

Movilidad de las nuevas centralidades. Zona Metropolitana de Puebla

Rasgado Gallegos, Yazmín

2015-03-20

<http://hdl.handle.net/20.500.11777/704>

<http://repositorio.iberopuebla.mx/licencia.pdf>

Movilidad en las nuevas centralidades.

Zona Metropolitana de Puebla



Yazmín Rasgado Gallegos

Originaria de Ciudad Ixtepec, Oaxaca, estudió la licenciatura en Arquitectura en la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla y la maestría en Gestión y Diseño Urbano Sustentable en la Universidad Iberoamericana Puebla. Ha colaborado en los sectores privado y público en los ámbitos de la construcción e ingeniería de tránsito. Actualmente es responsable de la Evaluación de los Estudios de Impacto Vial en el Ayuntamiento de Puebla.

La Zona Metropolitana de Puebla se ubica a 129 kilómetros al oriente de la ciudad de México, cuenta con una población aproximada de 2 289 000 habitantes. La ciudad de Puebla se extiende desde el Centro Histórico hacia la periferia presentando desequilibrios en su estructura urbana y generando nuevos espacios de centralidad que pretenden equilibrar su desarrollo. Sin embargo, en Puebla existen nuevas centralidades que favorecen al sector de la sociedad con mayor poder adquisitivo y, por lo tanto, conciben lugares exclusivos y excluyentes. Ejemplo de lo anterior es la Reserva Territorial Quetzalcóatl-Atlixáyot (RTQA), donde se exhiben mecanismos de marginación social. El desafío, como menciona Jordi Borja, es establecer una dialéctica positiva entre centralidades y movilidades, donde el espacio público nos lleve a lugares productores de sentido, de ahí la propuesta hacia la accesibilidad y movilidad urbana como regeneradora del tejido urbano y social.

PALABRAS CLAVE: *Movilidad, centralidades, espacio público.*

INTRODUCCIÓN

Los nuevos espacios de centralidad deberían existir como: estrategia de ordenamiento territorial; apoyo y equilibrio para el desarrollo de la ciudad; para la distribución armónica de la población y de las actividades con espacios de convivencia y servicios públicos accesibles.

Cada una de estas nuevas centralidades deben estar relacionadas, existiendo entre ellas un sentido de cooperación, complementación y competencia para que la ciudad funcione como un todo, generando así un *modelo de ciudad policéntrico*.

Dentro de las nuevas centralidades existen aquellas que favorecen al sector de la sociedad con mayor capacidad de ingreso, y por consiguiente, generan lugares exclusivos, con una nueva lógica espacial que difiere de la concepción de espacios de encuentro, convivencia, integración social, democratización y participación (espacio de los flujos). En general, esta nueva lógica espacial conserva esa filosofía de desconexión socioespacial en las nuevas centralidades de Puebla, evidente en una de las más importantes: la Reserva Territorial Quetzalcóatl-Atlixáyotl (RTQA), producto de la expropiación de terrenos ejidales.

Desde este estudio se podrá conocer cómo, a partir de buenas prácticas de movilidad y accesibilidad es posible transformar la lógica espacial actual (*espacios de flujos*¹) de la nueva centralidad, en un espacio de lugares.

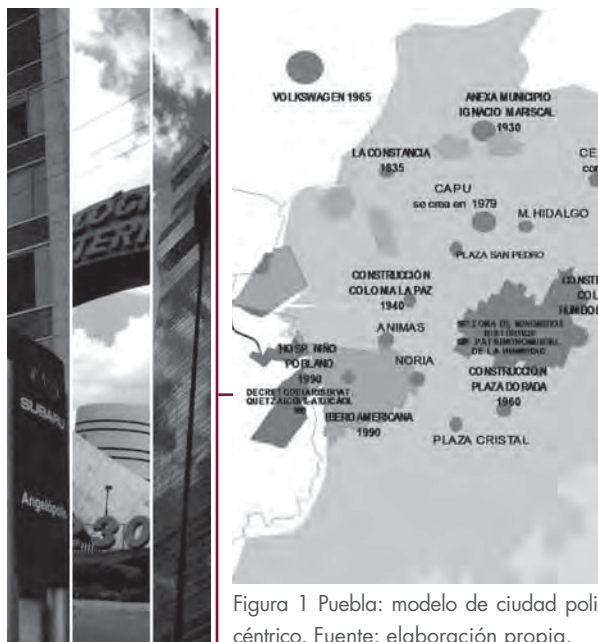


Figura 1 Puebla: modelo de ciudad policéntrico. Fuente: elaboración propia.

1 Jordi Borja y Manuel Castells, en su libro *Local y Global, la gestión de las ciudades en la era de la información*, mencionan que existen “espacios de los flujos”, resultado de los nuevos procesos de acumulación de capital, de cómo los mercados se integran, de cómo se transmiten los mensajes, la copresencia o la proximidad no son ya necesarias para una serie de intercambios, y prácticas sociales, ya que es posible usar las telecomunicaciones y los desplazamientos son más rápidos.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La RTQA es, precisamente, una centralidad de escala metropolitana al constituirse como un sector de oferta muy atractivo que da servicio a demandas de nivel metropolitano y regional, donde el espacio se organiza y utiliza para una minoría de población de nivel económico alto donde la accesibilidad es diferenciada y excluyente, lo que ha generado una zona, donde se presentan los siguientes problemas:

1. Disponibilidad de suelo con ofertas altamente especulativas, incrementando la comercialización de suelo agrícola para uso habitacional
2. Se afectan y disminuyen áreas de valor ambiental
3. Se generan espacios cerrados y exclusivos, aumentando con esto la diferenciación social
4. El espacio público carece de elementos que generen condiciones de habitabilidad y convivencia
5. Problemas de movilidad urbana: se realizan mayores recorridos y tiempos de traslado de la población, con la consecuente afectación al ambiente; conformación de zonas poco accesibles, con limitaciones de una infraestructura vial adecuada (tramos sin pavimentación, inexistencia de aceras, alumbrado público, etc.); excesiva superficie urbana para el vehículo particular e ineficiencia en el sistema de transporte público colectivo.

A partir de la experiencia antes descrita se muestran a continuación, como contraste y referencia, casos exitosos de movilidad y accesibilidad, teniendo como medio el espacio público; mostrando así, opciones factibles para transformar la lógica espacial que caracteriza la centralidad de la RTQA y de esa forma, mejorar las condiciones de vida de los distintos grupos de población que comparten su territorio.

PRINCIPIOS DE PLANEACIÓN Y DISEÑO URBANO QUE HAN FUNDAMENTADO BUENAS PRÁCTICAS

1. Generar las condiciones para la movilidad no motorizada y el transporte público digno, con mejor servicio y más competitivo, fomentando así el menor uso del automóvil. Se busca fomentar el uso de medios alternativos de movilidad menos agresivos al ambiente

2. Reducción de la velocidad en áreas urbanas. Esto requiere disminuir la velocidad de circulación en determinadas zonas urbanas a 30 kilómetros por hora, permitiendo que las personas, sin arriesgarse, recuperen la confianza de salir a encontrarse y recrearse en el espacio público accesible

3. Compartir el espacio vial para los distintos modos de transporte: motorizado y no motorizado, considerando ampliar el espacio peatonal y reduciendo el espacio vehicular además de incluir en éste un carril confinado para bicicletas

4. Parquímetros. Mediante el cobro por el tiempo que se estacionan los automóviles deja de ser atractivo llegar en

vehículo a estas zonas. Con esto se fomenta utilizar un modo de transporte menos invasivo del espacio público

5. Paseos en bicicleta. De manera temporal, en determinados días al mes o a la semana se cierran las vialidades más importantes, para que sean recorridas en bicicleta, patineta, caminando, corriendo, etc., y así disfrutar y reconocer la ciudad. Es importante mencionar que estos recorridos logran integrar distintos grupos de población volviéndose una dinámica incluyente

6. Aprovechar las áreas verdes ubicadas en camellones, remanentes y áreas de donación de grandes desarrollos inmobiliarios, para integrar los distintos modos de transporte y las centralidades de menor jerarquía (subcentros urbanos y centros de barrio), ubicadas en la zona de estudio

7. Promover sistemas de movilidad no motorizada para conectar a espacios públicos existentes, articulando los distintos sectores dentro de la zona de estudio y ésta, a su vez, se integre a la ciudad que la contiene

8. Evitar la construcción de puentes peatonales para el paso de personas sobre una vialidad, ya que éstos resultan inseguros, inaccesibles para muchos grupos de población y además en Puebla se caracterizan por presentar limitaciones funcionales y prácticas en sus diseños. De esta manera se sugiere sustituirlos por: semáforos peatonales, pasos peatonales a nivel y principalmente, los vehículos deben respetar las zonas destinadas para el paso del peatón, sin necesidad de ningún dispositivo en determinados puntos de la RTQA

9. Lograr que el paso vehicular se realice de manera subterránea dejando en la parte superior el paso peatonal, aprovechándolo para incrementar la superficie de espacio público para los peatones y sistemas de movilidad no motorizada

10. Recuperar la vida de barrio, aquélla que se genera en centros de barrios que cuentan con parques y espacios públicos, logrando una experiencia en la cual se viva la ciudad: a pie, en bicicleta o en cualquier otro modo no motorizado.

CASOS DE ESTUDIO

A continuación se presentan casos exitosos de la ciudad de México y Puebla, caracterizados por principios de movilidad y accesibilidad espacial y social, donde el espacio público juega un papel trascendente y representan referentes para poder transformar la lógica espacial de la centralidad que caracteriza a la RTQA.

Centro Histórico de la ciudad de Puebla: primera centralidad

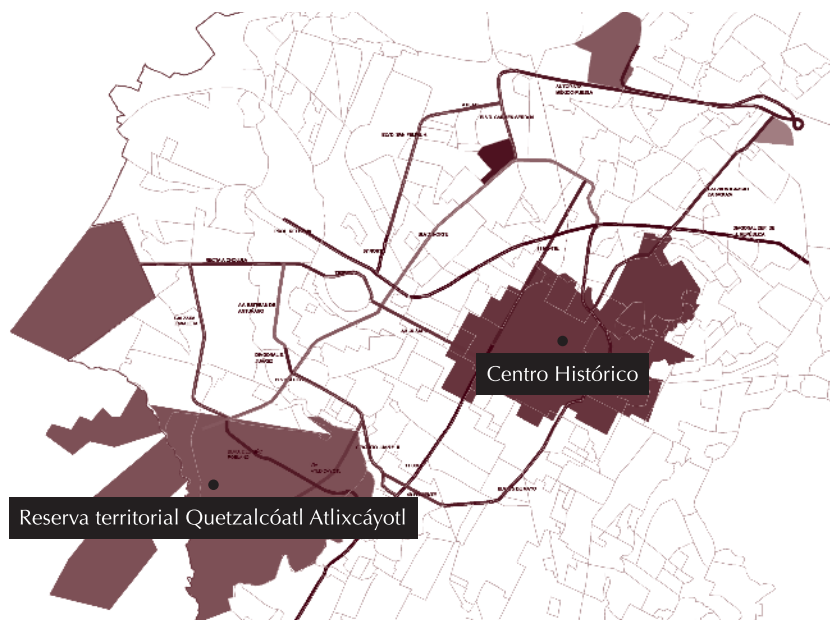


Figura 2. Ubicación de la Reserva Territorial Atlixcáyotl y ubicación del Centro Histórico. Fuente: elaboración propia.

1. Sendas peatonales

Se integran corredores peatonales a las áreas verdes, plazas, jardines, parques, etc. y éstos al sistema de transporte público, multiplicando así los sitios de encuentro, los cuales obtienen nuevos usos que los convierte en lugares de convivencia, recreación y actividad económica.



Foto 1. Calle Juan de Palafox y Mendoza: Ampliación de las banquetas dando preferencia al paso peatonal reduciendo el arroyo vehicular. Foto de Yazmín Rasgado Gallegos.



Fotos 2 y 3. Calle 3 Oriente: vialidad peatonalizada, donde se observan estudiantes de Secundaria jugando fútbol. Esta vialidad está ubicada entre la Catedral y el Palacio Municipal de Puebla y representa un ejemplo de apropiación e identificación a partir de evitar un flujo vehicular. Foto de Yazmín Rasgado Gallegos.

2. Paseos en bicicleta

“La Gran Vía Recorre Puebla” es un Programa llevado a cabo cada domingo para realizar distintas actividades como: correr, trotar, caminar o andar en bicicleta en las principales avenidas del Centro Histórico de Puebla (Av. Juárez, 13 Sur, Av. Reforma, Av. Juan de Palafox y Mendoza, 4 Norte, 6 Oriente y 8 Norte).



Fotos 4 y 5. Avenida Juárez: una de las vialidades principales del Centro Histórico donde se promueve disfrutar activamente los distintos espacios públicos en la zona a través de medios no motorizados como opción de transporte. Existe otro programa llamado “Paseo a ciegas”. Es una actividad para personas con capacidades diferentes, en la cual los paseos son guiados. Fuente: http://www.pueblacapital.gob.mx/wb/pue/gran_via_recorre_puebla

CIUDAD DE MÉXICO: COLONIA POLANCO

En la ciudad de México, en los últimos quince años, las colonias Condesa y Polanco han experimentado modificaciones en su vida de barrio, presentándose cambios en su entorno y, sobre todo, en el valor del suelo, lo cual ofrece un estilo de vida atractivo por los comercios y servicios existentes, más para las poblaciones flotante y reciente, que para la población residente que vive ahí hace más de 20 o 30 años.



Fotos 6 y 7. Calle Horacio: se observa cómo a partir del aprovechamiento de los camellones se puede lograr que convivan los distintos modos de transporte, proporcionando seguridad a los usuarios. En ellos se ubican andadores peatonales protegidos por vegetación a los lados. Dichos andadores pueden ser utilizados para el paso de bicicletas, son acompañados además por bancas, fuentes y espacios para patinar. Foto de Yazmín Rasgado Gallegos.

PASEOS EN BICICLETA EN LA CIUDAD DE MÉXICO

En la ciudad de México se han llevado a cabo diversas acciones para promover el uso de las bicicletas, entre ellas: permitir la entrada con éstas al metro durante los domingos y al metrobús diariamente de 5:00 a 7:00 horas y de 22:00 a 24:00 horas, y préstamo gratuito de este vehículo. El último domingo de cada mes, de 8:00 a 14:00 horas, se lleva a cabo el paseo en bicicleta, caminando, corriendo y patinando por la Avenida Paseo de la Reforma, Circuito Interior, Av. Fray Sevando Teresa de Mier, Lateral del Viaducto Miguel Alemán y algunas calles que atraviesan el Centro Histórico.

CAMINANDO, CORRIENDO Y PATINANDO



Fotos 8 y 9. Paseo de la Reforma: este recorrido, principalmente en bicicleta, ha tenido gran éxito entre los habitantes de la ciudad y sus visitantes, evidente por el porcentaje de asistentes. Durante el recorrido se llevan a cabo diversas actividades de ejercicio al aire libre, acompañadas de música, lo cual crea un ambiente divertido, festivo, saludable, de encuentro, convivencia e integración entre distintos grupos económicos de población Fuente: http://sipse.com/noticia.php?ID_NOTICIA=18586.



Foto 10. Paseo de la Reforma: un paseo en bicicleta, donde está presente el respeto al ciclista y el de éste hacia la ciudad. Fuente: <http://noticias.terra.com.mx/mexico/estados/celebran-5-anos-de-paseos-dominicales>



CONCLUSIONES

Las centralidades en Puebla de los últimos años, como la RTQA, han transformado la función que deberían tener estos elementos de la estructura urbana, de ser espacios de vida y encuentro, a ser espacios destinados únicamente a lucrar con ellos como producto del capitalismo global, descuidando a la población; definiéndose así como “Centralidades de Flujo”, ya que excluyen a los grupos de población más vulnerables, lo cual genera un claro ejemplo de segregación social.

De esta manera, en la RTQA se muestra la falta de equilibrio e integración social que prevé la “centralidad de flujo”, desde la perspectiva de la accesibilidad y movilidad para transformarla en una “centralidad de los lugares”, que materialice el *derecho a la ciudad* para todas las personas.

Por tanto se requiere definir estrategias adecuadas para generar lugares y ciudades más competitivas, incluyentes y sustentables, que respondan a las necesidades de cada uno de los grupos que comparten el territorio.

De ahí la importancia hacia la accesibilidad y movilidad como elementos regeneradores del tejido urbano y de conexión de nuestra sociedad, donde se propicien dinámicas de intercambio cultural entre las personas, promoviendo el encuentro y la sociabilidad; dando lugar a procesos de agregación e identificación colectiva, de producción y expresión de identidades; así como de sentido de pertenencia y reconocimiento.

Referencias bibliográficas

- Ascher, F. (2001), *Los nuevos principios del urbanismo, el fin de las ciudades no está a la orden del día*, Madrid, 2004: Editorial Alianza.
- Balbo, Marcello, Ricardo Jordán y Daniela Simioni (compiladores) (2003), *La Ciudad Inclusiva*, Cuadernos de la CEPAL, Santiago de Chile, 2003.
- Borja, J., & Castells, M. (1997), *Global y Local. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Madrid, España: Grupo Santillana de Ediciones S.A.
- Borja, J. y Z. Muxi (2000), *El Espacio Público: Ciudad y Ciudadanía*, Barcelona: Ediciones Electa.
- _____ (2001), *Centros y Espacios Públicos como Oportunidades, Perfiles Latinoamericanos*, diciembre, núm. 19, Distrito Federal, México: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales.
- Carrión, F. (2001), *La ciudad construida, urbanismo en América Latina*, Quito, Ecuador, 2001, FLACSO/Ecuador Junta de Andalucía.
- De los Bourdin, A. (2007), *La Metrópoli de los individuos, México*, Editorial Lupus Inquisitor.
- Font, J. (2004), *Participación ciudadana y decisiones públicas: conceptos, experiencias y metodologías* (23-41). A. Ziccardi (coord.), *Participación ciudadana y políticas sociales en el ámbito local*, México: Instituto de Investigaciones Sociales (UNAM)/COMESOL/INDESOL.
- Montezuma, R., *El derecho a la vida en la movilidad urbana y el espacio público en América latina*: Recuperado el 12 de febrero, 2012
<http://www.metrovivienda.gov.co/portel/libreria/pdf/Ponencia-RicardoMontezuma.pdf>