

Clivajes
Revista de Ciencias Sociales

Clivajes. Revista de Ciencias Sociales
ISSN: 2395-9495
<http://cort.as/-9AMV>
IIH-S, UV, México

Alberto García Leyva
EXTERNALIDADES Y CULTURA VIAL
FENÓMENOS EN TORNO AL USO DEL AUTOMÓVIL EN XALAPA, VERACRUZ, MÉXICO
Clivajes. Revista de Ciencias Sociales. Año V, número 9, enero-junio 2018, pp. 170-184.
Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales
Universidad Veracruzana. México

Recibido: 03-08-2017
Aceptado: 15-09-2017
Dictaminado: 17-11-2017
Publicado: 01-01-2018

EXTERNALIDADES Y CULTURA VIAL FENÓMENOS EN TORNO AL USO DEL AUTOMÓVIL EN XALAPA, VERACRUZ, MÉXICO

Alberto García Leyva*

Resumen

Existe una serie de factores que influyen en la planeación urbana de una ciudad; desde las condiciones geográficas, hasta las costumbres de las personas que la habitan. En este artículo, se aborda la problemática del uso del automóvil en una ciudad carente de planeación urbana, como Xalapa, Veracruz, México. Se expone los fenómenos en torno al uso del automóvil y las externalidades negativas que genera: contaminación, demanda de infraestructura y crecimiento urbano expandido, frente a la falta de planeación urbana y de cultura vial que se retroalimentan negativamente. Al término, se plantea medidas para disminuir las afectaciones de dicha problemática en la ciudad.

Palabras clave: Comportamiento, Urbanismo, Externalidades, Cultura vial, Uso del automóvil

INTRODUCCIÓN

El presente artículo tiene el objetivo de mostrar las problemáticas a las que se enfrenta la planeación urbana, desde diferentes y muy variadas aristas, en torno al uso del automóvil en una ciudad como Xalapa, capital del estado de Veracruz, en la República Mexicana, enfatizando las externalidades negativas que se presentan, incluyendo la falta de cultura vial al utilizar este medio de transporte. Estas problemáticas nacen a partir de la sensación de jerarquía que genera esta posesión en las personas y se desarrolla con el mal uso del espacio público, lo cual afecta la economía de la sociedad y el medio ambiente urbano.

La ciudad de Xalapa cuenta con una población total de 480 841 personas, de las cuales 226 546 son hombres y 254 295, mujeres, según estimaciones de la Encuesta Intercensal 2015, del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI). Tiene una serie de características geográficas singulares: es una ciudad con pendientes elevadas y calles estrechas que se construyeron sobre elevaciones y laderas (en algunas zonas, el espacio peatonal es reducido). Además, cuenta con diversos parques y áreas verdes, ubicados principalmente en la zona Centro, al Noroeste y al Suroeste.

* Economista, Maestro en Economía Ambiental y Ecológica por la Universidad Veracruzana, adscrito al Instituto de Investigaciones y Estudios Superiores Económicos y Sociales (IIESES, UV), México.

La economía de Xalapa se ha establecido en el sector terciario de bienes y servicios; concentra un gran número de dependencias gubernamentales del estado de Veracruz, así como distintas delegaciones de orden nacional. Asimismo, se agrupan en ella un sinnúmero de instituciones educativas, bancarias, financieras, y establecimientos comerciales (Ayuntamiento de Xalapa, s.f.).

Un gran número de personas y agrupaciones se dedica en Xalapa al sector terciario, en dependencias de gobierno e instituciones educativas de diferentes órdenes y niveles; en el caso de estas últimas, los trabajadores de la educación se dividen entre instituciones públicas y privadas, a las que acuden niños y, particularmente, jóvenes estudiantes, locales y foráneos. Hay que tomar en cuenta, además, a todas aquellas personas que laboran temporalmente en la ciudad y que conducen, por lo menos, un vehículo.

Una práctica común en la ciudad de Xalapa es que los padres donen, traspasen o presten el auto familiar a los hijos, ya que ellos han adquirido otro, no necesariamente nuevo, mediante créditos u otro medio de endeudamiento, por lo que es relativamente común ver a personas muy jóvenes conduciendo automóviles, que no precisamente adquirieron con ingresos propios: la mayoría de estos jóvenes se encuentran estudiando, buscando un empleo o con un salario bajo, que les imposibilita comprar o incluso mantener un automóvil.

Los retos para la planeación urbana de la ciudad de Xalapa, al igual que en ciudades similares de Latinoamérica, comprenden una serie de factores difícilmente expuestos en investigaciones descriptivas que, previa y posteriormente a la planificación urbana, influyen de manera significativa en su ejecución. Un problema central al respecto en Xalapa, es el uso masivo, no regulado y descontrolado del automóvil, fenómeno derivado —como se ha dicho— de la sensación de poder que trae consigo la posesión de un auto sobre las personas, y que a su vez desencadena una serie de externalidades que obstaculizan la planeación urbana o generan una serie de malestares ante la falta de ésta.

AUTOMÓVIL: OBJETO DE PREDOMINIO APARENTE

La razón primaria del uso del automóvil, en tanto medio de transporte, es que facilita la movilidad. Las personas realizan un esfuerzo económico importante para adquirir uno. El automóvil brinda la posibilidad de trasladarse con cierta comodidad, sin tomar en cuenta el tráfico, los gastos de mantenimiento, el aumento en los precios del combustible, entre otros factores. Se concibe al automóvil como objeto facilitador de movilidad, pero en una ciudad como Xalapa, relativamente estrecha, con un congestionamiento vial

significativo, calles angostas, un importante problema de falta de estacionamientos y una serie de inconvenientes ocasionados por la falta de planeación urbana, el hecho de poseer un automóvil se convierte en algo más, esto es, en objeto que le atribuye a la persona un estatus, un dominio.

El automóvil desempeña el papel de símbolo de la libertad de las personas. La publicidad se ha encargado de acentuar este emblema de independencia, mostrando todo tipo de modelos en locaciones de difícil acceso para quienes no cuentan con uno (Mitchell, 2007). La publicidad juega un rol importante al tratar de asignarle atributos a un objeto que funciona de diferente forma dependiendo del lugar en donde se ubique el comprador: en ocasiones dicho lugar no corresponde con los niveles de urbanización propios de una ciudad, pero este tópico y la pericia son característicos de la publicidad en sí.

El origen del automóvil como símbolo se ha desarrollado a través del tiempo. En una descripción de la cultura del automóvil en Colombia, Salazar Arenas (2016) menciona que el uso del automóvil se convirtió en un emblema de éxito, un objeto de prestigio y de ascenso social, al constituir la posibilidad de entrar al mercado y acceder al estilo de vida norteamericano. En la ciudad de Xalapa, en algunos sectores de la población, se puede percibir la idolatría y la necesidad de parecerse a la nación estadounidense en términos de consumo; comportamiento que se ve reflejado en el uso del automóvil, aunque las características urbanas de la ciudad no correspondan con el modelo idealizado.

De acuerdo con Anta Félez (2015), el automóvil pasó de ser un medio de transporte a objeto que desencadena un deseo de consumo, cuyo poder constituye un indicador de estatus social e identidad: a la vez que la persona se ve reflejada en el automóvil de su propiedad, éste la identifica, funge como controlador del ambiente social.

En la ciudad de Xalapa, dicho estatus es asignado, en ocasiones, por el medio social en el que se desarrolla la persona, desde el entorno familiar hasta el entorno laboral; cuando esta asignación no ocurre, dicho estatus se convierte en una sensación unipersonal de predominio sobre los demás, sólo perceptible por el poseedor del automóvil.

Tal comportamiento desencadena una actitud egoísta, que deriva en una serie de perjuicios al entorno donde la persona se desenvuelve. Hoyos (2013) define el comportamiento egoísta en diferentes niveles, desde aquel en donde una persona prefiere maximizar su beneficio y satisfacer sus intereses que respetar el de los demás, hasta el egoísmo extremo, donde la persona busca un beneficio a expensas del bienestar

del resto; también menciona que no ajustarse a una colaboración es una derivación de conducta egoísta.

El egoísmo puede fungir como elemento de coacción en las decisiones de planeación urbana, una acción relativamente frecuente en la ciudad de Xalapa, donde es común ver camellones, puentes y zonas de estacionamiento en lugares no funcionales, cuyo objetivo es favorecer a un sólo sector de la población. A continuación se detalla una serie de problemáticas, resultado de conductas que giran en torno al uso del automóvil, desde los problemas típicos que este objeto ocasiona en diferentes medios, hasta la falta de colaboración social para respetar los reglamentos de tránsito y los derechos del resto de los ciudadanos, así como el comportamiento egoísta, asociado a la falta de cultura vial.

PROBLEMÁTICA DEL USO DEL AUTOMÓVIL

Existe una serie de inconvenientes, no exclusivos de una ciudad, resultado del uso del automóvil. Se trata de problemas generales en los que están involucrados tanto los usuarios, como las autoridades y gobiernos, el sector privado y la sociedad en su conjunto. La fase inicial de esta problemática se halla en el incentivo indirecto que ciertos sectores de la sociedad le brindan al uso del automóvil: es un medio de transporte altamente promovido, mediante políticas y acciones de los gobiernos y algunas instituciones del sector privado.

Medina Ramírez (2012) señala algunos factores que han incentivado el uso del automóvil en México; el primero remite a los precios bajos de mantenimiento, causados por una serie de subsidios y falta de normas sobre el estado que guardan, así como el precio de los estacionamientos; el segundo, la oferta en infraestructura; el tercero, el número de ciudades con poca densidad, donde se requiere automóvil para acceder a lugares dispersos; y por último, el aumento del número de automóviles, la falta de otras opciones de transporte y el desarrollo de la industria automotriz.

Esta serie de componentes genera un círculo de acciones similares a las que detallan Cortés Salinas, Figueroa Monsalve y Moreno Alba (2016) para el caso de Santiago de Chile. El círculo empieza con la demanda de obras de infraestructura de carácter público, las cuales generan servicios financieros y una expansión inmobiliaria que contribuye al crecimiento urbano, reflejado enseguida en la adquisición de más automóviles, que a su vez demandarán más servicios públicos, mismos que cerraran el círculo con la demanda de obras de infraestructura.

Este círculo es aplicable a otras ciudades de Latinoamérica; es el caso de Xalapa. Los gobiernos realizan un importante esfuerzo económico para la construcción y mantenimiento de carreteras, puentes y autopistas, con recursos públicos, provenientes de impuestos agravados para la mayoría de las personas, pese a que no es la mayoría de las personas la que posee un automóvil; esto es utilizar un recurso económico alimentado por todos, en pro de un sector de la población.

La inversión en infraestructura genera incentivos para utilizar el automóvil, el cual si bien comunica a las comunidades, también dispersa las zonas pobladas. Construir, por ejemplo, una autopista para acceder a una zona relativamente apartada en los alrededores de Xalapa, como en algunas zonas del vecino municipio de Emiliano Zapata, conduce a ampliar la zona conurbada, lo que prácticamente obliga a que los habitantes de aquellas zonas a utilizar el automóvil para poder trasladarse. Hasta 2017, la ciudad de Xalapa no mostró signos de crecimiento urbano densificado, crecimiento hacia arriba, con edificios altos que abarquen espacio menor al número de personas que pueden habitar en él.

Para Pascual González y Peña Díaz (2012), una ciudad difusa es menos sustentable, porque consume una cantidad mayor de energía e infraestructura, y provoca mayor presión sobre los recursos naturales, al contrario de una ciudad compacta donde se presenta una intensificación de los usos urbanos.

Shoup (2005, cit. en Medina Ramírez, 2012) plantea un esquema similar al antes expuesto, que implica un círculo interrelacionado con los requerimientos de estacionamiento. Tales requerimientos dan lugar a una presión para que se utilice más el automóvil y éste causa un mayor esparcimiento suburbano y menor densidad en la poblaciones; a su vez, ello provoca un deterioro en la ciudad y el transporte público, incentiva el uso del automóvil y genera presión para que hay más espacio de estacionamiento.

Este tipo de esquemas, que se pueden llamar círculos viciosos, son muy comunes en cuanto se refiere al uso del automóvil; de hecho, se aplican al contexto de Xalapa, una ciudad cada vez más dispersa, con cada vez más autos, en donde naturalmente estos círculos viciosos generan una serie de inconvenientes denominados externalidades.

EXTERNALIDADES NEGATIVAS ORIGINADAS POR EL USO DEL AUTOMÓVIL

Una externalidad se da cuando las actividades de un individuo o un grupo de individuos tienen efectos sobre terceros, sin que éstos hayan sido tomados en cuenta por el grupo

primario; el grupo terciario puede ser el medio ambiente (European Commission, 2003, cit. por Tinoco López y P., 2006).

Existe una serie de externalidades originadas por el uso del automóvil en ciudades con características similares a las de Xalapa, desde afectaciones al medio ambiente, por la contaminación y el ruido de los motores, hasta perjuicios ocasionados a terceros por la falta de cultura vial por parte de los conductores.

Las afectaciones más visibles son la contaminación y, según Mitchell (2007), el consumo de grandes cantidades de energía urbana, lo cual repercute sobre las relaciones geopolíticas y económicas, así como en la sustentabilidad, pues las emisiones de los automóviles contaminan de manera local y contribuyen al calentamiento global.

Los mencionados efectos también recaen en otros conductores por el uso masivo del automóvil en una ciudad, en conceptos como el espacio o el tiempo. Cortés Salinas et al. (2016) explican que si en una ruta transita una serie de automóviles, el conductor que se incorpore a ella pensando que le tomará tiempo circular, la integración de ese auto a una carretera propiciará que el resto de los automovilistas tarden más en circularla; el impacto social será la pérdida de tiempo reproducida por el total de los autos en esa ruta.

En la ciudad, el congestionamiento vial es de importantes dimensiones, sobre todo en horas de entrada y salida de oficinas y escuelas, por la mañana de 7:00 a 9:00, por la tarde de 14:00 a 16:00 y, por la noche, de 19:00 a 21:30 horas. En tales horarios, el congestionamiento vial provoca que un automóvil que recorre 9 kilómetros, atravesando la ciudad, tarde hasta hora y media en llegar a su destino, lo que en forma agregada implica una gran cantidad de contaminantes, pérdidas económicas para la ciudad y afectaciones a la salud de las personas.

La falta de planeación urbana o la escasa calidad de ésta ocasionan este tipo de fenómenos en la ciudad; distancias relativamente cortas, recorridas en automóvil u otro medio de transporte público, toman un tiempo significativo, lo que genera diversas afectaciones a la sociedad y aumento en los niveles de concentración de contaminantes.

La contaminación constituye una importante externalidad negativa en el uso del automóvil. En la ciudad de Xalapa, es relativamente común ver automóviles en mal estado, que expulsan una gran cantidad de contaminantes por los tubos de escape; también es común hallar aceite derramado en las calles por la falta de mantenimiento de los vehículos.

Desde el punto de vista físico, para encauzar con efectividad el uso del automóvil y otros medios de transporte, se requiere de infraestructura, la cual conforma la compleja red de distribución y movilidad que impera en las ciudades. Los sistemas de transporte

generan una serie de objetos que representan una considerable inversión de capital, cuyo ritmo de depreciación es lento; son de uso público y no suelen tener usos distintos a aquellos para los cuales fueron construidos (Thomson, 1974, cit. por Blanco, 2016).

Esta serie de objetos de infraestructura necesaria para los medios de transporte constituye gran parte del denominado espacio público, donde interactúan las personas de una comunidad, que necesariamente debe ajustarse a un compendio de reglamentos y normativas de convivencia.

Efectivamente, el concepto expuesto involucra el rubro reglamentario y normativo que rige a una sociedad. En una investigación sobre la percepción del espacio público en Bogotá, Colombia, Pérez (2004) menciona que la distinción del espacio público depende de las necesidades de las personas; dice además que el uso de éste es cualificado como un derecho y, por lo tanto, nadie debe quedar exento de él.

ESPACIO PÚBLICO EN XALAPA: REVISIÓN DE SUS FUNCIONES

Bajo este contexto problemático, que involucra diferentes aristas, la planeación urbana en una ciudad como Xalapa es un reto importante. Implica administrar el escaso espacio disponible y las diferentes expresiones conductuales de quienes conviven en el denominado espacio público.

El espacio público sirve como medio de socialización, contribuye a la concepción del territorio, cumple con diversas funciones de articulación y organización de los espacios urbanos utilizados para la realización de múltiples actividades, y además regula los diferentes usos de estos espacios (Pérez H., 2004).

Los espacios públicos deben contar con una serie de características; la primera, protección contra distintos tipos de afectaciones, como la contaminación, el ruido, los accidentes de tránsito y la criminalidad; la segunda, relativa a la comodidad que las instalaciones le brindan a los usuarios, va desde tener una buena vista, hasta el acomodo de las bancas para esparcimiento; la última está asociada a todo lo relacionado con el aprovechamiento de las particularidades climatológicas, que aportan una decorativa de calidad (Gehl, 2005, cit. por Viquez Abarca y Rojas, 2006). Un espacio público abierto consta de calles, parques, banquetas, entre otros.

Como se señaló anteriormente, la ciudad de Xalapa está al margen de estas características en su planeación urbana; predomina una planeación carente de calidad, protección y organización en las calles para automovilistas y peatones. A esto se suman

las conductas propias de la falta de cultura vial, que transforman la ciudad en un entorno conflictivo para quienes la habitan.

Debido a estas características, la planeación urbana del espacio público y las diferentes problemáticas que surgen en la ciudad deben ser visualizadas desde cada uno de los fenómenos que aportan a la realidad ciudadana. El análisis de la planeación urbana debe ir acompañado de la atención no sólo del espacio público, enmarcado en las características geográficas de una ciudad, sino también del contenido del comportamiento humano y los niveles de fortaleza de las instituciones. Esto puede ser un aporte a la concepción primaria de la planeación urbana y la calidad de los espacios públicos.

Pascual González y Peña Díaz (2012) afirman que la calidad de un espacio público se puede valorar por el nivel de relaciones entre diferentes personas con distintos comportamientos a través de la integración. En este orden de ideas, la calidad del espacio público de Xalapa resulta pobre, pues los niveles de integración de los usuarios son nulos o conflictivos, empezando por el comportamiento omiso de los preceptos del reglamento de tránsito, que genera falta de cultura vial.

Bajo estos aspectos de convivencia básica, encontramos que las normatividades y reglamentos son esenciales para el ordenamiento del uso de los espacios urbanos. Las conductas que omiten dichas normatividades generan fricciones con otros usuarios de este bien público. Para la parte afectada, lo anterior representa un daño originado en el contrato entre quien omite seguir las normas y el espacio público, lo cual remite a las diferentes externalidades negativas que genera el uso del automóvil.

En este sentido, también se puede subrayar externalidades relativas a la falta de cultura vial por parte de los conductores. Además de causar la serie de inconvenientes ya mencionada, el uso del automóvil se convierte en conducto para evidenciar la falta de conocimiento de un compendio de reglamentos que atañen al propio uso del objeto que afecta a terceros.

FALTA DE CULTURA VIAL, UNA EXTERNALIDAD NEGATIVA

La falta de cultura vial, en tanto externalidad negativa, puede definirse como la serie de afectaciones que sufren terceras personas debido al uso incorrecto del automóvil; esto es, sin respetar el reglamento y las normatividades de tránsito. Puede comenzar con la violación repetitiva y masiva de las normas que deriva en perjuicios mayores, como los accidentes viales.

En Xalapa, Veracruz, la falta de cultura vial puede deberse, en gran medida, a la masificación del consumo del automóvil a causa de los factores inicialmente expuestos, asociados al predominio de las actividades terciarias y la concentración de oficinas de gobierno; también puede deberse a la falta de autoridades vigilantes y al reciclaje de automóviles provenientes de Estados Unidos, otros estados de la República Mexicana o del mercado interno, donde se suele vender automóviles a bajo costo.

Otro factor problemático es la facilidad para conseguir una tarjeta de circulación (documento oficial, expedido por la autoridad, para poder conducir) o incluso para manejar un vehículo sin contar con ella, lo que resulta en mayores posibilidades de que una persona sin conocimientos del reglamento de tránsito o sin principios ni valores conduzca un automóvil.

En la ciudad de Xalapa, la autoridad es prácticamente nula, por lo que muchos conductores no respetan el reglamento de tránsito, ni siquiera las normatividades básicas de cumplir. El constante quebranto de estas reglas ha propiciado que los conductores de la ciudad lo consideren “algo normal”, “algo que todos hacen” o “que siempre se hace”. Cabe exponer, al respecto, algunas de las faltas más comunes en que incurren los usuarios de automóvil en Xalapa.

La falta de estacionamientos es un problema importante en la ciudad de Xalapa. A falta de ellos, se ha vuelto costumbre que los conductores suban sus automóviles a la banqueta para estacionarse en la mayoría de las calles, invadiendo el espacio destinado a los peatones, cuestión que produce fricciones entre conductores y peatones, en gran medida por el egoísmo implicado en esta acción por parte de los automovilistas.

La mayoría de las calles de Xalapa son estrechas; en algunas de ellas apenas pueden circular los automovilistas; no obstante, como fuerte aportación a la falta de cultura vial, éstos se estacionan en uno u otro lado de la calle, dificultando la circulación tanto para otros automovilistas, como para los peatones.

Además de lo anterior, difícilmente se respeta las señales de tránsito en materia de estacionamiento: pese a la señal de no estacionarse, los conductores se sitúan en lugares tales como entradas a domicilios, cruces e intersecciones, espacios reservados para personas con discapacidad o en pasos peatonales; también lo hacen en curvas o zonas de descarga, en glorietas y camellones, básicamente en todos los lugares donde tenga la habilidad para estacionarse, el conductor lo hará, sin respetar las normas de tránsito.

Cabe decir que el Reglamento de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial para el Estado de Veracruz, 2015, es específico en éstas y otras normatividades. La problemática se centra en que las personas desconocen dicho reglamento o simplemente no están

interesadas en cumplirlo, por costumbre y/o por falta de autoridades que vigilen su aplicación.

En Xalapa prevalecen ciertas “costumbres” establecidas a lo largo del tiempo, prácticas comunes que resultan ser un inconveniente para la circulación de los automóviles a través de avenidas y calles de la ciudad. Una de estas prácticas es estacionarse en las avenidas más importantes, como en la avenida Américas o en 20 de Noviembre, donde, por sectores, siempre hay automóviles estacionados, transformando estas arterias en calles de un solo carril para circular y entorpeciendo el tráfico, con todos los inconvenientes que ello ocasiona.

Acatar el reglamento de tránsito significa tener una serie de valores y ser consciente de la convivencia en sociedad. En una investigación para Costa Rica, Tencio Blanco (2008) señala que, para que tenga efectos positivos, la educación vial debe constituir un proceso que involucre desde la educación elemental hasta la educación diversificada; en este espacio temporal se debe alistar, primordialmente, a los niños y jóvenes para cohabitar en sociedad con una serie de principios y valores.

La falta de cultura vial, como externalidad negativa, representa, como se ha dicho, un comportamiento egoísta por parte de los conductores. No respetar el reglamento de tránsito, en una ciudad que comienza a tener problemas asociados al uso constante del automóvil, significa que un sector de la población sobrepone intereses y satisfacciones derivadas de la sensación de estatus y dominio particulares, por encima de los derechos del resto de las personas. No se trata sólo de un comportamiento relacionado con el deseo de adquirir un estatus para complacencia personal, sino de una conducta que afecta a los demás.

Ahora bien, si a ese fenómeno se añade las afectaciones ambientales y económicas que ocasionan los embotellamientos, se puede observar, desde diferentes aristas, un escenario negativo en el uso del automóvil, que puede maximizarse según las condiciones físicas, geográficas y urbanas de una ciudad como Xalapa, en un contexto en el que se enfrenta además problemas importantes de falta de autoridad, sea por falta de capacidad o por una mala actuación al momento de “corregir” las faltas.

LA PLANIFICACIÓN DE LAS CIUDADES Y EL DEBER SER DE XALAPA

La planificación urbana cuenta con instrumentos: normatividades, estatutos vinculantes, guías de procedimientos, manuales y sugerencias, que sirven para regular las condiciones ambientales, físicas y sociales que influyen en las ciudades (Herrmann Lunecke, 2016).

El factor social influye en la planificación urbana. Por las razones ya expuestas, en Xalapa existe una marcada conducta asociada al uso del automóvil; esta conducta es un lineamiento que debe tomarse en cuenta durante la planificación de la ciudad, haciendo uso de disciplinas que puedan contribuir con la causa.

La planificación urbana cumple con diferentes funciones que se amalgaman en una serie de propuestas que pueden tener objetivos diferenciados; uno de éstos es prevenir riesgos en las ciudades. Barton (2009) menciona que las ciudades son el centro de demanda de energía, alimentos y recursos, así como emisoras de desechos, que deben estar planeadas para generar respuestas en diferentes plazos y, por consiguiente, un impacto sobre sus habitantes. Estas respuestas deberán reducir riesgos a través de sistemas de adaptación.

Así como la planificación urbana puede orientarse a reducir riesgos causados por las condiciones climatológicas y/o geográficas de un lugar, también es conveniente que ocupe esta cualidad orientadora diversa para adaptar los planes en torno a la cultura vial en ciudades geográficamente conflictivas, como en el caso de Xalapa.

Pérez C. (2011) señala que la violación consecuyente de los reglamentos municipales, las construcciones sin previo conocimiento, los edificios sin mantenimiento, los desechos de materiales en lugares de uso público y demás construcciones, producen riesgos de accidentes para las personas; afirma también que la población que habita en lugares con fuertes pendientes padece una serie de inconvenientes que afectan la calidad de vida. Todos estos factores generan una condición de vulnerabilidad urbana y ciudadana.

En la ciudad de Xalapa, existen zonas con pendientes elevadas y malas condiciones de suelo en donde se edificaron casas de interés social, que actualmente corren el riesgo de derrumbarse por las lluvias que debilitan las condiciones del suelo. Es el caso de Xalapa 2000 y sus alrededores, donde corren riesgo tanto las propiedades como las vidas humanas.

La ciudad de Xalapa constituye un importante caso de estudio interdisciplinar con respecto a las mencionadas problemáticas. Es una ciudad con características singulares, pero que conserva enormes similitudes con otras ciudades de Latinoamérica; de tal modo, los aportes de países como Colombia, Venezuela y Costa Rica, entre otros, para solucionar problemas locales, pueden servir como referente para resolver los de Xalapa, y los aportes de esta última ciudad pueden significar una guía para muchas otras ciudades Latinoamericanas.

PROPUESTAS PARA XALAPA

Emprender un planeación urbana que no incentive el uso del automóvil. Pensar en un urbanismo centrado en los peatones. Dejar de invertir grandes recursos en obras tales como estacionamientos, carreteras y puentes. Los gobiernos locales deben superar esas medidas populistas y evitar, en tanto gobierno y/o sector privado, construir asentamientos urbanos en los alrededores de la ciudad, ya que la zona conurbada se extiende y se fomenta así el uso del automóvil.

Concentrar esfuerzos para el crecimiento vertical de la ciudad —que sea una ciudad más compacta—, con las ventajas que traería consigo esta acción en la importante reducción de las externalidades generadas por el uso del automóvil. La propuesta aquí enunciada es una medida con relativo bajo costo para las administraciones gubernamentales, porque no se necesita invertir en grandes obras de infraestructura, sino emprender la regulación del espacio público a ocupar por parte de particulares.

Invertir en comodidades para los peatones y ciclistas. Para incentivar su uso, a través de ciclovías por toda la ciudad, instalar estaciones de anclaje de bicicletas en las zonas más transitadas y tomar medidas para favorecer al peatón en el trazado de calles, con banquetas más amplias y señalamientos de tránsito enfocados a la circulación peatonal.

Invertir los recursos antes destinados a comodidades del automóvil, en la regulación del transporte urbano, para que éste mejore, construyendo, por ejemplo, en las importantes avenidas de Xalapa, carriles de uso exclusivo para transporte público, así como carriles de uso exclusivo de motocicletas; esta acción permitiría que los autobuses no se atrasaran en los tiempos establecidos y que las personas lleguen a su destino de manera más rápida y cómoda.

Implementar medidas más severas para los que no sigan las normatividades de tránsito. La falta de cultura vial impera en Xalapa, no por la falta de un reglamento de tránsito, sino porque éste prácticamente no se aplica, no hay suficientes autoridades para hacerlo cumplir.

Adoptar medidas de concientización, a través de campañas en medios de comunicación; enseñar a las personas todas las desventajas del uso del automóvil y, por consiguiente, los beneficios de utilizar el transporte público, así como los beneficios que representan para la salud, el uso de la bicicleta y caminar.

Reconocer a las personas que se preocupan por tener una ciudad limpia, ordenada y funcional, como ejemplos a seguir, como un ideal para desplazar el mencionado sentimiento de jerarquización que provoca el automóvil.

CONCLUSIONES

Es indispensable abordar el tema del urbanismo como un problema complejo, tomando en cuenta los diversos factores que lo conforman, desde el punto de vista de distintas disciplinas, desde la psicología hasta la economía, pasando por la sociología y la geografía humana, entre otras.

Un problema mayúsculo que se ve reflejado en un tema urbanístico puede tener un origen en las costumbres de las personas y en la manera en que los ciudadanos perciben su entorno. Esos importantes elementos deben ser tomados en cuenta en la planeación urbana, porque es a través de ésta planeación que va impactar la manera en la que se perciben las ciudades desde las diferentes aristas que conforman una sociedad.

Para resolver el problema de la falta de cultura vial es indispensable atender la *educación* de niños y jóvenes, desde temprana edad en las escuelas, y la *información*, detallada y pertinente sobre el reglamento vial a los conductores de vehículos. La educación también se debe proveer en las familias. Educar a una población trae consigo beneficios no sólo para reducir la falta de cultura vial, sino también para resolver una serie de problemáticas que afectan a la sociedad.

Aplicar las leyes y reglamentos con personal calificado y de alta confianza es una acción indispensable para tratar de solucionar este tipo de problemas en la sociedad. Si en la ciudad de Xalapa se aplicaran las sanciones establecidas en el reglamento, las personas optarían por acatarlo en vez de infringirlo, ya que esto último significaría una sanción económica que limitaría la incidencia de estas faltas.

Es indispensable abrir un sistema de información masivo, comunicar que el uso del automóvil nace a partir de una necesidad y no como un objeto que da estatus a los conductores, quienes en ocasiones no necesitan de un automóvil, pero que sí genera una serie de externalidades negativas para la sociedad.

La planeación urbana enfrenta problemas sociales y culturales, diversos y complejos, que deben ser atendidos desde diferentes perspectivas, con estrategias y metodologías que nacen en diversas disciplinas. Es el conjunto de estos factores, lo que podrá encauzar y facilitar la compleja tarea de planificación urbana.

REFERENCIAS

- ANTA FÉLEZ, J. L. (2015). El automóvil: genealogía de un objeto de poder (The car: Genealogy of a power object). *Methodos. Revista de Ciencias Sociales*, 3(1), pp. 93-106. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=441542973008>.
- AYUNTAMIENTO DE XALAPA. (s.f.). *Datos generales. Semblanza económica del municipio*. Recuperado el 19 de junio del 2017 de <http://xalapa.gob.mx/xalapa/datos-generales/>.
- BARTON, J. R. (2009). Adaptación al cambio climático en la planificación de ciudades-regiones. *Revista de Geografía Norte Grande* (43), pp. 5-30. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=30011632001>.
- BLANCO, J. (2016). Urbanización y movilidad: contradicciones bajo el modelo automóvil-intensivo. *Revista Transporte y Territorio* (15), pp. 96-113. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333047931007>.
- CORTÉS SALINAS, A., FIGUEROA MONSALVE, O., & MORENO ALBA, D. (2016). Los costos del uso del automóvil y su elasticidad. El caso de Santiago de Chile. *Estudios Socioterritoriales, Revista de Geografía* (20), pp. 27-39. Recuperado de http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1853-43922016000200003&lang=es.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE VERACRUZ DE IGNACIO DE LA LLAVE (2015, junio 16). Reglamento de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial para el Estado de Veracruz. *Gaceta oficial*. Recuperado de <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Veracruz/wo103670.pdf>.
- HERRMANN LUNECKE, M. G. (2016). Instrumentos de planificación y diseño urbano para promover al peatón en las ciudades. Un estudio comparado entre Chile y Alemania. *Urbano* (34), pp. 48–57. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19849706006>.
- HOYOS, L. E. (2013). Cooperación, solidaridad y egoísmo racional. Acerca de la relación entre moralidad y racionalidad. *Revista de Estudios Sociales*, (46), 24–30. Retrieved from <http://www.redalyc.org/pdf/815/81528084003.pdf>.
- INEGI. (2016). *Tabulados de la encuesta intercensal 2015. Estimadores de la población total y su distribución porcentual según condición de registro de nacimiento por municipio y sexo*. Recuperado el 19 de junio de 2017 de <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/intercensal/>.
- MEDINA RAMÍREZ, S. (2012). *La importancia de reducción del uso del automóvil en México. Tendencias de motorización, del uso del automóvil y de sus impactos*. México: ITDP, Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo México. Recuperado de <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Importancia-de-reduccion-de-uso-del-auto.pdf>.

- MITCHELL, W. J. (2007). Ciudades inteligentes. *UOC Papers. Revista sobre la sociedad del Conocimiento* (5). Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=79000502>.
- PASCUAL GONZÁLEZ, A., PEÑA DÍAZ, J. (2012). Espacios abiertos de uso público. *Arquitectura y Urbanismo*, 33(1), pp. 25–42. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=376834405003>.
- PÉREZ C., S. (2011). El desarrollo sostenible en la planificación de ciudades de montaña. *Revista Geográfica Venezolana*, 52(1), pp. 147–167. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=347730386008>.
- PÉREZ H., E. (2004). Percepción del espacio público. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 1(8), pp. 27-31. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74800804>.
- SALAZAR ARENAS, Ó. I. (2016). Cultura del automóvil y subjetividades en Colombia (1950-1968). *Revista de Estudios Sociales* (59), pp. 111–123. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81549422010>.
- TENCIO BLANCO, C. B. (2008). Una alternativa para la formación vial. *Revista Educación*, 32(1), pp. 13–26. Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/440/44032103.pdf>.
- TINOCO LÓPEZ, R. O., & P., A. J. (2006). Métodos de valuación de externalidades ambientales provocadas por obras de ingeniería. *Ingeniería, Investigación y Tecnología*, 7(2), pp. 105–119. Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/404/40470204.pdf>.
- VÍQUEZ ABARCA, ROSIBEL; ROJAS, M. L. (2006). Espacios públicos y percepción de los adolescentes urbanos. *Reflexiones*, 85(1-2), pp. 117–129. Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/729/72920817008.pdf>.