

**Senderos urbanos en la Zona Universitaria del Periférico Norte, propuestas
para la movilidad sustentable y sostenible.
(Propuesta de caso práctico de intervención)**

Blanca Brambila Medrano¹

Resumen:

A partir de las condiciones de movilidad que se viven en la zona de periférico norte, un grupo de mujeres que viven y son docentes de los centros educativos de la zona se han dado a la tarea de elaborar una propuesta de intervención desde su condición como ciudadanas.

Palabras clave:

Movilidad, ciudadanía, a participación ciudadana.

Las condiciones de movilidad en las ciudades mexicanas de más de un millón de habitantes son complejas e inseguras.

Desde el punto de vista de los urbanistas y expertos en la medición de la calidad de vida estas condiciones abonan a la descomposición del tejido social, al abandono del espacio público y la falta de espacios comunitarios en donde los habitantes ejerzan ciudadanía.

Es un problema social y mayoritario, sin embargo se vive en soledad. Quienes nos trasladamos en estas ciudades sentimos y creemos que es una condición normal: el costo del desarrollo y la modernidad; así hemos creído, aceptado y resignado a vivir...

Nos han vendido la idea (y la hemos comprado) que la construcción de vías rápidas, pasos a desnivel, transporte articulado, líneas de tren eléctrico, viaductos y avenidas llegaran a mejorar la movilidad motorizada.

Sin embargo y a pesar de la mejora en la infraestructura vial de la ciudad, en la zona metropolitana de Guadalajara la velocidad promedio es de 35km por hora y la percepción

¹ Licenciada en Letras y Maestra en Promoción y Desarrollo Cultural. Profesor Docente titular A Sistema de Universidad Virtual Universidad de Guadalajara.

social es que cada día va a la baja. Esta situación repercute directamente en las condiciones ambientales de la ciudad.

También nos han vendido la idea de que debemos usar opciones no motorizadas (bicicletas) para trasladarnos; el uso de bicicletas y la creación de ciclo vías y ciclo puertos se ha incrementado en los últimos 5 años en la ciudad. Sin embargo, no ha sido suficiente y el manejo inadecuado del discurso de “empoderamiento” de los ciclistas ha propiciado accidentes y enfrentamientos entre automovilistas y ciclistas.

La movilidad peatonal de los habitantes de la ciudad se mantiene, caminar siempre ha sido una opción rápida y económica; sin embargo la infraestructura de movilidad peatonal ha ido a la baja y en creciente deterioro.

Hasta el momento las estrategias gubernamentales de solución global han tenido poco éxito y los habitantes de la ciudad pierden día la batalla la cual enfrentan de manera individual y solitaria, la cual abona a una frustración colectiva en crecimiento.

La propuesta que presenta está centrada en un territorio de 4.5 km, con una alta densidad de vida y movilidad de escolar que a pesar de todas las contrariedades camina por una de las vías “rápidas” de la zona metropolitana de Guadalajara.

❖ Origen de la propuesta

Actualmente, un grupo de mujeres docentes de distintas áreas académicas y trabajadoras administrativas que laboran en Centro Universitario de Ciencias Económico Administrativas (CUCEA), Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades (CUCSH) y la escuela preparatoria 10 de la Universidad de Guadalajara y que además, son vecinas de la zona del periférico norte en el municipio de Zapopan están impulsando la conformación de un colectivo ciudadano con la finalidad de impulsar la creación de un modelo transversal de participación ciudadana e institucional de senderos urbanos en el tramo referido.

Esta iniciativa implica intervenir los espacios desde distintos ámbitos: movilidad multimodal, urbanismo, actividades artísticas y culturales, medio ambiente, intervención educativa de calle, economía y social.

❖ Identificación del problema

En el tramo comprendido entre la avenida Alcalde y avenida Parres Arias sobre el periférico norte del municipio de Zapopan se concentra una importante cantidad de espacios educativos de distintos niveles. En este tramo se encuentran dos preescolares, tres primarias, cuatro secundarias, un centro TEC Milenio, dos preparatorias y dos centros universitarios de la Universidad de Guadalajara, también se encuentra la nueva sede de la biblioteca pública Juan José Arreola y el acceso a la lo que será el Centro Cultural Universitario.

Las condiciones de movilidad peatonal y motorizada en este tramo son altamente peligrosas y complejas; la comunidad universitaria y la población en general, se ven obligadas a caminar por ambos costados del periférico para abordar transporte público o llegar a sus centros educativos o de trabajo, lo que implica no solamente riesgos de ser atropellados sino que, se pueden presentar otras problemáticas como: caídas, asaltos, violaciones, secuestros, etc.

Debido a las características y condiciones de los espacios aunadas a otras carencias que en los horarios vespertino y nocturno se vuelven todavía más riesgosos al existir una iluminación deficiente y falta de seguridad por parte de las autoridades correspondientes.

La falta de opciones y condiciones de alternativas de movilidad segura no motorizada contribuyen a una mayor carga vehicular y por consecuencia a aumento de índices de contaminación en esta zona de la ciudad. Por lo expuesto hasta ahora, podemos considerar que este modelo de movilidad y urbanístico carece de enfoque sustentable.

❖ Necesidades, intereses, recursos y posibilidades de los destinatarios

En este tramo del periférico existen varios puentes peatonales en funcionamiento, actualmente y a partir de la obra del viaducto belenes los tres puentes peatonales que estaban frente al CUCEA, ya han sido derribados por las obras de remodelación, algunos de ellos tienen instalados paraderos para autobuses, sin embargo, no existen banquetas para llegar de manera segura a dichos paraderos. La mayoría de los puentes son de escaleras y solo uno es de rampa, están llenos de basura, sin iluminación y no tienen mantenimiento ni

limpieza. Estas condiciones evidencian la indefensión de los usuarios del transporte y las personas que caminan por periférico.

Hace casi 10 años se construyó una ciclo vía en el tramo entre el CUCEA y la estación del tren ligero, actualmente no reúne condiciones de seguridad y está prácticamente destruida. El préstamo de bicicletas hace tiempo se suspendió. Hace tres años se construyó el paso a desnivel en la carretera a Saltillo y periférico, en esta obra las necesidades para la movilidad peatonal quedaron relegadas y marginadas. Caminar por ahí ahora es más peligroso.

Actualmente se construye la ampliación de la línea uno del tren ligero y el viaducto belenes, este último tiene como objetivo hacer peatonal el tramo de sur a norte que comprende desde el auditorio Telmex hasta CUCEA y nuevo CUCSH; sin embargo, no considera opciones para movilidad no motorizada en sentido oriente poniente del periférico.

Existen varias áreas verdes ubicadas en los cruces de las avenidas, la mayoría están en malas condiciones. Un buen número del arbolado tiene plaga de muérdago; un gran número de árboles están secos, lo cual representa peligro latente para la población que transita por la zona.

❖ Identificación de las soluciones, técnicas

A pesar de estas condiciones, los peatones han marcado senderos de tránsito. Estos senderos son muestra de la necesidad y pertinencia de visibilizar para proteger a los peatones en esta zona.

Hay una unidad deportiva en el acceso del fraccionamiento Tabachines la cual ha sido remodelada de manera integral; una acción encaminada a la recuperación de espacios públicos. También encontramos varios viveros ubicados a un costado del periférico. Cabe señalar la existencia de pequeños jardines y huertos urbanos habilitados por los ciudadanos.

Al inicio de la actual administración estatal se presentó un modelo de transporte tipo microbús para el periférico, sin embargo, en las acciones de remozamiento del periférico no se ha instalado equipamiento ni infraestructura para la operación de este tipo de transporte público.

En este tramo están las tumbas de tiro prehispánicas conocidas como el Grillo, fosas mortuorias de grandes dimensiones que constan de un pozo vertical o tiro de profundidad variable con una antigüedad aproximada a 1500 años. Las piezas arqueológicas se hallan bajo el resguardo del Centro INAH Jalisco. No existe señalamiento especial sobre este capital histórico y cultural. Cabe señalar que en varias ocasiones han intentado invadir esta zona para urbanizarla, afortunadamente el INAH ha actuado de manera oportuna para impedirlo.

En este tramo existen negocios de diversos giros comerciales, la gran mayoría micro empresas. También existen empresas como Chedraui, depósito de Grupo Modelo, depósito de Pepsi, una Forrajera, un Sanatorio y la Plaza San Isidro. Algunas de estas empresas han habilitado mejoras en el equipamiento urbano para el ingreso de sus empleados y estudiantes tales como creación o ampliación de banquetas, instalación de luminarias y áreas verdes.

❖ Posibles soluciones:

- Diseñar senderos urbanos multifuncionales
- Propiciar la participación y convivencia ciudadana
- Intervenir los espacios urbanos por parte de la población
- Brindar a los universitarios posibilidades de aplicación y transferencia de conocimiento
- Mejorar la seguridad social y abatir la delincuencia

❖ Justificación (¿por qué es necesario el proyecto?)

✓ Descripción de la situación de partida

De acuerdo a lo expuesto hasta ahora, una posible intervención a partir de principios sustentables en acción práctica, tomando en cuenta los contextos locales tal como lo plantea la declaración de la *Conferencia Internacional sobre Medio Ambiente y Sociedad: Educación y Conciencia Pública para la Sustentabilidad* de 1997 se podría contribuir a la mejora de las políticas públicas municipales en el ámbito de la movilidad no motorizada, así como en la mejora del equipamiento urbano y

mantenimiento de arbolado y del patrimonio cultural. La relección del gobierno municipal en el proceso electoral de julio, el cambio de gobierno estatal y federal pueden ser un momento de oportunidad para la implementación de esta propuesta.

❖ Finalidad del proyecto

Crear un modelo transversal de participación ciudadana e institucional de senderos urbanos en el tramo comprendido entre la avenida Alcalde y avenida Parres Arias de la zona universitaria del periférico norte.

❖ Limitaciones:

Los cambios de gobierno pueden ser un área de oportunidad o una limitación, también los próximos cambios en la administración de la UdeG pueden ser una limitante.

❖ Punto de vista del personal técnico de la comunidad y del grupo político

Éste, será un proyecto en coordinación con el Gobierno del Estado a través de la SIOP, el Gobierno de Zapopan y la Universidad de Guadalajara, aprovechando la obra de “Viaducto Belenes”.

En la Universidad de Guadalajara, se trabaja con la adecuación de acciones para garantizar un ambiente seguro para el desarrollo tanto de los alumnos como de los académicos, es por eso que se llega a esta iniciativa trabajando en conjunto unos con otros para lograr obtener senderos seguros.

❖ Objetivos General:

- Promover la creación de un modelo trasversal de participación ciudadana e institucional de senderos urbanos en el tramo comprendido entre la avenida Alcalde y la zona universitaria del periférico norte.

❖ Específicos:

- Observar el tránsito de los peatones que transitan por el tramo del periférico norte para mejorar sus condiciones de movilidad peatonal.
- Visitar a los propietarios de tierra, desarrolladores y diseñadores para crear senderos urbanos multifuncionales.

- Gestionar con las instancias indicadas el cumplimiento de una infraestructura vial de primer nivel en el tramo del periférico norte para así coadyuvar la seguridad social y abatir la delincuencia.

❖ Metodología:

Para la implementación de esta propuesta se realizará una adecuación de las siguientes estrategias metodológicas:

- Método basado en el plan integral del transporte que se encuentra en el documento Metodología para Realizar el Estudio de Impacto al Tránsito Integral de la Dirección General de Infraestructura Vial. Se van a usar los datos disponibles a través de este tipo de estudios es apropiado para desarrollos regionales grandes que se construirán a lo largo de un periodo de tiempo considerable, en áreas de crecimiento rápido. La confiabilidad de estimaciones obtenidas con este método, depende de la confiabilidad del estudio.
- Modelo de proyectos de educación ambiental, la cual se trata del desarrollo racional y estructurado de lo que se va a hacer, determinando qué se quiere conseguir, qué se pretende transmitir, cómo se va a hacer, cómo reaccionar en caso de que surja algún imprevisto, qué recursos se necesitan y cómo se evaluará la actividad.
- Metodología de Prevención de la Violencia y el Delito que modifica variables socioambientales. Modelo de recuperación de espacios públicos **CPTED** (Crime Prevention Through Environmental Design /Prevención del Crimen a través del Diseño Medioambiental o Espacio Público) es una metodología que propone una serie de estrategias para reducir las oportunidades delictivas y la sensación de inseguridad. Esta metodología se ha aplicado en México por la arquitecta Macarena Rau Vargas que cuenta con experiencia en liderar Proyectos e Iniciativas de Seguridad Urbana, en Chile y diversos países de Latinoamérica y el Caribe.

Actualmente nos encontramos en la fase de integración de equipo de trabajo y de diagnóstico el cual está fundamentado en la técnica de marchas explotarias. Debo agradecer la colaboración de mis colegas Fharide Acosta Malacon, María Luisa González y Agustina Rodríguez.

Referencias bibliográficas:

- Batllori, G. A. 2008. *La educación ambiental para la sustentabilidad: un reto para las universidades*. CLASCO
- Castells, M. 2015. *Redes de indignación y esperanza*. Alianza Editorial
- Carreño, J. 2016. *Cultura de paz, palabra y memoria*. FCE
- <http://www.viaductobelenes.udg.mx/>