Investigaciones Geográficas • Instituto de Geografía • UNAM
eISSN: 2448-7279 • DOI: https://doi.org/10.14350/rig.60608 • NOTAS Y NOTICIAS
Núm. 108 • Agosto • 2022 • e60608
www.investigacionesgeograficas.unam.mx

Jane's Walk Ciudad de México 2022: los retos de la movilidad sustentable

Introducción

El primer fin de semana de mayo de cada año, los festivales de *Jane's Walk* se llevan a cabo en cientos de ciudades de todo el mundo. Estos festivales se organizan para que las personas compartan historias sobre sus vecindarios, descubran colectivamente aspectos invisibles de sus comunidades y usen el caminar como una forma de conectarse con sus vecinos y con sus barrios.

El nombre de los festivales proviene del activismo de Jane Jacobs (1906-2006), urbanista y activista nacida en Pensilvania y neoyorkina por adopción. Jane Jacobs fue la autora de obras que hoy consideramos como fundamentales del urbanismo como *La muerte y vida de las grandes ciudades americanas*, editada en inglés en 1961; *La economía de las ciudades*, de 1969, y *Las ciudades y la riqueza de las naciones*, de 1984.

Sin embargo, Jacobs no era una experta arquitecta ni urbanista. Ella se autodefinía como una ama de casa, que cuidaba una familia de tres hijos. Durante años, asistió la edición de una revista de arquitectura donde desfilaban los grandes nombres; pero justamente de los vacíos de esta "gran arquitectura" se formaron sus ideas como usuaria y observadora de los pequeños detalles de la ciudad: sus banquetas, su vida comunitaria en las calles, su patrimonio cultural, sus pequeños negocios y sus mercados. Su visión también se construyó a partir de la defensa de un parque (Washington Square) y dos barrios (Greenwhich Village y SoHo) emblemáticos en Nueva York, contra la renovación y ampliación de autopistas urbanas (Flint, 2011; Tyrnauer, 2016).

El festival *Jane's Walk* se llevó a cabo por primera vez en la Ciudad de México en mayo de 2012, organizado por el Colectivo Camina Haz Ciudad. Desde entonces, se han realizado siete caminatas, convocadas por Camina Coyoacán y Ruta Cívica. En 2021, se hizo por primera vez una "caminata virtual" y en 2022, se regresó a caminar presencialmente por las calles.

Así, junto con las organizaciones Coalición de Movilidad Segura, México Previene y Bicitekas, en el contexto de la aprobación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que se publicó en el *Diario Oficial de la Federación* el 17 de mayo de 2022, la caminata *Jane's Walk* de la Ciudad de México se organizó en torno a los retos de la movilidad y su papel en la vida urbana. La elección del tema hace directa referencia al activismo de Jacobs para visibilizar los efectos negativos que el dominio del automóvil y su infraestructura tienen sobre los entornos urbanos.

El mapa urbano

El 14 de mayo de 2022, a las 10:00 horas, se dieron cita alrededor de tres decenas de personas para ir a pie y en bicicleta, para recorrer 6 puntos temáticos seleccionados. El punto inicial de la ruta, en la esquina de avenida de los Insurgentes Sur y la avenida Félix Cuevas, propuso llegar a la explanada de la alcaldía Benito Juárez, donde se dieron las conclusiones, despedidas y agradecimientos. La ruta se caracteriza por representar varios de los componentes relevantes para la movilidad, incluyendo la multimodalidad, el riesgo y los problemas para una movilidad incluyente. A continuación se ordena la ruta en un mapa urbano preparado para facilitar al lector el seguimiento puntual (Figura 1), los temas clave presentados y los anfitriones en cada punto.

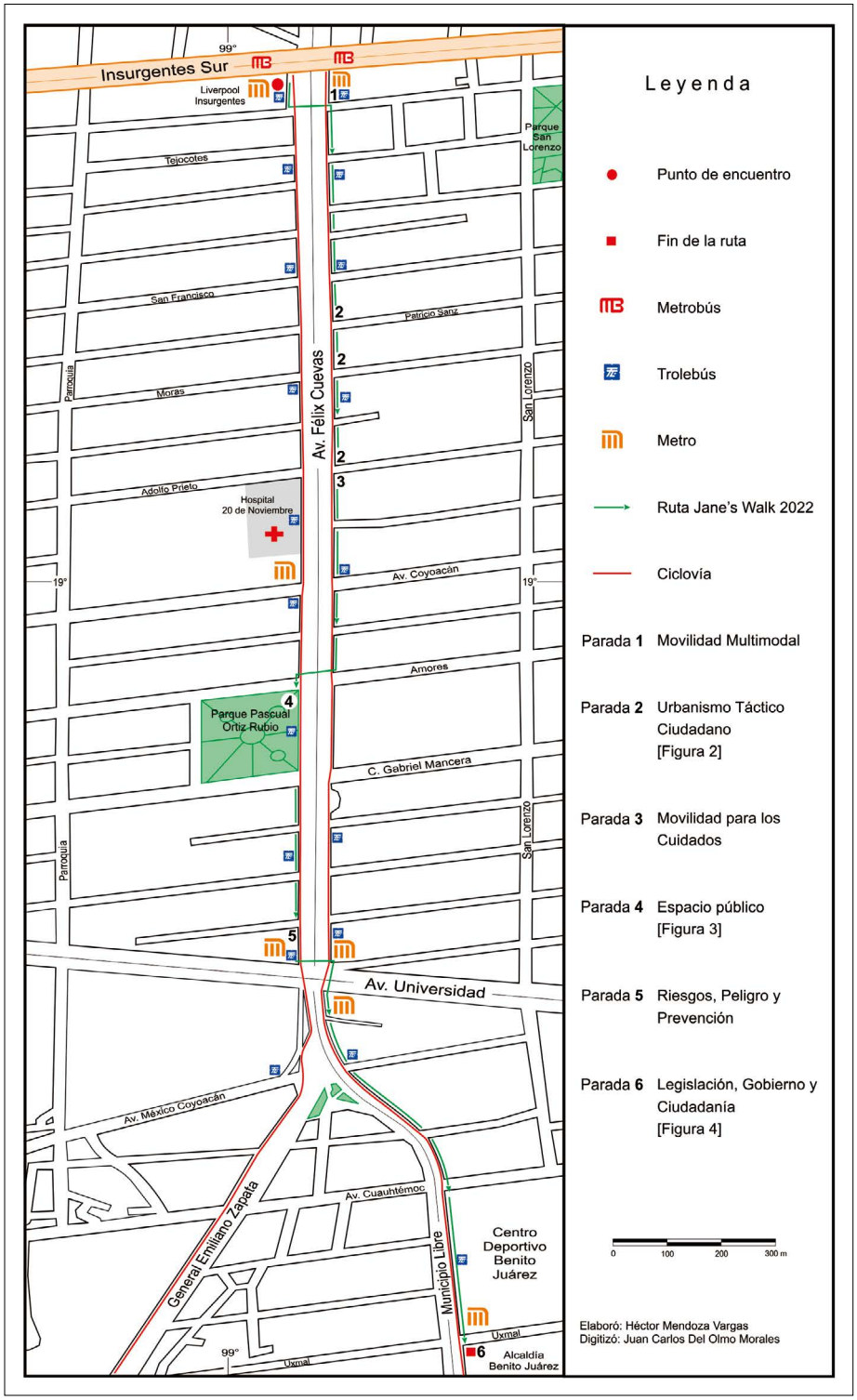

Figura 1. Mapa urbano de la ruta *Jane's Walk* Ciudad de México 2022: los retos de la movilidad sustentable. Archivo de campo: 14 de mayo 2022.

La ruta y los conceptos

Al inicio de la ruta se habló de la nueva Ley que responde a la problemática de que, en México, mueren 16 000 personas al año por siniestros viales, por lo cual no son accidentes. Esto requiere una regulación de velocidad y una clara coordinación entre los gobiernos federal, estatal y municipal.

[10:10 hrs.] Parada 1. Movilidad Multimodal (MB Félix Cuevas, Metro y Ciclovía Insurgentes, y Trolebús), donde Alejandra Leal, de la Coalición de Movilidad Segura, habló de que el 70% de la población de la Ciudad de México se mueve en transporte público. Eso implica la necesidad de construir infraestructura de calidad que tenga capacidades de interconexión. Destacó la Tarjeta Única de Transporte para viajes multimodales, que proviene de un plan creado desde organizaciones de la sociedad civil y que implementó la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.

[10:56 hrs.] Parada 2. Urbanismo Táctico Ciudadano (Ciclovías y Cruces peatonales entre Félix Cuevas y Adolfo Prieto y Patricio Sanz), donde se revisaron las condiciones de las banquetas, los cruces peatonales y los distintos estándares de ciclovías. Aquí, Daniel Manzur habló del papel que han tenido los grupos vecinales, el activismo digital (los Supercívicos), los grupos de ciclistas y los mecanismos de participación ciudadana (por ejemplo, los Comités de Participación Comunitarias [COPACO] y presupuestos participativos) en la construcción de la ciudad (Figura 2).

[11:10 hrs.] Parada 3. Movilidad para los Cuidados (Hospital 20 de Noviembre). Aquí se habló de la perspectiva de género en la planeación de la ciudad y la construcción de servicios públicos. Se destacó que las mujeres hacen una movilidad de varios viajes cortos al día (en forma de estrella) llevando a los hijos a la escuela, haciendo compras y cuidando a diversos miembros de la familia (acompañar al doctor, al hospital o a adultos mayores). La mayoría de las rutas de transporte contemplan la ruta de la casa al trabajo o a la escuela, y de regreso. Samantha Torres habló de la necesidad de rampas y buena calidad de la movilidad para personas mayores, con discapacidad o enfermas, cerca de los hospitales y centros de salud, así como de las escuelas y los tianguis.

[11:35 hrs.] Parada 4. Espacio público, esquina de Amores y Félix Cuevas (Parque Pascual Ortiz Rubio). En este punto, académicos de la UNAM, como Héctor Mendoza Vargas, habló de la edición barcelonesa (1967) y la nueva traducción, en Madrid, del libro clásico de Jacobs (2011): *Muerte y vida de las grandes ciudades*; por su parte, Armando Rosales habló de la visión de ciudades humanas que tenía Jane Jacobs: bloques de manzana cortas, ban-

Figura 2. Sobre las invasión de los coches en las banquetas de comercios. Achivo de campo: 14 de mayo 2022. Fotografía: Mónica Tapia.

quetas grandes, pequeños comercios y parques. La mezcla de usos de suelo, con calles vivas a distintas horas y distintos grupos e intereses usándolas está vinculado con la prevención del delito y seguridad ciudadana, de "muchos ojos en la calle". Se compartió también la idea de que, con pretexto de la seguridad, las viviendas se cierran a la ciudad, con grandes bardas, pero las calles son nuestro espacio público más importante; hay que recuperarlas para las personas peatonas y la niñez (Figura 3).

[12:05 hrs.] Parada 5. Riesgos, Peligro y Prevención (Cruce Félix Cuevas y Av. de la Universidad). Aquí, Blanca Rodríguez, de México Previene, nos habló de la seguridad vial y el diseño de las calles como un factor para la prevención, así como la red de sobrevivientes viales. Naxhelli Ruiz, investigadora de la UNAM, habló de la Línea 12 del Metro, que fuimos recorriendo sobre Felix Cuevas hasta este punto y que está cerrada debido al colapso de vía que sucedió en Tláhuac. Comentamos que es fundamental entender las responsabilidades públicas de la infraestructura: además del buen diseño y de los materiales adecudados, se requiere una cadena de coordinación entre la construcción, la supervisión de las obras públicas y su mantenimiento.

[12:45 hr.] Parada 6. Legislación, Gobierno y Ciudadanía (esquina de Uxmal y Municipio Libre, Explanada de la Alcaldía Benito Juárez). En este punto, la caminata se dividió con algunos ciclistas tomando la ciclovía, dando una vuelta, y los participantes llegando a pie. Aquí, discutimos la importancia de las autoridades para crear leyes y reglamentos, crear programas y servicios públicos, asignar presupuestos, crear diálogos y acuerdos para soluciones de movilidad, prevención y seguridad vial. También hablamos del papel del Poder Judicial en resolver conflictos sobre temas de política pública, a partir de amparos y definir responsabilidades públicas (Figura 4).

La caminata de Jane Jacobs ha sido, y en esta ocasión también, un espacio de intercambio y reflexión sobre la conjunción entre teoría y activismo, cómo construir una movilidad y una ciudad para el ciudadano. Recuperar la dimensión humana de lo urbano, a partir de la experiencia conjunta de la caminata y la conversación.

Mónica Tapia Álvarez
Ruta Cívica

Naxhelli Ruiz Rivera
Instituto de Geografía, UNAM

Figura 3. Sobre las ideas y temas del libro de Jane Jacobs y su posible uso en los espacios públicos de la Ciudad de México. Achivo de campo: 14 de mayo 2022. Fotografía: Daniel Manzur.

Figura 4. El grupo de la caminata, al final del itinerario. Achivo de campo: 14 de mayo 2022. Fotografía: Mónica Tapia.

REFERENCIAS

Flint, A. (2011). *Wresting Moses. How Jane Jacobs took on New York's master builder and transformed the American city*. Nueva York: Random House.

Jacobs, J. (1967). *Vida y muerte de las grandes ciudades*. Barcelona: Península [Ediciones 62]

Jacobs, J. (2011). *Vida y muerte de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing.

Tyrnauer, M. (2016). *Citizen Jane: Battle for the City.* Documental [1h 33m] https://youtu.be/uQTcE91ouK8