



HACIA UNA CIUDAD SIN LÍMITES

ENTREVISTA CON RODRIGO DÍAZ

Alfonso Fierro

Rodrigo Díaz es arquitecto egresado de la Universidad Católica de Chile y maestro en planeación urbana por el Massachusetts Institute of Technology (MIT). Desde hace varios años, en su blog *Pedestre* y en otros medios, trabaja por los derechos a la ciudad del peatón y de otros grupos subrepresentados. Antes de esta entrevista, hablamos brevemente de la ciclovía emergente en la avenida de los Insurgentes, una iniciativa para enfrentar el reto de la movilidad urbana durante la emergencia del COVID-19, a cargo de la Secretaría de Movilidad del gobierno de la Ciudad de México, donde Díaz ejerce actualmente como subsecretario de Planeación, Políticas y Regulación.

¿Cuál es la relación entre la accesibilidad urbana y las nociones de inclusión y discriminación?

El concepto *accesibilidad* es súper jabonoso y se puede tomar desde muchas perspectivas. Hay una que, podríamos decir, es la más tradicional y está relacionada con la posibilidad de utilizar todo el espacio público y la red de transporte de una ciudad. Es decir, que un sistema de movilidad no discrimine a ninguna persona ya sea por su condición física, por su edad... De a poco ha ido migrando y estamos ante un concepto mayor, que es el de la accesibilidad como la posibilidad de acceder —tiene esta redundancia— a los distintos destinos que la ciudad ofrece. Entonces la urbe es más accesible en la medida en la que facilita una mayor gama de posibilidades en me-

nor tiempo a toda la población. En México la accesibilidad no se asocia tradicionalmente con la discapacidad, por ejemplo, y se relaciona en cambio con el tema de *asequibilidad*: que tú puedas realmente pagar o que tu ingreso económico te permita moverte en la ciudad. Yo puedo tener un sistema muy bueno de transporte, pero si tú no lo puedes pagar, no es accesible y por lo tanto restringe tu movilidad tanto como la restringen los escalones a una persona con discapacidad.

En una película de los años cincuenta, *Los olvidados*, vemos a un músico ciego en la calle y una escena donde se ataca a un hombre sin piernas. Luis Buñuel ya está señalando que la situación precaria de las personas con discapacidad representa un delicado problema urbano. Sin embargo, en revistas de la época como *Arquitectura México*, a propósito de proyectos como *Ciudad Universitaria*, las personas con discapacidad no parecen entrar en el horizonte de los planeadores. Si tuvieras que ofrecer una breve historia de la planeación urbana en México o en América Latina desde la perspectiva de las personas con discapacidad, ¿cómo la contarías?

Es bueno el título *Los olvidados*. Ahora cada vez se habla menos de una persona con discapacidad y más bien de una persona con dificultad motriz o movilidad reducida. Así incluyes no sólo a personas con discapacidad, sino a quienes pueden tener alguna dificultad motriz momentánea: andar con niños, cargar bultos, tener una lesión en el pie, ser una persona de edad avanzada. Se amplía mucho más el espectro. Y vuelvo al tema de *Los olvidados*. En general, a nivel de movilidad, el tema de

la accesibilidad universal es algo relativamente reciente. Tú puedes ver sistemas de metro de ciudades súper incluyentes, avanzadas: el metro de Nueva York es absolutamente inaccesible. Entre que no hay una conciencia sobre el tema y que la inclusión es cara, —ésa es la verdad, hacer un diseño inclusivo, una operación inclusiva resulta caro, resulta complejo—, tienes que adaptar todo. Poner un elevador en el metro cuando no lo pusiste en un comienzo es carísimo, darle mantenimiento también, y lo que se dice es: “Oye, tenemos recursos limitados, entonces no lo ponemos”. Afortunadamente ha cambiado el panorama, y te cuento un caso muy concreto: en el proyecto del trolebús elevado en Iztapalapa enfrentamos a raíz del



Ilustración de Maldito Perrito

COVID-19 un problema serio de financiamiento. Por norma nosotros tenemos que poner elevador, pero se discutió poner escaleras eléctricas sólo en aquellas estaciones de mayor afluencia. Decidimos en conjunto que no: es un tema de estándar, por más que nos salga caro (poner elevador en todas las estaciones). Lo mismo sucedió con los buses. Los que compramos este año son todos de entrada baja, esto implica que tú no tienes que subir escalones al interior del bus. Hacer entrada baja es costoso, pero fue un tema de principios: tenemos que pasar a un siguiente nivel y el siguiente estándar es que sean de entrada baja. Hay un tema de clara conciencia: los paradigmas de hoy no son los de hace

veinte años, y no sólo en temas de accesibilidad, (también) en temas ambientales.

El cuidado del medio ambiente puede ser considerado parte de una ciudad accesible, habitable.

Sí. Hoy estamos comprando unidades Euro 6. Es una decisión de medio ambiente, pero es una decisión onerosa. Ahora tenemos un parámetro que no es el del pasado y esto ocurre en todo tipo de cosas. Actualmente para nosotros es normal que en una conferencia de prensa aparezca alguien con lenguaje de señas, lo exigimos, pero hace veinte años a nadie se le pasaba por la cabeza. Era un gasto superfluo. Afortunadamente, dentro de una sociedad de derechos, que se van haciendo más específicos, más amplios, finalmente se vuelven no sólo derechos sino garantías. Se traducen en algo concreto: en este caso, los buses tienen que ser de entrada baja, punto. Los taxis hoy tienen que tener una puerta que abra noventa grados, una cajuela donde quepa una silla de ruedas. Son pequeños detallitos. Antes era un asunto de falta de sensibilidad y de presupuesto.



Ilustración de Maldito Perrito

Pensando en los estándares de hoy y del pasado, retomando un proyecto como Ciudad Universitaria, edificios como la Facultad de Filosofía y Letras hasta hace poco no contaban con elevador y había que ayudar a los chicos en silla de ruedas a subir. En un país cuyas ciudades cuentan con un amplio patrimonio histórico que sigue operando, como escuelas, museos y demás, debe representar un reto arquitectónico, legal y político adecuar esta infraestructura para ofrecer mucho mayor accesibilidad de la que fue planeada.

Tomemos el caso de CU. Ésta es inaccesible no tanto porque no tenga elevadores o rampas, sino porque las distancias a pie son muy largas, es inaccesible porque es de difícil lectura, tú te pierdes fácilmente. Yo creo que CU es el campus más sobrevalorado del mundo. Me gusta mucho su arquitectura, pero como campus es desastroso. Y lo peor de todo es que es Patrimonio de la Humanidad, ése es el peor favor que le hicieron, porque cualquier cosa que hagas está sujeta a todo un proceso de aprobación. Le pusieron una coraza, y

gen y el nivel de deterioro es tan grande, tú tienes que empezar a ver dónde picar para ir haciendo un cambio gradual y que después también la misma ciudadanía te lo exija y aparezca como algo lógico. En las administraciones de (Marcelo) Ebrard y (Miguel Ángel) Mancera creo que hicieron bien el trabajo de cruces peatonales: generan una manera de leer la ciudad, de entenderla y de caminarla. El problema es que todavía la escala de la intervención resulta insuficiente, pero todas esas intersecciones están orientadas a seguridad

Garantizar la distancia más corta posible porque estamos hablando de una persona a la que avanzar cada metro le cuesta más.

eso dificulta mejorar los senderos, poner señalética, la ciclovía de Insurgentes no puede pasar por CU de sur a norte porque es Patrimonio de la Humanidad. Responde a épocas distintas, hemos tenido que ir parchando, y tú te topas con una ciudad que es inaccesible. Lo que están haciendo los países más desarrollados es garantizar un piso mínimo de derechos a la ciudad y por lo tanto vamos haciéndola accesible en el sentido amplio de la palabra, pero eso requiere inversión, capacitación, sensibilidad; en fin, un montón de cosas que históricamente no se han tenido. Y cuando trabajas en una ciudad grande con recursos chicos tienes que ir de a poco.

Una ciudad con edificios que deben volverse más accesibles.

Más accesibles, más seguros, son un montón de cosas. Entre que hay fallas de ori-

vial y son todas accesibles. Pero no tenemos la capacidad como para arreglarlo todo, particularmente la periferia. Ahí la deuda es total.

Imaginemos que estamos en el cruce de una avenida grande. En la contraesquina hay un edificio al que queremos llegar. En términos de accesibilidad y diseño, ¿cuáles serían las condiciones ideales para llegar desde la esquina donde estamos hasta el interior del edificio?

Primero que nada distancias cortas. Garantizar la distancia más corta posible porque estamos hablando de una persona a la que avanzar cada metro le cuesta más. Después hay un tema de continuidad, permanecer en el pavimento, en la trayectoria de viaje. De lectura: la solución tiene que ser fácilmente entendible, no puedo necesitar un manual ni andar preguntando. Sobre todo, se tiene que garan-

Ganamos cinco años de desarrollo en pocos meses porque estuvimos obligados.

tizar independencia, que yo no necesite de otros para acceder a ese lugar. Y comodidad. No basta hacer una rampa, esa inclinación tiene que estar bien construida, con una pendiente adecuada, un ancho suficiente. En fin, el estándar es una serie de elementos que tienen que estar ahí.

Pensando en trayectos más largos que suceden en ciudades como la capital, donde quizá hay que tomar un microbús, bajar a la estación del metro, subirse a un tren lleno de gente, transbordar... más allá de cambiar o mejorar la infraestructura, ¿qué tipo de medidas se toman actualmente en la Ciudad de México o en ciudades con características similares para mitigar las dificultades que una persona con discapacidad enfrenta al realizar este recorrido?

Hemos hablado de las características físicas del entorno, sin embargo tenemos que pensar también en la naturaleza misma del viaje. Con el COVID-19, lo primero que sucedió a nivel de administración pública fue que se cancelaron trámites presenciales. El problema es que la necesidad de hacerlos no desapareció: tenemos que dar licencias, dar de alta placas, un montón de cosas. Fue urgente acelerar la digitalización de trámites, que la gente no tenga que ir, que pueda hacer una cita en línea. Ganamos cinco años de desarrollo en pocos meses porque estuvimos obligados. Lo que hace eso es que finalmente muchas personas no deban realizar viajes inútiles, periplos que son una pesadilla, (en cambio) lo podemos resolver en línea. Ahí se ataca la naturaleza del viaje. Ese tipo de cosas

acercan la ciudad. Ahora, siempre te queda un grupo que tiene una movilidad extremadamente reducida, quienes necesitan asistencia de un tercero. Ahí, en general, lo que hacen los países bien desarrollados es una categoría aparte de transporte, *paratransit*. Es un medio específico, con vehículos adaptados especialmente para ellos, con un personal capacitado que los recoge en la casa y los deja en su lugar de destino. Los servicios *paratransit* son espantosamente caros, tienen que ser subsidiados, pero de eso se trata una sociedad de derechos. Todavía estamos lejos de alcanzarla. Esa persona también tiene necesidades sociales, tiene derecho a trabajar, tiene derecho a hacer una vida. Ahora, garantizarlos es difícil.

Cuentan que cuando Antanas Mockus llegó a la alcaldía de Bogotá reunió a un grupo de expertos y les dijo: "Señalen una cosa que, si cambiamos sistemáticamente, mejorará el tráfico en Bogotá, sólo una". Entonces quiero hacerte por último la "pregunta Mockus". En términos de movilidad y accesibilidad para personas con discapacidad, uno podría pensar en muchas cosas necesarias: banquetas en buen estado, rampas, semáforos auditivos, autobuses accesibles, incluso otra actitud ciudadana. Pero si tú tuvieras que señalar un solo elemento que, de resolverse, transformaría la accesibilidad para bien, ¿cuál sería este elemento?

Uno es banquetas libres. Hace poco falleció uno de los fundadores de Banqueta Libre en Monterrey, una persona que hizo de su vida decir: "¿Sabes qué?, en lo que tenemos que enfocarnos es en que las banquetas estén libres, que no tengan obs-

táculos". Primero es quita las dificultades sácame los coches, erradica la invasión, limpia todas estas cosas que se van dejando. Si nos enfocamos en la banqueta libre, en la continuidad del viaje, en que el traslado no puede presentar interrupciones y tiene que estar exento de obstáculos, esto implica la banqueta libre, la esquina libre, el primer carril libre, un montón de cosas que facilitan la continuidad del espacio. Finalmente, cuando alguien sale, y no solamente una persona con discapacidad, todos nosotros, lo que queremos cuando salimos a la calle y caminamos es continuidad. Cuando se hace discontinua es cuando sentimos que hasta ahí llegamos o empiezan a aparecer las grandes barreras. Primero que nada enfoquémonos en dar continuidad. Esto suena súper sencillo pero en la práctica es complejísimo. Por eso se pone un bolardo, para que no obstaculicen, por eso se hacen extensiones, las llamadas "orejas", para que sea imposible estacionarse. Si nos enfocamos en la continuidad de lo peatonal y entendemos que el primer peatón es aquella persona que no puede caminar, habremos hecho la mitad de la tarea. La otra mitad es adaptar, vamos resolviendo todas las cosas que tenemos detrás, todo el rezago, que es de décadas. Lo estamos resolviendo, pero se va a tardar mucho.

Por cierto, la respuesta a Mockus fue que los autos respetaran la cebra del cruce peatonal.

Ése fue el programa de cebras y de los 500 mimos. Un programa de seguridad vial, un cambio social a través de un cambio de conducta. Hay un aspecto bien intere-

sante: más allá de las cebras y de que se apuesta más a la educación que a la sanción, lo interesante es que se asume que el desafío es tan grande que uno dice: "Enfoquémonos en uno pero que ese uno nos quede bien". Nosotros tenemos todos los años un programa de cien cruces seguros. Alguien dirá "cien es poco", y sí es poco, pero después de seis años son seiscientos y sí empiezan a cambiar sectores de la ciudad, porque además son los más graves. De a poco se empieza a notar un cambio. Yo llevo doce años en la Ciudad de México y sí ha habido un cambio en lo peatonal. El rezago, insisto, es gigantesco y no lo voy a negar, pero ahora ésta es una mejor ciudad para caminar que hace doce años. **U**



Ilustración de Maldito Perrito