La Pastora, con 68, y La Estanzuela, con 900. La Gran Plaza de Monterrey⁵ [Macroplaza; rectángulo de 40 Ha] . Remodelación aeropuerto Mariano Escobedo. Construcción de la Presa Cerro Prieto.
1985 - 1991	Jorge A. Treviño Martínez	Construcción súper autopista de cuota Monterrey - Cadereyta. Autopista Monterrey-Nuevo Laredo . <i>Gestión para construcción Puente Internacional de Colombia</i> . Crea Metrorrey y línea 1 de Metro con 18.5 km. de longitud y con 17 estaciones [elevado] . Construcción eje vial Norte-Sur (12.5 Km) . <i>Plan Director de Desarrollo Urbano del Área Metropolitana de Monterrey 1988-2010</i> . Obtuvo la donación federal de 114 hectáreas para el Parque Fundidora . Construcción de Cintermex. Presa El Cuchillo (1ª etapa).
1991 - 1995	Sócrates Rizzo García	Línea 2 del Metro [subterráneo; 4.1 kilómetros, de sur a norte, se construyeron seis estaciones] . Presa El Cuchillo (2ª etapa). Proyecto de recuperar el barrio antiguo. Impulsó la construcción de la Biblioteca Universitaria Raúl Rangel Frías y el Museo de Historia Mexicana. Túnel Loma larga (inconcluso) .

⁵ “Es seis veces mayor que el zócalo de la ciudad de México; cinco y media veces más que la Plaza del Vaticano; cinco veces mayor que la Plaza de San Marcos, y dos veces y media más grande que la Plaza Roja de Moscú; y todas juntas casi caben en nuestra plaza.” Referencia mencionada en el último informe del gobernador Lic. Alfonso Martínez Domínguez, citado por Cavazos, Op. cit. Nota 4; p. 121.

1995 - 1997	Benjamín Clariond Reyes-Retana	Reactiva las obras del Túnel de la Loma Larga y las concluye.
1997 - 2003	Fernando Canales Clariond	Fideicomiso Nueva Castilla [25 mil viviendas al norte de la ciudad]. Plan Maestro de Vialidad 2005. Viaducto de la Unidad [Puente Atirantado, pasando por el Viaducto, Rogelio Cantú, Puerta del Sol, Rangel Frías, cruzando por Paseo de Los Leones, Ruiz Cortines, Lincoln, solidaridad hasta llegar al Topo Chico]. Construcción Cortina Rompepicos en la Huasteca. Ampliación de la carretera a Monclova. Autódromo para serie Cart , en Parque Fundidora.
2003	Fernando Elizondo Barragán	Paso a Desnivel del Libramiento Noreste. Gaza Vehicular Solidaridad - Revolución - Alfonso Reyes forma parte del Anillo Vial Metropolitano. Ampliación de la avenida Raúl Salinas.
2003 - 2009	José Natividad González Parás	Ampliación y Regeneración Urbana de la Avenida Venustiano Carranza. Autopista al Aeropuerto. Paso a desnivel de la Avenida Morones Prieto y San Francisco. Pasos a desnivel Morones Prieto - Santa Bárbara y Morones Prieto - Pío X, que incluye la modernización de la Avenida Morones Prieto. Carretera Cadereyta - Allende. Extensión línea 2 del Metro [3.2 kilómetros de vías ferroviarias, de los cuales 1.4 kilómetros son subterráneos]. Fórum Universal de las Culturas. Ciudad del Conocimiento. Paseo Santa Lucía. ⁶
2009 – a la fecha	Rodrigo Medina de la Cruz	Par Vial Constitución - Morones Prieto [17 mil millones de pesos invertidos, después de la destrucción causada por el huracán Alex, en 2010]. Multimodal Zaragoza – Zuazua. Centro Comunitario Bicentenario de la Independencia. Rehabilitación de Macroplaza ⁷ . Ecovía [Contará con 80 autobuses de motores ecológicos, que recorrerán una longitud de 30.1 km, en dos carriles segregados del resto de la vialidad; con 39 estaciones intermedias]. Puente a Desnivel Sendero-Colombia. Línea 3 del Metro [7.5 kilómetros de longitud] (en proceso de construcción)

Fuente: Elaboración propia basada en información de: Conde, Cavazos (1996a y 1996b), Robles, Roel, Saldaña, así como páginas electrónicas de Obras Públicas y Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León

Sin pretender que esta tabla contenga datos exhaustivos de lo realizado por cada administración estatal, se recogen aquí las acciones consideradas como las más importantes y emblemáticas, donde, puede apreciarse claramente la preeminencia de obras del tipo vial para automotores (*indicadas con negritas*), y algunas exiguas gestiones para privilegiar al peatón, siendo estas normalmente circunscritas en el desarrollo de plazas o parques urbanos, como la Alameda Mariano Escobedo, la Macroplaza, o en la Administración pasada: el Paseo Santa Lucía.

Igualmente, hay pocas acciones orientadas a ennoblecer el transporte público; podemos advertir, que es bastante reciente la incorporación de este, desde el gobierno de Genaro Garza

⁶ Publica el arquitecto Enrique Abaroa, que el Paseo Santa Lucía cuenta con un río navegable y un paseo peatonal de 2.⁵⁰ Km. de longitud, con un ancho promedio de 15 metros, además “el río contiene cuarenta y cinco mil metros cúbicos de agua y, entre la Macroplaza y la avenida Félix U. Gómez, cruza el área urbanizada que se busca rehabilitar a través de este proyecto.”

Enrique Abaroa Castellanos (2007), *Paseo Santa Lucía, nueva imagen y expresión urbana para la ciudad*, en: *Rizoma, revista de cultura urbana*, No. 05, Monterrey; N.L.; Agencia para la Planeación del Desarrollo Urbano de Nuevo León; p.29.

⁷ Para darle una mejor cara a la Macroplaza, se realizan trabajos de mantenimiento y refuerzo de estructuras, así como la rehabilitación de loza (*Sic*), jardinerías y plantas, en el tramo de las calles Matamoros y Juan Ignacio Ramón. Tomado de http://www.nl.gob.mx/?P=rehab_macroplaza; El 5 agosto 2014.

García, hacia finales de 1800, con la introducción del ferrocarril urbano de tracción animal, conocido como “*tranvía de mulitas*” (*Imágenes N° 1 y 2*), por lo que la movilidad masificada, es un concepto prácticamente de reciente creación, el cual por fortuna, ha sido acogido y está ganando terreno en nuestra localidad, teniendo al sistema Metro como emblemático en este rubro, y actualmente con la construcción de la línea 3.

Como complemento, y ronal alimentador para el Metro, cabe mencionar la novel inauguración de la denominada Ecovía, sistema conocido a nivel mundial como BRT (Bus Rapid Transit, por sus siglas en inglés), transporte que cuenta con carriles exclusivos para hacer eficiente de traslado de los usuarios si de tiempo nos referimos.



Imagen No 1. Tranvía de mulitas, sobre la avenida Progreso (hoy Pino Suárez)⁸

⁸ Imagen digitalizada tomada de: Leopoldo Espinosa Benavides; 2008; *Como han pasado los años...*; Editora Regio / INAH-NL; Monterrey; p. 45. Editada y coloreada digitalmente por el autor. Fotografía en publicación original por el historiador y cronista Leonardo Villarreal García.

Burgess define la movilidad, proponiéndola como una medida de expansión y del metabolismo, susceptible de formulación cuantitativa precisa, de forma que pueda ser concebida casi literalmente como el pulso de la comunidad...”

Nuestra ciudad ha tenido un brusco y vertiginoso desenvolvimiento urbano desde su fundación, crecimiento que ha sobrepasado nuestro sistema vial, así como el destinado a peatones y bicicletas.



Imagen No 2. Tranvía de mulitas⁹

⁹ Imagen digitalizada tomada de: Leopoldo Espinosa Benavides; *Ibíd.*; p. 53. Editada y coloreada digitalmente por el autor. Fotografía en publicación original por el historiador y cronista Leonardo Villarreal García.

El antagonismo o dicotomía **motorizado — no motorizado**, *de facto*, lesiona y erosiona los espacios físicos existentes (o en proyecto) para peatones y ciclistas principalmente, al permitir la “*privatización del espacio público*” apersonados en vendedores ambulantes; la minimización del espacio transitable, al colocar infraestructura (postes, retenidas, registros, arriates, entre algunos) en superficie y/o al plantar vegetación no adecuada, que por sus dimensiones y características físicas, lacera además de obstruir las áreas de circulación; así como la falta de aplicación de la normatividad municipal, al permitir anchos por debajo del mínimo de banqueta o acera que marcan los diferentes reglamentos municipales de construcción para el Área Metropolitana de Monterrey, amén de los inconvenientes que causan algunas rampas mal planteadas para el acceso a cocheras privadas; sólo por citar los elementos más frecuentes y característicos de las obstrucciones urbano-peatonales en la vía pública.

A decir de Del Caz *et al* sobre las condiciones de los habitantes de la ciudad, tenemos la siguiente aseveración

*“Todos los seres humanos sin excepción tienen derecho a que se establezcan las condiciones necesarias para que el espacio urbano e interurbano sea apto y equitativo para la movilidad interna de todos los habitantes de un territorio”.*¹⁰

Esta premisa, parece no hacer eco en el Área Metropolitana de Monterrey, o al menos, no estar homologada en los planes de ordenamiento territorial ni de planeación urbana, ya que prevalece la importancia de las grandes obras viales, que sirven como referente obligado de los políticos en turno hacia la ciudadanía, versus propuestas poco lucidoras o de una menor envergadura como las referentes a la movilidad sustentable.

¹⁰ Rosario del Caz, Pablo Gigosos, Manuel Saravia; S/F; *El derecho a la calle*; Universidad de Valladolid, España; en: <http://www.ciudad-derechos.org/espanol/pdf/ea.pdf> consultado 21/08/2008.

Para muestra, baste un botón, al revisar los datos formulados por Garza en su artículo¹¹, apunta que en 1995 el Área Metropolitana de Monterrey, contaba con 39,057 hectáreas urbanizadas, de las cuales 7,072 ha. (18%) correspondían a equipamiento urbano, y 8,063 ha. (21%), para vialidad. Ya entonces, registraba Garza, que el suelo destinado a vialidades, casi duplicaba al industrial (4,707: 12%) para el mismo período, evidenciando las crecientes áreas para flujo vehicular, que las metrópolis demandan para su “*funcionalidad*”. Por su parte, Guajardo¹² apunta que para el año 2000, la superficie de rodamiento aumentó a 13,602 hectáreas, esto significa un incremento del 68% en infraestructura vial.

Si hilvanamos ahora esta información, con los datos demográficos, y de acuerdo con el Censo de población del año 1995, tenemos una población de 3,550,114 habitantes estatales, y de 2,988,081 metropolitanos (correspondiendo al 84.17% de población urbana); y durante el Censo de población y vivienda del año 2000: 3,834,141 en Nuevo León y 3,243,466 en la metrópoli (84.59% habitantes en la metrópoli); un aumento de sólo el 0.5% en asentamientos urbanos y del 1.08% a nivel estatal, contra el inmoderado 68% del sistema vial para el mismo período.

Sin duda, como lo menciona Gómez

*“La ciudad es mucho menos visible para los más atrapados en ella a causa de su menos movilidad, entre otras cosas, porque tienen menos coches”.*¹³

Del Caz, reflexiona en el cuarto *Informe de Valladolid*, sobre la gravedad, e incluso dramatismo del incumplimiento que genera desigualdad y afecta a la población más débil e indefensa: pobres, ancianos, niños, discapacitados y mujeres

¹¹ Gustavo Garza Villarreal; 1999, «*Monterrey en el contexto de la globalización*», en: Esthela Gutiérrez Garza, (coordinador) La globalización en Nuevo León, Facultad de Filosofía y Letras de la UANL / Ediciones El Caballito; México; pp. 30-31.

¹² Alicia Guajardo Alatorre; Alejandro Acosta Rodríguez; Edi Morales Tovar; (2003), «*Sistema de vialidad y transporte metropolitano*», en: Alicia Guajardo Alatorre, (coordinador) Análisis estratégico del Área Metropolitana de Monterrey. Un diagnóstico para el desarrollo, Volumen 2; Centro de estudios estratégicos / ITESM; México; p. 417.

¹³ Juan Carlos Gómez Rojas; 2006; *El espacio vivido, una geografía para la vida*; en: Camilo Contreras Delgado & Adolfo B. Narváez Tijerina (coordinadores) La experiencia de la ciudad y el trabajo como espacios de vida; El Colegio de la Frontera Norte / UANL / Plaza y Valdés; México; p. 32.

*“Sectores humanos todos ellos que se alejan del prototipo en función del cual se diseñan las ciudades y se definen las reglas del juego social: varón, blanco, con solvencia económica, plenamente capacitado (física e intelectualmente)”.*¹⁴

Referente a esta afirmación eminentemente segregante en el ámbito socioeconómico y urbano, hay una coincidencia total de Gómez, quien además puntualiza que principalmente en los barrios pobres, es imposible la coexistencia de los niños y las máquinas: en especial, los automóviles.

Del Caz, citando a Grijalvo, apunta de forma mordaz y recalcitrante que

“El derecho a la movilidad no es universal (...) está restringido cada vez más efectivamente”. El derecho a la movilidad es mucho más efectivo para los conductores de un automóvil que para los que no lo poseen”.

Aunque estamos a poco menos de 300 kilómetros de la frontera con Estados Unidos, Monterrey (y sus gobernantes, así como sus habitantes) sin duda nos hemos visto influenciados por la cultura anglosajona, de dar preferencia los viajes en automóvil, y que podemos observar en la mayoría de las ciudades americanas.

Ante esta situación, infortunadamente seguimos obnubilados, fundamentándonos en el coche como elemento rector de proporción (*Imagen N° 3*) y modelación urbana (*deshumanizando la ciudad*). Además adolecemos de movilidad eficiente, ya que al presentarse bajas velocidades de desplazamiento, debido a la abundancia de cruces semaforizados y trabas urbanas (topes, boyas: que además no resuelven el binomio velocidad-seguridad) provocan altas emisiones de contaminantes al bajar la velocidad promedio de circulación, así como un mayor desgaste de vehículos.

¹⁴ Rosario del Caz et al; *Ibíd.*

Estos son aspectos que cotidianamente afectan a la vialidad en las ciudades, además, ante la diversidad de vehículos que utilizan una misma vía, y que cuentan con diferentes dimensiones, velocidades y características de aceleración, (automóviles, camiones, junto a camiones pesados, remolques, motocicletas, vehículos de tracción animal, triciclos y bicicletas, entre otros). Ya en sus códigos, Leonardo da Vinci proponía la regulación del tráfico¹⁵, asignatura que no hemos superado. Leonardo buscaba organizar las fuerzas naturales para ponerlas al servicio de los objetivos humanos.

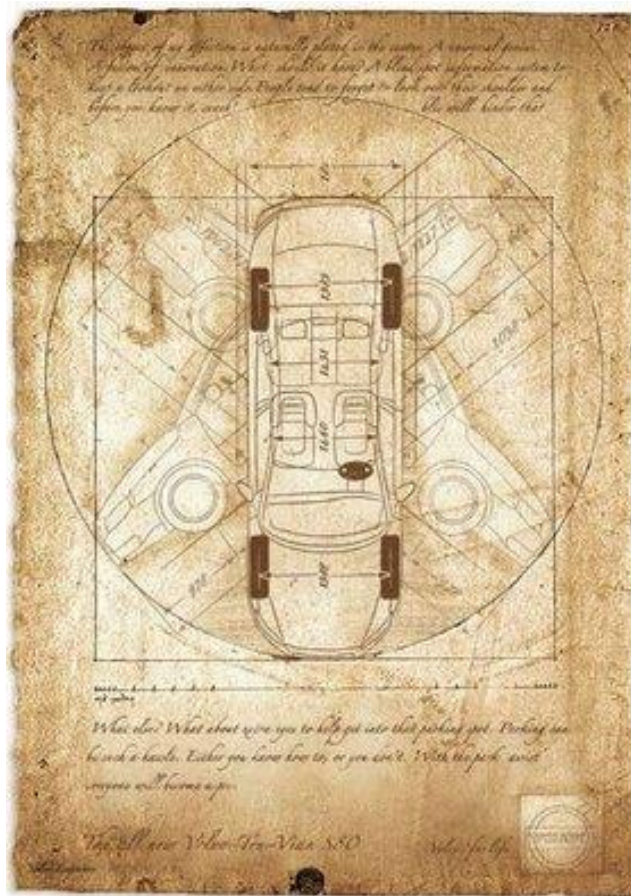


Imagen No 3. Canon motorizado de diseño.

Fuente: http://spotx.blogosfere.it/antepime_spot/2.html

¹⁵ Sigfrido Giedion; 1980; *Espacio, tiempo y arquitectura*; Editorial Dossat, España; p. 73.

ILACIÓN Y RECOMENDACIONES

Como hemos podido dilucidar, el cambio de patrón en el diseño, del antropométrico, por el del vehículo automotor, también modifica nuestra vida, al “*deshumanizar la ciudad*”, y forzar las cosas a tener que contar preferentemente con un automóvil, para estar en posibilidades de realizar desplazamientos “satisfactorios”. El incremento de la urbanización con las consabidas vialidades que aparecen como indispensables (o supra necesarias), no permiten la sana convivencia social.

A. Sanz es referenciado por Del Caz, quién hace el siguiente razonamiento

“La sostenibilidad obliga a reformular de nuevo el objeto de estudio, los métodos e instrumentos de análisis y las herramientas de intervención.”

Como se mencionó al inicio de este trabajo, el mayor bienestar de la comunidad se refleja en menores impactos, que desde la visión de la sostenibilidad, pueden ser de corte social, ecológico o económico.

Como símil y a modo de apuntalar esta idea, tenemos a quién se le considera como el primero de los urbanistas modernos: Sixto V¹⁶, quien transformó substancialmente a la antigua Roma, mediante un plan regulador, donde fueron trazadas por primera vez, y realizadas con seguridad absoluta las líneas de la red de tráfico de una ciudad moderna, este pontífice

“[...] Desde un principio sintió la ciudad como un organismo complejo, y comprendió que la belleza de las grandes plazas y de las amplias avenidas debe estar fundada sobre mejoras sociales.”¹⁷

¹⁶ Accedió al pontificado en 1585; a él se debe la terminación de la cúpula de San Pedro, paralizada por cerca de un cuarto de siglo; enlaza vialmente los lugares sagrados de la ciudad mediante vialidades planificadas. Era capaz de organizar, recoger datos existentes, y de ejecutar los proyectos; integró las obras de sus predecesores en sus programas de planificación, y señaló el camino para su posterior desarrollo.

Sigfrido Giedion; *Ibíd.*; Nota 14; pp. 76-105.

¹⁷ Sigfrido Giedion; *Ibíd.*; Nota 15; p. 104.

Por tanto, es necesario identificar los objetivos sectoriales a los que aspiramos, para no seguir provocando un colapso socio-ecológico, por no contar con estrategias de movilidad adecuadas a los tiempos que nos toca vivir.

Podemos considerar como endémicos los conflictos viales y de movilidad peatonal en las ciudades, mismos que no son factibles de paliarse satisfactoriamente por la sola acción de apostarle y magnificar las vías de comunicación como elemento que privilegie al transporte motorizado; debemos voltear los ojos hacia los modelos exitosos a nivel mundial en materia de movilidad-accesibilidad peatonal, y adecuarlos a nuestras necesidades y características socioculturales. Hay que evitar el conformismo y las acciones pasivas. Menos acciones políticas, y más acciones sociales: *las acciones políticas no son necesariamente sociales*; los programas sociales, siempre podrán considerarse como políticos. Está comprobado que los desplazamientos a pie o en bicicleta, tienen mayores externalidades positivas a diferentes niveles y en diversos ámbitos.

Lizárraga, nos abre los ojos al apuntar las diferentes implicaciones no sustentables que no son tan obvias a primera vista, como el consumo energético de hidrocarburos y la contaminación emanada por la combustión de los motores, al respecto esgrime las siguientes implicaciones holísticas

“Los sistemas de transporte necesitan recursos naturales de todo tipo: combustibles fósiles no renovables, hormigón y acero para construir autopistas, y metales ferrosos y no ferrosos para fabricar los vehículos. Con todo, el problema ambiental más grave asociado con el modelo de transporte actual es su dependencia, en 98%, de energías fósiles no renovables, y la degradación ambiental asociada con la producción, transformación y consumo final de esa energía.

[...]La insostenibilidad del sector transporte también viene explicada por la ocupación del terreno, la intervención en los ecosistemas y la transformación del paisaje para el trazado de carreteras y autopistas.”¹⁸

Por tanto, es necesario desterrar el quimérico dogma que la saturación vial se enmendará multiplicando y ampliando las superficies de rodamiento; la proliferación de más infraestructura vial no garantiza ni mejora los problemas de congestión, los magnifica.

Claro que esto no es mágico, necesitamos de la participación del sector social, de las ONG’s, de las asociaciones, Colegios de profesionistas y de los políticos y tomadores de decisiones en materia de planificación urbana, para coordinar esfuerzos y corregir y alinear el rumbo para conseguir una ciudad lo más vivible posible. Esto implica un cambio vertical, donde debemos ir creando conciencia colectiva para cambiar la percepción del ser y del deber ser, es decir, apalancar esta filosofía desde la educación básica.

Retomando a Del Caz, lanza una interesante y valiente reflexión

“Reconquistar la calle como espacio social supone diseñar planes urbanos de movilidad que partan de la premisa de que todos los ciudadanos (los que conducen y los que no) tienen derecho a disfrutar del espacio público (y las calles son su principal expresión, aún cuando habitualmente estén tomadas por vehículos privados, en movimiento o aparcados) en condiciones de igualdad.”

¹⁸ Carmen Lizárraga Molliendo; 2006; *Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI*; en revista Economía, Sociedad y Territorio, Vol. VI, No 22; España; pp. 289-290.

BIBLIOGRAFÍA

Abaroa Castellanos, Enrique (2007); *Paseo Santa Lucía, nueva imagen y expresión urbana para la ciudad*, en: Rizoma, revista de cultura urbana, No. 05; Monterrey, N.L.; Agencia para la Planeación del Desarrollo Urbano de Nuevo León.

Cavazos Garza, Israel; (1996a); *Breve Historia del Estado de Nuevo León*; Impresora y Encuadernadora Progreso; México.

Cavazos Garza, Israel (coordinador); (1996b); *La enciclopedia de Monterrey*; El Diario de Monterrey / Editorial Grijalbo; México.

Conde, Alma Rosa, **Herrera** González, Inés; **Pascoe** Koch, Josué; (1990); *Los gobernantes de Nuevo León. Historia 1579-1989*; J R. Fortson y Compañía; México.

Del Caz, Rosario; **Gigosos**, Pablo; **Saravia**, Manuel; (S/F); *El derecho a la calle*; Universidad de Valladolid, España; en: <http://www.ciudad-derechos.org/espanol/pdf/ea.pdf> consultado 21/08/2012.

Espinosa Benavides, Leopoldo; (2008); *Como han pasado los años...*; Editora Regio / INAH-NL; Monterrey.

Garza Villarreal, Gustavo; (1999); «Monterrey en el contexto de la globalización», en: Esthela Gutiérrez Garza, (coordinador) *La globalización en Nuevo León*; Facultad de Filosofía y Letras de la UANL / Ediciones El Caballito; México.

Giedion, Sigfrido; (1980); *Espacio, tiempo y arquitectura*; Editorial Dossat; España.

Gómez Rojas, Juan Carlos; (2006); «El espacio vivido, una geografía para la vida»; en: Camilo Contreras Delgado & Adolfo B. Narváez Tijerina (coordinadores) *La experiencia de la ciudad y el trabajo como espacios de vida*; El Colegio de la Frontera Norte / UANL / Plaza y Valdés; México.

Guajardo Alatorre, Alicia; **Acosta** Rodríguez, Alejandro; **Morales** Tovar, Edi; (2003), «Sistema de vialidad y transporte metropolitano», en: Alicia Guajardo Alatorre, (coordinador) *Análisis*

estratégico del Área Metropolitana de Monterrey. Un diagnóstico para el desarrollo, Volumen 2;
Centro de estudios estratégicos / ITESM; México.

Lizárraga Mollinedo, Carmen; (2006); *Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI*; en revista Economía, Sociedad y Territorio, Vol. VI, No 22; España.

Robles Cuevas, Vito Alessio; (1978); *Acapulco, Saltillo y Monterrey, en la historia y la leyenda*; Editorial Porrúa, México.

Roel, Santiago; (1961); *Nuevo León. Apuntes históricos*; S/E; Monterrey.

Saldaña, José P. (1968); *Grandeza de Monterrey*; S/E; Monterrey.

Sitios en internet

<http://obraspublicas.nl.gob.mx/Noticias/> [Consultado 12 abril 2014]

<http://www.inegi.gob.mx> [Consultado 10 febrero 2014]

<http://www.nl.gob.mx/?P=desarrollourbano> [Consultado 10 febrero 2014]