

Con el arranque de las medidas de desconfinamiento, se nos advierte que inicia una “nueva normalidad”. En este contexto, se reflexiona sobre la importancia de apostar por alternativas que no sólo respondan a la pandemia, sino que representen una solución a problemáticas socioambientales más amplias, como lo es el cambio climático. Específicamente se exploran las aportaciones del ciclismo urbano en cuestiones de mitigación de contaminación; mejoras a la salud; fortalecimiento de economías locales y construcción de espacios de convivencia pacíficos. Colocando a la movilidad sustentable como una fórmula para repensar ciudades orientadas al bienestar, más allá del crecimiento económico.

Palabras clave: COVID-19, cambio climático, movilidad sustentable, ciclismo urbano

Movilidad sustentable, alternativa accesible y robusta en el contexto de la **pandemia** y del cambio climático.

Ericka Fosado Centeno
er.fosado@crim.unam.mx

Cuando las crisis confluyen, invariablemente nos enfrentamos a una pregunta ¿Debemos atender lo urgente o lo importante? En los últimos meses, la pandemia de COVID-19 —asociada a la propagación del virus SARS-CoV2—, ha cobrado protagonismo en las agendas mediáticas, políticas, sociales e intelectuales, tanto a nivel nacional como internacional. Y es que no sólo es la salud la que se está viendo amenazada, los efectos de la pandemia son también de índole socioeconómica y política; poniendo en riesgo la vida y la subsistencia de amplios grupos de la población. Constituye pues, un problema que reclama atención urgente.

Es crucial tener presente que, en el último año, otras situaciones fueron ganando terreno en el debate público: decenas de movilizaciones alrededor del mundo pugnaban por nuevos acuerdos sociales, denunciando la desigualdad social, económica y de género, demandando la ampliación de oportunidades; luchando por el reconocimiento de la libertad y la seguridad de grupos sociales



Investigadora asociada de tiempo completo del CRIM adscrita al programa de Equidad y Género

“
...las respuestas frente a la pandemia han de considerar las deudas históricas en materia de igualdad y libertad, así como los retos para alcanzar acuerdos sustentables.”

históricamente excluidos o subordinados.

Uno de los problemas que destaca particularmente, es el cambio climático, alrededor del cual se congregan cada vez más voces que, desde distintos lugares —ciencia, sociedad civil, religión, política—, nos alertan de las amenazas que nos acechan.

Los peligros se enlistan dibujando escenarios apocalípticos: aumento de eventos climáticos extremos que cobrarán vidas y patrimonios; pérdida de territorios y ecosistemas; aumento de enfermedades transmitidas por vectores; disminución del acceso al agua; y la fragilización de sistemas alimentarios (IPCC, 2014). En suma, están en riesgo las condiciones necesarias para el sostenimiento de la vida en el mediano y largo plazo. Los escenarios con los que contamos nos indican que son necesarias acciones inmediatas y que postergar las respuestas, conduce a un aumento exponencial de la gravedad de sus efectos. Es por tanto, un problema ineludible e importante de atender.

Aunque el cambio climático y la pandemia tienen causas e impactos distintos, sus efectos pueden aglutinarse, dejándonos con una sensación de vulnerabilidad o desesperanza. Así, va surgiendo un dilema agobiante: elegir a cuál crisis dar prioridad. Si la apuesta por sociedades más justas sigue siendo un propósito que orienta el curso de la humanidad, hemos de mantener presentes las situaciones que fragilizan dicho ideal, aún si son de distinto orden y alcance. En otras palabras, las respuestas frente a la pandemia han de considerar las deudas históricas en materia de igualdad y libertad, así como los retos para alcanzar acuerdos sustentables.

En este contexto, es estratégico identificar soluciones que permitan articular las posibles conexiones entre distintos problemas. Estas alternativas han de guiarse por dos coordenadas:

- Ser accesibles: aplicables en el corto plazo, de bajo costo de inversión y al alcance de amplios grupos de la población.
- Ser robustas; es decir, que atiendan diversos problemas a la vez, resuelvan una gama amplia de necesidades y que hayan sido probadas en el paso del tiempo.

El ciclismo urbano responde a ambos criterios. En lo que resta de este espacio ofreceré algunas notas que sustentan la pertinencia de impulsar esta práctica, tomando como ejemplo la Ciudad de México (CDMX). Coloco lo urbano como el espacio para la reflexión, porque repensar las formas en cómo habitamos y construimos las ciudades (material y simbólicamente), es un tema estratégico, tanto para garantizar las condiciones de subsistencia de nuestra especie, como para encaminarnos hacia el tipo de sociedad que se considere deseable. En las ciudades se está concentrando la densidad poblacional; para el año 2018 el 55 % de la población habitaba en espacios urbanos y se calcula que este porcentaje aumentará en un 13 % para el año 2050 (ONU-Habitat, 2016; ONU-DAES, 2018).

Este hecho impone retos en materia de salud pública, tal como la pandemia por COVID-19 lo ha mostrado, establece condiciones para propagación de enfermedades infecciosas y aumenta la demanda de servicios en situaciones críticas. Asimismo, estos datos también señalan la importancia de impulsar estrategias urbanas frente al cambio climático en cuestiones de adaptación, pues al concentrarse la mayor parte de la humanidad en estos lugares, resulta indispensable identificar los factores que, articulados al calentamiento de

la atmósfera, pueden generar situaciones de vulnerabilidad. En cuestiones de mitigación, el reto no es menor, ya que se estima que cerca del 80% del consumo de energía se produce en las ciudades, generando aproximadamente el 70% de las emisiones de dióxido de carbono a nivel mundial (ONU-Habitat, 2016). Por todo lo anterior, no es de extrañar que la reflexión sobre los alcances de la pandemia haya encontrado un campo fructífero en el debate sobre las ciudades y, que la “nueva normalidad” o posibles escenarios futuros atraviesen por repensar la vida urbana.

En este contexto ha venido tomando fuerza el ciclismo urbano como una alternativa para las personas que tienen necesidad de desplazarse de manera cotidiana, ya sea porque sus funciones son esenciales o porque sus condiciones son precarias. En decenas de ciudades de Europa, Asia y Latinoamérica se están creando ciclovías temporales para favorecer el uso de la bicicleta, pues se reconoce que ayuda mantener la distancia, disminuyendo las posibilidades de contagio. Incluso ciudades como Nueva York, Madrid, Bogotá, Roma, Lima o París, están estableciendo medidas para hacer de la bici una opción viable de movilidad en las etapas posteriores al confinamiento, buscando así reducir nuevos brotes.

Pero los beneficios que aporta el ciclismo urbano pueden ser más amplios. Hay por lo menos tres aspectos en los que esta forma de movilidad constituye una vía no sólo para recuperarnos de esta crisis, sino para apostar por un mayor bienestar. En cuestiones de salud, el uso de la bicicleta como forma de transporte, brinda beneficios tanto físicos como mentales. Esta pandemia nos deja la tarea de generar condiciones para frenar enfermedades como la obesidad, la hipertensión o la diabetes, lo que exige también transformar los ambientes obesogénicos y de inmovilidad. La bicicleta es una herramienta que puede contribuir en ese sentido (Parkin, 2012).

Por otra parte, se nos ha advertido de la crisis económica global que está en puerta, como efecto secundario de la pandemia. Al respecto, el ciclismo urbano tiene el potencial de ayudar en la recuperación de las economías locales, no sólo por el ahorro que puede representar en los presupuestos familiares –en términos de gastos de transporte–; sino porque favorece el consumo a los pequeños y medianos negocios, esos que han sido particularmente afectados en el confinamiento (Tolley, 2011).

La pandemia también nos ha enseñado la importancia de construir un sentido de comunidad, paradójicamente, si bien la bicicleta es un transporte individual, también es una aliada en la construcción de redes comunitarias y en la apreciación del espacio público. Este es un beneficio del ciclismo urbano que no suele ser reconocido, pero que es indispensable para construir espacios de convivencia pacíficos (Meador, 2016).

Todo lo anterior hace del ciclismo urbano una alternativa sólida para enfrentar la pandemia, pero también es una solución que contribuye a disminuir los gases de efecto invernadero (GEI), asociados al transporte motorizado. En México, este sector es la segunda fuente de emisiones de GEI, contribuyendo con cerca del 25% y las tendencias muestran que estas seguirán aumentando hasta en un 50% para la próxima década (Gobierno de la República, 2015; Semarnat, 2018). En el caso de la CDMX las cifras alcanzan 45% de las emisiones de GEI y el 97% de las emisiones de carbono negro (Sedema, 2015). Paralelamente es importante reconocer que, el uso masivo del transporte motorizado genera también otras problemáticas como la contaminación del aire y auditiva, estrés, agotamiento, accidentes, aumento en tiempos de traslado y gastos cotidianos que impactan el presupuesto de los hogares.

Los diversos impactos asociados a esta forma de transporte contrastan con los beneficios que ofrece; en las principales ciudades del país el uso del automóvil sólo cubre el 16% de la demanda, resolviendo el 31% de los viajes al trabajo y el 25% de los viajes a la

escuela (Zamudio y Alvarado, 2016, ITDP, 2015). Específicamente en la Zona Metropolitana del Valle de México sólo el 21 % de los viajes se realizan en coche, mientras que el 45 % utilizan el transporte público y el 32 % se hace caminando. Esta carga de automóviles ocupa el 85% del espacio público, el congestionamiento de las vías se traduce en que, más de una cuarta parte de los traslados para acudir al trabajo duren más de una hora y hasta dos horas (INEGI, 2018).

Estos escenarios muestran que seguir apostando por el uso del automóvil privado es una estrategia fallida, tanto en términos ambientales, como socioeconómicos, y nos exige analizar seriamente alternativas que nos puedan conducir hacia una movilidad sustentable, definida como aquellas formas de desplazamiento que generan menos contaminantes, reducen el uso de combustibles fósiles, fomentan la equidad en el acceso al transporte, toman como fuente principal de energía la que produce el propio cuerpo, facilitan la interacción directa con el medio y la corresponsabilidad en la seguridad de quienes se trasladan en el espacio público (Chavez-Rodriguez et al., 2018, Hanson, 2010).

Enmarcado en este paradigma, el ciclismo urbano aparece no sólo como una forma de transporte, sino como un tipo de movilidad que contribuye a generar un modelo de ciudad más saludable, incluyente y eficiente. La CDMX ofrece condiciones ambientales y geográficas idóneas para esta práctica, tal como se expone en el “Plan Bici”, se cuenta con un clima templado la mayor parte del año, teniendo una temperatura media anual de 15-16 °C. La mayor extensión del terreno tiene una pendiente menor a 6%. Aunado a lo anterior, cerca del 50% de los traslados realizados diariamente en la ciudad, implican una distancia igual o menor a 8 km (Suárez, 2018). En suma, en la CDMX se cumple con un conjunto de características que se consideran necesarias para que sea viable esta modalidad de transporte.

Desafortunadamente, su promoción como alternativa de movilidad en el contexto de la pandemia, no está teniendo tanta fuerza como en otras ciudades del mundo. Solamente está contemplada para el desconfinamiento en la fase del semáforo amarilla y naranja, para lo cual se planea abrir dos ciclovías temporales que suman 48 km (Gobierno CDMX, 2020) que contrastan con los 131 km propuestos por la Alcaldía de la Bicicleta (2020), un colectivo que agrupa a activistas del ciclismo urbano de distintas organizaciones.

Resulta lamentable que, aún en este contexto, no se apueste con mayor determinación por esta alternativa. Pero afortunadamente los grupos ciclistas se han hecho presentes en el contexto de esta crisis; no sólo presentaron la propuesta de ciclovías temporales ya mencionada, sino que también organizaron una colecta para donar bicicletas al personal adscrito a los servicios de salud mediante la campaña “Recicletas”, diversos colectivos se han congregado en el proyecto “Rodando ayuda”, para repartir despensas a personas en situación de vulnerabilidad, y se sigue trabajando para diseñar un plan más amplio de ciclovías y pasos peatonales para las fases posteriores al confinamiento (Ramos, 2020).

Desde la academia también hay contribuciones importantes, la UNAM han diseñado un plan de redes de ciclovías para la CDMX, proyecto liderado por el Instituto de Geografía (Suárez, 2018). Se cuenta pues con una base técnico-metodológica, pero también con una base social preparada y comprometida con el impulso de esta forma de movilidad.

“...nos ayuda a resistir el regreso a una cotidianidad que es poco viable socioecológicamente, pero también nos permite oponernos a fórmulas de “nueva normalidad” que se guíen solo por la matemática de las ganancias económicas.”

Que una crisis se convierta en oportunidad, no es algo que suceda en automático; es un paso que exige cambios y, en este contexto, considero que las ciudades son plataformas idóneas para emprender otras formas de habitar el mundo y de responsabilizarnos por la salud de nuestros entornos ecológicos. Sumándonos a alternativas como la del ciclismo urbano, que además de ser una forma de movilidad sustentable, activa y saludable, puede contribuir a generar una convivencia más pacífica y una revaloración del espacio público. El ciclismo urbano emerge como una práctica que nos ayuda a resistir el regreso a una cotidianidad poco viable socioecológicamente, pero también nos permite oponernos a fórmulas de “nueva normalidad” que se guíen sólo por la matemática de las ganancias económicas, dejando en segundo lugar la calidad y la dignidad de la vida y el reconocimiento a nuestra ecoddependencia.

Notas

- 1 En la región latinoamericana durante el último año han destacado las movilizaciones feministas y juveniles.
- 2 Un ejemplo en este sentido es el “Manifiesto por la Reorganización de la Ciudad tras el COVID-19” que da cuenta de iniciativas ciudadanas pugnando por otro tipo de espacios y prácticas. En línea: <https://manifiesto.perspectivasanomalas.org/manifiesto-2/> (Consulta: 26 mayo 2020).
- 3 Estos datos se han obtenido de una revisión de cerca de 40 artículos periodísticos de marzo a mayo del 2020, sería imposible referirlos todos aquí, pero se hace una selección en las referencias bibliográficas para quien tenga interés en profundizar en este punto.
- 4 Para ahondar en estos temas, se sugiere revisar el video “¿Y después del confinamiento, qué sigue? Aportaciones desde el ciclismo urbano para la resiliencia social”, material de investigación que acompaña la reflexión aquí esbozada. En línea: <https://www.youtube.com/watch?v=MHNdmYhUu1A>
- 5 Para conocer más a detalle estas iniciativas, consultar: <https://bicitekas.org/recicletas> y <https://rodandoayuda.mx/>

Referencias bibliográficas

- Alcaldía de la Bicicleta. (2020). *Ciclovías temporales. Plan de Contingencia por Covid-19 para la CDMX*. Recuperado de: https://bicitekas.org/sites/default/files/public/manuales/propuesta_ciclovias_temporales_cdmxvfinal.pdf
- Bliss, L. (2020). *Mapping How Cities Are Reclaiming Street Space*. Recuperado de: <https://www.citylab.com/transportation/2020/04/coronavirus-city-street-public-transit-bike-lanes-covid-19/609190/>
- Cabezas, D. (2020). *Cómo se reinventan las ciudades por el COVID*. Ciclosfera. Recuperado de: https://www.ciclosfera.com/ciudades-urbanismo-covid19/?fbclid=IwAR3UWzdNAqmQtOWX0sSudnWURsursk1vSPtrrBTvf_1C014TKu4HIqSsTg

- Chavez-Rodriguez, L., Curry, L, y Treviño, R. (2018). Canarios en la mina de asfalto. Vulnerabilidades y privilegios de género en la movilidad alternativa de Monterrey. En A. De Luca , V. Vázquez , P. Bose, y M. Velázquez (Eds.), *Género, energía y sustentabilidad. Aproximaciones desde la academia* (pp. 23-64). Universidad Nacional Autónoma de México, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias.
- Coneo, M.(2020 abril 25) *La bicicleta se impone como mejor opción de transporte en más de 100 ciudades*. Recuperado de: <https://www.larepublica.co/ocio/la-bicicleta-se-impone-como-mejor-opcion-de-transporte-en-mas-de-100-ciudades-2997736>
- Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de Naciones Unidas. (2018). *World urbanization prospects: The 2018 revision*. ONU-DAES.
- Gobierno CDMX. (2020). *Plan gradual hacia la nueva normalidad en la Ciudad de México*. Recuperado de: <https://www.cdmx.gob.mx/portal/articulo/plan-gradual-hacia-la-nueva-normalidad>
- Gobierno de la República. (2015). *Intended Nationally Determined Contribution*. Recuperado de: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/162973/2015_indc_ing.pdf
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: New approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17 (1), 5-23.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía(2019). Comunicado de prensa de la encuesta origen-destino 2017. INEGI. Recuperado de: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/EstSociodemo/OrgenDest2018_02.pdf
- Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático. (2014) *Resumen para responsables de políticas*. IPCC. Cambridge University Press.
- Medina, S., Morgan, C., Patlán, M., Arévalo, J. y Padilla, X. (2016). *Invertir para Movernos: Un diagnóstico de inversiones en movilidad en las zonas metropolitanas de México, 2011-2015*. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. Recuperado de: <http://mexico.itdp.org/noticias/invertir-para-movernos-2015-diagnostico-de-inversion-en-movilidad-2011-2015/>
- Meador, D. (2016). Aburrido! Cycling on the U.S./Mexican border with Doble Rueda bicycle collective in Matamoros, Tamaulipas. En A. Golub (Ed.), *Bicycle justice and urban transformation: Biking for all?* Routledge Taylor & Francis Group.
- Parkin, J. (Ed.). (2012). *Cycling and sustainability* (pp. 1-20). Emerald.
- ONU-Habitat. (2011). *Las ciudades y el cambio climático: orientaciones para políticas*. Earthscan.
- _____. (2016). *Urbanización y desarrollo: futuros emergentes. Reporte de las ciudades del mundo*. ONU-Habitat.
- Ramos, J. (2020 mayo 26) *La bicicleta en tiempos de COVID*. Podcast en línea: <https://cletofilia.com>
- Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México. (2015). *La visión de la Ciudad de México en materia de cambio climático al 2025*. Sedema.
- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. (2018). *Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero 1990-2015*. Semarnat.
- Suárez, M. (coord.) (2018). *Plan Bici CDMX*. BID-IGU UNAM-Sedema.
- Tolley, R. (2011). *Bueno para los negocios. Los beneficios económicos de hacer las calles más amigables para peatones y ciclistas*. Bicitekas. Recuperado de: <https://bicitekas.org/sites/default/files/public/manuales/Bueno%20para%20los%20Negocios.pdf>

Zamudio, D. y Alvarado, V. (2016). *Inversión en infraestructura destinada al uso del automóvil particular vs. Inversión en transporte público y movilidad no motorizada*. Recuperado de: https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2016/08/Vialidad_final_030816.pdf

Para citar esta nota: Fosado, E. (12 de junio de 2020). Movilidad sustentable, alternativa accesible y robusta en el contexto de la pandemia y del cambio climático. *Notas de coyuntura del CRIM* No. 33, México, CRIM-UNAM, 7 pp.

Las opiniones expresadas en este documento son de exclusiva responsabilidad de los autores/as y no necesariamente representan la opinión del CRIM