

## De lo urbano a lo humano

Los ciudadanos tienen derecho a circular libremente por su ciudad

---

¿Alguna vez ha sentido deseos de caminar por encima de los automóviles que obstruyen su paso en las aceras? Pues a ese extremo llegó un ciudadano en su afán de reivindicar su derecho a desplazarse a pie por la ciudad de Berlín en la década de 1980.

El ciudadano continuaba su paso por la acera pero subiéndose a los carros que estaban estacionados en ella. Incluso se bajaba de la acera y transitaba como si fuera un carro ocupando un carril y solo cedía el paso a los transportes colectivos.

“Esa fue su manera de reclamar que los automóviles se habían robado la ciudad y la estaban deshumanizando”, expresa el sicólogo social José Morales, para quien la movilidad urbana en Puerto Rico y el mundo es un asunto de derechos humanos.

La movilidad urbana se define como el desplazamiento cotidiano de los habitantes de una ciudad. Y es también la forma en que los ciudadanos participan de la creación de su ciudad de acuerdo a la forma que escojan para moverse. En el caso de Puerto Rico, se privilegia el automóvil, que ocupa incluso los espacios designados para peatones. Tres millones

de automóviles transitan a diario por la Isla.

La forma en que están construidas las ciudades también alimenta la arraigada cultura individualista de usar el carro, lo que tiene el potencial de atentar contra derechos universales, incide en la contaminación ambiental, la congestión vehicular y la accidentalidad vial, y aumenta la inseguridad ciudadana, entre otros problemas.

“Un derecho universal es el derecho al libre tránsito de las personas, sin restricciones. En ese sentido, la manera en que están organizadas las ciudades ahora, en particular San Juan, atenta contra ese derecho en la medida en que nos hace dependientes del automóvil”, añade el profesor universitario.

En el escrito “Ciudad y transporte”, el experto en urbanismo Ricardo Montezuma advierte que el problema de movilidad urbana puede ser un tema de exclusión social.

“Menor movilidad significa menor accesibilidad al trabajo, a la oferta habitacional, a la educación, a la salud y a los servicios en general, lo que entraña mayor exclusión de la población pobre, largamente segregada y discriminada, de las oportunidades que la ciudad ofrece”, sostiene Montezuma, director de la Fundación Ciudad Humana de Colombia.

Visto de ese modo, en ciudades con pobre movilidad urbana, se le podría estar violentando el derecho universal a la vivienda, el trabajo, la educación y la salud a una persona que no tenga dinero para comprarse un automóvil.

En 1950, la población total mundial era de 2,500 millones de habitantes y se calcula que en 2030 alcanzará los 8,000 millones. La mayor parte de este crecimiento tendrá lugar en las zonas urbanas de los países en desarrollo, donde actualmente vive casi el 80% de la población mundial.

Según los expertos, ese crecimiento poblacional vendrá acompañado de un aumento en el número de vehículos que transitará por las calles y supondrá una presión muy fuerte sobre la infraestructura urbana. Habrá entonces que establecer estrategias para desalentar el uso del automóvil, como bien pueden ser peajes y estacionamientos más caros, de forma que los ciudadanos empiecen a usar más el transporte colectivo y el no motorizado como la bicicleta.

Para alentar esas otras alternativas de transporte, según la educadora física Mercedes Rivera, "es necesario tener proyectos pequeños con historias de éxito", como podría ser una escuela que promueva que los niños caminen desde sus casas, vayan en bicicleta o que sus padres los bajen del carro un bloque antes de llegar al plantel escolar.

La profesora universitaria destaca que también hay que comenzar a educar sobre los efectos adversos que tiene el automóvil en el ambiente de las ciudades y en la salud de los ciudadanos, versus los beneficios ecológicos y sanitarios de caminar o usar la bicicleta para desplazarse.

"Se sabe que los programas de transportación colectiva aumentan en un 30% el número de pasos que tú das al día y elevan tu nivel de actividad física. Y si usas la bicicleta,

muchísimo más. La bicicleta es una actividad aeróbica que va a estimular tu corazón, tus músculos, y a la misma vez te lleva donde tú quieres. Es como un gimnasio ambulante”, señala.

Y si a eso se añade que el caminar la ciudad te da la posibilidad de interactuar con otras personas, conocer las propuestas comunitarias y ser un ciudadano más activo, no debería existir razón para que la gente no salga a vivir más las ciudades.

Morales y Rivera, quienes encabezan esta semana junto a Montezuma un diálogo sobre este tema en la Universidad de Puerto Rico, reconocen que, para lograr una ciudad con buena movilidad urbana, se necesitan aceras anchas y arboladas, buena iluminación, pasos de peatones claramente identificados, reductores de velocidad y transportación colectiva que conecte, entre otros. Además, hay que trabajar con la inseguridad que los ciudadanos sienten en la calle.

“Es un círculo vicioso. Hay inseguridad, pues entonces no salgo. No salgo, dejo la calle desolada y entonces se vuelve verdaderamente un sitio inseguro... Lo principal para que haya movilidad es precisamente que haya gente en la calle, pues eso anima a otros a querer salir a caminar, a sentirse más seguros. Las personas son la infraestructura más importante para hacer una ciudad más amable”, afirma Morales.