

El inicio del ciclo escolar

Cruz Torres, Erika

2016-08

<http://hdl.handle.net/20.500.11777/2474>

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

EL INICIO DEL CICLO ESCOLAR

Por: Mtra. Erika Cruz Torres

El inicio de cualquier ciclo, siempre nos invita a plantearnos propósitos, a revisar nuestras prácticas pasadas y a mejorar. Ahora estamos en el inicio del período escolar. Las escuelas de educación básica, media superior y superior hemos arrancado el nuevo ciclo escolar entre chubascos, baches y calles cerradas, perdón, calles en reparación.

Y como en otros años, es una oportunidad para replantear nuestras prácticas y hábitos. Por ejemplo nuestras prácticas relacionadas con las formas de movilidad en la ciudad. Tomando en cuenta que la ciudad de Puebla está minada por baches, construcción de puentes y calles cerradas, además de la sobrepoblación de vehículos motorizados, la movilidad se vive como un asunto tortuoso.

Las horas que una persona invierte en el traslado a su centro de trabajo o estudio, disminuye la calidad de vida de la misma. Aún adentro del auto más lujoso y moderno del momento, estar dentro de un “embotellamiento” vehicular, disminuye la calidad de vida.

¿Cómo disminuye la calidad de vida? Lo primero que sucede en la persona es el aumento del nivel de estrés, lo cual genera un incremento del cortisol, que se traduce en envejecimiento. Disminuye la cantidad de tiempo que podemos dedicar a nuestros seres queridos. Disminuye el tiempo que podemos dedicar a otras actividades lúdicas o de formación e interés personal ¿parece poco?

El peatón es tratado como un ser invisible, un ente que aparece en estadísticas y tal vez en alguna plática, pero nunca en la planeación ni en la construcción de infraestructura. Y tampoco es extraño, en un sistema donde el centro es el dinero y no las personas, las acciones también son consecuentes con esto.

Y, ¿quién gana en todo esto?

Con tanta infraestructura vial, parece que las personas que usan vehículos motorizados tendrían que gozar día a día los beneficios de esto; la circulación debería ser más fluida; trasladarse de un punto a otro debería de implicar menor gasto de tiempo y gasolina, el factor ambiental (como

mucha lluvia o mucho calor) no debería modificar los trayectos ni el tiempo de traslado y la calidad del aire tendría que aumentar.

¿Cuántos de los habitantes de la ciudad vivimos estos beneficios? Me parece que pocos, muy pocos, y al contrario, cada vez es más frecuente escuchar comentarios acerca de: *lo pesado que está el tráfico, lo difícil que es encontrar lugar para estacionarse, la cantidad de accidentes viales a la orden del día y la disminución en la calidad del aire de la ciudad.*

En la ciudad de Puebla, según la asociación Actívate por Puebla, hasta febrero del 2016, se habían destinado por lo menos 4 mil millones de pesos en obras enfocadas a vehículos automotores, ¿cómo es posible que con tanto dinero destinado a la mejora vial, en la vida cotidiana no experimentamos dicha mejora?

¿No les parece extraño que a pesar de tantas obras que se realizan en la ciudad, pareciera que la planeación brilla por la ausencia? ¿No les parece extraño que cuando la obra ha sido terminada, inaugurada, aplaudida y usada durante dos días, vuelvan a cerrarla para levantar el concreto y “arreglar” algún detalle? ¿Quién paga estos “detalles”? ¿Quién paga dos veces la misma obra?

Lo cierto es que más allá de lo extraño que parecen los gastos en infraestructura, los beneficios no son visibles para todos los habitantes, y aún más allá de esto, los habitantes que sufrimos a diario de las opciones y formas de traslado que tenemos en la ciudad (ya sea auto propio, taxi o en el servicio de transporte público), poco hacemos para modificar esta realidad.

Según el colectivo peatonal “A Pata”, en el municipio de Puebla, se realizan más de tres millones de viajes (3, 579, 206 viajes), los cuales se distribuyen en mayor medida en viajes en transporte público (47 %), A pie (34%), en automóvil (12%) y en bicicleta apenas el 2 %, que equivale a 30 mil 796 viajes en bicicleta; en taxi se realiza el 1% de los viajes y en otros medios el 4% restante. ¿Es esto mejora en la movilidad? ¿Es esto incremento en la calidad de vida?

Escribo esto, como una invitación para repensar nuestras prácticas de movilidad, una invitación para atrevernos a probar otras formas, compartir el auto, caminar, proponer otras formas de colectivos para trasladarnos (ya que evidentemente ni el servicio público ni el RUTA son una forma de traslado digno).

Todas las personas somos peatones en algún momento, seamos más críticos y abiertos a otras prácticas, caminemos, cuidemos del peatón, respetemos al ciclista. Practiquemos el respeto, la empatía y la tolerancia con otras formas de traslado en la ciudad. Continuar e incrementar las prácticas de movilidad actuales, pocos beneficios nos han traído, y cada vez hacen más evidente la necesidad de un cambio.

La autora es profesora de la **Universidad Iberoamericana Puebla**.

Este texto se encuentra en: <http://circulodeescritores.blogspot.com>

Sus comentarios son bienvenidos