

CUANDO SE DISCRIMINA EN NOMBRE DE LA MOVILIDAD

MARICARMEN TAPIA GÓMEZ

La movilidad es hoy una de las causas de remodelación de las ciudades consolidadas. Sin embargo, en nombre de incorporar nuevos modos, mejorar la accesibilidad y reducir la contaminación, algunos de estos proyectos y medidas han reproducido la discriminación y profundizado las desigualdades en nuestras ciudades.

CON EL FIN de no ahondar en dinámicas propias del modelo segregador en la ciudad, es fundamental incorporar el enfoque de derechos. Se entiende como enfoque de derechos la incorporación del ejercicio efectivo de los derechos humanos en el diseño y planificación de la ciudad. Esto implica respetar los derechos de la Declaración de los Derechos Humanos, así como los principios de igualdad y no discriminación expresados en ella. Revisemos algunas iniciativas de movilidad urbana, que, tras determinados objetivos de eficiencia y la no consideración de los derechos humanos, acaban profundizando la desigualdad.

Dónde se realizan las inversiones públicas

Algunas reformas para la mejora de la movilidad se concentran en determinadas áreas de la ciudad. Habitualmente, se trata de áreas que ya cuentan con una alta rentabilidad del suelo e inmobiliaria y con una gran capacidad de inversión. Mientras que las áreas perimetrales, de menores rentas, siguen sin participar de la ciudad del siglo XXI. Por otra parte, esta

localización selectiva, que no integra el conjunto de la ciudad, hace que los efectos negativos de la movilidad rodada y privada se desplace hacia otros barrios, donde no se cuenta con este tipo de medidas ni capacidad de inversión, aumentando los impactos negativos sobre ellas.

Otro ejemplo es el impacto de las infraestructuras de transporte en distintas áreas de la ciudad: subterráneas y con menor impacto en barrios de altas rentas y convertidos en barreras físicas, espacios deshabitados e inseguros en barrios de menores rentas.

La ciudad de los 15 minutos, las áreas de pacificación del tráfico rodado para reducir la contaminación acústica y polución o las grandes inversiones en infraestructuras como el metro o buses eléctricos, sólo serán políticas basadas en la igualdad y no discriminación en la medida en que se desarrollen en la totalidad de la ciudad, en barrios de altas rentas y en barrios segregados, como manera de actuar sobre la desigualdad urbana. En caso contrario, se trataría de una captación de las inversiones públicas que aumentan el valor de los terrenos y edificaciones en las zonas más rentables de la ciudad.

La ciudad para quien paga

Una de las políticas que se han desarrollado en el último tiempo es el “desincentivo” del coche particular a través del cobro para acceder a determinadas partes de la ciudad. Otra política utilizada es la eliminación de aparcamientos gratuitos y el cobro de altos precios de aparcamiento. Este tipo de iniciativas de cobro implica ingresos importantes para los municipios que las aplican o para las empresas internacionales que los gestionan. No obstante, tienen un fallo de base: el desincentivo solo aplica para quienes tienen menores rentas y, por lo tanto, representa un gasto importante en su economía doméstica. De esta manera, quien más renta tiene puede moverse libremente por la ciudad y contaminar simplemente por esta condición.

Es interesante observar que estas medidas no atacan los problemas estructurales de nuestras ciudades: la segregación socio espacial, la desigualdad en el acceso a los bienes y servicios públicos, el crecimiento en extensión, todas ellas condiciones que generan dependencias de movilidad debido a la concentración de las actividades y el capital solo en ciertos puntos de la ciudad. Por otra parte, sobre los

efectos ambientales y en la salud, tampoco se realizan acciones específicas: así se puede observar cómo las ciudades capitales y globales no están libres de formar parte del ranking de las más contaminadas.

La función social y ambiental de la movilidad

La movilidad es necesaria para satisfacer nuestras necesidades básicas y para el ejercicio de los derechos humanos. Encontraremos que la movilidad está en relación con los principios de igualdad y la no discriminación, el derecho de toda persona a un nivel de vida adecuado para sí y su familia, el derecho a la salud física y mental y el derecho a participar en la vida política.

La movilidad urbana tiene un efecto directo en el modelo de ciudad: es funcional al crecimiento en extensión y a la discriminación o está pensada para suturar las heridas de nuestras ciudades y asegurar una accesibilidad justa. En un contexto de crisis ambiental, el aumento de la población, la densidad, el tamaño de las ciudades, y la creciente tasa de motorización obligan a revisar el rol y la función de la movilidad, función que debiera ser ante todo social y ambiental.

Porta Faxeira. Santiago de Compostela. Foto: Maricarmen Tapia



La movilidad motorizada es una de las principales fuentes de contaminación ambiental, con efectos negativos en la salud y vida de las personas. La contaminación ambiental es la causa de la muerte de alrededor de 3 millones de personas cada año, relacionada con las cinco principales causas de muerte en el mundo y en un contexto en que solo una persona de cada diez vive en una ciudad que cumple con las pautas de calidad¹. La exposición a la contaminación atmosférica se asocia con cardiopatía isquémica, accidente cerebrovascular, obstrucción crónica, enfermedad pulmonar, cáncer de pulmón e infecciones respiratorias en niños. Por otra parte, en los últimos veinte años, el número de muertes atribuibles a accidentes de tránsito vial ha aumentado en un 46%, según la OMS².

Una movilidad urbana que no discrimine debe ser capaz de actuar sobre las causas de la congestión y la contaminación, ser activa en la reducción de consumo energético y de emisiones; disminuir las tasas de accidentabilidad y asegurar mayor cobertura, frecuencia y accesibilidad a bienes y servicios básicos. Para ello, es necesario pensar sobre el modelo de crecimiento urbano y la forma en que se organizan las actividades, el trabajo, la recreación. Es decir, un modelo de proximidad y una distribución justa de los bienes y servicios públicos que disminuya las distancias para realizar nuestras actividades diarias. Desde el diseño del espacio público, se trata de incorporar el modo más utilizado por los habitantes, que es caminar. Implica reorientar el espacio público y las vías a la continuidad de los distintos modos, en

especial los no motorizados y de transporte colectivo y público, incorporar límites de velocidad que reduzcan las tasas de accidentabilidad y mortalidad, las emisiones contaminantes y el ruido.

El transporte público juega un rol fundamental porque tiene una mayor eficiencia funcional y menor impacto sobre el medioambiente, y por ello debe constituir uno de los servicios básicos que debe ser ofrecido por el Estado. Un servicio que asegure frecuencia y regularidad, que sea de calidad, seguro y con precios accesibles y justos. La accesibilidad a este servicio debe atender a las necesidades específicas de los distintos ciudadanos que usan este modo, considerando la discriminación y violencia que ya sufren en ellos las mujeres, mayores y niños. También es necesario considerar la movilidad desde un modelo de los cuidados, tal como aboga el enfoque de género.

La defensa de un modo de convivencia en la ciudad, donde el espacio público cumpla un rol social fundamental, cuestiona el uso preeminente del espacio público por el vehículo privado y obliga a pensar de manera crítica la distribución del espacio público entre las personas y los distintos modos de desplazamiento. La mejora de los espacios públicos, la incorporación de la bicicleta y del transporte público digno y seguro son medidas que no solo reducirán la congestión y la contaminación, sino que mejorarán nuestra condición diaria en la ciudad basada en lo público, en el espacio compartido, en la ciudad entendida como un bien común.

Para mayor profundidad y fuentes, véase el artículo de la autora: "La ciudad, para quién: desafíos de la movilidad a la planificación urbana", en la revista *Biblio 3W* de la Universidad de Barcelona.

<https://revistes.ub.edu/index.php/b3w/article/view/26501/27892>

1. *Ambient air pollution: A global assessment of exposure and burden of disease*. Geneva: World Health Organization, 2016.

2. *Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2015*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud, 2015.

NOTA SOBRE LA AUTORA

Maricarmen Tapia Gómez. Arquitecta, doctora en Urbanismo por la Universitat Politècnica de Catalunya. Ha desarrollado su trabajo en las áreas de patrimonio y en planificación urbanística, tanto en el mundo académico como en instituciones públicas. Participa activamente en la defensa de los derechos de las personas en la ciudad y el territorio, a través de organizaciones, publicaciones e investigaciones. Es directora de Crítica Urbana.