

[PLUMAS PATRIÓTICAS](#)
[NOTICIAS](#)
[PROGRAMAS](#)
[PORTADAS](#)
[VIDEOS](#)
[TIENDA](#)


COMPARTIR   

Jacinto y la movilidad: un derecho mucho más que ambiental

Por **Pedro Álvarez Icaza** | Viernes, 08 De Enero Del 2021.

Para Elsa Guzmán.

Tenía sueños y realidades, se había formado desde la mejor estirpe de su padre y madre, luchadores sociales por un cambio de paradigmas en nuestra sociedad. Era un soñador, un utópico y junto con su madre creyó en un mundo muy diferente. Ese era Jacinto; formado con las mejores herramientas académicas ambientales y sociales de lo que fue posible. Era un usuario asiduo de la bicicleta urbana con sus amigos en la ciudad de Mérida y se transportaba de un lugar a otro con la fuerza y energía de sus piernas en la bici como medio de transporte, pero era más que eso, también era su forma de vida y... fue truncada por otro joven que, a toda velocidad y desde un auto, lo atropelló el mes pasado en las calles de Mérida, Yucatán.

Desgraciadamente, el caso de Jacinto no es único, se repite constantemente, día con día. Ya antes, y como ejemplo, Cristina Serna fue muerta al ser atropellada; en su caso, como muchos otros -por argucias legales y argumentos tan aberrantes como "la responsabilidad es de los ciclistas porque las calles y avenidas son para los vehículos automotores, en especial de los automovilistas"- el responsable de su muerte aún sigue libre.

La movilidad es un derecho, pero la movilidad en un sentido amplio. Tenemos que entender: el espacio público no es sólo para los automóviles y sus dueños, es para todos.

La Comisión de Derechos humanos de la Ciudad de México lo define claramente "(...) el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo" (CDHDF, 2013: 34).

Reconceptualizar el espacio público no es tarea fácil. En las zona rurales o periurbanas se entiende muy bien: el espacio público es la propia interacción con el medio circundante, el paisaje, sus habitantes, el entorno, la historia; es un territorio cultural. Ocupar las calles para un funeral, por ejemplo, es una práctica aceptada y común. En las zonas exteriores urbanas de la Ciudad de México, Monterrey Guadalajara -como ejemplo de megaciudades- las calles y avenidas son ocupadas cada año para las fiestas de los pueblos o las festividades tradicionales, como el "día de muertos" entre otras.

Igualmente, el barrio, como espacio de recreación, de vida, convivencia y de consumo

LO MÁS VISTO

[ALFARO AL MANDATO DE LA SIMULACIÓN](#)

POR [MARÍA SOLÓRZANO](#) | MIÉRCOLES, 15 DE ABRIL DEL 2020.

[UN SOUVENIR DE MANHATTAN](#)

POR [HORACIO FRANCO](#) | LUNES, 06 DE ABRIL DEL 2020.

[EL LENGUAJE INCLUYENTE NO ES UN LENGUAJE](#)

POR [VIOLETA VÁZQUEZ-ROJAS](#) | MIÉRCOLES, 17 DE JULIO DEL 2019.

[MÉXICO: LOS 60 MILLONES DE POBRES QUE TANTO... LES MOLESTAN](#)

POR [MARTHA ZAMARRIPA](#) | LUNES, 22 DE JUNIO DEL 2020.

RECOMENDACIONES

[JACINTO Y LA MOVILIDAD: UN DERECHO MUCHO MÁS QUE AMBIENTAL](#)

POR [PEDRO ÁLVAREZ ICAZA](#) | VIERNES, 08 DE ENERO DEL 2021.

[JUVENTUDES AL FRENTE](#)

POR [EMILIANO AZUCENO](#) | VIERNES, 08 DE ENERO DEL 2021.

[NOS SALVAMOS JUNTOS O NOS HUNDIMOS... SEPARADOS](#)

POR [PLUMA INVITADA](#) | VIERNES, 08 DE ENERO DEL 2021.

local, es una condición natural de sus habitantes. Ahí los automóviles y camiones son vistos como seres extraños que irrumpen la dinámica social.

Cuando un ciclista es atropellado, se produce gran indignación entre quienes usamos la bicicleta, pero extrañamente, menos en otros usuarios. Es cada vez mayor número de ciclistas que la usan como medio de vida, ya sea como el transporte de comida o bien como medio de recreación y esparcimiento; incluso hay quienes lo usan en ambas condiciones. El cambio de conciencia y percepción tendrá que ser profundo. Solo colocar los espacios de estacionamiento para bicicletas públicas o ciclistas en las ciudades ha causado gran indignación de los automovilistas. A ellos les ha costado trabajo entender que la ciudad demanda acciones ambientales: espacio, ahorro de energía, mejorar la calidad del aire (que por cierto todos respiramos) y de salud. La movilidad tiene que cambiar y una manera de hacerlo es establecer el derecho a una movilidad compartida, no única pero comunitaria. El automóvil unipersonal que, como cápsula, se aísla del medio, es una extensión de la propiedad privada que invade, coloniza y se apropia de los espacios públicos. Esta visión debe cambiar radicalmente.

Citando "Pedalear la Ciudad de México: necesidades, derechos, conflicto y movilidad ciclista" de Camilo Francisco Martínez Romero, "el paradigma del espacio público como lugar para habitar, convivir, interactuar, relacionarse socialmente y construir comunidad implica una noción de permanencia: querer estar en un espacio público para relacionarse

con los demás implica permanecer ahí al menos por un lapso determinado. No obstante, se debería de considerar que el espacio público urbano es uno solo, que requiere un equilibrio y sobre todo que se le debería dar la prioridad al ser humano".

Las estadísticas del manual del ciclista urbano demuestran que los usuarios de la bicicleta van en aumento: cerca del 70% tienen menos de 40 años y están mayoritariamente relacionados con usufructo del ciclismo urbano. Las mujeres, según estadísticas, poco a poco se van apropiando del espacio urbano pero, así como en muchas causas tienen una doble campaña: por un lado, tienen el derecho al uso del espacio sin ser acosadas sexualmente por su género y, en segundo lugar, la simple condición de andar en bicicleta aumenta su vulnerabilidad. Es decir: una mujer en automóvil (en esta cápsula a la que me he referido) está, entre comillas, más protegida que una mujer en bicicleta. El machismo exacerbado de nuestra sociedad cree que ver a una mujer en bicicleta, da derecho a acosarla sexualmente, inclusive poniendo riesgo la vida de ella.

Hay autores que han hablado profusamente sobre el tema del ciclismo y sus usuarios, como el ya referido trabajo de Camilo Martínez o los históricos esfuerzos de Febo con BALAM en las inmediaciones de la zona metropolitana de la CDMX. En sus llamados al ciclismo urbano y en las zonas naturales protegidas, explican con mucha claridad qué significa ser parte de un espacio físico más allá de cómo nos movemos. El ciclista, como el peatón, se integra al espacio, conviven con él desde otra perspectiva en interacción con el medio que el automovilista, quien no percibe los sonidos, olores, sensaciones y vistas de otras desde otra perspectiva. Esta visión diferente incluye a quienes se transportan en autobús, porque ven y perciben el paisaje urbano y a otros con quienes interactúan ahí mismo o desde la ventana del autobús. Da otra percepción a la de la cápsula del automovilista, incluso al subir y descender, esperar el paso de transporte público, caminar por las calles para llegar a la parada; se crea otra sensación. En fin, hay mucho que hablar sobre ello, solo quiero enfatizar que ser ciclista o peatón en la ciudades tiene que ser revisado y redefinido desde la conciencia colectiva. Siempre me he preguntado por qué al dar el paso a un peatón, este corre ante nuestra cortesía obligada, como si el señor automóvil tuviera el derecho divino.

Se ha propuesto el día 17 de enero como homenaje a Jacinto León Guzmán y día de protesta, de lucha y de exigencia en favor del derecho a la movilidad segura para peatones ciclistas y de las movildades colectivas, en autobuses, metro, tren, etc. Que este sea un derecho basado en el privilegio colectivo de contribución comunal de convivencia e interacción con el espacio público de todas las personas. En redes sociales está este llamado a una movilidad segura en todo México. Son abonos en esta lucha con un homenaje también a Cristina y a miles y miles de peatones, y en particular a ciclistas que han decidido usar la bicicleta como parte de su vida. Yo soy usuario de la bicicleta y sí, mis hijos y mi gente cercana la usan cotidianamente. Por eso me pongo en los zapatos de Elsa y entiendo su gran dolor e indignación, pero honro la fuerza e impulso para que la ausencia de Jacinto no se repita y para que los automovilistas entiendan que no son los dueños del espacio público. Espero que así sea

VISIÓN AL EXTERIOR

POR PLUMA INVITADA | VIERNES, 08 DE ENERO DEL 2021.

2021 Y LA ESPERANZA EN EL PORVENIR

POR DORHENY GARCÍA CAYETANO | VIERNES, 08 DE ENERO DEL 2021.



Por **Pedro Álvarez Icaza** | Viernes, 08 De Enero Del 2021.

[◀ Anterior](#) [Siguiete nota ▶](#)



Pedro Álvarez Icaza

Pedro Álvarez Icaza. Experto en política ambiental y en gestión y manejo de recursos de cooperación multilateral internacional. Forma parte del programa de líderes ambientales de El Colegio de México.

[🐦 alvarezicazapc](#)

[📷 https://www.instagram.com/pedroalvarezicaza/](#)

VER TODAS SUS COLUMNAS

COMENTARIOS

0 comentarios

Ordenar por **Más antiguos**

Agregar un comentario...

Plugin de comentarios de Facebook

