HEINRICH BÖLL STIFTUNG

perspectivas

Número 4
Noviembre 2018

ANÁLISIS Y COMENTARIOS POLÍTICOS

AMÉRICA LATINA

Congestionado!

Hacia un buen camino pensando en nuevas políticas de movilidad

Fundación Heinrich Böll

La Fundación Heinrich Böll es una fundación política alemana cercana al partido Alianza 90/Los Verdes. Tiene su sede central en Berlín y actualmente 33 oficinas repartidas por todo el mundo. En América Latina la fundación se siente especialmente comprometida, junto con muchas organizaciones contrapartes, con la política climática, la promoción de la democracia y de la justicia de género así como la realización de los derechos humanos. Para nosotros es muy importante fortalecer y apoyar organizaciones locales de la sociedad civil. Hacemos hincapié en la transmisión de conocimientos y la comprensión entre los y las actoras en Europa y América Latina, para lo cual promovemos también el diálogo internacional, ya que es esencial para la acción política constructiva.

Foto de portada: Adam Wiseman

Índice

2 **Prefacio e introducción**

5 **El rol de los movimientos ciclistas en el fomento de la bicicleta: el caso de Santiago de Chile**
Martín Tironi

9 **Los retos de movilidad en la Ciudad de México**
Xavier Treviño

13 **Un día en el trabajo más peligroso en la Ciudad de Guatemala**
Pia Flores

17 Cifras y datos sobre
Movilidad en América Latina

21 **¡Cuidado con el urbanismo neutro!**
Lillian Sol Cueva

24 **«Nadie entra, nadie sale»**
Movilidad urbana y violencia en el Complexo do Alemão, Río de Janeiro
Vinícius Santiago y Sérgio Veloso

28 **La desigualdad en la movilidad de Bogotá**
Celeste Kauffman

33 **Carretera amazónica resucita por la expansión de la soja**
Fabiana Frayssinet

Prefacio e introducción

En América Latina el 80 por ciento de la población vive en áreas urbanas. La región tiene el grado más alto de urbanización del mundo. Las ciudades latinoamericanas se caracterizan por su alta desigualdad social y su segregación espacial. Sobre todo los grupos de población pobres viven generalmente en barrios sencillos al borde de las ciudades, en los que la calidad del transporte público colectivo es mala. En general, los grupos marginalizados de la población no disponen de automóviles propios, por lo que –debido a la localización de sus viviendas– no pueden prescindir de un transporte público colectivo bueno, rápido y económicamente asequible. A esto se añaden otros problemas como el alto grado de violencia y delincuencia en las ciudades, que dificultan la movilidad cotidiana.

La urbanización conlleva otros retos, como la congestión excesiva y la alta contaminación atmosférica, provocada p. ej. por el uso de automóviles privados. Por ello, tanto el Estado como la sociedad civil buscan soluciones innovadoras. Nuevas tecnologías e iniciativas y medidas favorables al medio ambiente juegan un papel prometedor en los conceptos alternativos de movilidad para América Latina.

La cuestión de género también tiene una gran importancia, ya que actualmente las mujeres pertenecen a los grupos sociales que más limitados están en sus necesidades de movilidad. Ellas se ven fuertemente afectadas por la violencia y la inseguridad cotidianas, pero sus patrones diferenciados de movilidad debidos a sus perfiles de tareas y traslados hasta ahora apenas se reflejan en los conceptos de urbanización y movilidad.

Para el cuarto número de *Perspectivas* hemos solicitado a autoras y autores latinoamericanos describir diferentes aspectos de la movilidad en América Latina. La atención se enfoca en los espacios urbanos.

Martín Tironi describe como desde el fin de la dictadura de Pinochet se han creado nuevos grupos de activistas e iniciativas ciudadanas cuyas reivindicaciones se concentraban y concentran en el ámbito sociocultural, también en el tema del tránsito. Ejemplarmente describe el desarrollo del movimiento de ciclistas, que debido al creciente tránsito de automóviles en Santiago de Chile reivindicaron en primer lugar una cultura ciclista. Entre tanto, han logrado posicionar el tema en un contexto social amplio y, además de tratar la mera cuestión del transporte, incluir el «derecho a la ciudad» y cuestiones de justicia y participación.

También el artículo de *Xavier Treviño* tiene su punto de partida en el creciente caos del tránsito y las infinitas congestiones en la Ciudad de México. A esto se añaden cuotas de emisión altísimas debidas al tránsito. Paradójicamente esta situación no es causada por el tránsito individual. Solo el 19 por ciento de los viajes en la metrópolis son realizados con automóviles privados. Es más bien consecuencia del rápido crecimiento de la urbanización, con la que la planificación urbana y del tránsito apenas alcanzan ponerse al día. Aparte del metro existe un transporte público colectivo (tanto público como concesionado) diverso y poco regulado. Treviño reivindica por eso una política de movilidad orientada al futuro, que debería considerar muchos aspectos: desde las posibilidades de innovación tecnológica en el área del automóvil pasando por alternativas al tránsito de vehículos hasta cuestiones de justicia social.

Una mirada impresionante sobre la vida cotidiana de los choferes de autobuses en la Ciudad de Guatemala nos proporciona la

periodista *Pia Flores*. Extorsiones y violencia causadas por bandas criminales, incluso hasta asesinatos, son tanto parte de los problemas de su vida profesional como las condiciones de trabajo precarias sin prestaciones sociales. También los y las usuarias sufren bajo estas condiciones irregulares y peligrosas, por lo que es principalmente la población pobre la que usa esos servicios. Quien se lo puede permitir, se mueve por la ciudad en su propio vehículo. El transporte público colectivo en la Ciudad de Guatemala es por tanto un ejemplo clásico de la división social en la sociedad.

A otra forma de desigualdad apunta el análisis con visión de género del transporte público colectivo en la Ciudad de México de *Lillian Sol Cueva*. Ella muestra que las mujeres, debido al trabajo de cuidado realizado mayormente por ellas, que atraviesa el espacio privado y público, tienen otros patrones de movilidad y con ello otras exigencias de movilidad que los varones. A esto se añade la especial vulnerabilidad de origen social ante la violencia. Cueva reivindica por ello que en vez de planteamientos «neutros» (sin perspectiva de género) del desarrollo y la movilidad, es imprescindible el desarrollo urbano y la movilidad orientadas a la igualdad de derechos.

Las favelas de Río de Janeiro también son una expresión visible de la división social de la ciudad. Las diferencias no solo se reflejan en la situación económica de los y las pobladoras, sino también en el acceso a los derechos ciudadanos, como los autores *Sérgio Veloso* y *Vinícius Santiago* describen. Esto se debe a una política que entiende las favelas en primer lugar como zonas de guerra y aplica la correspondiente fuerza estatal. Esto tiene efectos sobre la movilidad y viola los derechos ciudadanos y el derecho a la ciudad. También el teleférico en el Complexo de Alemão, construido en el contexto de los grandes eventos Copa Mundial de Fútbol y Olimpiadas con la promesa de mejorar la movilidad de la ciudadanía, resultó ser una patraña. Es una de las grandes obras públicas bajo sospecha de corrupción. Entretanto fue cerrado.

Celeste Kauffman trata en su artículo la política de movilidad de la ciudad de Bogotá basada en el estatus socioeconómico, que bloquea las posibilidades de la gente más pobre de participar ampliamente en la vida de la ciudad. Las propuestas y medidas de la administración actual de la ciudad están orientadas sobre todo a reducir las congestiones y la duración de los traslados, en vez de asegurar las posibilidades de acceso de la población más vulnerable a medios de transporte dignos. Esto lo demuestra utilizando el ejemplo de la prohibición de parrilleros varones de viajar como acompañantes en motos o el de los aumentos de precio del sistema de autobuses Transmilenio, rápido en comparación. Desventajas que afectan especialmente a la gente que no tienen los recursos para cubrir cargas adicionales. Con ello se les imponen limitaciones estructurales de sus posibilidades de ocupación y estudio.

Con una perspectiva totalmente distinta sobre la movilidad se ocupa *Fabiana Frayssinet* en el último texto. En él describe la mejora de la carretera BR 163. Originalmente planeada y construida como parte de los planes de acceso y asentamiento de las dictaduras militares brasileñas (1964-85) para la región del Amazonas, es hoy una pieza clave en la estrategia de exportación para el sector de recursos naturales. Sobre todo soja y maíz son transportados por esa carretera al puerto de Santarém y desde allí exportados a China y Europa, entre otras regiones del mundo. Este es un caso ejemplar de una política que invierte grandes cantidades en la infraestructura para la exportación, mientras que el desarrollo de la infraestructura rural para bien de la población local es descuidado.

En este número ofrecemos también infografías con datos sobre las tendencias de movilidad en américa latina.

Les deseamos una interesante lectura!

Berlín, octubre 2018

Ingrid Spiller
Jefa de División América Latina

Audrey Changoe
Coordinadora de Programas División
América Latína

El rol de los movimientos ciclistas en el fomento de la bicicleta: el caso de Santiago de Chile

Martín Tironi

Santiago de Chile se encuentra entre las 10 ciudades del mundo con mayor concentración de smog, sufre crecientes problemas de segregación urbana y congestión vehicular, mientras su parque automotriz sigue en expansión. Frente a la crítica situación ambiental y social que vive Santiago, es pertinente interrogarse sobre el papel que pueden desempeñar los colectivos ciudadanos para promover entornos urbanos más ecológicos, amigables y equitativos.

Estos últimos años Santiago ha manifestado positivas señales de una ciudadanía más preocupada por promover modos alternativos de movilidad. Así, desde década de los 90 hasta la fecha diversas organizaciones ciudadanas han ido posicionando la movilidad en bicicleta como un medio de transporte legítimo, indispensable para un desarrollo urbano sustentable.

La labor que estas agrupaciones activistas han venido realizando en torno a la bicicleta no se reduce a una simple reacción a la expansión del automóvil, sino que en sus estrategias se vislumbran esfuerzos de re-apropiación y politización del espacio público, introduciendo nuevas temáticas y una revisión de los cánones urbanos dominantes. Así, la bicicleta deja de ser la mera expresión de actividades recreativas de fin de semana, para transformarse en una inquietud ciudadana sobre el tipo de ciudad que queremos.

La bicicleta como herramienta política de transformación

Luego de un período dictatorial bajo Augusto Pinochet (1973-1990), donde las manifestaciones públicas tuvieron su foco en la defensa de los derechos vulnerados durante el régimen militar, la aparición de los primeros colectivos activistas pro-bicicleta en la década de los 90 constituyen un cambio en el tipo de demandas ciudadanas. Durante el periodo militar las protestas ciudadanas se enmarcaban en un contexto de violación a los derechos humanos, mientras que las reivindicaciones ciudadanas que surgen con el regreso a la democracia (movimientos de minorías étnicas y sexuales, demandas ecológicas y pro movilidad bicicleta) se ubican primordialmente dentro de una categoría de reivindicaciones que podrían denominarse de carácter socio-cultural.

En este escenario nace el Movimiento Furiosos Ciclistas (MFC), el primer colectivo organizado que comienza a formular un discurso crítico frente a la discriminación que sufren ciclistas[1]. Una de sus primeras acciones fue solicitar la instalación de estacionamientos para bicicleta en el metro Escuela Militar en uno de las zonas más adineradas de Santiago. Si bien esta demanda no fue materializada en su momento, esta acción dio visibilidad a la organización, pasando a convertirse en un referente indiscutible en temas de movilidad en bicicleta. Junto con utilizar estrategias de amplificación de sus demandas a través de diferentes medios de comunicación (cartas, programas de televisión, etc.), en esos años el movimiento inauguró una de las estrategias más conocidas de los movimientos pro-bicicleta, las «cicletadas» mensuales. Reproduciendo la estrategia del *Critical Mass* de San Francisco, los primeros martes de cada mes la agrupación convoca a los amantes de la bicicleta a reunirse en un punto de la ciudad con el fin de realizar una cicletada masiva que llega hasta Plaza Italia, uno de los lugares más simbólicos del centro de la capital. El 2012 esta

Martín Tironi, Sociólogo, Magíster en Sociología, Université Paris-Sorbonne; PhD y Post-Doctorado, Centre de Sociologie de l'Innovation, Ecole des Mines de Paris. Investigador en la Escuela de Diseño de la Pontificia Universidad Católica de Chile y actualmente es visiting fellow en Centre for the Study of Invention and Social Process de Goldsmiths. A través de sus investigaciones ha ejercido un activo rol en el debate sobre el concepto de movilidad sustentable.

manifestación ciudadana logro reunir más 9.000 ciclistas, transformándose en un hito en la trayectoria de reivindicación de este movimiento ciudadano.

Actualmente los esfuerzos por posicionar en la agenda pública la bicicleta no han cesado de multiplicarse. Sin pretender ser exhaustivo, se puede mencionar la organización Ciudad Viva, que por medio de estrategias de urbanismo participativo ha jugado un rol significativo en la promoción de barrios que consideren las necesidades de ciclistas y peatones[2]. Desde un enfoque orientado a fortalecer la cultura de la bicicleta, están los colectivos RetroPedal, Bicicultura y Happyciclistas, los cuales realizan talleres de reparación y educación vial, charlas informativas y debates, ciclos de cine, entre otras. Otro ejemplo es el movimiento Ciclistas con Alas, que mediante la intervención del espacio público con bici-memoriales de ciclistas fallecidos en accidentes, buscan conmemorar la muerte de ciclistas, y de paso denunciar la hostilidad de la ciudad frente a prácticas del ciclismo urbano[3].

Un caso particularmente relevante de mencionar es el colectivo Macleta. A través de diversas actividades, esta agrupación tiene por objetivo abrir un debate sobre la relación entre ciudad, movilidad y género, denunciando cómo el diseño de las ciudades puede vulnerar los derechos de ciertos grupos o minorías. Junto con desarrollar investigación sobre movilidad inclusiva, una de las acciones emblemáticas del colectivo es la «Escuela para Mujeres», donde se busca empoderar la posición de la mujer chilena por medio el ciclismo urbano.

La apuesta de esta organización es interesante, pues actualiza un debate que está en los orígenes del uso de la bicicleta. Durante el siglo XIX las mujeres tuvieron que luchar para ejercer su derecho a subirse a este medio de transporte. La moral conservadora de la época consideraba la bicicleta un objeto exclusivamente para hombres, y una práctica poco decorosa para ser ejecutada por mujeres. Retomando este símbolo de la bicicleta como expresión de la libertad femenina, Macleta asume un enfoque feminista, invitando a mirar la ciudad y sus movilidades cotidianas desde una perspectiva de género.

Sin embargo, esta diferenciación temática de las organizaciones no ha significado una dispersión en la capacidad para unir visiones y exigir transformaciones de forma conjunta. En 2013 se crea «Muévete Santiago», la primera propuesta de los Ciclistas Urbanos Metropolitanos. En base a un diagnóstico crítico del modelo de transporte en Santiago (producto del colapso vial, contaminación ambiental, desigual distribución del acceso al transporte), la propuesta busca aportar a la «construcción de ciudades más amables y humanas». Otro esfuerzo de articulación de visiones, es la plataforma «Energía Humana, Poder Ciudadano», donde participan cuarenta organizaciones ciclistas de todo Chile y se establecieron propuestas específicas dirigidas a los gobiernos regionales[4].

La ciudad como derecho: los desafíos para la democratización de la bicicleta

En los últimos años Santiago ha experimentado un notable incremento de su cultura ciclística (a nivel latinoamericano Santiago es superada solamente por Bogotá en el uso de bicicleta). El aumento en la masa de ciclistas ha revelado las insuficiencias en materia de infraestructura y todavía existen demandas pendientes en seguridad vial. Todo indica que las demandas históricas de las organizaciones ciclistas están siendo escuchadas. Esto se explica principalmente por las dinámicas colaborativas que se ha generado estos años entre autoridades y organizaciones de ciclistas. Gracias a la legitimidad que han ido adquiriendo los movimientos de ciclistas, y el desarrollo de un acervo de saberes producidos en el «terreno», hoy los movimientos son invitados a diferentes mesas de trabajo y comisiones para conocer sus opiniones. Han logrado desmarcarse de intereses partidistas particulares, convirtiéndose en verdaderos en co-creadores de la ciudad. El proyecto Mapocho Pedaleable es un perfecto ejemplo de este modelo de colaboración: desde el 2011 diversos movimientos pro-bicicleta han venido negociando con las autoridades de turno para la habilitación de una ruta para peatones y ciclistas de 7 kilómetros a un costado del río Mapocho. Esta ruta sería el hito arquitectónico más importante para el ciclismo urbano de Santiago.

Las reivindicaciones que instauran estos movimientos no se reduce al dualismo automóvil v/s bicicleta. Más bien han logrado desarrollar una disputa política que trasciende la discusión sobre el modo de transporte, integrando dimensiones vinculadas al derecho a la ciudad, justicia espacial y nuevos métodos de ejercicio de ciudadanía. El repertorio de prácticas desplegadas por los colectivos ciclistas ha permitido vitalizar la idea de ciudad como un derecho. A través de sus operaciones de apropiación y sensibilización, los movimien-

tos chilenos han venido testeando las condiciones para un urbanismo abierto y ciudadano, acercando a la población el concepto de una ciudad inclusiva[5].

Sin embargo, uno de los desafíos pendientes, tanto para las autoridades como para las organizaciones pro-bicicleta, consiste democratizar el uso de la bicicleta hacia sectores marginados de la ciudad, donde la «geografía de oportunidades», en términos de servicios e infraestructura, es menor. El uso de la bicicleta en Santiago sigue constituyendo un modo de transporte exclusivo, mayormente favorable para aquellos que viven cerca de los lugares de trabajo y cuentan con mayores posibilidades de acceso a medios de transporte. Los altos niveles de desigualdad urbana impiden que la bicicleta se vuelva una opción igual para todas y todos, disminuyendo de esta manera el rol transformador que puede ejercer este modo de movilidad.

Por lo mismo, para la ecologización de la ciudad de Santiago, no sólo es necesario des-normalizar el uso del auto, sino también generar las condiciones para que todas las personas tengan las mismas posibilidades e incentivos para subirse a la bicicleta. Para llevar adelante este desafío, es imprescindible que los movimientos ciclistas chilenos sigan exigiendo espacios urbanos más sustentables, impulsando un desarrollo urbano más inclusivo y democrático.

Referencias:

- Ávalos, Carolina; Hernández, Bernardo; Fritsch, Constanza; Marchant, Tamara (2014). Reivindicación de los movimientos sociales en el contexto socio histórico actual de Chile: los furiosos ciclistas. *Revista de Estudios Cualitativos.* 1 (1) 82–115. Disponible en: http://www.rec-usach.cl/ojs/index.php/rec/article/view/17
- Dennis, Kingsley, & Urry, John. (2009). *After the car*. Polity.
- Rosso, Beatriz, (2016). Muerte y vida en las grandes avenidas: reivindicación de derechos y visibilización de memorias en la ciudad. El caso de las organizaciones ciclistas y los bicimemoriales en Chile. Tesis Magíster en Desarrollo Urbano, Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile.

[1] Para un análisis completo del Movimiento Furiosos Ciclistas, ver Ávalos et al., 2014.

[2] Este, liderado por Lake Sagaris, se hizo conocido por su movilización contra la construcción de una autopista en Santiago.

[3] Para un análisis detallado de este movimiento y prácticas de resignificación del espacio público, ver Rosso (2016)

[4] Esta plataforma fue la encargada asimismo de organizar el V Foro Mundial de la Bicicleta, realizado en abril del 2016

[5] Otras iniciativas en esta dirección, serían los colectivos de recuperación de áreas verdes, los talleres de reparación de objetos en mal estado, los huertos urbanos, las casas ocupas, los colectivos de defensa del patrimonio y el medioambiente, los defensores del derecho a caminar, entre otros.

DEJE SALIR
DEJE SALIR

Los retos de movilidad en la Ciudad de México

Xavier Treviño

Suenan los cláxones, el tráfico de automóviles y microbuses en las calles avanza lentamente conforme se atraviesa la hora pico de la mañana, con pocos espacios residuales que los peatones, ciclistas y motociclistas usan bajo su proprio riesgo. Es una escena normal en las calles de la Ciudad de México en especial en hora pico, un periodo que se hace cada vez más largo. Aunque la congestión excesiva la sufre gran parte de las grandes ciudades de América Latina, lo de la Ciudad de México es de campeonato mundial: en 2017 fue primera mundialmente en el Índice de Congestión de *TomTom*[1], la app de navegación.

La trampa del auto: beneficios para pocos, costos para todos

Como en otras ciudades, no siempre fue así. Durante la segunda mitad del siglo XX, el fortísimo crecimiento urbano multiplicó tanto los habitantes de la ciudad como su extensión física. Pero fueron las decisiones que se tomaron en ese lapso las que marcaron los problemas actuales y en la transición de la capital de un país rural a uno urbano se cruzaron cambios tecnológicos muy relevantes. En 1895 llega el primer automóvil de motor de combustión, a partir de ahí la cantidad de vehículos crecerá de forma exponencial. Una nueva oferta tecnológica generó una nueva demanda. Esa nueva demanda implicó una decisión crucial desde el poder público: era necesario ampliar la red vial para acomodar estos vehículos que serían el futuro de la movilidad de la ciudad.

No sería algo nuevo ni diferente. El enamoramiento de la sociedad norteamericana con los suburbios y el automóvil, plasmada por General Motors en la Feria Internacional de 1939 a través de Futurama[2], se reflejó sin dudas en la Ciudad de México, donde esta visión tuvo una gran aceptación. Dos ejemplos la ilustran muy bien: el primero, la construcción en 1954 del suburbio Ciudad Satélite, concebido como una *ciudad fuera de la ciudad*, conectada interiormente por circuitos sin semáforos y al resto de la zona urbana por una vía rápida; el segundo, una red de vías rápidas ortogonales unidireccionales y de entre 4 y 6 carriles llamados *Ejes Viales,* implementadas en la malla vial de la ciudad a lo largo de la década de 1970, encargados de absorber la demanda vial futura.

La grave situación actual vino de la mano del explosivo aumento del parque vehicular, estimado entre 7 y 8 millones en una ciudad de casi 21 millones de habitantes. Los impactos sociales y ambientales de la circulación de estos vehículos rondan el 5% del Producto Interno Bruto de la ciudad[3], incluyendo –además de la congestión–, las emisiones contaminantes, ruido y accidentes. Lo paradójico es que apenas 19% de los viajes en la metrópolis se hacen en automóvil particular[4], mientras que el 44% se hace en transporte público y 32% a pie, y que apenas 41% de los hogares disponen de un automóvil. A casi 80 años de la visión de Futurama, el resultado del modelo es una movilidad costosa e inequitativa.

El transporte público colectivo y la oferta de nuevos servicios de transporte

La solución para atender a casi la mitad de la demanda diaria de movilidad ha sido el

Xavier Treviño, Socio fundador en Céntrico (2016), equipo de consultoría sobre movilidad urbana. Tiene estudios de Física en la UNAM y Estudios Urbanos en El Colegio de México. Cofundador de Bicitekas en 1998. Fundó y dirigió la oficina en México del ITDP (Institute for Transportation and Development Policy) 2006-2015. Trabaja en la planeación y diseño de proyectos de movilidad urbana sustentable, especialmente de gestión de calles, espacios públicos, de la demanda de movilidad y de servicios de transporte.

transporte público colectivo. Este ha sido un proceso en dos bandas: la solución pública y la solución *concesionada*. En la primera, el Estado oferta y opera sistemas de transporte masivo: la solución del metro cubre 13% de los viajes en 12 líneas, complementada con BRT[5] que cubre el 3% de los mismos en 6 líneas. La segunda solución, la de los llamados *microbuses* o *peseros*[6] , aporta por sí sola 18% de los viajes y un 15% adicional de viajes combinados con el transporte masivo (metro/metrobus). La primera opción está fuertemente subsidiada, en el caso del metro se estima que 60% del costo de operación; la segunda no tiene ningún subsidio.

La poca regulación y control del transporte concesionado ha permitido que pueda responder a los cambios de demanda de una manera más rápida que el transporte estatal y que tenga una cobertura muy alta en el espacio urbano. Sin embargo, la informalidad en la que opera impiden que la calidad del servicio, los tiempos de recorrido y los niveles de seguridad sean suficientes. El reto de los últimos años ha sido diseñar un sistema integrado que mantenga niveles de cobertura, pero que aumente la calidad del servicio y que sea asequible en especial para las personas de bajos ingresos.

Esta discusión ha ido de la mano con la oferta de nuevos servicios de transporte. Empresas de taxi de aplicación de internet lideradas por Uber y Cabify generaron una nueva oferta que modificó el ambiente regulatorio de la ciudad para el taxi, que tiene altas barreras de entrada a través de permisos emitidos por el gobierno, permitiendo así la posibilidad de ajustar la oferta a la demanda y finalmente, cambió *de facto* la tarifa legal para que en horas pico se eleve. Estos elementos de innovación han sido claves en la discusión de soluciones futuras para la movilidad en la ciudad. Sistemas colectivos *on-demand* como Jetty o Urbvan[7] han entrado al ambiente del transporte colectivo con la misma premisa que Uber y Cabify lo hicieron en el del transporte individual: ajustar la oferta a la demanda, permitiendo el ingreso rápido de operadores en función de esa demanda y flexibilizando la tarifa.

Automóviles pequeños, limpios, compartidos y sus desafíos

Hay un proceso imparable en el mundo, que eventualmente llegará a la Ciudad de México. Los automóviles serán cada vez más pequeños, más limpios, compartidos y autónomos. Esto implicará una reducción en los costos sociales y ambientales de su uso: menos espacio usado, mayor seguridad, menor parque vehicular, menores emisiones. Aunque no necesariamente implicará menor congestión o mayores velocidades si el número de viajes en este modo sigue creciendo.

Hay algunas ofertas de vehículos compartidos en la ciudad: Ecounduce [*scooters* eléctricos], Carrot [automóviles operados por una compañía], Blablacar [automóviles *peer-to-peer*] son buenos ejemplos de servicios de movilidad privada usando vehículos de manera compartida. No solo en vehículos motorizados, también en bicicletas hay buenas experiencias como Ecobici, un proveedor público con un operador privado, y nuevas ofertas sin estaciones[8] que han entrado al mercado: Mobike, Dezba y VBike. En todos los casos la futura masificación de los autos eléctricos encontrará un primer nicho en los autos compartidos, aunque por lo pronto no lo es.

Hay dos desafíos fundamentales sobre el automóvil en la ciudad. A corto plazo, usar información en tiempo real, por ejemplo la generada por Waze, Tomtom o Here, para automatizar la operación vial. A mediano plazo, se trata de generar las condiciones para que los vehículos autónomos circulen en las calles. Una vez masificada la tecnología, se espera que las condiciones en las ciudades lo permitan, en especial homologar las normas de tránsito y estandarizar señalamientos y diseños viales. Sin embargo, la mala regulación y la baja aplicación de los reglamentos de tránsito en la ciudad, además de las diferencias en normas de circulación con la zona periférica de la ciudad dentro del Estado de México,[9] son obstáculos para el potencial de los autos autónomos. El segundo desafío, a largo plazo, es cómo reducir el uso de estos vehículos en favor del transporte colectivo y la movilidad activa (a pie y en bicicleta), cuyos beneficios sociales y ambientales rebasan en cualquier escenario los de las innovaciones tecnológicas que vienen. La congestión de vehículos eléctricos, compartidos y autónomos puede ser igual de terrible que la actual.

Finalmente, el mayor reto para una ciudad como México es socializar el valor generado por el cambio tecnológico. La urbe tiene muchas flaquezas que es necesario atender antes de esperar que los beneficios se transfieran a la sociedad: altos niveles de inequidad y pobreza que impiden el acceso, tanto físico como económico, de muchos habitantes a los servicios de transporte; instituciones débiles

30
40
SALTILLO
STA.
BARBARA
att
DOSSA

incapaces de diseñar y aplicar normas de operación antimonopolio o privacidad de datos a las empresas privadas; y una limitada capacidad de planeación en infraestructura que impide el uso adecuado de los recursos públicos y privados existentes para reducir riesgos, barreras de entrada y costos de movilidad.

Garantizar el derecho a la movilidad de todos los habitantes mediante un sistema con cobertura, calidad y asequible es una excelente guía para las decisiones públicas de movilidad y transporte. La inevitable innovación tecnológica debe darse en este marco, de otro modo perderemos una gran oportunidad para construir una ciudad equitativa y sustentable. Para una ciudad como la de México, una política de movilidad exitosa es más que nunca una política social.

Utilización de los diferentes medios de transporte en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM)

En febrero de 2018, la agencia nacional de estadística publicó los resultados de la Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). Destacan los siguientes datos:

- En la ZMVM se reportan 34.56 millones de viajes al día entre semana, de ellos 11.15 millones de viajes son exclusivamente caminando, 15.57 millones de viajes se efectúan en transporte público, y aproximadamente 6.6 millones de viajes se realizan en automóvil, con una ocupación promedio de 1.5 personas.
- De los 15.57 millones de viajes en transporte público en la ZMVM, prácticamente en tres de cada cuatro viajes (11.54 millones) se usa vehículos de baja capacidad como microbuses y combis. (Fuente: http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/eod/2017/)

A pesar de que la mayoría de las personas en la ZMVM se transporta caminando o en transporte público, organizaciones locales señalan que el uso del automóvil es incentivado desde la inversión pública, que ha dedicado el 81% de los recursos presupuestales al mantenimiento y ampliación de infraestructura para el auto. Se estima que la congestión vial en la Ciudad de México y su zona metropolitana genera pérdidas de tiempo equivalentes a 33 millones de pesos al año. (Fuente: El Poder del Consumidor, Pérdidas millonarias por fallas en la movilidad urbana, 2012, p.1.)

---

1 TomTom Traffic Index https://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/

2 Futurama fue una exhibición en maqueta y un documental que mostraba el posible futuro de las ciudades, llenas de autopistas de múltiples carriles y suburbios lejanos.

3 ITDP (2012) *Transformando la movilidad urbana n México*. Disponible en http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Transformando-la-movilidad-urbana-en-Mexico1.pdf

4 INEGI (2017) *Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017*. Disponible en http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/eod/2017/

5 Acrónimo de *Bus Rapid Transit*, sistema de transporte público con autobuses de alta capacidad y velocidad en carriles exclusivos y estaciones con control de acceso.

6 Vehículos de baja o media capacidad usados para transporte público, asignados a rutas determinadas, operados bajo el modelo *hombre-camión*, es decir concesiones individuales por vehículo y donde el cobro al usuario lo hace directamente el chofer. Generalmente son de baja calidad, pero con rutas de gran cobertura espacial y poco control de las autoridades.

7 Operadores de transporte colectivo de baja capacidad (15 lugares), cuyo servicio puede solicitarse a través de una aplicación de teléfono móvil.

8 Conocidos como sistemas de bicicletas públicas *dockless* o *free floating* que requieren una aplicación de celular para su uso, y cuando no son usadas pueden ser dejadas en cualquier lugar.

9 La zona metropolitana completa tiene hoy 20.9 millones de habitantes, de los cuales 8.8 viven en la zona central [llamada Ciudad de México que debería ser toda la zona metropolitana] y 12.1 en el área periférica del Estado de México.

Un día en el trabajo más peligroso en la Ciudad de Guatemala

Pia Flores

Cada día alrededor de 2.5 millones de guatemaltecos se movilizan en el transporte público en la Ciudad de Guatemala. Dependen de este sistema de venas que distribuye recursos –humanos– de las periferias empobrecidas al corazón de la capital más grande de Centroamérica. Para trabajar, para vivir, para sobrevivir los choferes y pasajeros de los buses en Guatemala no solo se enfrentan al hacinamiento de sus unidades, las calles desgastadas y una infraestructura colapsada. Tienen que navegar en la violencia diaria del Triángulo Norte, una de las regiones más violentas del mundo.

Los impuestos se pagan a las pandillas, no al Estado

Con un Estado incapaz de controlar la delincuencia, las pandillas Mara Salvatrucha y Barrio 18 han logrado empoderarse de la Ciudad de Guatemala a través de la extorsión.

Es una herramienta efectiva; si no pagas, te matan. Si denuncias, te matan. Las víctimas que las pandillas escogen no son los grupos sociales más pudientes, sino los más accesibles. Las personas que no tienen recursos para protegerse con seguridad privada, un carro blindado o una casa en una colonia cerrada. Son los repartidores de productos, las vendedoras del mercado, las trabajadoras sexuales. Y los buses del transporte público.

A partir del año 2008, cuando se promovió que los comerciantes denunciaran las extorsiones, las pandillas empezaron a dirigirse al transporte público. En los últimos ocho años, a nivel nacional 523 choferes de buses, y 248 ayudantes –muchos menores de edad– han sido asesinados en su trabajo. 458 pasajeros sufrieron el mismo destino, víctimas de balas perdidas en ataques a los choferes, otros por oponerse a asaltos en los buses. Como ejemplo de comparación, durante el mismo período 122 agentes de la Policía Nacional Civil perdieron la vida en servicio.

Esta es la absurda cotidianidad de los asesinatos anunciados en la Ciudad de Guatemala.

Mateo López pasa su mano morena encima de un triángulo dibujado con marcador blanco en una de las ventanas polarizadas del bus. Justo al lado de un agujero de bala que una vez atravesó el metal rojo.

– Esto es lo que nos manda a nosotros. El impuesto.

Mateo tiene 34 años y es chofer de bus en el área metropolitana de la Ciudad de Guatemala. Uno de los trabajos más peligrosos de este país centroamericano. El dibujo en la ventana indica que ya pagó 'el impuesto'. La cuota de extorsión que tiene que pagar cada semana a una de las pandillas que controlan casi todas las zonas de la ciudad.

– La mera verdad es que esto es un trabajo muy difícil. Como que no vale nada nuestra vida. La gente no sabe cómo es. No se ponen en nuestros zapatos. Estar uno sentado en el asiento es diferente. Se miran las cosas de diferente forma. Estamos bajo presión.

Mateo creció en una zona de la capital donde los recursos eran tan escasos como las oportunidades. Igual que muchos de sus amigos de la infancia, empezó a manejar los buses rojos cuando era adolescente. Otros de sus amigos empezaron a manejar camiones o taxis. Y muchos cayeron en la delincuencia. Todas rutas de vida de alto riesgo que acabaron con muchos de los amigos de Mateo.

Pia Flores Antropóloga chilena-danesa que trabaja con periodismo de investigación para Nómada, un medio periodístico en Guatemala. Combinando la etnografía y el periodismo, su trabajo se enfoca en documentar temas de desigualdad, delincuencia, migración, género y salud.

Un servicio 'público', un trabajo informal

Unos espejitos, una bandera roja y azul, un respaldo en su asiento y otros detalles hacen más familiar el espacio donde Mateo pasa la mayor parte de sus horas despiertas, seis días a la semana. Mantiene el bus impecable. Al dueño del bus eso no le importa. Tampoco cuándo trabaja Mateo, ni cuánto tiempo. Lo único que le interesa es recibir su cuota por el uso del bus.

Mateo y sus colegas están abandonados a su suerte. Nadie hace nada por evitar que los maten. Ni los dueños de los buses, ni la Municipalidad, ni el Gobierno.

El transporte público en Ciudad Guatemala se divide en tres servicios principales. Dos de ellos son municipales y no cargan efectivo en los buses.

«No tenemos un sueldo base. No tenemos un aguinaldo; lo tenemos que hacer nosotros. Aquí no tenemos nada. Ni ninguna prestación. Incluso hay dueños mala onda, los que explotan demasiado y te dicen que si el bus tiene algo malo 'andá a arreglarlo vos si querés salir a trabajar. Si no, allí déjalo'.»

El Transmetro, parecido al Transmilenio de Bogotá, Colombia, fue inaugurado en 2007 y solo cubre una pequeña parte de la capital.

El Transurbano en 2010 iba a sustituir los buses rojos con más de 3000 unidades. A pesar de un presupuesto millonario, solamente 445 buses entraron en servicio y nunca resolvieron la necesidad de transporte en la ciudad. Recientemente el ex-presidente Álvaro Colom y varios de sus ministros fueron capturados y señalados por el Ministerio Público y la Comisión Internacional Contra la Impunidad en Guatemala (CICIG) por haber robado más de 35 millones de dólares en el caso Transurbano.

Y los buses rojos. El único de los tres servicios que se extiende a todas las zonas de la capital. El único servicio donde se paga el pasaje de un Quetzal (1Q o $0.14) directamente al chofer o al ayudante, pero ninguno de los dos reciben un salario fijo ni prestaciones. No reciben facturas por el alquiler del bus y tampoco se fiscalizan los ingresos de cada chofer. Son los únicos buses que sufren de ataques armados por los menos cada cuatro días.

– No tenemos un sueldo base. No tenemos un aguinaldo; lo tenemos que hacer nosotros. Aquí no tenemos nada. Ni ninguna prestación. Incluso hay dueños mala onda, los que explotan demasiado y te dicen que si el bus tiene algo malo 'andá a arreglarlo vos si querés salir a trabajar. Si no, allí déjalo'.

El ingreso económico de los trabajadores de los buses rojos en Guatemala, como Mateo y su ayudante de 16 años, depende directamente de la cantidad de pasajeros que logran subir durante un día de trabajo. Tienen tres gastos fijos. La cuota diaria del alquiler que se paga al dueño del bus de Q300 ($ 42). La gasolina que también llega a los Q300 diarios. Y 'el impuesto' que se paga a las pandillas de Q130 diarios ($18). Lo que sobra cada día, es lo que ganan. Para el ayudante quedan solamente entre Q40 y Q100 ($5.6 a $14) y para Mateo entre Q70 y Q200 ($9.8 a $28).

Si pudieran tener un ingreso promedio mensual, sería Q1,680 ($235) para el ayudante, y Q3,240 ($453) para Mateo por trabajar desde las 4.30 de la mañana hasta las 9 de la noche seis días a la semana.

De sus ingresos hay que restar todos los imprevistos, como los materiales de limpieza, tornillos para arreglar el bus y para las multas ocasionales.

Las pandillas tienen un ingreso mensual fijo de Q3,200 ($448) y el dueño del bus de Q7,200 ($1,008).

Cara a cara con sus victimarios

Los choferes reparten entre ellos los turnos para pagar la extorsión de cada semana. El asignado de la semana que queda con el celular que les entregaron los pandilleros para programar el momento de cobro. Hace tres semanas le tocó a Mateo. Tuvo que juntar el dinero de sus compañeros y reunirse con los extorsionistas. Sus victimarios.

– Se siente horrible. Es una presión horrible. Te apuran, te amenazan, y uno siente que no va a llegar a tiempo. Son puros patojitos, de 18 o 20 años. Los que son más pequeños los usan para disparar, incluso como prueba para entrar a la pandilla. Matar a un chofer. Imagínate, lo matan a uno para que ellos estén bien adentro.

En ocasiones son mujeres que recogen el 'impuesto', algo que cada vez es más común en Guatemala. Mateo se siente más tranquilo cuando son mujeres porque se comunican de forma diferente y no amenazan. En cambio a veces son de los líderes. Hombres con 'MS'(Mara Salvatrucha) o '18' (Barrio 18) tatuado en la cara. Andan bien vestidos, con motos nuevas y armas nuevas. Mateo recuerda

que incluso una vez uno apareció en un Mercedes para cobrar la extorsión.

– Esos son los que dan más miedo. Nunca me imaginé que en un carrón de esos iba a venir.

Después de pagar recibe un código que se escribe en la ventana de cada bus que indica ya está pagado. Incluso a Mateo le sorprende el nivel de organización de la pandilla que le está extorsionando.

– Ellos están mejor organizados que la policía. Tienen una cabeza para eso que uno ni se imagina. Son bien pilas. Utilizan números, iniciales o figuras. Un sol, una carita alegre, un triángulo o letras con números. Cambian los códigos cada 8 días. Si el número del bus no coincide con el código y uno de ellos está vigilando, allí es donde nos matan.

Perder amigos y pasajeros a las pandillas

Mateo ha perdido a varios de sus colegas. Una vez fue un amigo muy cercano de su infancia. Mateo venía en el turno 10 minutos detrás de él cuando vio el bus parado y rodeado de gente.

– Me bajé y mi amigo estaba muerto allí. Esto fue bien duro para mí. Este día no salimos a trabajar por guardarle luto a él. Es una experiencia tan horrible.

Hace dos años Mateo estuvo cerca de sufrir el mismo destino. Estira su brazo para enseñar los balazos en el bus. En su antebrazo tiene una cicatriz, una línea blanca, torcida con puntitos blancos de cada lado, que se estira unos 15 centímetros sobre su piel. Aquí le entró una bala, y todavía tiene otra cerca de su riñón derecho.

Ese día un colega de la ruta había apagado el celular de las pandillas. Una violación grave de las reglas. Mateo tenía el primer turno a las 4 de la mañana. Una mujer joven le pidió que detuviera el bus para subirse, pero cuando Mateo paró el bus aparecieron dos hombres jóvenes.

– ¡Traen pistolas!, gritó el ayudante.

Rápidamente Mateo arrancó el bus mientras se escuchaban las balas. Con tres balas en su cuerpo, el hueso de su antebrazo hecho pedazos y el bus lleno de pasajeros en pánico, Mateo manejó hasta un centro de salud cerca. Varios pasajeros quedaron heridos y un señor y una señora viejita murieron este día.

Por depender del transporte público perdieron la vida. Igual 456 otros pasajeros perdieron la vida desde 2010, por asaltos en los buses.

El 41% de la población capitalina depende del transporte público, la gran mayoría viene de las áreas más pobres de la Ciudad de Guatemala. Son los trabajadores de los supermercados, los restaurantes, las señoras que hacen limpieza o cuidan niños en casas, o los jardineros y albañiles. El hacinamiento en los buses no es solo incómodo, sino también peligroso. Las mujeres sufren a diario de abusos de parte de hombres que se aprovechan de la cercanía física involuntaria para acosarlas. Con tal de no llegar tarde al trabajo, a muchos pasajeros les toca ir colgados afuera del bus.

El transporte público en Guatemala es un caso ejemplar de la conciencia selectiva en una sociedad polarizada por la desigualdad. Se estima que circulan a diario 1.5 millones de carros en la capital, y que 8 de cada 10 carros transportan solo una persona. Sin embargo, entre los conductores de carros el desprecio hacia los buses rojos es común. Se les acusa a los pilotos de ser la causa del trafico infernal porque hacen paradas donde les da la gana para subir o bajar pasajeros, o porque los buses se descomponen con frecuencia –lo cual muchos explican con la supuesta imprudencia de los choferes que corren demasiado rápido.

Pero no tener un salario fijo, que no depende de la cantidad de pasajeros, ni de extorsiones, genera una competencia tensa. Llegar a subir el próximo pasajero antes que otro bus para Mateo significa Q1 más para pagar los gastos fijos.

> «Se siente horrible. Es una presión horrible. Te apuran, te amenazan, y uno siente que no va a llegar a tiempo. Son puros patojitos, de 18 o 20 años. Los que son más pequeños los usan para disparar, incluso como prueba para entrar a la pandilla. Matar a un chofer.»

La solución es una

Después del ataque, Mateo pasó cinco meses sin trabajar en el bus. Cinco meses sin ingresos para él, su esposa y sus dos hijos. Por un tiempo Mateo vendía películas copiadas en la calle para dar de comer a su familia.

Ni la Municipalidad, a quien le corresponde el transporte público en el área metropolitana, ni los dueños de los buses que contratan a los choferes, les pagan el seguro social. Pero para los choferes los ataques armados son tan comunes, que algunos grupos establecen sus propios fondos de apoyo económico, de unos Q25 ($3.5) semanales, para los compañeros que han sido victimas.

La esposa de Mateo le ruega que deje de trabajar como chofer. Todos los días lo llama en la mañana para saber que está bien. Mateo tiene muy pocas oportunidades de compartir con su esposa e hijos. Normalmente trabaja desde las 4.30 de la madrugada y regresa hasta las 9.30 de la noche cuando ya están acostados. Por eso dedica siempre sus domingos a estar con su familia.

Mateo mira casi imposible encontrar un empleo con más seguridad por los requisitos que piden: carta de recomendación, cartas laborales, antecedentes penales, buen estado de crédito. La única opción que considera es ir para los Estados Unidos de *mojado*, como ya hizo una vez hace muchos años. Piensa que, aunque sea más fácil conseguir trabajo allá, la vida en los Estados Unidos no es más fácil. Recuerda incluso que trabajaba más allá que lo que trabaja en Guatemala, pero la seguridad que sentía hace que los riesgos del viaje y de ser deportado valgan la pena.

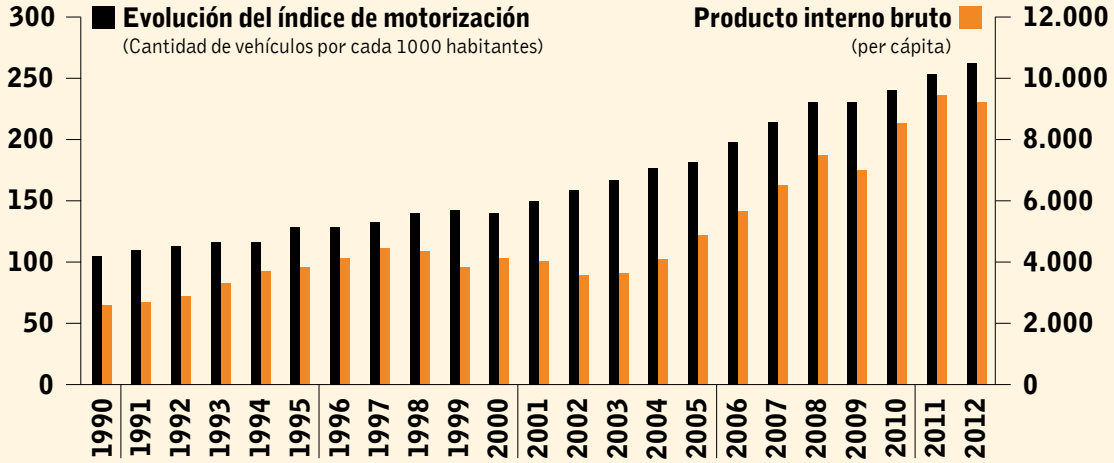
«Para Mateo no hay duda, el problema es manejar el dinero en efectivo en los buses y la solución es fácil: seguridad y un sistema de prepago. Él estaría feliz de pagarle el 15% de impuestos al Estado y no a las pandillas.»

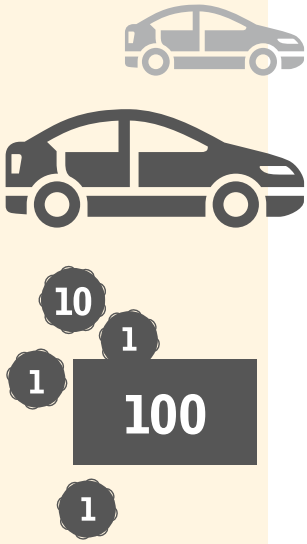
– Me da más miedo estar aquí, por ejemplo, pensar que el viernes coma algo que me enferme, y que no pueda trabajar el sábado y pagar el dinero. Eso implicaría que seguramente ni trabajaría toda la otra semana por miedo de que me vayan a hacer algo.

Para Mateo no hay duda, el problema es manejar el dinero en efectivo en los buses y la solución es fácil: seguridad y un sistema de prepago. Él estaría feliz de pagarle el 15% de impuestos al Estado y no a las pandillas.

CIFRAS Y DATOS SOBRE
MOVILIDAD EN AMÉRICA LATINA

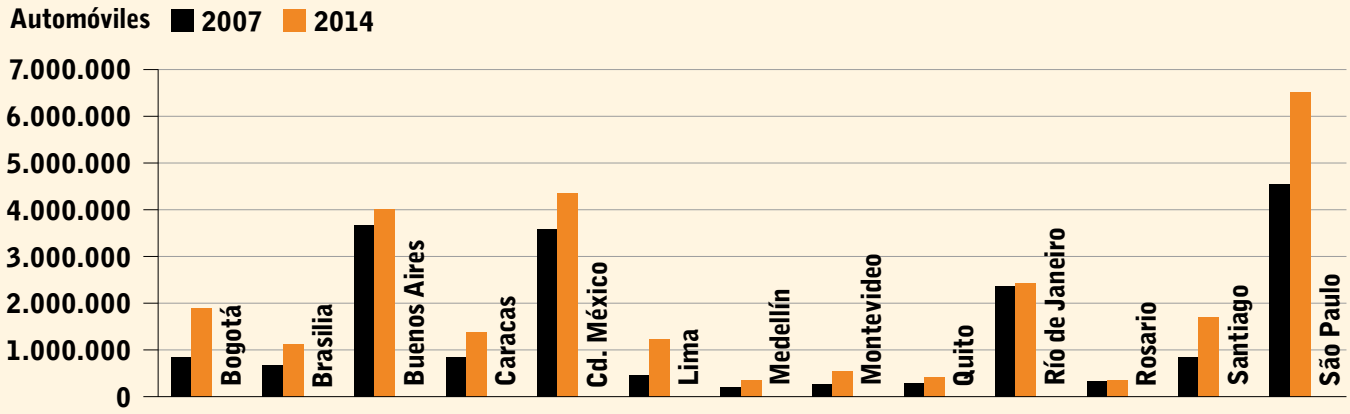
Evolución del índice de motorización y Producto interno bruto de América Latina 1990–2012





Fuente: CEPAL 2015, Políticas de logística y movilidad, Propuestas para una política de movilidad urbana eficiente, integrada y sostenible; Serie: Recursos Naturales e Infraestructura
© Naciones Unidas, Diciembre 2017. Diseño: KALUZA+SCHMID Studio GmbH

Índice de motorización en ciudades selectas 2007 y 2014

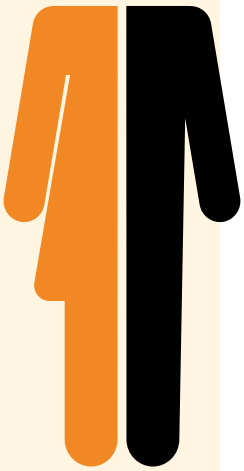


Fuente: Observatorio de Movilidad Urbana – Resumen Borrador 2015–2016 http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/981/OMU%20CAF%20Resumen%2020170509.pdf, © 2016 CAF Banco de Desarrollo de América Latina. Diseño: KALUZA+SCHMID Studio GmbH

Género y Movilidad (porcentaje)

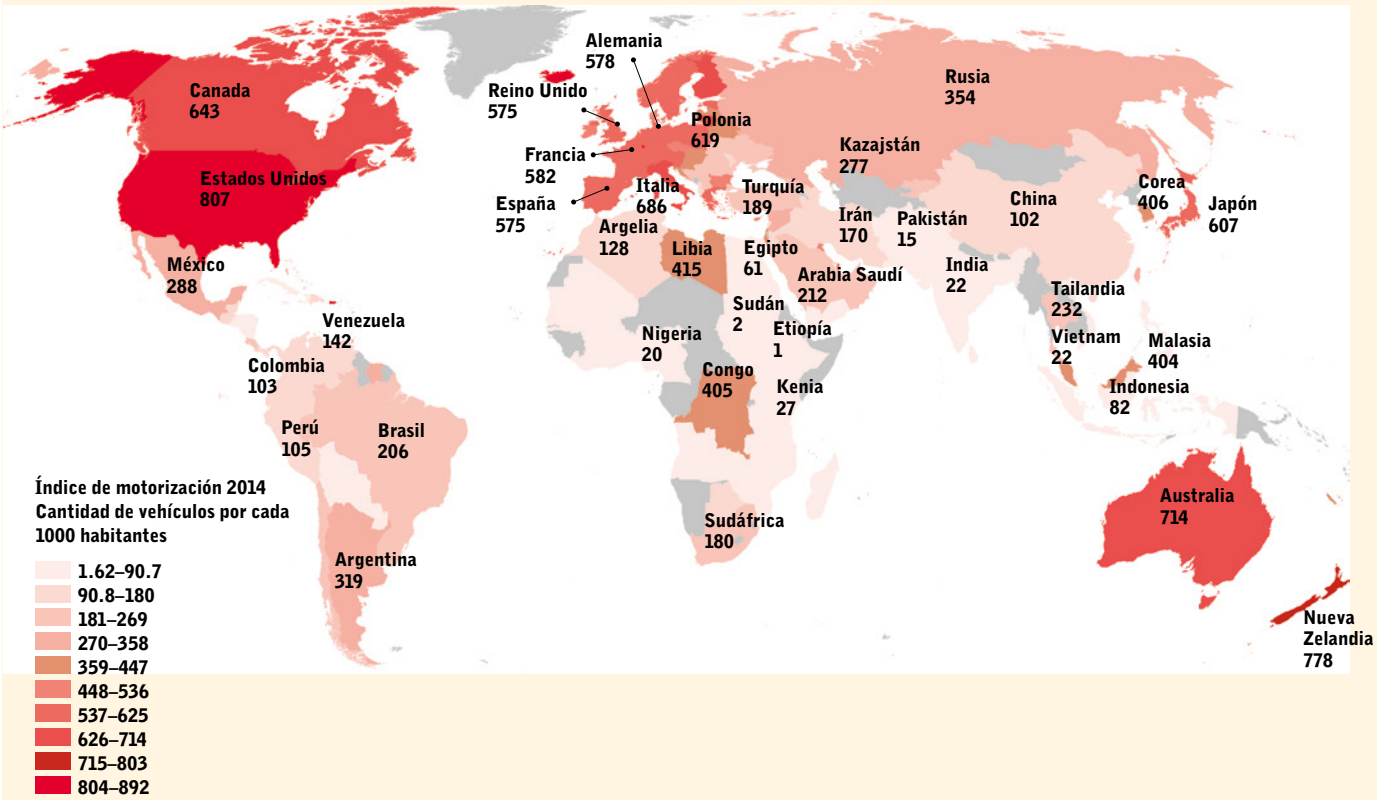
Hombres / Mujeres

	Automóvil o motocicleta	Transporte público	Caminata	Bicicleta
Bogotá	17 / 10	* / 23	39 / 51	5 / 1
Montevideo	38 / 25	31 / 48	* / *	* / *
Santiago	13 / 3,7	52 / 68	39,5 / 55,3	10 / 3
Unión Europea 28	61 / 47	18 / 23	10 / 19	8 / 9



Fuente: CEPAL 2017: Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina
*Datos no disponibles. Diseño: KALUZA+SCHMID Studio GmbH

Índice de motorización mundial



©Greenpeace, Why the automobile has no future, 2017 S.16 basierend auf OICA, Vehicle Production Statistics (http://www.oica.net/category/production-statistics/)

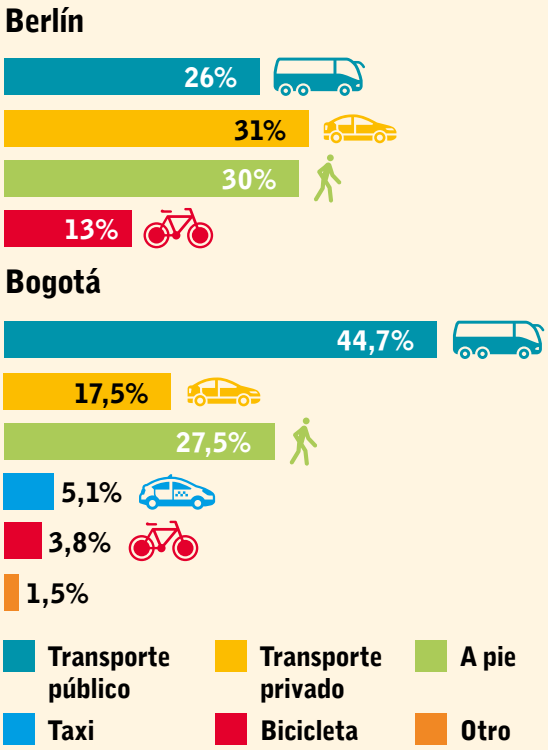
Congestion de tráfico

Ranking internacional de las 25 ciudades más congestionadas

Ciudad	Rango	Tiempo de espera en congestión 2017
Los Ángeles	1	102 Horas
Moscú	2	91 Horas
Nueva York	3	91 Horas
São Paulo	4	86 Horas
Bogotá	6	75 Horas
Londres	7	74 Horas
París	9	69 Horas
Cd. México	16	58 Horas
Medellín	18	57 Horas
Río de Janeiro	24	51 Horas
Múnich	25	51 Horas

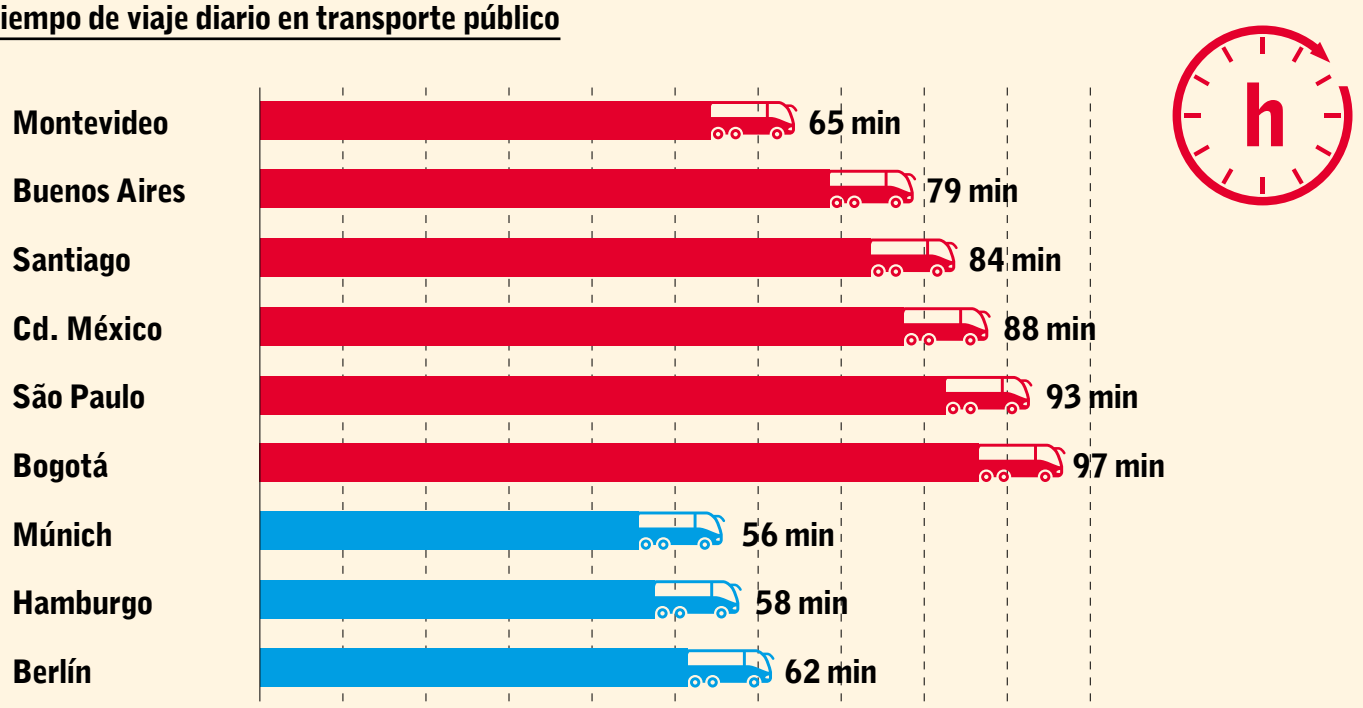
Fuente: INRIX Global Traffic Scorecard (German Version), INRIX Research, Graham Cookson, Febrero 2018. ©INRIX all rights reserved.
Diseño: KALUZA+SCHMID Studio GmbH

Desplazamientos según medio de Transporte, Berlín, Bogotá



UNEP DTU partnership, Abril 2016: CARBONO CERO, América Latina - Una vía para la Descarbonización neta de la economía regional para mediados de este siglo. Autoren: Walter Vergara, Joergen V Fenhann, Marco C Schletz.
Diseño: KALUZA+SCHMID Studio GmbH

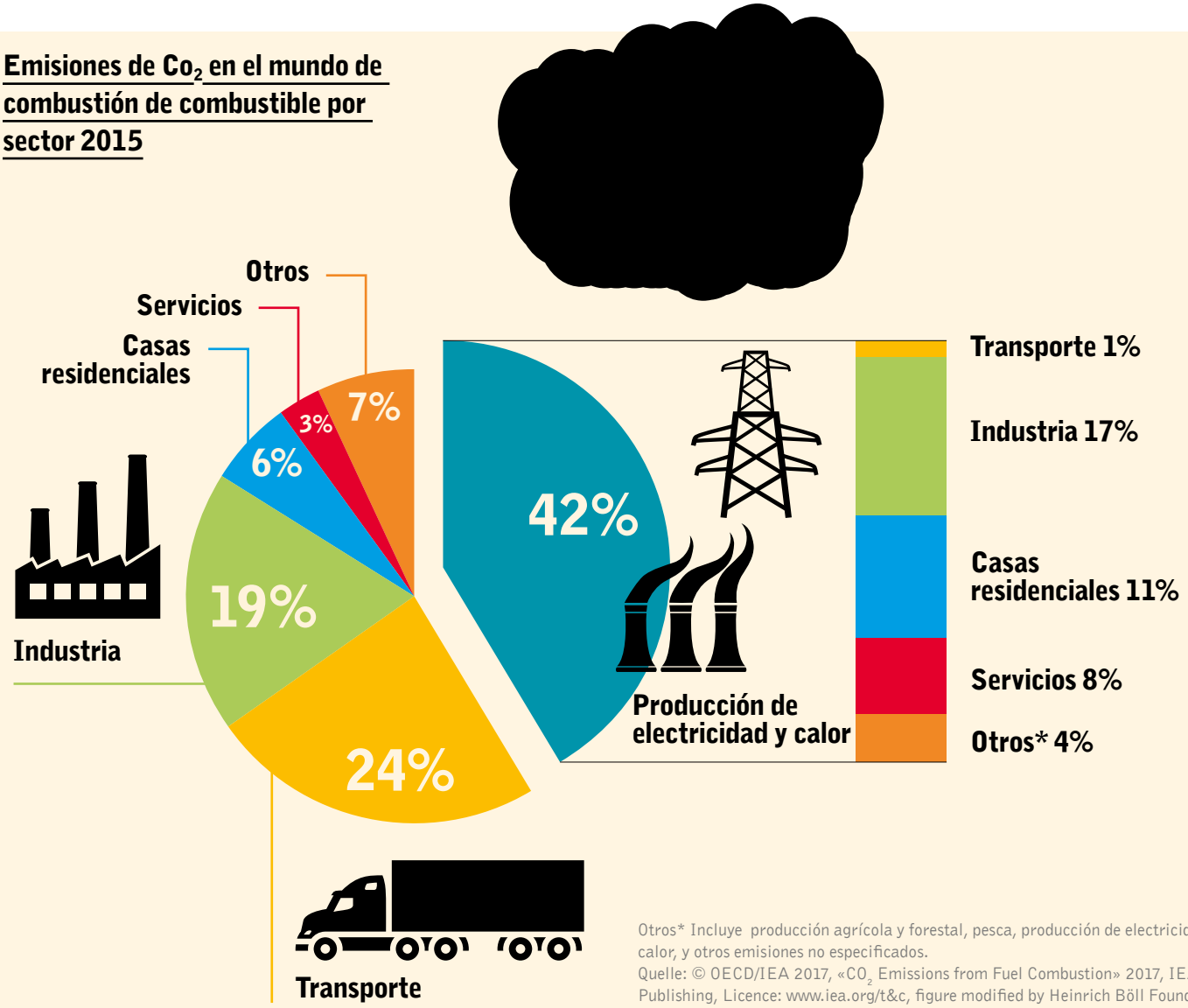
Tiempo de viaje diario en transporte público



Tiempo promedio viajando en el transporte público, hacia y desde el trabajo en un día laborable

Fuente: Global Cities Public Transit Usage Report 2016 – Latin America https://docs.wixstatic.com/ugd/658d28_0689056d87b642459d17bad7f5d8429c.pdf
Global Cities Public Transit Usage Report 2016 – Germany https://docs.wixstatic.com/ugd/658d28 _fe47b4ba6a0c49e2ba2baa0cebb9f0cd.pdf - CC BY 4.0 (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Emisiones de Co_2 en el mundo de combustión de combustible por sector 2015



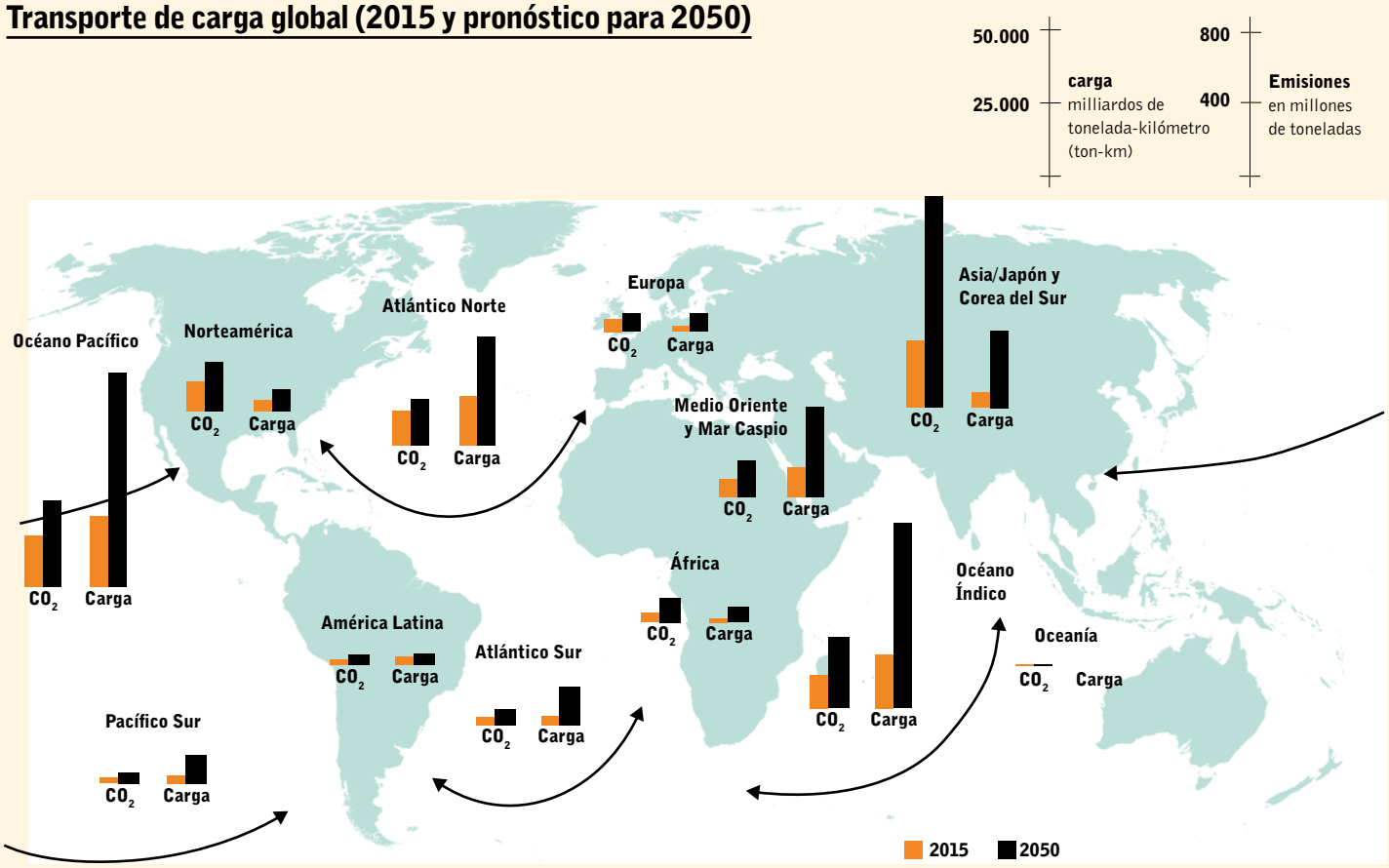
Otros* Incluye producción agrícola y forestal, pesca, producción de electricidad y calor, y otros emisiones no especificados.
Quelle: © OECD/IEA 2017, «CO_2 Emissions from Fuel Combustion» 2017, IEA Publishing, Licence: www.iea.org/t&c, figure modified by Heinrich Böll Foundation
Diseño: KALUZA+SCHMID Studio GmbH

Composición modal de transporte de carga en paises selectos en América Latina (según medio de transporte)

	Argentina (ton-km)	Brasil (ton-km)	Colombia (ton-km)	México (ton)
Terrestre	94%	58%	71%	73%
Ferrocarril	5%	25%	27%	13%
Marítimo	1%	13%	2%	4%
Otro		4%		10%

Fuente: Vergara, W., Fenhann, J. V., & Schletz, M. C. (2016). Carbono Cero América Latina - Una vía para la descarbonización neta de la economía regional para mediados de este siglo: Documento de visión. UNEP DTU Partnership. http://www.uncu.edu.ar/centroasuntosglobales/upload/barbero-jose-transporte-y-energia-uncuyo-ceag-seminario-11-4-14.pdf. Diseño: KALUZA+SCHMID Studio GmbH

Transporte de carga global (2015 y pronóstico para 2050)



Fuente: International Transport Forum, Transport Outlook 2017. Diseño: KALUZA+SCHMID Studio GmbH

¡Cuidado con el urbanismo neutro!

Lillian Sol Cueva

El diseño y la planeación urbana fallan cuando no consideran los patrones diferenciados de movilidad de mujeres y hombres. Hasta ahora, poco se toma en cuenta el trabajo de cuidado que realizan mayoritariamente las mujeres o las situaciones que ellas enfrentan durante sus viajes. Nombrar estas omisiones es necesario para construir ciudades para todas y todos.

Trabajo de cuidado

Hay un trabajo que todos los días alimenta, limpia, sana, otorga cariño, administra los gastos, paga las cuentas, educa, lleva, trae y un largo etcétera. Un trabajo que se hace sin horario fijo, sin vacaciones, seguridad social, aguinaldo, jubilación u otra prestación que acompaña idealmente el trabajo remunerado. Un trabajo que se hace «por amor», muchas veces antes y después del que se hace «por dinero». Un trabajo que se realiza de forma gratuita, «invisible», casi mágica. Un trabajo mayormente –e injustamente– en manos de las mujeres: el trabajo de cuidado.

En promedio las mujeres en el mundo destinan entre 13% (Tailandia) y 28% (México) de su tiempo en actividades de trabajo doméstico y de cuidado no remunerado, mientras que los hombres destinan entre 3% (Japón) y 13% (Suecia)[1]. En el caso de Alemania, las mujeres destinan 18% de su tiempo y los hombres un 10% a estas tareas. En 2013 en México, el trabajo de cuidado representó aproximadamente el 20% del Producto Interno Bruto nacional[2], mientras que en Alemania, el valor de éste alcanzó como mínimo la cantidad de 826 mil millones de euros, lo equivalente a un tercio del Producto Interno Bruto nacional[3].

¿Y todo esto, qué tiene que ver con la movilidad y el transporte?

Movilidad diferenciada

El trabajo de cuidado, al estar en una línea continua entre el espacio privado y el espacio público, implica patrones de movilidad diferenciados para quienes lo desempeñan.

Debido a que los varones se concentran principalmente en los trabajos productivos remunerados, su movilidad es lineal, se origina en los lugares de residencia y concluye en los centros de trabajo, sucede en horarios de «oficina», sus recorridos son de larga distancia, en transporte motorizado y sin compañía.

Los viajes de las mujeres, por el contrario, responden primordialmente a propósitos diversos y simultáneos, a recorridos más cortos y en tiempos más variados, con destinos escalonados, en transporte público (52%-75% de los usuarios en América Latina)[4], en compañía de personas a su cuidado, y con carga de paquetes o bolsas. Para ejemplificar: las mujeres abordan el transporte público para ir a trabajar a las 8:00 am, gestionan mejoras en el hogar y en el barrio a las 11:00 am, van por niñas y niños al colegio a las 2:00 pm, pasan al supermercado a las 2:30 pm, llegan a casa con niños, compras y pertenencias a las 3:30 pm, llevan a niñas y niños a actividades extraescolares a las 4:00 pm, regresan a casa a las 6:00 pm, y así sucesivamente.

Desafortunadamente, aunque estos dos tipos de movilidad puedan ser observados con claridad, no han sido integrados en la planeación, el diseño ni en el monitoreo de servicios y espacios en las ciudades. Hoy en día, las rutas, los horarios, las tarifas, incluso el diseño de autobuses, vagones y paraderos no contemplan estas diferencias, como son «neutros», se centran en mover a las personas de sus hogares a los trabajos, en horarios «pico» (entrada y salida del trabajo), con costos que incluyen

Lillian Sol Cueva es Licenciada en Relaciones Internacionales por la Universidad Nacional Autónoma de México y Maestra en Acción Humanitaria por la Universidad de Groningen, Países Bajos. Su experiencia profesional incluye trabajo en políticas públicas, derechos humanos y de las mujeres, desarrollo urbano y movilidad. Ha adquirido experiencia profesional como activista-feminista, coordinadora de proyectos y funcionaria pública. Actualmente, es candidata a doctorado por la Universidad de Twente, Países Bajos.

viajes solitarios y lineales, y espacios donde personas acompañadas encuentran dificultad para viajar cómodamente.

Para diseñar andadores, banquetas y cruces peatonales tampoco se consideran los trabajos de cuidado. Considerar las diferencias como vestir falda y tacones, empujar o jalar carriolas o carritos repletos de compras, caminar cargando a una niña pequeña o acompañando a una persona mayor al médico implicaría diseñar y construir banquetas anchas y sin obstáculos, mantenerlas en buen estado y limpias, demoler los «puentes anti-peatonales» que abundan por las ciudades latinoamericanas, establecer luminarias que se centren en las personas que transitan las banquetas y no en los autos que circulan las avenidas entre otras medidas.

Violencia en el espacio público

De igual forma la planeación, el diseño y el monitoreo de servicios y espacios en las ciudades tendrían que preguntarse en qué condiciones las mujeres realizan dichos viajes. Es decir, ¿las mujeres viajan de forma segura?

El acoso sexual callejero y otras formas de violencia están presentes en los viajes que hacen las mujeres a lo largo del día y hasta la noche, no importa si los realizan caminando, en autobús, tren o taxi; con falda o pantalón; solas o acompañadas. De acuerdo con un estudio publicado por CEPAL[5], en México, Perú, Colombia y Chile, 9 de cada 10 mujeres afirman haber experimentado algún tipo de acoso sexual en el espacio público. El término incluye miradas lascivas, insinuaciones obscenas, rozamientos, exhibicionismo y tocamientos sin consentimiento. En algunos casos, la violencia contra las mujeres en el espacio público también incluye violaciones, desapariciones forzadas y feminicidios. Violencias que impiden a las mujeres transitar y vivir las ciudades en plena libertad y autonomía. Actos que las excluyen, que las hacen temer por sus vidas.

Todo lo anterior es importante ya que impacta directamente en cada esfera de la vida de las mujeres, en la consecución de sus metas profesionales, personales o familiares, en sus recursos y tiempo disponible, en el disfrute de los espacios públicos, incluso en su presencia en estos.

Desarrollo urbano para todas y todos

Ante la visión «neutra» del desarrollo urbano y la movilidad, que es ciega a las diferencias en los roles y por lo tanto en las necesidades de mujeres y hombres, se hace indispensable un desarrollo urbano y movilidad «igualitarios en derechos». Que tomen en cuenta las necesidades e intereses de mujeres y hombres a lo largo de su ciclo de vida, de todas las condiciones e identidades; en los que se reconozca, haga visible y permita la corresponsabilidad de los trabajos de cuidado entre el Estado, la iniciativa privada, las comunidades y entre los hombres y las mujeres; que garantice la participación significativa y activa de todos los actores, muy especialmente de las mujeres durante la planeación, implementación y evaluación de los proyectos urbanos; que creen espacios públicos y privados libres de violencia y faciliten las actividades productivas, reproductivas, de educación, divertimiento, artísticas y otras para la inclusión y el disfrute de todas las personas. Es decir, ciudades que se construyan para todas las mujeres y todos los hombres.

---

1 Banco Mundial. SDG Atlas 2017, http://datatopics.worldbank.org/sdgatlas/SDG-05-gender-equality.html

2 Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Sistema de Cuentas Nacionales de México. Cuenta Satélite del Trabajo No Remunerado de los Hogares de México 2013 (p. 1), http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825068851.pdf

3 Oficina Federal de Estadística. Reporte Anual 2016 (p.16), https://www.destatis.de/DE/UeberUns/UnsereAufgaben/Jahresbericht2016.pdf?__blob=publicationFile

4 Salazar y Rozas. Violencia de Género en el transporte público: una regulación pendiente (p.29-31), http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38862/1/S1500626_es.pdf

5 Gherardi, Natalia. Otras formas de violencia contra las mujeres que reconocer, nombrar y visibilizar (p. 47-49). En: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40754/1/S1601170_es.pdf

«Nadie entra, nadie sale»
Movilidad urbana y violencia en el Complexo do Alemão, Río de Janeiro

Vinícius Santiago y Sérgio Veloso

En los grandes centros urbanos brasileños, como Río de Janeiro, hablar de movilidad urbana exige un cuidado especial, ya que los altos niveles de violencia e inseguridad existentes en las ciudades causan un impacto sensible y profundo en la vida de la población y en el modo en que las personas viven la ciudad y como se mueven en ella. En ciudades como Río, por lo tanto, el tema de la movilidad urbana no se limita solo al debate sobre la dinámica de funcionamiento de los transportes públicos y la calidad y el precio de la infraestructura ofrecida a la población, sino que incluye también el factor de la violencia urbana como un hecho que interfiere claramente en el ir y venir de cada ciudadano/a, especialmente en las favelas de Río de Janeiro.

Retórica de guerra

La ciudad de Río de Janeiro presenta una singularidad en comparación con otras ciudades brasileñas: está profundamente atravesada por una retórica política que gira en torno al discurso de que la ciudad está en guerra. Esa retórica, promovida y alimentada por discursos oficiales de las autoridades, por los medios de comunicación y por la sociedad, debe entenderse como una técnica de poder capaz de dividir a la ciudad en aquellas personas que son la *causa* del problema de violencia y aquéllas que son sus *víctimas*.

La retórica de una ciudad dividida no es nada nuevo. Río de Janeiro está incrustada en un paisaje formado por varias colinas («morros»), sobre las cuales se crearon en la transición del siglo XIX al XX grandes aglomeraciones de viviendas. Al comienzo del siglo XX las zonas centrales de la ciudad fueron barridas por procesos de limpieza social y políticas sanitarias.

Una buena parte de la población pobre y fundamentalmente negra fue expulsada hacia morros lejanos, localizados en la periferia de la ciudad, ahora las favelas. Anteriormente, en su pasado colonial e imperial, Río de Janeiro se caracterizaba por ser uno de los puertos esclavistas más grandes del mundo, importando y exportando contingentes de negros que trabajaban como mano de obra gratuita en toda la colonia y posteriormente en el imperio.

Desde su fundación, la ciudad de Río de Janeiro localiza y distribuye a su ciudadanía de acuerdo con discursos éticos y políticos que segregan el espacio urbano entre aquéllas personas que deben ser defendidas, protegidas y privilegiadas y aquéllas que deben ser controladas, desplazadas y precarizadas. De cierta manera, la retórica de guerra que segrega entre enemigos y aliados, ensombreció la ciudad desde sus principios, al crear categorías de ciudadanía con diferentes tipos de derechos.

El mapa de la ciudad de Río de Janeiro puede entenderse como un tipo de geografía moral que localiza las vidas que deben ser protegidas, aunque para eso sean destruidas otras. Este imaginario político es alimentado por un discurso de seguridad *no con el otro*, sino *a pesar del otro*. Así se divide la sociedad carioca en aquellas personas cuyas vidas son aniquilables y aquéllas cuyas vidas son dignas de ser vividas. La militarización de las favelas así como múltiples invasiones de casas de pobladores y su ocupación por parte de la policía militar en zonas de conflicto intenso con el tráfico de drogas son algunos de los efectos perversos que produce ese imaginario discursivo en la ciudad.

Sérgio Veloso es Coordinador de Investigación en el BRICS Policy Center, donde coordina el programa BRICS-Urbe desde 2013, programa que se dedica a investigar políticas públicas de desarrollo urbano. Además, es profesor en el Instituto de Relaciones Internacionales de la PUC-Rio (Pontifícia Universidade Católica, Río de Janeiro).

Vinícius Santiago es doctorando en el área Relaciones Internacionales en el IRI/PUC-Rio. Investiga sobre las políticas de resistencia contra la violencia de Estado y es coautor del libro «Nadie entra, nadie sale: Movilidad urbana y derecho a la ciudad en el Complexo do Alemão», lanzado en 2017. Realiza estudios etnográficos sobre violencia policial y acompaña a los movimientos de resistencia de los habitantes de las favelas de Río de Janeiro.

Efectos de la retórica de guerra

Desde la década de los años 1990, Río de Janeiro está experimentando los efectos más trágicos de esa tecnología de poder. La estrategia de militarización como forma de enfrentar la violencia –o más precisamente de enfrentar a aquéllos que se consideran causa de la violencia y de proteger a aquéllos que se consideran víctimas– se convirtió en la principal forma de abordar el problema de la violencia en la ciudad.

El imaginario de una ciudad en guerra pasó a ser reforzado por la presencia masiva de soldados en calles y plazas. Nada sorprendente ya que no se hace una guerra sin soldados y sin algún tipo de ocupación territorial.

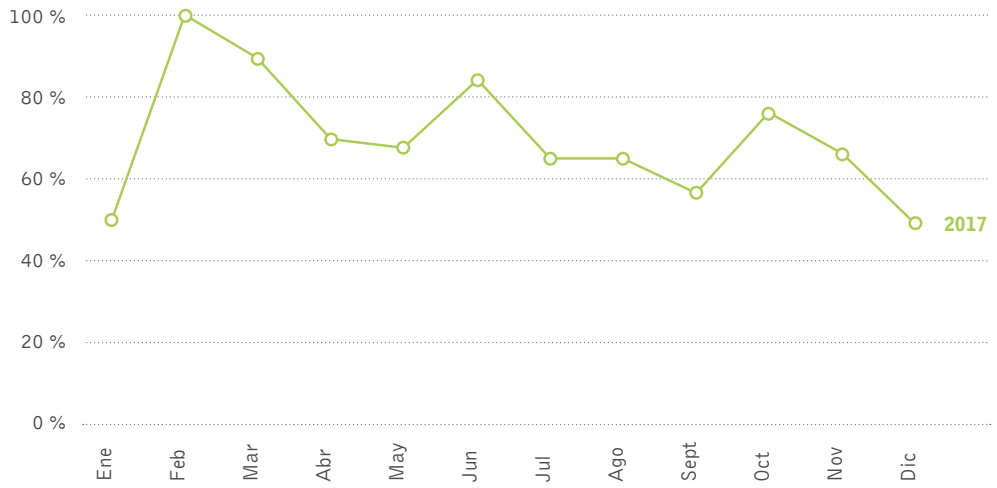
Un estudio reciente hecho en cooperación con la Fundación Heinrich Boell[1] revela los efectos de la violencia urbana, intensificados por la ostensiva militarización de la vida en las favelas, que afectan de modo contundente e inmediato la forma en que un/a poblador/a de favela accede ala ciudad en la que habita. En febrero de 2017, el contexto de violencia en las favelas del Complexo de Alemão se agravó debido a la invasión y ocupación de algunas casas de habitantes de la favela Nova Brasilia por parte de la policía militar Unidad de Policía Pacificadora (UPP). Algunas viviendas fueron ocupadas para ser utilizadas como puesto estratégico para observar y enfrentarse con traficantes. Según los policías esas casas estaban vacías. Pero, según denuncias de los pobladores las casas no estaban vacías y ellos estaban siendo expulsados por la policía.

Desde el comienzo de febrero, el Complexo do Alemão empezó a vivir días de extrema violencia, en los cuales uno de los derechos más básicos de la ciudadanía, el derecho a la vivienda, fue totalmente violado por las mismas instituciones del estado que deberían garantizarlo. Según los datos levantados por el Colectivo Papo Reto, se elaboró un calendario mensual de los tiros oídos por la población del Complexo do Alemão que revela una estadística aterradora: en el 73,79% de los días del año 2017, alguna persona oyó un tiro en el Complexo do Alemão.

Movilidad Urbana: Derecho a la ciudad y a la vida

A mediados de 2011, después de una larga obra que costó unos 210 millones de reales (casi 70 millones de dólares) a las arcas públicas, se inauguró el teleférico de Alemão. El teleférico era parte de un conjunto de obras, repartidas por toda la ciudad, que tenía como objetivo integrar determinadas áreas a la economía formal y a las ganancias generadas por los mega eventos que tendrían lugar en la ciudad. Así como buena parte de las favelas de Río de Janeiro, el Complexo do Alemão es una zona con muchos «morros», que hacen muy difícil la movilidad dentro del asentamiento. Hasta esa fecha, dentro del Complexo no existía ningún servicio de transportes público. El teleférico se vendió como un equipamiento que resolvería parte de ese problema, pues uniría puntos de algunos de los morros, posibilitando a la población ir de un lugar a otro rápidamente sin tener que trepar fuertes pendientes.

Días con tiroteos en el Complexo do Alemão en 2017 (en porcentaje, relacionado al mes respectivo)



El Colectivo Papo Reto es un colectivo de comunicación independente compuesto por jóvenes moradores de los Complexos do Alemão y Penha. Tiene como foco propagar noticias dentro del«morro»: eventos, protestas y reivindicaciones. Actua como un canal que muestra la realidadde la favela, teniendo fuerte importancia en los «medios de guerrilla» y en la provocación reflexiva de «¿hasta dónde es verdad lo que dicen los grandes medios?»El Colectivo Papo Reto nació en 2014, motivado por las protestas en el Complexo do Alemão y por la no-aceptación de cómo esos «grandesmedios», Gobierno y Secretaría de Seguridad criminalizaban los movimientos sociales, principalmente los de la favela, asociando manifestantes con bandidos ymanifestacionesen la favela como acción de bandas de ladrones. Hoy en día el Colectivo mantiene una redconhabitantes de todo el Complexo do Alemão y está en contacto con unos y otros 24h al día.

El teleférico, esa obra casi faraónica, que prometía mejorar en gran medida el traslado de la población en uno de los barrios con más «morros» de la ciudad de Río de Janeiro, con seis estaciones y capacidad para transportar a 30.000 pasajeros al día, fue cerrado en septiembre de 2016, poco después de completar cinco años de funcionamiento.

La razón fue el incumplimiento del contrato por parte del ejecutivo brasileño ante el consorcio asumido con la empresa Río Teleféricos. Como se comunicó recientemente en la prensa, el teleférico está entre las principales obras bajo sospecha de pago de soborno durante la gestión del ex-gobernador Sérgio Cabral.

Más allá de la corrupción, en su primer año de funcionamiento había quedado claro que el teleférico estaba siendo infrautilizado. En ese primer año, transportó una media del 11% de la población del Complexo, no llegando –ni por mucho– al 70% planificado. Esto indica que el teleférico no cubría las necesidades reales de movilidad de la población del Complexo. Ya que la mayoría de ésta utiliza diariamente el autobús, se puede concluir que el monto invertido en el teleférico habría beneficiado mucho más a la población si se hubiese invertido en modernizar y aumentar el servicio de autobuses que contectan el Complexo con otras partes de la ciudad.

A pesar de eso, un equipamiento caro que podría facilitar cotidianamente la vida a miles de personas, sobre todo a niños y ancianos, fue simplemente abandonado al mismo tiempo en que el estado intensificaba su presencia policial. Este contraste entre la bancarrota de una política de movilidad urbana y la intensificación de una política orientada al imaginario de una guerra es emblemático para mostrar cómo el poder público ve las favelas: simplemente como frente de batalla.

El caso del teleférico de Alemão es emblemático para una ciudad incapaz de abandonar la retórica de guerra y diseñar políticas públicas realmente capaces de mejorar la calidad de vida de su población. Como denuncia Raúl Santiago, activista del Colectivo Papo Reto, incluso se pensó utilizar las estaciones cerradas del teleférico como bases estratégicas para la UPP en sus enfrentamientos diarios con el tráfico de drogas en Alemão.

Al haberse convertido prácticamente en una base para la UPP, el teleférico se consolida como una metonimia para la situación actual que enfrenta el Complexo do Alemão: «Nadie entra, nadie sale» parece ser la divisa de un barrio sitiado por enfrentamientos diarios entre policías y traficantes, en el cual nadie puede moverse con seguridad y, ni mucho menos, cómoda y fácilmente.

A los habitantes de favelas al tener que enfrentarse a los desafíos impuestos por ese enfoque en la guerra, se les impide que sus vidas sean reconocidas políticamente como vidas en las que es posible ir normalmente a la escuela, al trabajo; vidas que, en fin, disfrutan y viven los espacios de la ciudad. La violencia, dirigida contra los espacios de las favelas y que, consecuentemente, restringe el acceso a la ciudad, más allá de afectar la movilidad urbana de la población, pone en peligro un derecho más fundamental: el derecho a la vida. En 2017, según los datos oficiales del Instituto de Seguridad Pública, 1124 personas fueron asesinadas por las policías del estado de Río de Janeiro. Por término medio, la policía asesinó a una persona cada 8 horas.

Un escenario catastrófico

Desde 2015, el estado de Río de Janeiro sufre una de sus peores crisis políticas y financieras causada por la caída masiva de los impuestos recaudados y por incontables casos de corrupción y desvío de fondos de los gobiernos anteriores y también del actual. Miles de funcionarios/as públicos/as no están cobrando y la Universidad Estatal de Río de Janeiro está sufriendo fuertes recortes y un desmontaje masivo. Las fuerzas policiales no tienen una dirección efectiva y están siendo instrumentalizadas como brazo armado de una sociedad que apuesta sistemáticamente por producir y mantener las desigualdades como política de seguridad. El fracaso es total, la crisis desmesurada y las consecuencias –sobre todo para la gente en las favelas– son desastrosas.

Ante este cuadro calamitoso, en febrero de 2018 el Presidente Michael Temer decretó una medida para el estado de Río de Janeiro: Hasta finales de 2018 todo el aparato de seguri-

dad pública de Río de Janeiro está sometido al comando de un general del ejército brasileño. Con esto, la militarización se consolida como política federal, excluyendo así otras opciones y políticas alternativas que aborden la seguridad pública no como táctica de guerra, sino como seguridad pública ciudadana.

Lo que se puede esperar de esa intervención es más desigualdad, más violación de derechos y, sobre todo, el mantenimiento de la geografía carioca, en la cual la ciudadanía está distribuida por raza y dirección de vivienda. ¿Cómo es posible en un escenario catastrófico como este tener algún derecho a la ciudad?

Bibiografía:

- LEITE, Márcia Pereira. Da «metáfora da guerra» ao projeto de«pacificação»: favelas e políticas de segurança pública no Rio de Janeiro.Revista Brasileira de Segurança Pública, v. 6, n. 2, 374-389, ago/set2012.
- SHAPIRO, M. Violent cartographies: mapping cultures of war. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1997.
- VALLADARES, Lícia do Prado. A invenção da favela - Do mito deorigem a favela.com. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas,2005.
- VELOSO, Sérgio; SANTIAGO, Vinícius. Ninguém Entra, Ninguém Sai: Mobilidade urbana e direito à cidade no Complexo do Alemão. Rio de Janeiro: FundaçãoHeinrich Böll, 2017. Disponible en portugués en: http://br.boell.org/pt-br/2017/11/07/ninguem-entra -ninguem-sai-mobilidade-urbana -e-direito-cidade-no-complexo-do-alem

[1] Veloso, Sérgio & Santiago, Vinícius. Nadie entra, nadie sale: Movilidad urbana y derecho a la ciudad en el Complexo do Alemão. Río de Janeiro: Fundación Heinrich Boell, 2017. Disponible en portugués en: http://br.boell.org/pt-br/2017/11/07/ninguem -entra-ninguem-sai-mobilidade-urbana-e-direito -cidade-no-complexo-do-alemao.

La desigualdad en la movilidad de Bogotá

Celeste Kauffman

En enero de 2018, después de una serie de atracos violentos realizados en moto, la alcaldía de Bogotá prohibió parrilleros hombres en la ciudad para reducir el riesgo de esa estrategia de asalto. Aunque muchas personas aplaudieron esa medida, también hubo indignación y una serie de protestas por parte de las personas que usan la moto como su medio principal de transporte. Durante las discusiones que siguieron sobre la proporcionalidad de la medida y si era justa con la gran mayoría de los motociclistas que no son delincuentes, un tema estuvo notablemente ausente: el impacto desproporcionado que tendría esa medida en las personas de barrios marginales de Bogotá y su habilidad de participar en la vida económica, social, y cultural de la ciudad. Ese enfoque miope con respecto a la movilidad de los desfavorecidos económicamente no debe sorprender, ya que el sistema de movilidad en general excluye a esa población de muchas maneras.

La movilidad en Bogotá

Bogotá es la ciudad más poblada de Colombia, con casi 8 millones de habitantes. Es la ciudad con más desigualdad de ingresos del país[1], un logro poco alentador en el segundo país más desigual del hemisferio.[2] Su población se ha disparado debido no solo a la urbanización que ha experimentado toda América Latina, sino también como resultado del desplazamiento forzado masivo que vivió el país durante su largo conflicto armado. Muchas de estas personas desplazadas se establecieron en las periferias de Bogotá, las cuales ahora conforman algunas de las localidades más pobres y marginales de la ciudad. Este crecimiento poblacional y geográfico poco planificado ha creado retos enormes con respecto a la movilidad, los cuales caen más fuerte sobre los habitantes de estas localidades.

No se puede hablar de la movilidad en Bogotá sin hablar del TransMilenio. El TransMilenio se implementó en el 2000 y consiste en un sistema de transporte masivo de buses (BRT- Bus Rapid Transit) estructurado en corredores troncales, con carriles exclusivos para buses articulados de alta capacidad. Además del TransMilenio, Bogotá cuenta con un sistema de buses que busca cubrir las necesidades de movilización de las diferentes zonas de la ciudad, que juntos conforman el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP). Sin duda, el TransMilenio y los desarrollos subsiguientes del sistema de transporte público han transformado la movilidad en la ciudad.

Una movilidad excluyente

Pero, a pesar de estos cambios, la movilidad en Bogotá sigue siendo un espacio que reproduce y consolida la segregación y exclusión socioeconómica. Desde la década de 1980, Colombia ha empleado un sistema de estratificación socioeconómica con base en los inmuebles residenciales, lo cual permite un cobro diferencial por estrato de los servicios públicos. Esta estratificación no toma en cuenta los ingresos del hogar o la persona, aunque en la práctica se utiliza el estrato como un proxy del nivel socioeconómico de la persona. Existen seis estratos: 1 (muy bajo), 2 (bajo), 3 (medio-bajo), 4 (medio), 5 (medio-alto) y 6 (alto)[3].

Por un lado, la mayoría de personas de los estratos más altos utiliza el carro como modo de transporte principal, y estas representan una proporción pequeña de los usuarios del transporte público. Por el otro lado, casi todos

Celeste Kauffman Abogada y socióloga que reside en Colombia desde 2011. Investiga y litiga temas relacionados con los derechos económicos, sociales y culturales, desde una perspectiva crítica sobre las desigualdades cotidianas y estructurales, las relaciones de género, raza y orientación sexual e identidad de género. Actualmente trabaja en la OIM.

	39 %	25 %	16 %	3 %	4 %	1 %
	30 %	24 %	24 %	11 %	5 %	6 %
	18 %	9 %	8 %	43 %	3 %	8 %

los usuarios del transporte público pertenecen al estrato medio bajo, mientras las personas del estrato más bajo enfrentan dificultades para acceder al transporte público, y deben movilizarse a pie.

El acceso a la movilidad está determinado por varios factores, entre ellos, si la movilidad es asequible **económica, física, así como geográficamente**, y si el **tiempo requerido** para desplazarse es razonable.[5] Es precisamente la falta de acceso a movilidad de las personas de barrios marginales y periféricos lo que explica el enojo de las motociclistas frente a esa nueva medida. Las inversiones en el transporte público en Bogotá han mejorado estos factores para muchos, pero para los más marginados de la ciudad, el acceso al transporte sigue siendo una lucha diaria. Para las personas de los barrios marginales, la moto se ha convertido en una estrategia para enfrentar las crecientes dificultades de movilizarse por la ciudad. La moto es económicamente asequible, y permite que, sin tener los recursos económicos necesarios para comprar un carro, sus usuarios participen en la vida de la ciudad sin tener que depender de un transporte público poco fiable, demorado y costoso.

Para los más pobres de Bogotá, movilizarse por la ciudad implica una carga económica bastante fuerte, si no imposible de costear. Por ejemplo, dos pasajes de TransMilenio equivalen al 18% del salario mínimo diario.[6] Considerando que más de la mitad de la población ni siquiera alcanza a ganar el salario mínimo, el transporte tiene repercusiones serias sobre la capacidad de las familias pobres para costear otras necesidades.[7] Como agravante adicional, en los últimos años, la alcaldía ha reducido el monto y la cantidad de subsidios de transporte disponibles para las personas de tercera edad, con discapacidad y de bajos recursos.

Con respecto al tiempo pasado en los trayectos desde y hacia el lugar de trabajo, de nuevo la movilidad margina a las personas de bajos recursos. El promedio de tiempo de viaje de los estratos más bajos en Bogotá es 1,5 veces mayor que el de los estratos altos.[8] Esto es lógico, ya que muchas personas pobres viven en la periferia y deben desplazarse más lejos para trabajar, y también porque utilizan el

Para los más pobres de Bogotá, movilizarse por la ciudad implica una carga económica bastante fuerte, si no imposible de costear. Por ejemplo, dos pasajes de TransMilenio equivalen al 18% del salario mínimo diario. Considerando que más de la mitad de la población ni siquiera alcanza a ganar el salario mínimo, el transporte tiene repercusiones serias sobre la capacidad de las familias pobres para costear otras necesidades.

medios de transporte más lentos. Los tiempos de viaje en Bogotá siguen creciendo sin parar para todos, pero afectan más a las personas que usan el transporte público, para quienes el tiempo de viaje ha aumentado el doble que para los que viajan en carro. En un país urbanizado, viajar para trabajar es un hecho desafortunado de la vida. Pero para las personas de bajos recursos que viven en barrios periféricos, el precio que pagan para poder participar en la vida económica de la ciudad es casi la totalidad de su tiempo libre.

El Transmilenio y el SITP han mejorado considerablemente el acceso geográfico de la movilidad. Sin embargo, han dejado atrás a los más marginados que viven en las periferias de Bogotá, para quienes el acceso geográfico aún es bastante limitado. Las rutas del transporte

público terminan antes de alcanzar los barrios más marginados, dificultando la entrada y salida de estas zonas. Por ejemplo, para poder llegar a sus trabajos, los habitantes de varios barrios periféricos deben bajar la montaña por calles sin pavimentar o a pie, o utilizando transporte informal, para después esperar otro bus que los lleve a la estación del TransMilenio. Allí deben esperar un bus de Transmilenio, hacer uno o más transbordos, y de allí deben o ir caminando o esperar otro bus para llegar a su destino.

Las bogotanas se movilizan más a pie y en el transporte público que los bogotanos, y forman una minoría de conductores de auto. Así, las mujeres están concentradas en los medios de transporte más demorados y, para ellas, peligrosos, ya que un estudio de 15 ciudades principales determinó que Bogotá es la segunda ciudad con sistemas de transporte más peligrosos para las mujeres.

Estas limitaciones, económicas, de tiempo y geográficas, imponen cargas adicionales a las personas con menos capacidad para soportarlas y sin margen de error para perder un bus o pagar un taxi. El exagerado tiempo que se requiere para llegar de un lugar a otro, los cortes que ha hecho la administración actual en el subsidio del transporte, o la prohibición del modo de transporte principal puede ser el factor determinante en si una persona puede mantener un trabajo, aprovechar oportunidades educativas, o incluso mantener vínculos sociales.

El sistema de transporte de Bogotá no solo perjudica a las personas socioeconómicamente vulnerables, sino que también marginaliza a las mujeres en términos de tiempo, costos y accesibilidad. Las bogotanas se movilizan más a pie y en el transporte público que los bogotanos, y forman una minoría de conductores de auto. Así, las mujeres están concentradas en los medios de transporte más demorados y, para ellas, peligrosos, ya que un estudio de 15 ciudades principales determinó que Bogotá es la segunda ciudad con sistemas de transporte más peligrosos para las mujeres.[9] Para las mujeres de escasos recursos, la falta de un sistema de transporte eficaz puede tener consecuencias fuertes en sus vidas, como tener que tomar la decisión de renunciar a su trabajo o dejar a sus hijos solos durante horas mientras ellas llegan de su jornada laboral.

Soluciones de movilidad excluyentes

La movilidad es un problema que aqueja a casi toda Bogotá. Sin embargo, las propuestas y medidas que ha tomado la administración actual se concentran en reducir la congestión vehicular y así mejorar los tiempos de viaje, más que en asegurar que las personas más marginadas de la ciudad tengan acceso a un transporte decente. Por ejemplo, hasta la administración anterior, durante la hora pico, una de las vías arteriales más importantes de la ciudad se convertía en una calle unidireccional (el contraflujo), en la dirección de los barrios más ricos. Esto obligaba a las personas que iban hacía los barrios más humildes a tratar de entrar en buses insuficientes para la cantidad de personas buscando transporte en hora pico para luego pasar horas en unas desbordadas rutas alternativas. Recientemente la administración distrital propuso la creación de vías «exprés», en las cuales el tránsito estaría restringido a los que paguen un peaje. Esta medida efectivamente habría permitido que los más ricos compraran mejor movilidad sin hacer nada para abordar los problemas de movilidad de las personas de los estratos medio y bajo.

En Bogotá, hace falta reconocer las formas en que la movilidad facilita o impide la capacidad de las personas de participar plenamente en la vida de la ciudad con base en su estatus socioeconómico. Tener que bajar una montaña a pie por un camino de lodo, un bus que no llega, el aumento de la tarifa del TransMilenio, o la prohibición de parrilleros hombres son dificultades que recaen sobre todo encima de las personas que tienen menor capacidad para recibir este tipo de impactos. Y estas dificultades diarias terminan contribuyendo a las restricciones estructurales de sus posibilidades de empleo, educación y vida social, que para la gente que no las vive, son invisibles.

[1] Guevara, Carlos (20 noviembre 2016): «En 10 años, Bogotá bajó en un millón la cifra de pobres», *El Tiempo* Disponible en: http://www.eltiempo.com/economia/sectores/indice-de-pobreza-en-bogota-39470 (Consultado: 5 de febrero 2018)

[2] Según el Banco Mundial. https://data.worldbank.org/indicator/SI.POV.GINI

[3] Para una perspectiva de cómo funcionan los estratos en la sociedad colombiana, véase Wallace, Arturo (24 septiembre 2014) Estrato 1, estrato 6: cómo los colombianos hablan de sí mismos divididos en clases sociales. BBC disponible en: http://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/09/140919_colombia_fooc_estratos_aw

[4] Transconsult, Infométrika, Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Secretaría de Movilidad (2016): Encuesta de Movilidad 2015, p. 30. Porcentaje de personas que usan cada medio de transporte, por estrato.

[5] Cass, Noe; Shove, Elizabeth; Urry, John, (2005): Social Exclusion, mobility and access. *The Sociological Review*. Oxford, UK p. 549.

[6] El salario mínimo diario vigente para el 2018 es COP 26.041 y el salario mínimo mensual vigente es COP 781.242 (http://www.salariominimo2018.com.co/ Consultado: 8 febrero 2018). A enero 2018, un pasaje en TransMilenio vale COP 2.300, mientras la tarifa para los buses es de COP 2.100.

[7] Vásquez Fernández, (2015): «Trabajadores colombianos: pobres por ingresos» *Escuela Nacional Sindical* disponible en: http://viva.org.co/cajavirtual/svc0472/pdfs/Anexo_1.pdf (Consultado: 8 febrero 2018).

[8] Cómo Vamos (2017): Informe calidad de vida de Bogotá 2016, p. 309, disponible en: http://www.bogotacomovamos.org/documentos/informe-de-calidad-de-vida-de-bogota-en-2016/ (Consultado: 3 febrero 2018).

[9] Según una encuesta realizada por Thomson Reuters Foundation en el 2014, la ciudad con el sistema de transporte más peligroso es la Ciudad de México, y la tercera es Lima, Perú. (¿Ha sido agredida o ha experimentado algún tipo de acoso físico mientras usaba transporte público?) Granada, Isabela *et al*. (2016): *El porqué de la relación entre género y transporte*, Banco Interamericano de Desarrollo, Washington, D.C., p. 14, disponible en: https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/7441/El-porque-de-la-relacion-entre-genero-y-transporte.PDF (Consultado el 3 febrero 2018).

Carretera amazónica resucita por la expansión de la soja

Fabiana Frayssinet

MIRITITUBA, Brasil, – La carretera federal BR-163, un viejo sueño colonizador de los gobiernos militares para la Amazonia en los 70, fue resucitada por los agroexportadores de soja en el marco de un plan de pavimentación de un tramo de la carretera, para reducir costos a través de hidrovías.

Pero la reconstrucción y ampliación de capacidad del tramo amazónico de la vía, que une Santarém y Miritituba, ambas en el norteño estado de Pará, acentuó problemas históricos de deforestación y tenencia de la tierra en la región y anuncia nuevos conflictos sociales.

La imagen que se tiene de la Amazonia, una selva tropical húmeda que alberga la mayor biodiversidad del planeta, poco se asemeja al paisaje que bordea los 350 kilómetros de la carretera BR-163, entre Santarém y Miritituba.

Entre esas dos terminales portuarias, Miritituba, a orillas del río Tapajós, y Santarém, donde su mayor afluente confluye con el Amazonas, se vislumbran pequeñas arboledas, salpicadas por grandes cultivos de soja. El ganado vacuno, pastando mansamente o descansando a la sombra de los escasos árboles bajo los que se refugian de las altas temperaturas acentuadas por la deforestación, es la única especie visible de mamíferos.

«Hace 30 años cuando vinimos para acá era solo selva», recuerda la campesina Rosineide Maciel.

Maciel no extraña aquellas épocas cuando, junto a miles de migrantes brasileños, llegó de otras regiones atraída por la oferta de tierras de los planes de ocupación y colonización amazónica, ofrecidos por los gobiernos militares de entonces (1964-1985).[1]

Gracias a la pavimentación de la carretera, que en su parte amazónica comenzó en 2009, demora menos en transportar en una camioneta su mandioca (yuca), colorantes y arroz, a Rurópolis, a 200 kilómetros de su propiedad y el mercado de sus productos.

«Después que el camino mejoró es más fácil transportar nuestros productos. Antes para llegar a Rurópolis, había muchos baches y en invierno, con lodo, demorábamos tres días», recordó la campesina cuya familia cuenta además con una motocicleta para movilizarse entre pueblo y pueblo.

La BR-163, construida en los años 70, quedó prácticamente intransitable por décadas en el tramo que une Cuiabá, capital del vecino Mato Grosso–el principal productor y exportador nacional de soja–con Santarém, que sirve ahora para transportar la soja hasta el puerto fluvial desde ese estado.

En total, la BR-163 tiene 1.470 kilómetros, pero es en el tramo entre las plantaciones de Mato Grosso y los puertos fluviales de Pará donde el tránsito de camiones cargados con toneladas de soja y maíz deben sortear todavía los 90 kilómetros sin asfaltar y otros tantos salpicados de baches.

Los accidentes son cotidianos tanto en la estación más seca, cuando la visibilidad se complica por la polvareda de la rojiza tierra amazónica que los vehículos dejan a su paso, como en la estación de las lluvias, cuando la vía se convierte en un lodazal.

Aun así, comparada con el pasado, es un paraíso para los camioneros que, en épocas de cosecha, la recorren mensualmente por lo menos cinco veces.

«Cuando comenzó a venir la soja para Santarém, tres años atrás, a veces yo demoraba 10 o hasta 15 días. Hoy lo hago en solo tres días si no llueve», contó el camionero Pedro Gomes, del norte de Mato Grosso. «De todas formas, todavía tiene que mejorar. Hay muchos baches», agregó.

Fabiana Frayssinet, es una periodista argentina, especializada en periodismo internacional y enfocada en coberturas sobre desarrollo. Ha trabajado para IPS en varios países y actualmente vive entre Argentina y Brasil y realiza coberturas de temas regionales y reportajes especiales, Fabiana es una periodista multimedia, guionista y productora de televisión.

La agencia informativa internacional **IPS-Inter Press Service** está especializada en la cobertura de temas de desarrollo, con un seguimiento delos hechos y procesos desde la perspectiva del Sur Global y contenidos que «dan voz a quienes no tienen voz», sus protagonistas reales. Tiene presencia en todos los contenidos y cuenta con servicios en 10 idiomas. Ver: http://www.ipsnews.net/ y http://www.ipsnoticias.net/

La BR-163 termina en Santarém, a la entrada del terminal portuario de la corporación transnacional estadounidense Cargill, desde donde embarca sus granos y los transporta por el río Amazonas hasta el océano Atlántico, y de allí a sus principales mercados, como China y Europa.

Ese y otros terminales construidos o planificados por otras compañías en Santarém, Miritituba y Barcarena, el último situado en Belém en la desembocadura del Amazonas, integran una infraestructura logística que, sumada a la pavimentación de la carretera, busca ahorrar costos de flete terrestre y marítimo por el norte brasileño.

Así se redujeron considerablemente los 2.000 kilómetros que recorrían los camiones desde Mato Grosso hasta los saturados puertos del sur y sudeste, como Santos, en el estado de São Paulo, o Paranaguá, en el estado de Paraná.

La Asociación de Productores de Soja de Mato Grosso calcula que con la vía a Santarém hay un ahorro de flete de 40 dólares por tonelada.

«La salida por puertos del norte como Santarém le da competitividad al flete. La BR-163 es fundamental, un corredor de exportación y una necesidad para el país y para la región», argumentó José de Lima, actual secretario ejecutivo del Centro Avanzado de Estudios Amazónicos y quien antes fue director de Planificación de Santarém.

Al finalizar mayo de 2018, el gubernamental Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes informó que de los 710 kilómetros a reconstruir de la carretera entre Mato Grosso y Pará, ya están pavimentados 620 y que los 90 últimos estarán completados en 2019.

Un modelo de infraestructura con altos costos socioambientales

Mientras, la llegada del modelo agroexportador hasta Pará es criticado por otros sectores. La extensión del cultivo de la soja en el mismo estado de Pará, que acompaña la reconstrucción de la carretera, aumentó la ocupación ilegal y el precio de la tierra.

«La pavimentación de la BR-163 'calentó' el mercado de tierras. Esto, en una región donde impera la posesión ilegal y donde no existe ordenamiento territorial, genera una serie de conflictos sociales y ambientales», explicó Mauricio Torres de la Universidad Federal del Oeste de Pará (UFOPA), doctor en Geografía Humana y uno de los mayores conocedores de los conflictos de tierra en el estado de Pará.

Eso, a su vez, incrementó la deforestación.

«Se tala no para la producción, sino para la apropiación fraudulenta de la tierra. Una frase común que se usa en la región de la BR-163 es: 'dueño es quien deforesta'. Es decir, la deforestación pasa a ser un instrumento ilegal de apropiación de tierras públicas», opinó Torres.

En 2006, el gobierno lanzó un plan de desarrollo sostenible para la BR-163, que buscaba reducir los impactos socioambientales provocados por su reconstrucción, mediante proyectos autosostenibles para las comunidades locales.

Pero ahora está «archivado», explicó la rectora de UFOPA, RaimundaMonteiro.

«Si las comunidades alrededor de la BR-163 no fueran fortalecidas internamente en un desarrollo sostenible, tal como se prometió, la tendencia es que pasen por un proceso de transformación increíble, p. ej., que el precio de la tierra aumente y que los pequeños vendan, incrementando el latifundismo», advirtió.

«Con la perspectiva actual, incluso la compra de tierras por parte de extranjeros, el escenario es un mayor grado de concentración de tierra en pocas manos. Con la supervalorización de las tierras la tendencia es la migración de la población campesina», lamentó la rectora.

La deforestación a gran escala tuvo lugar en los 80, con la explotación maderera. Sin embargo, eso no dejó áreas «desnudas», según Monteiro, porque la agricultura de subsistencia «mantuvo diversas escalas de regeneración forestal».

«Cuando los grandes productores llegaron a Pará,a partir de 2006, talaron todas esas áreas en fase de regeneración que mantenían cierto equilibrio», observó la rectora, quien estima en alrededor de 120.000 hectáreas las tierras transformadas en plantaciones de soja.

Torres, por su parte, se refiere al surgimiento de otros problemas sociales como la prostitución, incluso de menores de edad. «Hay ciudades centenarias de Pará que podrían convertirse en grandes burdeles de camioneros», advirtió.

Los vecinos de Campo Verde, un pueblo a 30 kilómetros de Miritituba, que vive de la producción de palmitos y de los aserraderos, ya sufre esa y otras consecuencias.

El pueblo queda en la confluencia de la BR-163 con la carretera Transamazónica, una ruta de más de 4.000 kilómetros que atraviesa todo el norte de Brasil.

La población del pueblo pasó de 4.500 a 5.500 habitantes desde que se convirtió hace

unos tres años en un punto de tránsito para el transporte de la soja y de obras de la construcción, mientras la prostitución y las drogas incrementaron su presencia, dijo el vicepresidente de la Asociación de Vecinos, Juradir Alves. «Prostitución y drogas vemos más porque hay mucha gente entrando y saliendo de aquí y eso acaba influyendo, sobre todo en la juventud. Las drogas hoy son un factor preocupante en la comunidad, en la escuela, en las iglesias donde damos conferencias para controlarlo. La forma de vida de nuestra comunidad cambió mucho», agregó.

El pueblo está partido en dos por la carretera y hace más de dos años que sus habitantes esperan que concluya la construcción de una rotonda la cual permite reducirla velocidad de las camionetas que por lo general vienen demasiado rápido.

«Por aquí pasan alrededor de 1.000 camiones con carga por día. Aquí la mayoría se mueve en motocicletas y está siendo muy difícil transitar en el medio. Los accidentes aumentaron mucho. Siempre involucran a motocicletas y camiones que chocan entre ellos. En un puente aquí cerca ya tuvimos como 10 accidentes en dos años», lamentó Alves.

Mientras la reconstrucción de la carretera les trajo tantos inconvenientes cotidianos, en Campo Verde todavía están a la espera de las prometidas mejoras en los caminos vecinales para movilizarse y transportar mercancías y productos, entre otros bananos y harina de mandioca, dos de sus productos tradicionales.

«Nuestras actividades sufrieron bastante en este período. Los caminos vecinales quedaron olvidados porque los poderes públicos priorizaron las grandes obras», explicó Alves quien espera que el gobierno invierta más en eso y otros servicios que faciliten la movilidad rural, así como las conexiones con y entre las pequeñas ciudades de la zona, como ómnibus de precios accesibles para la población.

El sueño de las compañías agrícolas es continuar ampliando el corredor de la soja, construyendo un ferrocarril a Miritituba, un proyecto ya planificado con capitales chinos.

«Es importante destacar que la BR-163 asfaltada no es una infraestructura concebida para mejorar la vida de la población y el desarrollo local, sino que surge para el beneficio de los grandes productores de soja de Mato Grosso. El estado de Pará se va a convertir en un mero corredor de transporte de la soja», lamentó Mauricio Torres.

Edición: Estrella Gutiérrez IPS

[1] Aquella política, concebida como un programa estratégico de seguridad nacional y bajo la consigna de «integrar para no entregar», tuvo por objetivo poblar la Amazonia y conectarla con el resto del país, para evitar así invasiones extranjeras. Eran tiempos en que se temía que las Naciones Unidas o potencias extranjeras declararan a la región «territorio internacional» para que Brasil la mantuviera preservada y no la desarrollase.

NISSAN
NISSAN
7UVA135

Perspectivas América Latina en su versión en alemán está disponible como PDF en nuestro sitio de Internet, donde también es posible suscribirse para recibir periódicamente el ejemplar impreso en alemán:
www.boell.de/de/perspectivas-lateinamerika

Versión en español/portugués:
www.boell.de/de/perspectivas-lateinamerika

Contacto:
perspectivaslateinamerika@boell.de

Autor de las fotografías:

Adam Wiseman

Adam Wiseman es egresado de la New York University (NYU) con una licenciatura en Cine Etnográfico (1992) y del programa de fotoperiodismo de la International Center of Photography (ICP) de Nueva York (1996). Ha publicado en revistas y periódicos como Le Monde, Paris Match, Rolling Stone, Time Magazine, National Geographic, The New York Times, Wall Street Journal, The Observer Magazine y The Guardian.

En los últimos años la obra de Wiseman fue seleccionado para las bienales XVI y XVII de Fotografía de México (2014 y 2016), la edición XVIII de PHotoEspaña en Madrid (2015), la II Bienal Nacional de Paisaje y nominado para el Prix Pictet (2014 y 2016).

Wiseman es miembro del Sistema Nacional de Creadores de Arte (SNCA/FONCA).

Fundación Heinrich Böll
Jefa de División América Latina
Ingrid Spiller
Schumannstraße 8
10117 Berlin

T 0049 (0)30 28 53 40
W www.boell.de/lateinamerika

Oficina Río de Janeiro
Annette von Schönfeld
Rua da Glória 190, ap. 701
2024 1180 Rio de Janeiro-Glória

T 0055 21 32 21 99 00
E info@br.boell.org
W www.br.boell.org

Oficina Ciudad de México
Dawid Bartelt
Calle José Alvarado 12
Colonia Roma Norte
Delegación Cuauhtémoc
CP 06760 México D.F.

T 0052 55 52 64 15 14
E office@th.boell.org
W www.mx.boell.org

Oficina San Salvador
Hans-Georg Janze
Residencial Zanzíbar
Pasaje A-Oriente No. 24
San Salvador
El Salvador

T 00503 22 74 68 12
E sv-info@sv.boell.org
W www.sv.boell.org

Oficina Santiago de Chile
Ingrid Wehr
Avenida Francisco Bilbao 882
Providencia
Santiago de Chile
Chile

T 0056 2 25 84 01 72
E info@cl.boell.org
W www.cl.boell.org

Oficina Bogotá
Florian Huber
Calle 37 No. 15-40
Bogotá
Colombia

T 0057 1 37 19 111
E co-info@co.boell.org
W www.co.boell.org

Créditos

Edición	Fundación Heinrich Böll
Fecha de publicación	Noviembre 2018
Redacción	Audrey Changoe, Ingrid Spiller
Corrección de estilo	Marilene de Paula, Icíar Oquiñena, Dolores Rojas, Petra Tapia, Felix Speidel
Diseño Gráfico	KALUZA + SCHMID Studio GmbH, Berlín

Las opiniones vertidas en los artículos son las de los autores y no necesariamente las de la Fundación Heinrich Böll.

Todos los artículos y fotografías se publican bajo la Licencia de Creative Commons: CC BY-SA 4.0;
Copyright de las gráficas estadísticas según indicación.

Print kompensiert
Id-Nr. 1872247
www.bvdm-online.de