



Hurtado Farfán, Alejandro (2019).

Sustentabilidad: una responsabilidad compartida.

p. 145-151

En:

Hábitat sustentable III / Sergio Padilla Galicia y Víctor Fuentes Freixanet, compiladores. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, 2019. (Colección Arquitectura y urbanismo internacional)

Fuente: ISBN 978-607-28-1753-1 (versión electrónica)

Universidad Autónoma Metropolitana
Casa abierta al tiempo **Azcapotzalco**

<https://www.azc.uam.mx/>

CYAD
Ciencias y Artes para el Diseño

<https://www.cyad.online/uam/>

ÁREA
Arquitectura Urbana Internacional
au

<http://aui.azc.uam.mx/aui/>

Repositorio Institucional

Zaloamati

"Preservar con amor y cariño el saber"

<http://zaloamati.azc.uam.mx>



Excepto si se señala otra cosa, la licencia del ítem se describe como

Atribución-NoComercial-SinDerivadas

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

D.R. © 2019. Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco. Se autoriza copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato, siempre y cuando se den los créditos de manera adecuada, no puede hacer uso del material con propósitos comerciales, si remezcla, transforma o crea a partir del material, no podrá distribuir el material modificado. Para cualquier otro uso, se requiere autorización expresa de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco.

Sustentabilidad: una responsabilidad compartida

Alejandro Hurtado Farfán

PALABRAS CLAVE:

**equidad, inclusión,
calidad de vida**

KEYWORDS:

**equity, inclusion,
quality of life**

RESUMEN

Los usos y costumbres de una población, en el medio urbano, no son siempre los mejores, se tiene que trabajar en la educación. Las tecnologías utilizadas incorrectamente tienden a crear problemas, pues el mal uso del celular causa accidentes y dependencias que llevan a una separación social. Estrategias equivocadas del gobierno están propiciando confrontación y malestar en hombres y mujeres. La sobrepoblación provoca que las ciudades difícilmente ofrezcan calidad de vida. Autoridades y ciudadanos debemos propugnar por un cambio.

En la Ciudad de México los sistemas de transporte (metro y metrobús), han instaurado la separación de las personas: de un lado damas, niños y personas de la tercera edad, y del otro, hombres con el fin de resolver el problema del acoso femenino. Dicha medida no ha terminado con el problema, por el contrario, ha generado hostilidad entre ambas partes. La situación es definir qué es lo que conviene a todos los usuarios, que es equidad, inclusión, y si somos capaces de poder vivir de una manera más respetuosa y cívica.

ABSTRACT

The uses and customs of a population, in the urban environment, are not always the best. You must work education. The technologies have made a negative part, the misuse of the cell phone causes accidents and dependencies that cause a social separation. Misguided strategies in government are causing a gap in confrontation and unrest in men and women. Overcrowding causes cities to hardly offer quality of life. Authorities and citizens must bring about change.

In Mexico City, the transport systems, subway and metro bus, have implemented the separation of people: on the one hand ladies, children and seniors, and on the other, men in order to solve the problem of female harassment. This measure has not ended the problem, on the contrary, it has generated hostility between the two sides. The situation is to define what is in the interests of users, which is equity, inclusion, and whether we can live in a more respectful and civic way.

Universidad Autónoma
Metropolitana-Azcapotzalco
alejandrofarfan72@yahoo.it

Introducción

La ciudad es un monstruo que se come las buenas intenciones de las personas; es difícil conservar la calma en una metrópoli. La ciudad es un contenedor urbano, una experiencia que puede ser variada para la gente. Pero en realidad ¿qué nos ofrece la ciudad?, ¿calidad de vida?, las buenas intenciones no bastan, los hechos son consumados en una irracional batalla de egoísmo, donde la comodidad individual trasgrede el bien común. Los ciudadanos deben cambiar para poder exigir una ciudad con calidad de vida, la educación recibida en casa tiene que ser la parte medular de la formación del individuo (Figura 1 y 2).

Muchos de los malos y buenos hábitos se desarrollan en el entorno familiar, la sociedad ha cambiado, la tecnología ha provocado no sólo cambios estructurales en la economía de la ciudad, ha propiciado cambios en la conducta de los ciudadanos y en la actitud de los integrantes de la familia. La inmediatez de la información cambió el concepto de los valores, un ejemplo muy sencillo: la música, antes la adquiríamos en LP, cassettes y CD, estamos hablando de productos físicos que llevábamos a casa y los poníamos en un lugar especial, ya fuera una repisa o un mueble. Estos objetos tenían

un “valor” especial, ahora la inmediatez y facilidad para obtener música transformó su utilidad.

La mayoría de los padres piensan que la educación de sus hijos está a cargo de sus profesores, por el simple hecho de pagar una colegiatura, sin embargo, no debemos confundir entre la educación profesional y el desarrollo de valores y formación del individuo. La convivencia colectiva no está funcionando, y esto es básico para poder tener mejores hábitos como ciudadanos.

Consecuencias del uso indebido del celular

Las distracciones al manejar son determinantes en 80% de los accidentes viales; manipular un móvil lo acrecienta en 400%, esto señalan los expertos del Consejo Nacional para la prevención de accidentes (Conapra). A nivel internacional, cada año mueren 1.5 millones de personas en accidentes de tránsito y 50 millones enfrentarán lesiones de por vida. En México, las estadísticas llegan hasta 18,000 decesos al año y el número de heridos sube hasta 400,000.

El cambio de paradigma en la sociedad de lo análogo a la digital no fue fácil para la generación X, pero para las generaciones anteriores fue muy



Figura 1. La Cañada Ecatepec (Alejandro Hurtado Farfán).

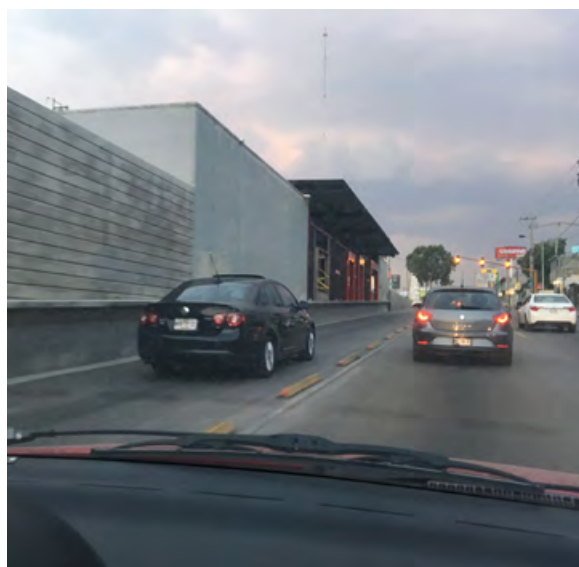


Figura 2. Vía López Portillo, Coacalco Estado de México, no se respeta el carril del Mexibús (Alejandro Hurtado Farfán).

difícil. Hablar del uso inadecuado del celular parece una función simple de cambiar. En la ciudad se tienen códigos y malos hábitos, entendiendo a la ciudad como el espacio donde hay personas con usos y costumbres diferentes; en el uso del celular los beneficios y usos negativos son globales. Uno de los usos más perjudiciales del celular es mientras conducimos un automóvil, existen muchas estadísticas de los accidentes provocados por este motivo. Un estudio realizado por los centros para el control y la prevención de las enfermedades en los Estados Unidos reveló que el 69% de los conductores estadounidenses usan el teléfono mientras conducen, en Portugal es el 59%, en UK es el 21%. Enviar mensajes de texto presenta menos incidencia, pero es más peligroso. En México es la tercera causa de muerte por accidentes automovilísticos, sólo por debajo de la conducción a alta velocidad y bajo influencia del alcohol.

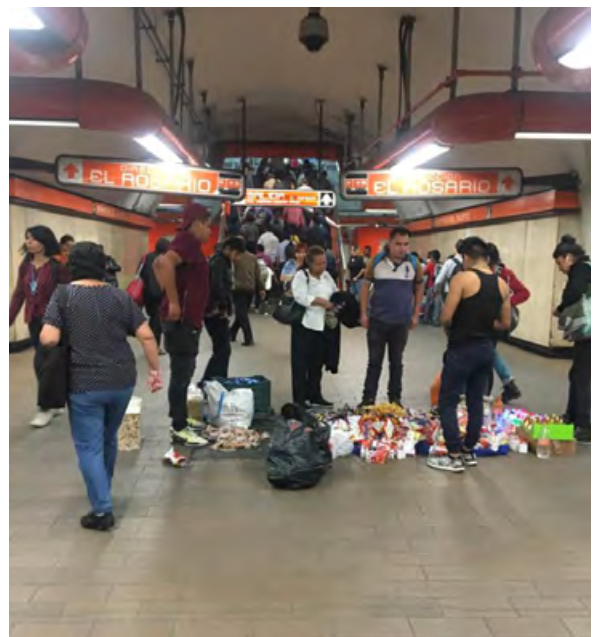
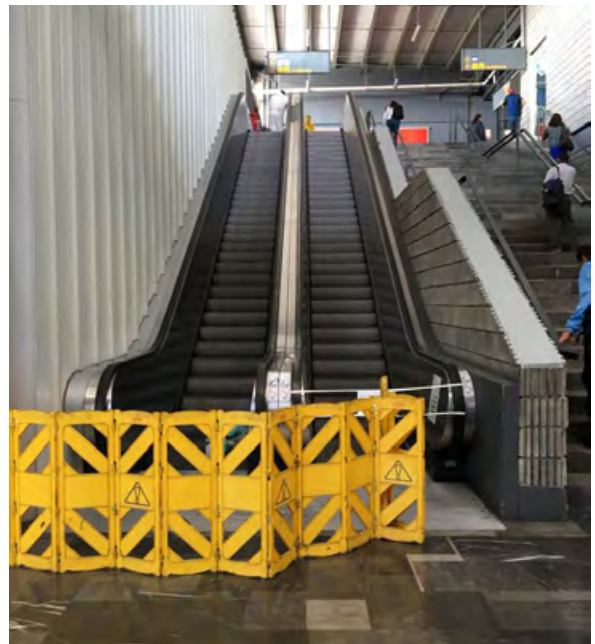
Otro problema del uso excesivo del celular es la falta de convivencia en las familias, pues ésta se ha visto mermada por este motivo, el usuario se ha convertido en fragmentador de la sociedad. Ante este contexto, nos preguntamos si la conciencia es algo que todos los seres humanos utilizamos, la realidad es que vivir en una gran metrópoli nos mete en riesgo de muchas maneras, pero es muy cierto que lo que nosotros llamamos cultura urbana tiene grandes diferencias, según sea el lugar y el tiempo. Desde los usos y costumbres de cada población, no es lo mismo el comportamiento en regiones rurales que en las urbanas, aparentemente las grandes ciudades son plenas de servicios y de oportunidades, pero la sobrepoblación minimiza y casi nulifica cada estrategia pensada para mejorar la calidad de vida. ¿La cultura urbana es un término ambiguo?

Las ciudades son caóticas, son una serie de manchas dentro de un lienzo que comenzó vacío, ninguna escritura. Nosotros comenzamos a escribir en ella. Pero ¿realmente hemos escrito buenos capítulos?, ¿los ciudadanos somos ahora máquinas?, ¿la humanidad está dejando de serlo? Parece que la famosa globalización ha extendido sus brazos, en qué momento nos olvidamos de lo humano, en qué momento estandarizamos las reglas de la ciudad pensando que todas tienen una morfología y problemas similares.

La historia urbana de nuestra Ciudad de México (CDMX) está más llena de equivocaciones que aciertos; por un lado, en los últimos años se ha incrementado de manera notable el número de ciudadanos, pero la realidad no nos debe confundir, pues los servicios están decayendo, hablemos un poco del transporte público. En los años 80 y 90 el transporte de autobuses foráneos en la periferia de la ciudad era más cómodo, autobuses marca Dina y Somex eran más amplios que los actuales. La comodidad debe ser algo importante en el tema de transporte. Otro ejemplo negativo que podemos ver en la actualidad es el sistema de transporte metro, a los trenes les están quitando vagones porque no hay tanta demanda, pero los usuarios sabemos que existe muchísima más demanda que en años anteriores, resultando un transporte incómodo y de muy mala calidad. Esto no queda aquí, otro problema es el comercio ambulante que tiene la bendición de las autoridades, pues es un gran negocio para ellos, pensando que el usuario no se da cuenta de la situación. Desgraciadamente somos muy permisivos, es un hecho que si la gente no compra en los vagones no existiría este problema. Algunos problemas del metro: escaleras eléctricas sin funcionar, comercio ambulante e informal, sobrepoblación y los trenes se detienen en ocasiones constantemente.

Los problemas del metro son de alguna manera provocados por la sobrepoblación, pero mucho de ello tiene que ver con la corrupción y los beneficios obtenidos por las autoridades, pues el sistema está plagado de irregularidades, por ejemplo, las escaleras eléctricas sin funcionar se han convertido en un problema muy grave, tenemos siempre que pensar en un transporte incluyente cuando no hay accesibilidad, no existe la equidad, en muchas de las líneas del metro es muy común que las escaleras no funcionen o estén en reparación, en administraciones pasadas no se presentaba este problema tan constantemente como ahora (Figuras 3, 4, 5 y 6).

Por último, los trenes se detienen constantemente, causando problemas para el usuario, cuando debería de ser el sistema de transporte más importante de la ciudad, por fallas humanas es un sistema inseguro. También hay que mencionar el comportamiento erróneo del usuario al interior de los vagones, ciertamente no es fácil, pues la oferta y la demanda no se satisface de manera adecuada.



Figuras 3, 4 y 5. Escaleras eléctricas sin funcionar (Alejandro Hurtado Farfán).

Figura 6. Comercio informal (Alejandro Hurtado Farfán).

Por otro lado, está el Metrobus, que en la Ciudad de México se ha convertido en otra alternativa de movilidad, aunque es insuficiente sobre todo en las horas de mayor conflicto donde la gente que puede entrar es la que llega desde las estaciones terminales, pero si lo quieres abordar a la siguiente estación es imposible.

Con la separación de los usuarios del Metro y Metrobus, de un lado damas, niños y personas de la tercera edad, y del otro hombres, las autoridades han tratado de resolver el problema del acoso femenino, sin embargo éste no ha terminado y, por el contrario, ha generado hostilidad entre ambas partes, aquí la situación es

definir qué es lo que conviene a los usuarios, que es equidad, inclusión, y si somos capaces en nuestra ciudad de pretender vivir de una manera más respetuosa y civil (Figuras 7 y 8).

Hay que destacar que al hablar de calidad de vida, se habla de bienestar de uno o más individuos, no necesariamente de la misma especie, hábitat o ambiente de trabajo, una comunidad, ciudad o nación. Es un tema transversal que interesa a una variedad de individuos de diferentes especies.

El espacio público peatonal de calidad detona un entorno más seguro. El ser humano busca un entorno



Figuras 7 y 8. División en el Metros entre hombres y mujeres (Alejandro Hurtado Farfán).

tranquilo, pero sobre todo las actividades que se realicen en este lugar deben de satisfacer las demandas del usuario. El espacio público, entonces, se convierte en un transformador de lo cotidiano, se vive día a día, cada calle recorrida, cada espacio, nos abre un abanico de situaciones que pueden ser buenas o malas experiencias, está comprobado que un espacio público de calidad nos ofrece muchas cosas positivas, entre ellas la seguridad.

Cuando usamos el espacio público es por una necesidad, pero por qué no hacer que la propuesta de satisfacer esa necesidad se convierta en una experiencia, en una vivencia única, seguramente tendríamos que enfocarnos en la equidad, aquí me surge una pregunta: ¿si estoy hablando de equidad es necesario separar los géneros?, no sería mejor transitar por una democracia urbana, este término puede sonar muy pretencioso pero si estoy hablando de igualdad tenemos que contemplar todos los habitantes, la gente en situación de calle, de la tercera edad, los jóvenes y niños. Pero cuando me refiero a una conciencia urbana trato de expresar que la ciudad pertenece a todos por igual, no podemos seguir ocultando esa realidad, bajo la idea de que una ciudad vanguardista solamente le interesa y prioriza lo que las autoridades desde la ignorancia creen conocer.

No son pocos los proyectos donde la justificación es un absurdo. Las autoridades hacen su trabajo, el término conciencia debe ser una manera de vida, un algo que nos permita cambiar de paradigma, debo hacer las cosas porque se deben hacer, no porque tenga una multa, y claro el tratar de ser autoridades y ciudadanos dignos de una ciudad, de un ambiente donde no se justifiquen los malos hábitos.

A continuación, reflexionaremos sobre algunos malos proyectos de transporte público y movilidad.

Ciclo rutas y eco bici

En los últimos años, el gobierno de la CDMX ha realizado una serie de proyectos en “beneficio” de la sociedad, la bicicleta ha sido una de sus banderas, ciertamente no tienen un proyecto claro de ciudad, pues, por un lado, apuestan a infraestructura para automóviles y, por otro lado, a bicicletas y peatones, todo revuelto, no existe un proyecto integral. Respecto a la bicicleta, las ciclo rutas se diseñaron de manera incorrecta, ya que simplemente se han dedicado a tomar las orillas de las vialidades, y poner la ciclo ruta sin estudios previos de diseño y, sobre todo, de un real programa de necesidades y factibilidad. Es una pena ver muchas de estas ciclo rutas

en desuso, pero aquí aparece un error histórico: donde pensar de manera global y, lógicamente, cada ciudad tiene una problemática muy particular, tomar recetas de cocina globales no funciona, pues el punto más importante en la gestión de servicios y calidad de vida no se toma en cuenta: la *sobrepoblación*. Es un absurdo pensar que las circunstancias y necesidades de la Ciudad de México, son las mismas que la ciudad de Copenhague, Dinamarca, o de Ámsterdam, Holanda. El diseño de las rutas es pésimo, poner una ciclo ruta frente a una parada de autobús, pone en peligro la integridad del peatón, y debemos recordar que el peatón es primero que el ciclista en la escala de movilidad y calidad de vida.

Por otro lado, el servicio de ECOBICI es elitista, sólo se proporciona en colonias con alto nivel económico y turístico, repito, en una ciudad equitativa no se realiza de esta manera; un sistema integral de transporte no funciona sin tomar en cuenta a todos los niveles sociales. A continuación la visión y justificación que tiene el gobierno de la ciudad sobre el programa:

El sistema de bicicletas públicas de la Ciudad de México ha sido adoptado por habitantes y turistas, debido a que este modo de transporte es la mejor opción para recorrer distancias cortas y medianas. Actualmente, ECOBICI cuenta con 480 ciclo estaciones en 55 colonias de la ciudad, así como 6,800 bicicletas.

Usar ECOBICI es el complemento ideal con otros modos de transporte, lo que contribuye a mejorar la salud de los usuarios, la calidad de aire, entre otros.

Desde febrero de 2010, ECOBICI ha evolucionado paulatinamente. Hoy, cuenta con un sistema de bicicletas eléctricas de pedaleo asistido, que permite a los usuarios recorrer distancias más largas, con menor esfuerzo.

Estas bicicletas están disponibles en todo el polígono del sistema, cuya extensión actual es de 38 km².

Por eso y más, ECOBICI es la manera inteligente de moverse (www.ecobici.cdmx.gob.mx/).

Sinceramente no concibo un sistema de transporte elitista y no democrático, replica de proyectos de otros países, que deberían instaurarse en todo el territorio, y no sólo en regiones puntuales.

La necesidad de servicios es un factor muy importante en una ciudad, hablo de cómo deben ser los servicios de calidad. Lógicamente al tener mayor número de habitantes se complica poder resolver dichas necesidades.

La oferta y la demanda, por lógica, no puede tener un equilibrio, pensemos en los sistemas de transporte, en los sistemas de salud, en los sistemas de educación y, evidentemente, no podrán tener acceso a ellos todos los habitantes de la ciudad. Por eso cuando hablamos de conciencia debemos detenernos a pensar que la solución no es sólo administrar, muchas de las soluciones nos conciernen a todos, cada quien desde su trinchera formando ciudadanos de calidad.

Es importante recordar que una ciudad de calidad tiene ciudadanos de calidad, no puedo pedir a los políticos que se encarguen de la educación de mis hijos y mejor aún, debo de educarme yo mismo, tanto que vamos copiar proyectos internacionales, empecemos copiando hábitos y costumbres que hacen que esos países logren tener sociedades educadas, equitativas, pero sobre todo responsables de sus decisiones, coherentes con sus actitudes y formas de vida.

No esperemos que todos los servicios sean privados, pues nos quejamos del costo, pero no hacemos nada por lo público. Nuestra zona metropolitana tiene más de 20 millones de habitantes, por ello debemos ser conscientes, debemos estar ciertos de que las ciudades con estas dimensiones no pueden proporcionar una óptima calidad de vida.

La falta de oportunidades es un detonante negativo, pues no contar con fuentes de trabajo óptimas conlleva problemas muy graves, por ejemplo, la inseguridad. Es un hecho que una sociedad desigual crea una complejidad para poder tener servicios de calidad, más aún en casos dramáticos no existe la posibilidad de tener servicios básicos y aún más grave tener un techo, sustento y salud. Nuestra intención no es plantear un panorama apocalíptico, pero es muy cierto, la sobrepoblación es la madre de muchos problemas sociales y medioambientales. El ser humano necesita agua, alimento, vestido, educación, servicios y, desgraciadamente, la sobrepoblación impide arribar a una sociedad equitativa y democrática.

Podemos decir que las ciudades equivocaron su estrategia de movilidad respecto al uso de vehículos, muchos habitantes utilizan el auto como un medio básico de su movilidad, pero también está presente el tema del estatus, éste define para muchos sus actitudes no solamente sociales, sino que están convencidos de que la vida es estatus. No podemos pensar que en una ciudad el auto sea generador de éxito, pero en una ciudad insegura con un mal transporte público, el auto se convierte en un espejismo de comodidad y bienestar.

La necesidad de vivienda de los habitantes de la ciudad ha llevado a que se tomen estrategias equivocadas; se han generado grandes negocios inmobiliarios donde la calidad no va de la mano ni en la medida espacial de las viviendas, ni en la comunicación de los centros de trabajo y de estudio con estos grandes monstruos llamados ciudades dormitorio. La corrupción también está presente en estas estrategias, pues a los constructores e inmobiliarios no se les exigen viviendas de calidad y, sobre todo, que los asentamientos presenten servicios de calidad para que mitiguen el tener que moverse a las grandes ciudades. Por otro lado, los materiales utilizados son de mala calidad, el espacio es mínimo, el verde es nulo. Los centros comerciales pretenden ser, en la nueva sociedad posmoderna, los que sustituyen a los centros de barrio o las plazas sociales.

Algunas reflexiones como conclusión

Al inicio de este texto, hablamos de la deshumanización, la mayoría de los habitantes de las ciudades se preguntarían ¿cuáles son los beneficios de tomar como puntos de recreación los museos, teatros?, estos centros de recreación de calidad parece que quedan en el olvido, el usuario simplemente tiene la oferta de escoger el mejor centro comercial, estamos viviendo en una sociedad líquida como lo menciona Zygmunt Bauman, en donde podemos ser más tecnológicos, poderosos en las comunicaciones, pero más miserables en el contexto social. Y nuevamente la pregunta original: ¿estamos conscientes de esto?, ¿hacia dónde vamos?, ¿hacia dónde queremos ir?, ¿hacia dónde podemos ir?

Sin duda debemos cuestionarnos qué es lo que queremos como entes sociales, qué ciudad queremos, pues es un hecho que si nos preguntan: ¿cómo quieres tu casa? seguramente lo sabemos, pero difícilmente sabemos qué tipo de ciudad queremos, ¿realmente estamos dispuestos a pagar el precio de sacrificar nuestra comodidad por tener una ciudad más humana y un medio ambiente más limpio y seguro? Parece que estamos planteando una ciudad utópica, y aunque la situación es compleja, si existen ciudades donde sus habitantes actúan de una manera más civil. Si bien tanto hábitos como costumbres no son fáciles de cambiar, entonces ¿cómo detonar la ciudad de calidad y equitativa?

Referencias electrónicas

<http://www.salud180.com/salud-dia-dia/uso-de-celulares-3a-causa-de-accidentes-automovilisticos>
<https://www.ecobici.cdmx.gob.mx/>

