

Ciudad Educadora, entre lo Efímero y lo Trascendente: Contenidos Educativos en Vialidad y Transporte Público

ORNELAS, Daniela de Lourdes†, TOLVILLA, Laura Paulina

Universidad Autónoma de Querétaro

Recibido Octubre 14, 2014; Aceptado Abril 25, 2015

Resumen

En ésta tesis se desarrolla el tema de contenidos educacionales que son transmitidos y entrenados en las interacciones sociales que existen en el camino y transporte público, también se refiere a que sentimientos están guiando y creando dichas prácticas, orientadas a la antipatía o la empatía. Como escenario tenemos dos rutas de transporte público y dos de las principales avenidas del área metropolitana de Querétaro, los cuales son espacios de tránsito forzado para ir a la escuela, al trabajo o a diferentes áreas de la ciudad. El método etnográfico que fue usado para desarrollar esta investigación cualitativa, nos permite encontrar que las personas actúan e interactúan en formas contradictorias mezclando empatía y antipatía en la misma situación, sin embargo muchas de las interacciones están inclinadas a la antipatía, son contextos educacionales que son transmitidos negativamente en la formación colectiva. La ciudad es un espacio de educación en los espacios de camino para la formación de las personas, porque en ese lugar las personas interactúan diariamente y aprenden de la vida.

Método, educación, interactuar

Abstract

In this thesis develops the topic of educational contents that are transmitted and trained in social interactions that exist in the roads and public transport, also referred to what feelings are guiding and reproduce such practices, oriented ones to empathy or antipathy. As scenarios two public transport routes and two of the main avenues of the metropolitan area of Queretaro were chosen, which they are everyday spaces of transit forced to go to school, work and different areas of the city. The ethnographic method was used for the development of this qualitative research, this allowed to find that people act and interact in contradictory ways by mixing empathy and antipathy in the same act; however many of the interactions are inclined to the antipathy, so most of the educational contents that are transmitted are negative for the formation of the collectivity. We committed to the concept of the city as an educator space and educational potential in the road spaces for the formation of the people, because in that place people interact on a daily basis and get learning for life.

Method, education, interact

Citación: ORNELAS, Daniela de Lourdes, TOLVILLA, Laura Paulina. Ciudad Educadora, entre lo Efímero y lo Trascendente: Contenidos Educativos en Vialidad y Transporte Público *Revista Sociología Contemporánea* 2015, 2-3: 86-106

† Investigador contribuyendo como primer autor

Introducción

Interacciones, Vialidad, Afectos

Pasamos gran parte del tiempo de nuestra cotidianidad en la vialidad, en el transporte público, en un automóvil o en distintos espacios de la ciudad; las exigencias de la vida actual producen que se viva de prisa, se piense demasiado en uno mismo y se olvide la importancia y riqueza de la convivencia con los otros.

El tema de esta investigación surge luego de observar la forma en que las personas se relacionan en los espacios públicos, durante los traslados a casa, los paseos por la calle o, incluso, en su jornada laboral.

En un primer acercamiento se realizó un estudio en 2013 sobre las expresiones contemporáneas de falta de civilidad en los sujetos, de donde se obtuvieron resultados que lograron impactar a las investigadoras, pues de las acciones y conductas observadas una gran parte eran egoístas, ya que no contribuían al bien colectivo sino que fragmentaban las relaciones, limitaban el diálogo, dificultaban la convivencia y fortalecían la individualidad.

A pesar de ser un problema significativo, en la búsqueda de literatura no se encontraron muchos estudios sobre el tema, lo cual despertó un mayor interés de investigar qué es lo que sucede con los sujetos cuando interactúan con otros en distintos espacios de la ciudad, cómo es que se relacionan, qué contenidos educativos transmiten y cómo es que las acciones que realizan educan a otros y las de otros terminan por educarlos a ellos, en el contexto de una ciudad que desde su diseño y estructura brinda posibilidades de formación para la vida a quienes por ella transitan.

Luego de definir el tema de investigación y de arduas y extensas horas de observación e interpretación, se encontraron hallazgos que resultan significativos para el campo de la educación y las relaciones humanas, así como para diseñar y elaborar propuestas de mejora de los espacios de convivencia y tránsito vial.

Los resultados que se encontraron es que las personas actúan e interactúan de maneras contradictorias mezclando empatía y antipatía en el mismo acto; no obstante, muchas de las interacciones están inclinadas hacia la antipatía, por lo que la mayor parte de los contenidos educativos que se transmiten resultan ser poco benéficos para la formación de la colectividad.

Otro de los resultados alude a que la ciudad desde su estructura influye de manera significativa para la conformación de interacciones empáticas o antipáticas; para el caso de la ciudad de Querétaro la mayoría de las veces son antipáticas, pues las condiciones de diseño vial no permiten el tránsito libre y seguro de todos los sujetos, como peatones (con diferentes necesidades físicas), conductores particulares, ciclistas y motociclistas.

El trabajo realizado resultó sumamente apasionante y complejo pues las relaciones humanas son así, plagadas de contradicciones y paradojas y, por tanto, mientras avanzaban las sesiones se dificultaba la clasificación e interpretación de los distintos modos de relación, sin embargo se logró llegar a conclusiones interesantes y fundamentadas en relación al impacto educativo que tiene el diseño de la ciudad, las conversaciones cotidianas e incluso la música en las formas de relación que los sujetos entablan.

Dentro del artículo se expone un breve marco teórico que servirá como base para comprender la investigación aquí expuesta, posteriormente se aborda la metodología utilizada para recabar la información y sistematizarla; en el apartado de resultados se describen los espacios que fueron tomados como escenarios de la investigación, para después explicar la manera en que estos espacios educan y la forma en que las interacciones sociales reproducen o modifican los modos de relación en la ciudad.

Referente teórico

Existen múltiples miradas sobre el concepto de educación, sin embargo no todas lo abordan como un proceso que sucede en diversos espacios y que tiene lugar a lo largo de la vida de los sujetos, Schawrtz (1973) menciona que

“Lo educativo puede ser considerado como todo aquello que concurre, consciente o inconscientemente, a través de todas las circunstancias de la vida y sobre el plano tanto afectivo como intelectual, a modificar comportamientos de una persona o de un grupo y sus representaciones en el mundo” (en Cuadrado 2008, p. 20).

Esto facilita ver a la educación como un proceso complejo y multidireccional del que no siempre se puede tener el control, en el que no sólo educa el profesor, sino también un gesto, un concierto, una salida con amigos; educar abre la posibilidad de modificar los espacios cotidianos y generar pensamientos, sentimientos y acciones en los educandos, brinda al sujeto una manera de entender el mundo, de moverse en él y de transformarlo.

Además, la educación es un aspecto indispensable para la vida en sociedad, debido a que esta:

“Constituye [...] un espacio vital de transmisión de conocimientos, capacidades, valores, actitudes, destrezas, así como normas de comportamiento susceptibles de posibilitar que la persona alcance una armonía entre su felicidad individual y social” (Valdemoro, Ponce de León, Ramos y Sanz, 2011, p. 34).

Por ejemplo, cuando los sujetos aprenden a respetar los reglamentos viales, saben que el hecho cumplirlos no les provocará un problema personal y de igual forma los demás que transitan por los mismo espacios no serán víctimas de un accidente, de manera que, los sujetos se forman a partir de las pautas de comportamiento y relación en los distintos ámbitos en los que interaccionan.

Es fundamental que estos aprendan la manera en que deben convivir unos con otros con la intención de evitar problemas, y actuar hacia la consecución de metas individuales y colectivas.

Dichos modos de relación deben renovarse conforme pasa el tiempo, pues las condiciones sociales, ambientales, laborales, religiosas, políticas y económicas se modifican y con ello también los valores éticos y los reglamentos jurídicos, por tanto, los sujetos necesitan reorganizar la manera en que conviven, aprender habilidades y actitudes para adaptarse al modo de interacción que la complejidad del espacio establece.

La educación informal es “un proceso que dura toda la vida y en el que las personas adquieren y acumulan conocimientos, habilidades y actitudes mediante las experiencias cotidianas y su relación con el medio ambiente” (Trilla, 1993 en Martín, s.f, p. 4).

Es decir, a diferencia de los contextos formal y no formal esta no tiene una estructura definida, y el alcance en población es mayor pues el aprendizaje informal incluye a todas las personas, niños, jóvenes, adultos y adultos mayores, su duración se extiende a lo largo de toda la vida, es ilimitada y permanente.

Los procesos educativos informales son “todo conocimiento libre y espontáneamente adquirido, proveniente de personas, entidades, medios masivos de comunicación, medios impresos, tradiciones, costumbres, comportamientos sociales y otros comportamientos no estructurados” (Cuadrado, 2008, p. 49) es decir, es aquella educación que no es guiada y que no tiene un camino ya trazado (Calvo, 2007).

Un ejemplo que describe lo anterior es cuando una madre muestra a su hijo el procedimiento para cruzar una calle, es un conocimiento que sirve para la vida y que se interioriza a partir de las interacciones cotidianas con el espacio y con otros sujetos que transitan por el mismo lugar, no es necesario seguir una estructura determinada ni asistir a una escuela que enseñe el procedimiento para hacerlo, basta ver la dinámica vial y hacerse parte de la misma lógica cotidiana. La capacidad de aprendizaje de los sujetos es inmensa, pues en cada espacio en que se desenvuelven deben descifrar los códigos de comportamiento, para así poder encajar en la sociedad, teniendo como aliados los distintos procesos de socialización que establecen habitualmente.

Estos procesos suceden en distintos espacios tales como la vialidad, los museos, los centros comerciales, los bancos, los parques de diversiones, estadios, iglesias, bibliotecas, restaurantes, plazas públicas por mencionar algunos, mismos que forman parte de la ciudad; la cual:

“Puede ser entendida como un “espacio físico” donde se aglomeran grandes poblaciones y, de otro lado, es un “espacio social” en constante recomposición. Su construcción, entonces, no sólo es física sino también del orden de lo social [que promueve] unas formas de sociabilidad” (Jurado, 2003, p. 4).

Dentro de este espacio físico, confluye una gran cantidad de sujetos, objetos y realidades, pues como menciona Rodríguez (1999) esta se presenta como un fenómeno complejo que entretiene lo individual y lo colectivo en diferentes momentos, eventos, acciones y azares, mismas que constituyen el mundo urbano que los sujetos crean y recrean a partir de su quehacer y andar cotidiano.

La ciudad se convierte en educadora al brindar formación cultural, social, estética, moral, de hábitos y costumbres y hasta el modo de valorar y mirar el mundo; esta es en sí misma contenido, agente y entorno educativo (Limón y Crespo, 2001).

Los sujetos aprenden las pautas de comportamiento y relación de cada espacio no solo por sus ambientes inmediatos, también mediante la observación y la imitación de otros sujetos pueden aprenderse: actos nuevos, actos que se deben evitar y algunas estrategias para librarse de momentos y situaciones desagradables.

La vida cotidiana y cultura urbana de Querétaro y sus modos de relación se encuentran tan interiorizados por los sujetos que estos pueden no percatarse de que en su rutina son educados por la misma dinámica social, y a su vez, estos colaboran al educar a otros por medio de su actuar como agentes educadores dentro del espacio físico y de la socialización en el día a día.

Tal es el caso de los sujetos que atraviesan la calle sin usar las líneas peatonales o esperar a que el semáforo se encuentre en rojo, situación que forma un modo de actuar para los peatones y afecta la cultura y educación vial de aquellos que son testigos del acto. Por tanto, las interacciones sociales que los sujetos establecen dentro de los espacios de la ciudad, están basadas en los aprendizajes y hábitos que se han configurado a partir de los contenidos educativos que han adquirido en distintos momentos de socialización, así como de aquellos que aprendieron en otros espacios formales y no formales de educación.

La ciudad instaure y educa las formas de interacción entre sus habitantes, estas son aprendidas por los sujetos a partir de inteligir el mundo, ya que, como dice Freire (2010) el ser humano “lee el mundo” y a partir de esto comienza su movilización dentro del mismo, por ello, la ciudad es uno de los espacios mediante el cual el sujeto conoce y aprende para la vida, de manera que también debe asimilar las formas de relación con otros sujetos, conocer las reglas éticas y jurídicas que los regulan e interactuar a partir de ello.

Un ejemplo de esto, es cuando los sujetos saben que en el transporte público existen prácticas deseables y moralmente bellas, una de ellas es ceder el lugar a una persona con alguna limitación física o discapacidad, a un adulto mayor o una mujer embarazada, sin embargo, también reconocen aquellos actos que fragmentan la convivencia y que los colocan ante la mirada y el juicio del otro.

En todo contexto como lo es el caso de la ciudad y sus distintos espacios necesariamente existen contenidos educativos por medio de los cuales se forma a los sujetos, estos pueden incidir en distintos niveles y ámbitos de la vida de las personas tales como: ideológico, cultural, ético, cívico, psicológico y social.

Los contenidos educativos no son explícitos ni están estructurados en un currículo o programa como en el ámbito formal y no formal, sino que son “todos los mensajes contenidos en la producción cultural autóctona, en las industrias culturales, en los medios de comunicación y en las telecomunicaciones” (Cuadrado, 2008, p. 51); los mensajes que los sujetos reciben de los distintos agentes educadores son asimilados de maneras diversas, de acuerdo al contexto, situación y personas que enmarcan su aprendizaje, este hecho influye en la manera en que lo lleva a la práctica y lo transmite a otros sujetos.

Las acciones e interacciones que los sujetos establecen con el medio que habitan y con los sujetos con quienes se cruzan durante su rutina, son influidas por una cultura que se ha construido a partir de los contenidos educativos que les han sido legados y que legitiman los modos de relación de dicho espacio.

Los habitantes de la Zona Metropolitana de Querétaro (a futuro ZMQ) tienen una cultura vial que es reproducida o modificada a partir de los hechos cotidianos que acontecen en las calles de la ciudad; supongamos que una persona va atravesando la calle cuando el semáforo para automóviles se encuentra en verde (pues es una práctica común de los peatones), en su trayecto se encuentra con un conductor y este utiliza su claxon para que la persona se mueva o se apresure; en este hecho el conductor y el peatón, son los agentes educadores, el primero utiliza como soporte educativo de su actuar el sonido del claxon, esta acción dejará un contenido educativo para las personas involucradas directa o indirectamente (el peatón, el conductor, otros conductores, alguien que observó la interacción desde una parada de camión, un niño en situación de calle) que a su vez puede mantener o modificar los modos de relación.

Los contenidos educativos enseñan “a pensar, a decidir, a sentir, a responder a los estímulos del mundo” (Cuadrado, 2008, p. 51) y a socializar con los otros. Uno de los aprendizajes que se adquieren en la ciudad es el modo de interacción social, la cual es entendida como.

“la parte de lo social presente en todo encuentro, incluso en los más íntimos. Porque todo encuentro interpersonal supone interactuantes socialmente situados y caracterizados, y se desarrolla en un [sujeto] que imprime su marca aportando un conjunto de códigos, de normas y de modales que vuelven posible la comunicación y aseguran su regulación”(Marc y Picard, 1992, p. 14).

La ciudad alberga diariamente en las distintas vialidades miles de personas que transitan con destinos diferentes, sin embargo a pesar de que estos espacios son lugares de paso para la mayoría de los sujetos que los transitan, estos establecen interacciones en distintas direcciones y con distintos fines, por ejemplo: los conductores de transporte público interactúan con los pasajeros, con otros conductores particulares, con ciclistas, con la vialidad por la que transitan y con los objetos que hay en esta, lo hacen desde sus marcos normativos de las relaciones sociales y a partir del papel que desempeñan en ese momento.

Las interacciones sociales que viven los sujetos diariamente, en ocasiones son tan efímeras que podría parecer que no producen trascendencia en el espacio en que sucedieron, o que no hubo trascendencia en la persona hacia quien estuvo dirigida, sin embargo, es preciso saber que

“[Se pueden] encontrar algunas situaciones en que hay interacción sin comunicación aparente: dos personas que no se conocen se cruzan por un camino en el campo; cada uno percibirá la presencia del otro.

Esta percepción va a actuar sobre su comportamiento (quizás esbozarán una sonrisa, un gesto, un movimiento de la cabeza...); no se intercambia ninguna palabra y sin embargo existe una forma elemental de interacción” (Marc y Picard, 1992, p. 19).

Se infiere entonces que los sujetos interactúan la mayor parte del tiempo de maneras diferentes, una palabra, un sonido, un gesto o una conversación son soportes educativos que estimulan a los sujetos a pensar, sentir, decir y actuar hacia sí mismos o incluso puede abrir la posibilidad para generar relaciones más profundas con otros sujetos que se encuentran en el mismo contexto espaciotemporal. Por tanto, las interacciones sociales pueden darse de manera auditiva, corporal o conversacional.

Las interacciones sociales producidas en los distintos espacios de la ciudad, pueden ser empáticas o antipáticas de acuerdo al estímulo (gesto, sonido o conversación) que un sujeto realice hacia otro, a los códigos sociales que cada uno de ellos tengan, a los valores y antivalores que los conformen, a la posición que cada uno ocupe dentro de la relación y al lugar en donde se haya producido la interacción.

Heller menciona que “acción, pensamiento y sentimiento caracterizan todas las manifestaciones de la vida humana” (1999, p. 32). Estas tres características se encuentran unidas en las interacciones sociales debido a que dichos elementos al estar entrelazados, sucederán uno tras otro de manera casi involuntaria, un pensamiento puede producir un sentimiento y esto a su vez producirá cierta forma de actuar, misma que puede ser dirigida hacia el propio sujeto o hacia el espacio en que este transita, pero que de manera indirecta repercute en los otros o puede ser destinada desde un inicio hacia los demás.

Según la teoría de los sentimientos de la misma autora, estos se dividen en dos tipos de afectos orientadores, unos pertenecen al hombre particular (refiriéndose al yo) y otros al hombre individual (refiriéndose al nosotros) (Heller, 1999); en la siguiente tabla se muestran los afectos orientadores de la acción de los sujetos en la vialidad, cada afecto cuenta con cinco sentimientos y estos a su vez cuentan con contenidos educativos que hacen de las interacciones sociales un proceso complejo y transformador para las personas involucradas.

Metodología

La investigación se presenta bajo el método etnográfico el cual “se refiere al trabajo, el proceso o la forma de investigación que nos permite realizar un estudio descriptivo y un análisis teóricamente orientado de una cultura o de algunos aspectos concretos de una cultura” (Serra, 2004 en Álvarez, 2008: 15); se eligió este método debido a que permite no solo describir, sino analizar las situaciones observadas, interpretarlas y retomar los significados que otorgan los actores del proceso; realizar etnografía permite recuperar de manera sustancial lo observado y retomar desde la propia experiencia lo ocurrido en campo.

El trabajo tiene un corte cualitativo, es decir, que “estudia la realidad en su contexto natural, tal y como sucede, intentando sacar sentido de, o interpretar los fenómenos de acuerdo con los significados que tienen para las personas implicadas” (Rodríguez, Gil y García, 1996: 1). Como técnicas de recolección de datos, se utilizaron observación y entrevistas semiestructuradas (peatones, conductores y pasajeros de transporte público, conductores particulares). Los instrumentos utilizados fueron el diario de campo y la grabadora de voz.

La población estudiada fueron transeúntes, entendiéndose como todas aquellas personas que circulan por la vialidad y no conducen un medio de transporte motorizado (ciclistas, peatones, pasajeros de rutas de transporte público, comerciantes dedicados al ambulante, personas en situación de calle), conductores particulares y conductores de rutas transporte público.

Los espacios de observación fueron algunas de las vialidades más transitadas de la Ciudad de Querétaro, a saber: Av. Constituyentes en el tramo de Pasteur hasta Prol. Zaragoza y Av. Zaragoza desde Pasteur hasta Av. 5 de febrero; se realizó la observación en dos cruces de Av. Constituyentes y tres de Av. Zaragoza, lo que permitió obtener gran cantidad de información acerca de las interacciones sociales, pues son lugares sumamente transitados la mayor parte del día debido, se ha considerado que puede ser un botón de muestra respecto a la variedad de interacciones que se presentan en la vialidad, pues transitan sujetos con intereses, ritmos y procedencias diversas.

Otro de los espacios de observación serán las rutas de transporte público 37 y 62, estas se tomarán como parte de la observación cada vez que sean abordadas por las investigadoras. La ruta 37 va desde Los Olvera hasta La Cañada y en su recorrido transita por las avenidas: Zaragoza, 5 de febrero y Constituyentes; la ruta 62 va desde Los Olvera hasta la UTEQ y transita por las avenidas: Zaragoza, Universidad, Pie de la Cuesta y por el Blvd. Bernardo Quintana. Para el tratamiento de la información, se realizaron algunas matrices para bajar los datos recabados en el diario de campo y en los cuestionarios, en ellas se clasificó la información de acuerdo a los tipos de interacción y los contenidos educativos que estas transmiten.

Cuando se utilicen dentro del análisis algunos fragmentos de las entrevistas, estos serán citados de la siguiente manera: (Ejemplo entrevista 1).

- Conductores de rutas de transporte público- (ECTP.1)
- Pasajeros de rutas de transporte público- (EPTP.1)
- Peatones- (EP.1)
- Conductores particulares- (ECP.1)

Resultados y su análisis

Diseño urbano de los espacios viales

En el ámbito geográfico se puede denominar que la ZMQ es aquella que permite cambiar de vivienda sin cambiar de empleo o cambiar de empleo sin cambiar de vivienda debido a que existe una gran red de transporte y de comunicación entre las distintas áreas que la conforman (Pozueta, 2000, p. 32). La zona metropolitana de Querétaro se encuentra en desarrollo, las avenidas observadas durante la investigación son parte de la misma, y recorren al menos 2 municipios de esta. Constantemente se realizan obras de modernización y mejoramiento del espacio vial, se construyen puentes, se amplían las banquetas, se embellecen los paisajes, se modernizan las avenidas, se construyen nuevas plazas y locales comerciales, se restauran edificios históricos y se destinan espacios para la recreación. Pareciera ser que las condiciones viales se encuentran óptimas y que “todo está en orden”, sin embargo resulta preciso hacer una descripción de las dos avenidas tomadas para este estudio, con la intención de mostrar el contexto en el que sucede una gran cantidad de interacciones de sujetos provenientes de distintas partes del estado.

Avenida Zaragoza

Es una de las avenidas más transitadas de la ciudad, esta corre en dirección oriente poniente; seis carriles permiten la movilidad de miles de personas a distintas horas del día y con destinos dispares. El centro se adorna con un gran camellón de árboles frondosos que brindan sombra a los conductores que esperan el verde en los distintos semáforos a lo largo de esta avenida.

En ciertas horas del día el tránsito vehicular pareciera salirse de control (8:00 am, 2:00 pm, 7:30pm aprox.), se aglutinan grandes cantidades de pasajeros acelerados por llegar a sus destinos, asemejando a un juego de damas chinas en donde el ganador es quien logra avanzar más en el lapso de tiempo más corto, sin tomar en cuenta qué camino se deba seguir.

Las normas indican que no importa si te entrometes en el camino de otro conductor, todo es válido en el intento de pasar un semáforo en el menor tiempo posible.

Los semáforos tienen distintas duraciones, algunos pareciera que le dan prioridad a los automovilistas y excluyen a quienes no gozan de condiciones de movilidad corporal óptimas, también hay otros cuya duración es menor.

Motivan a los conductores a acelerar cuando este se encuentra en preventiva, pues cualquier cosa es mejor que tener que esperar un minuto más para continuar el camino.

En algunos cruces (Zaragoza-Tecnológico, Cruce Seguro social Av. Zaragoza) existen semáforos para peatones, las líneas peatonales son claras y posicionadas correctamente pues los camellones de destino son seguros.

Sin embargo, en otros cruces (Zaragoza-Pasteur) atravesar se vuelve un acto que pone en riesgo la vida de conductores, ciclistas, peatones y cualquier persona que por ahí transite, la mayoría de las veces las situaciones que aquí se presentan, indican que la calle le pertenece a quien viaja sobre un automóvil o autobús, pues no existen espacios de cruce (líneas peatonales, rampas, ciclo vías) destinados para personas que recorren la vialidad sin utilizar un medio de transporte motorizado, ni tiempos específicos en los semáforos para que estos procedan en su andar; lo que deja ver que la ciudad excluye a cierto sector de la población y educa para el consumo de automóviles por ser este el medio que cuenta con las condiciones necesarias de movilidad.

Las banquetas son insuficientes y en algunos espacios están ocupadas por comercio ambulante (tal es el caso de las banquetas de avenida Zaragoza casi esquina con Tecnológico), hay puestos de comida, tales como: elotes y esquites, dulces, frutas, aguas frescas, tacos de canasta; también hay puestos de películas y boleros de zapatos, lo que ocasiona que la movilidad por las banquetas se torne complicada y los peatones deban caminar por debajo de la acera.

Además, en algunos espacios estas son muy pequeñas (en la zona más cercana al centro de la ciudad) y la concentración de personas en este espacio es mayor a la capacidad de las mismas, por lo que las personas chocan entre sí.

Las condiciones para el tránsito de personas en silla de ruedas, personas ciegas, débiles visuales o con alguna discapacidad motriz, no son las adecuadas pues existen pocas rampas para subir a la banqueta, y algunas de estas son obstruidas por automovilistas al estacionarse o por puestos ambulantes.

Las banquetas, en repetidas ocasiones, presentan irregularidades y árboles que reducen el espacio de estas, de la misma forma, los vendedores ambulantes actúan como “obstáculos” para que las personas con discapacidad puedan utilizar la vía pública, lo que deja ver que una vez más el espacio no es incluyente con toda su población.

Las paradas de camión están hechas de metal, con un techo de color transparente y cinco pequeños asientos que son insuficientes para las decenas de personas que esperan para abordar una ruta de transporte público, además de ello, en ocasiones, estas se encuentran sucias, con basura y con aspecto descuidado. Las personas esperan debajo de la banqueta para no estorbar a quienes por ahí transitan, esperar el camión se vuelve una experiencia desagradable, pues sin importar cuales sean las condiciones del clima no existen espacios en donde los pasajeros puedan resguardarse del sol, la lluvia o simplemente descansar mientras el camión arriba.

Estos espacios muestran la carencia o la poca planeación por parte del Estado, en su papel de proveedor de condiciones óptimas que beneficien a los distintos tipos de personas que utilizan el servicio de transporte público.

En contraste con el desorden a pie de calle, los señalamientos que hay sobre la avenida son claros, indican el nombre de las calles y de las distintas intersecciones que existen con otras calles o avenidas, también hay indicaciones de los lugares en los que se puede dar vuelta o retornar. Sobre Zaragoza hay diversidad de negocios, comercios y edificios, que dejan ver el contraste entre modernidad y tradición, pues existen locales que tienen varias decenas de años y algunos otros que se han establecido recientemente.

Hay una zona de bancos que alberga al menos 4 cadenas distintas, un supermercado que en su nombre presume de ser mexicano, tiendas que venden de todo un poco y se conocen por vender artículos a crédito:

Coppel y Famsa, algunos restaurantes de franquicias, el famoso Burger King, el Pollo Feliz y el California, también aloja las tradicionales fondas, cocinas económicas, torterías, rosticerías y centros botaneros.

Hay mueblerías, farmacias, boneterías, tiendas de ropa, zapaterías, escuelas de baile, academias de idiomas, tiendas de celulares y aparatos electrónicos, bares, cantinas, estacionamientos, estéticas, papelerías, agencias automotrices, misceláneas y tiendas de autoservicio como Oxxo, Matador y Súper Q, y una de las más antiguas tiendas de tela Parisina.

También hay escuelas, la heroica estación de bomberos, oficinas de dependencias de gobierno, la clínica #13 del Seguro Social hospitales del sector privado, algunos hoteles cercanos al centro histórico de la ciudad, y la fuente y entrada principal de la Alameda.

Avenida Constituyentes

Esta es una avenida de tránsito rápido, los carriles para circulación varían de acuerdo al tramo que se recorra, en algunas intersecciones hay únicamente dos, en otros momentos son tres y cuatro en algunas zonas.

Los semáforos tienen distintas duraciones, sin embargo la mayoría duran poco por ser una avenida de gran flujo vial, lo que dificulta el tránsito de personas que tienen condiciones de movilidad distintas a lo “general”, y una vez más son excluidos por el diseño vial.

En ciertas horas del día (7:30- 8:00 am, 2:00pm y 8:00 pm) existe una concentración de tráfico en algunas zonas (Intersección con Pasteur, Corregidora y Ezequiel Montes) y la mayoría de los conductores esperan su turno para avanzar, salvo algunos conductores que prefieren cambiarse de carril sin previo aviso, cuando ven que en otro carril los autos fluyen más rápido, dicha acción muestra que los sujetos pueden ser víctimas de la inmediatez de la vida misma o que tienen una urgencia personal que les impide esperar su turno para continuar el camino.

Los cruces viales no tienen estructura para peatones, las líneas peatonales son borrosas o inexistentes, lo que dificulta el acto de cruzar la calle y ocasiona que atraviesen en el momento en que vienen menos coches o estos se encuentran lejos, esto se encuentra sobre todo en el cruce de Av. Constituyentes, esq. con Pasteur en donde hace algunos meses fue retirado un puente peatonal.

Las banquetas varían en tamaño, hay algunas zonas en que son muy pequeñas y caben una o dos personas, y en la zona más cercana al centro estas son más amplias debido a que la concentración de personas es mayor, a pesar de ello, algunos peatones prefieren caminar por debajo de la banqueta aunque no haya puestos callejeros que les impidan el paso u obstáculos para su tránsito libre.

Además, existen pocas rampas para personas con discapacidad y la pintura de estas se encuentra desgastada, es complicado para las personas con discapacidad atravesar una avenida, pues en ocasiones ni siquiera pueden descender de la banqueta.

Las paradas del camión no tienen asientos, ni techo lo que las distingue es únicamente un señalamiento en color azul que indica que esa área está destinada para abordar las rutas de transporte público, misma que podría pasar desapercibida por muchos sujetos que van “distráidos” o por personas con ceguera o débiles visuales, dichas condiciones producen, que en ocasiones no sean respetadas ni por los pasajeros ni por los conductores del camión, salvo en algunos lugares que sí hay paradas similares a las de avenida Zaragoza, estructuras metálicas con un techo traslucido y 5 asientos para que esperen los pasajeros.

Los señalamientos viales son claros y en la mayoría de las intersecciones con otras avenidas o calles se clarifica las acciones que están prohibidas, tales como dar vuelta, estacionarse o retornar.

Esta avenida tiene muchos restaurantes, para todo gusto y presupuesto, algunos prestigiados y a la carta como Josecho, la Casa Verde y la Parrilla Leonesa, taquerías (Pepe tacos y El Pata), distintas pizzerías de franquicias (Pizza Hut, Domino’s, Benedetti’s, Papa John’s), Pampas y Glass para los amantes de la carne, sushi y comida italiana Il Diavolo.

También hay varios hoteles, un hospital del sector privado, una escuela de natación, gimnasios, oficinas de movilidad y transporte del estado, varios antros y bares, farmacias, un boliche, la biblioteca y centro cultural “Manuel Gómez Morín” y la monumental plaza de Toros del estado.

Sobre las avenidas antes planteadas transitan la mayoría de las rutas de transporte público del estado, incluidas la ruta 37 y la 62, mismas que serán expuestas a continuación.

Infraestructura del transporte público

Existen rutas de transporte público con diversos recorridos que van de norte a sur, de este a oeste, acercando a miles de personas a sus lugares de destino; en este medio de transporte transcurren historias todos los días, son escenario de peleas, tratos cordiales, mentadas de madre, risas, mendicidad, conversaciones y comercio; en este espacio se pueden percibir diferentes olores a comida, a sudor, a frituras, a vómito y a algunos otros difíciles de reconocer.

El servicio de transporte público de la ciudad de Querétaro se encuentra en remodelación aproximadamente desde el año 2011, por lo que se pueden encontrar camiones de diversos tipos.

Los camiones viejos tienen hileras horizontales de cuatro asientos divididos por un pasillo central que es utilizado para quienes no alcanzan un lugar sentados, los asientos generalmente son de tela con diversos estampados y algunos otros de plástico color gris o con superficie que algún día fue acolchonada; las nuevas rutas constan de hileras horizontales de tres asientos de plástico, dejando mayor espacio en el pasillo para las personas que van de pie.

También existen camiones para personas con discapacidad, estos cuentan con una rampa para que asciendan las personas con silla de ruedas o con algún problema motriz, sin embargo el número de rutas de este tipo es muy limitado y tienen trayectos solamente hacia el Centro de Rehabilitación Integral de Querétaro (CRIQ) y hacia ciertas colonias. Por su parte, las rutas para todo público no cuentan con las condiciones necesarias para el ascenso y descenso de personas con silla de ruedas o con andaderas, y para las personas ciegas o con otros problemas subir se torna complicado.

En todas las rutas de transporte hay asientos designados para personas con discapacidad, mujeres embarazadas y adultos mayores, en las rutas antiguas son los cuatro asientos de la parte frontal y en las nuevas unidades se marcan los tres asientos frontales con color amarillo, los demás asientos son de color gris. Estos lugares resultan en ocasiones inútiles pues están obstruidos por botes con pertenencias de los conductores y con materiales de uso automotriz, o son utilizados por personas distintas a quienes están destinados.

En ambos tipos de camión se pueden encontrar entre 26 y 32 asientos de diferentes tipos: rotos, sucios, mojados o incluso espacios sin estos; los asientos de plástico son resbalosos, los de tela tienen tubos de metal que se sienten en el respaldo y con los que se debe tener cuidado cuando el camión pasa por un tope, los de superficie acolchonada vuelven la experiencia de ir en el camión similar a la de un sauna por la gran cantidad de sudor que ocasionan en quien los utiliza; pero sin importar el tipo de asiento estos son el lugar que muchos pasajeros utilizan para tomar una siesta, comer o leer en horas pico mientras llegan a su destino.

Los pasillos son ese espacio que se utiliza para todas aquellas personas que necesitan llegar a algún destino pero que no han alcanzado asiento, estos cuentan con tubos metálicos en las orillas de los asientos y en el techo del camión para que los pasajeros puedan sostenerse y ante algún tope o coche inadvertido no sufran ningún accidente, sin embargo, estos tubos no son suficientes pues más de una ocasión las personas terminan cayendo o lastimándose. En el pasillo caben aproximadamente 20 personas con el espacio necesario para ir de pie y sin moverse mucho.

A veces parecen estar llenos, pero un simple: “¡pásenle para atrás!”, “¿si se recorren de favor?” o un “¡háganme doble fila!” del conductor, será suficiente para que quepa el doble de pasajeros.

Una vez que se ha abordado la ruta de transporte público, el pasajero se puede encontrar con ventanas que impiden una visibilidad clara hacia la vialidad debido a que fueron pintadas de color negro con la intención de cubrir el sol, algunas otras están rayadas o tienen marcas hechas con un cutter, producto de algunos pasajeros; en estos rayones se muestran nombres de personas, pandillas y en algunos otros solo letras sin sentido aparente.

Las ventanas generalmente son difíciles de abrir, las centrales funcionan como salida de emergencia ante algún accidente, al igual que los cuadros de ventilación en el techo del camión que generalmente van abiertos; sin embargo, estos cumplen múltiples funciones, pues dejan pasar el sol, el viento y la lluvia, lo que no siempre resulta benéfico o cómodo para las personas de los pasillos.

En las paredes del camión se pueden encontrar diferentes letreros del sistema Red Q que señalan el reglamento del servicio, algunos otros para indicar cuáles son los lugares destinados para personas con discapacidad, tercera edad y mujeres embarazadas, y otros indicando qué personas pueden descender por la parte de enfrente; además se pueden encontrar frases escritas con plumón que dicen:

“¡La bajada es por atrás!” a lo largo de todo el pasillo, o “¿Cómo le hago para que entienda que la bajada es por atrás?” en la parte frontal del camión.

Hay unidades de transporte que no cuentan con las condiciones para traer bocinas para música, algunas tienen instalaciones improvisadas y muchas otras cuentan con todo el equipo de sonido necesario para hacer del recorrido de transporte público una experiencia musical, la música varía dependiendo los gustos del conductor entre corridos, banda, rap, baladas, cumbias, salsa y ranchera, en algunas ocasiones no es equipo de sonido, sino personas quienes amenizan el rato, pues es común que cantantes de diferentes géneros utilicen el transporte público como un medio para ganar unas monedas por parte de quienes viajan en el camión deleitándolos con su música.

Pero los músicos no son los únicos que utilizan el camión como un medio para ganar dinero con su trabajo, también se suben payasos, vendedores de cacahuates, de gorditas de nata, de empanadas, de dulces, de objetos religiosos, de bolígrafos, de pomadas multiusos y comercializadores de discos pirata con música de todos los tiempos. Se pueden encontrar inmigrantes pidiendo agua, alimentos o alguna moneda y personas que exponen su situación personal con el fin de recaudar un poco de dinero.

Se pueden encontrar pasajeros de distintas edades: niños, adolescentes, adultos y adultos mayores, y estos adoptan distintos modos de comportarse en las rutas de transporte público, hay algunos que ocupan el famoso 2x1 pagando un asiento y utilizando otro para poner sus pertenencias, otros que utilizan audífonos y gustan de mostrar sus dotes artísticas deleitando al público con una melodía o tocando de manera ficticia un instrumento musical.

Algunas personas fingen dormir cuando sube una persona con discapacidad, un adulto mayor o una mujer embarazada y otros más ceden su asiento ante la primera oportunidad que tienen.

En repetidas ocasiones lo hacen por atracción física y no porque la persona lo necesite, pareciera ser que estos sujetos gustan de mostrar mediante este tipo de actos la indiferencia que les produce la existencia del otro o la individualidad que los caracteriza en los distintos ámbitos de su vida.

También hay quienes reencuentran a viejos amigos y se ponen al tanto de sus vidas de un extremo al otro del camión, otros disfrutan de mostrar sus habilidades pictóricas “dibujando” en los asientos de la unidad y algunos más que utilizan las rutas para consumir alimentos; sin duda alguna las rutas de transporte público son lugares de encuentros, peleas, actos empáticos y antipáticos. Se pueden encontrar frases por parte de los pasajeros hacia el conductor o hacia otros pasajeros como: “¡buenos días!”, “¡gracias!”, “¡oiga, si no trae animales!”, “¡en la esquina por favor!” y “¡órale pendejo!”.

También hay actos que hablan del respeto de los pasajeros hacia el servicio, como hacer la parada en los lugares permitidos, no rayar los camiones y mantener limpias las unidades de transporte. Entre los conductores de transporte público también existen diferencias importantes, sus edades van entre los 20 y los 60 años aproximadamente, pero no es esto lo único que los diferencia, existen algunos amantes de diferentes estilos de música que llevan melodías a un volumen extremadamente alto.

Hay otros que les gusta competir con otros conductores echando carreritas por las avenidas de alta velocidad, hay quienes prefieren ir acompañados por algún otro compañero de trabajo para discutir sus situaciones laborales, para ir riendo y platicando o para que les ayude a tapar las barras que cuentan el número de pasajeros que suben o bajan del camión.

En cuanto al trato que brindan a los pasajeros hay conductores que se muestran amables y respetan los derechos de estos al detenerse en las paradas de autobús establecidas, al no llevar música a alto volumen, al hacer uso correcto de las puertas de subida y bajada del autobús y recibir a los pasajeros con un:

“¡Buenos días!”, “¡pásele!, ¿cómo está?”, “¿dejarían sentar a la señora por favor?”, “bájelo con cuidado”, “¡que tenga buen día!”.

Sin embargo, otros conductores tienen un trato hostil hacia los pasajeros pues no hacen uso correcto de las paradas establecidas, llevan música con volumen muy alto, y en ocasiones obligan a los pasajeros a bajar por adelante para que no les cuenten el pasaje, no dan los “¡buenos días!”, hablan con palabras altisonantes o utilizan el celular mientras manejan; también usan frases como:

“háganme doble fila”, “¿si te me quitas de ahí? ¡que me tapas las barras!”, “¡háganse para atrás!” cuando el camión ya no puede albergar más pasajeros.

La experiencia del transporte público finaliza tocando uno de los pequeños botones naranjas que se encuentran en el centro y final del camión, estos emiten un sonido que indica al conductor que algún pasajero quiere bajar, en caso de que estos no sirvan el pasajero deberá solicitar la bajada con un fuerte grito de: “¡bajan!”. Los pasajeros deben darse prisa a bajar del camión antes de que el conductor arranque, situación que se dificulta cuando quien debe descender va en la parte de enfrente y debe bajar por atrás o la persona tiene alguna discapacidad. Los escalones utilizados para subir y bajar del autobús generalmente son muy altos y dificultan el ascenso y descenso a distintos pasajeros.

Pareciera ser que las interacciones sociales se dan de manera indiscriminada, sin importar cuál sea el lugar; sin embargo, las condiciones materiales de los espacios que los sujetos frecuentan, influyen para el tipo de relación que estos entablan, debido a que si la ciudad no brinda las condiciones de accesibilidad y comodidad necesarias para todos sus habitantes, estos buscarán la manera de satisfacerlas sin importar si afectan a terceros.

Educación por medio del espacio vial y las condiciones materiales del transporte público

Es justo mediante estas vialidades desordenadas y rutas descuidadas, llenas de caos, de lugares y situaciones excluyentes, que los sujetos conviven y viven el mundo urbano, sin embargo, estos traen consigo ideas precisas de cómo deben comportarse en la vialidad, mediante la socialización en sus distintos espacios cotidianos y con distintos agentes educadores, estos aprenden las acciones necesarias para no poner en riesgo su vida y asegurar la supervivencia,

A pesar de tener el procedimiento “correcto” para ciertas acciones como por ejemplo: cruzar una calle, en la práctica de dicho acto se encuentran con impedimentos para llevarlo a cabo de manera óptima, pues las condiciones materiales o del diseño urbano no responden a las necesidades que el sujeto tiene en ese preciso momento.

En el caso concreto de cruzar una calle, lo mínimo necesario para ejecutar la acción sería que existiera un espacio destinado al libre tránsito de los peatones, ya sean líneas o un puente peatonal, o en su caso un semáforo que regule el tiempo destinado para que los transeúntes crucen la calle sin interferir en el camino de los conductores o viceversa, entonces “.

¿Qué sucede cuando un peatón busca cruzar una avenida y no hay ninguno de los elementos antes mencionados?, probablemente encontraría el medio para hacerlo aunque este no fuera benéfico para todos los sujetos que en ese momento comparten la vialidad con él, podría cruzar por en medio de la calle, corriendo con el semáforo para automovilistas en verde, y con precaución para no ocasionar un accidente, o en su caso esperar a que el semáforo para conductores se encuentre en rojo.

En el mejor de los escenarios los sujetos logran cruzar la calle de manera “exitosa”, sin embargo no en todas las ocasiones es así y terminan siendo víctimas de un accidente vial por un diseño poco pensado o inclusivo para los peatones, y dejan una enseñanza para quienes observan lo ocurrido, misma que modifica la relación futura de los sujetos con el entorno vial.

“Todos los seres humanos sin excepción tienen derecho a que se establezcan las condiciones necesarias para que el espacio urbano e interurbano sea apto y equitativo para la movilidad interna de todos los habitantes de un territorio” (Informe de Valladolid en Mataix, 2010, p. 8).

La ciudad de Querétaro no cumple con los requisitos de movilidad para los distintos tipos de sujetos que transitan por algunas de sus vialidades (Zaragoza y Constituyentes).

El diseño es excluyente en distintas formas, tanto en materia de no incluir a quienes no poseen un auto, así como no pensar en las condiciones físicas de todos los sujetos que transitan por la vialidad.

Por ejemplo: no en todos los cruces observados hay líneas peatonales, en algunos estas se encuentran desgastadas y casi imperceptibles a la vista, en otros más.

Hay semáforos peatonales pero el lapso de tiempo es insuficiente para que los sujetos alcancen a atravesar la avenida, no hay rampas para personas con discapacidad.

Las que hay se encuentran obstruidas o en mal estado para su uso, no hay ciclo vía, algunas zonas necesitan un puente peatonal y estos fueron retirados, y en algunas otras áreas las banquetas son muy angostas.

La ciudad desde su estructura vial “[...] impone una coordinación de la vida social” (Jurado, 2003, p. 4) y se vuelve educadora en el sentido de mostrar preferencias por cierto tipo de actores viales, de manera que los espacios adquieren una dinámica social que incluye o excluye a quienes por ahí transitan, por ejemplo:

“ver a una persona con discapacidad visual en la calle, en un cruce vial sin semáforo peatonal con sonido, puede resultar una escena ante la cual algunas personas se muestran indiferentes, ya que, si la ciudad no está diseñada para una persona con ceguera ¿por qué transitan por ella?”.

De manera que el pensamiento operante de la sociedad se educa también desde las políticas de diseño y movilidad vial, pues la configuración urbana y el modelo de movilidad imperante, difícilmente se adapta a las necesidades cotidianas de los sectores sociales más alejados del prototipo de usuario de la ciudad que ha primado hasta la fecha:

Varón, motorizado, con solvencia económica y plenamente capacitado física e intelectualmente (Mataix, 2010, p. 11).

Dicha configuración priva de la calidad de vida óptima a algunos sujetos que habitan en la ciudad, pues al no contar con las herramientas y medios adecuados para su tránsito libre por las vialidades, estos tendrán que buscar la manera de cubrir las deficiencias que la misma ciudad le ha impuesto, lo que ocasiona que el sujeto actúe de manera antipática con otros sujetos o incluso arriesgue su vida en el afán de cubrir sus necesidades como usuario de la vialidad.

Durante el trabajo de campo se observó que “la mayoría de los ciclistas invaden líneas peatonales y no respetan las reglas de tránsito, no usan casco, rodilleras, ni coderas, van en sentido contrario o circulan por la banqueta” (diario de campo vialidad, 19 marzo de 2015). Este tipo de acciones violan el reglamento de tránsito, sin embargo, la vialidad no cuenta con las condiciones necesarias para el libre tránsito de este tipo de transeúntes, pues en las vialidades observadas y en general en la ciudad de Querétaro no se cuenta con ciclo vía y no hay una cultura de respeto entre conductores y ciclistas, por lo que se vuelve más sencillo transitar por la banqueta con la posibilidad de atropellar a alguien, que transitar por la avenida y ser atropellado.

Esto impera como forma de moverse en las vialidades, es decir, este tipo de acciones reconfiguran la forma de relación entre los diferentes actores, convirtiendo a la vialidad en un lugar en el que para “sobrevivir” debes actuar por tus propios medios para conseguir lo que necesitas. “De esta manera, la generalización de unos ritmos corporales y colectivos para la apropiación espacio-temporal de la vida urbana supone patrones y normas generales de comportamiento y sensibilidad particulares” (Jurado, 2003, p. 4), convirtiendo a la vialidad en una gran escuela en la que la manera de comportarse se aprende de otros y del espacio mismo.

Con respecto a este tipo de actos, el reglamento de tránsito presume poner atención especial a la manera en que se estructuran las vialidades y a la accesibilidad de todos los habitantes de la ciudad hacia una movilidad segura.

El artículo 20° de la Ley de Movilidad para el Transporte del estado de Querétaro (a futuro LMTEQ) menciona que en materia de movilidad urbana no motorizada, los municipios diseñarán e instrumentarán programas de recuperación y habilitación progresiva de espacios urbanos para el desplazamiento peatonal y la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista en los términos de la ley de la materia (2012, p. 6).

La ciudad no prioriza la necesidad de administrar los espacios viales para lograr una relación armónica entre ciclistas, peatones, autobuses y autos particulares, incluso las obras de mejoramiento del espacio vial se han destinado a una “mejor” distribución del tránsito vehicular, y las ciclo vías o corredores peatonales que se añadieron a la ciudad se ubican únicamente en la zona centro, dejando fuera las arterias viales por las que los sujetos deben circular para tener acceso a servicios, instituciones o incluso a su lugar de empleo.

Aunado a esto, desde la propuesta de la ciudad como espacio educador, el Estado tiene la obligación de procurar que la organización vial que se da a partir de los espacios de tránsito cotidiano propicie la sana convivencia y de lugar a procesos pedagógicos que conformen ciudadanos comprometidos con su medio, responsables en sus acciones y considerados con las personas con las que interactúan en sus espacios diarios.

Según Mataix (2010) es necesario que el Estado de Querétaro, al encontrarse en aras de desarrollo, se preocupe por diseñar la ciudad de manera que haya cercanía y accesibilidad para todos los habitantes entre sus viviendas y sus lugares de estudio, trabajo y ocio, contando con vías aptas para la circulación de todos, pues como el autor menciona, solucionar los problemas de tráfico o aumentar los medios de transporte no es la solución hacia los problemas de movilidad, la solución debería estar encaminada hacia la cercanía de los sitios cotidianos de los sujetos.

En los últimos años, el planeamiento urbano se ha dispersado y no se toma en cuenta que el hecho de que gran cantidad de los nuevos servicios y lugares de esparcimiento se construyan en la periferia de la ciudad, traerá como consecuencia mayor tráfico y problemas de traslado y con ello una nueva forma de convivencia social, más acelerada, dominada por la inmediatez y a su vez por la desesperación producida por el tráfico vial y las exigencias de la vida personal y laboral.

Pues, por ejemplo, una persona que trabaja en un sitio que está a 40 minutos de su lugar de vivienda, empezará a manejarse bajo estrés al estar en el tráfico y expuesto a algunos tipos de contaminación visual y auditiva, de manera que la falta de planeación urbana podría incluso afectar la calidad de vida de sus habitantes.

Debido al crecimiento de la ciudad de Querétaro ha aumentado el número de familias que llegan al estado diariamente, esto modifica la dinámica de la ciudad, debido a que el diseño de las avenidas no cuenta con las condiciones necesarias para facilitar la circulación vial, lo que ocasiona embotellamientos.

Muchas de las familias nuevas en el estado se ven en la necesidad de vivir en las colonias de la periferia, por lo que ir a su trabajo, escuela, o algún otro sitio deben trasladarse en coche, lo que en ocasiones resulta muy costoso debido a las distancias, y muchas veces este resulta ser el único medio de transporte para llegar a dichos sitios, pues no hay rutas de transporte que vayan hacia sus lugares de residencia y los servicios de taxi no cobran menos de \$60. Incluso quienes viven en el centro de la ciudad se encuentran con estas problemáticas, ya que las fábricas y los parques industriales se encuentran alejadas de toda vivienda e inaccesibles en otro medio que no sea el automóvil, lo que deja ver que la ZMQ no cumple con una de sus características esenciales, pues las redes de transporte que existen en esta área no son suficientes para cubrir las necesidades de todas las colonias y unidades habitacionales que hay en los distintos municipios que la conforman.

El contenido educativo que la ciudad transmite a través de este hecho, es la búsqueda de la autopreservación mediante el consumo, lo que se traduce en que la mayor parte de la población ve como una situación deseable tener o contar con un automóvil, ya que es el único medio de transporte que les asegura llegar a todos sus destinos de manera “rápida”.

Como menciona Mataix (2010, p. 21) la ciudad de carácter expansivo es dominada por la cultura del coche y esto condiciona en gran medida los conflictos que surgen como parte de la movilidad, teniendo consecuencias negativas en distintos ámbitos como: pérdida de tiempo para los sujetos, congestión de tráfico, daño al medio ambiente, a la salud física y emocional de los sujetos, contaminación auditiva, mayor número de accidentes de tránsito, destrucción de medios naturales con el fin de construir nuevas arterias viales y falta de aparcamiento.

Respecto al transporte público, las condiciones materiales de este propician cierto tipo de conductas (empáticas o antipáticas) por parte de los pasajeros y del conductor, en el caso de las paradas de camión, cuando se le preguntó a una de las entrevistadas si había tomado el camión en paradas no establecidas, respondió “sí, pues yo creo que la mayoría de las veces sí, una ocasión, es muy rara la vez que yo le hago la parada a alguno y no se pare o igual al bajar es muy raro el que no te baje donde tú quieras” (EPTP.9).

De igual forma algunos de los conductores comentaron que en repetidas ocasiones se encontraban con que había coches estacionados en las paradas y ellos se veían en la necesidad de bajar a las personas en doble fila o de hacer la parada más adelante.

En cierta medida el ejemplo anterior refleja que las “paradas” no están bien definidas y no cuentan con el espacio suficiente para todas las personas que esperan las rutas de transporte público, por lo que se ven en la necesidad de hacer la parada en otros sitios cercanos a esta, y también por la comodidad que les genera a los sujetos que el Estado no delimite los espacios de abordaje para el transporte público, pues las personas pueden detener el camión en el lugar que deseen y no existe una sanción, pues en realidad no se estaría incurriendo en una falta si no existe un espacio destinado para esperar. Aunado a esto, fuera de la zona céntrica de la ciudad los sitios para esperar las rutas de transporte se encuentran muy alejados unos de otros.

El diseño de las paradas de autobús ocasiona largas filas de autobuses que vuelven lento el tráfico, pues en muchas ocasiones, ni siquiera los conductores saben en dónde inicia y donde termina la parada, este tipo de prácticas se han conformado a través de los años.

Por lo que aunque ahora el Estado intenta delimitar las zonas de abordaje en algunos sitios, se torna complicado debido a que las personas ya han interiorizado el procedimiento para tomar una ruta de transporte público.

En el caso de las condiciones materiales de las rutas de transporte público, el aspecto descuidado y desgastado que estas tienen quita valor al servicio, pues como los pasajeros entrevistados mencionaron, viajar en transporte público no resulta una experiencia grata y, en algunas ocasiones, incluso han resultado lesionados por la condición deplorable de los asientos.

Las condiciones del transporte público (asientos descuidados, dañados, unidades sin mantenimiento) producen en los pasajeros sentimientos poco gratos, lo que los lleva en gran medida a actuar de manera antipática hacia el autobús, los pasajeros y el conductor.

Los conductores viven situaciones estresantes debido al tráfico, a tener que cumplir los tiempos establecidos para su llegada a la base y a la escasez de unidades de transporte público, lo que en ocasiones los lleva a manejar a exceso de velocidad y a saturar las rutas de pasajeros.

Mirar al diseño de las vialidades y de las rutas de transporte público como agentes educadores, brinda un nuevo significado a la manera en que las personas se mueven en los espacios de tránsito que frecuentan, pues a pesar de que su presencia en estos lugares es efímera, la trascendencia que deja la ciudad en ellos es profunda, ya que excluye y discrimina y de este modo instaura una cultura que segrega a quienes no “encajan” en el prototipo de sujeto deseable para la movilidad en los espacios viales.

Conclusiones

Diseño Vial

Los espacios viales excluyen desde su diseño a determinados tipos de personas como son: débiles visuales, personas con discapacidad motriz, tercera edad y ciclistas.

Las condiciones del espacio no permiten que estos circulen libremente por la vialidad sin correr algún peligro.

Ya que hay pocos semáforos con sonido, no hay rampas en todos los cruces o en los puentes peatonales, la duración de los semáforos peatonales es muy breve y no se cuenta con ciclo vía en todas las vialidades.

Este hecho se traduce en aprendizajes que la vialidad brinda a los sujetos en cuanto a una forma de relación que incluye a unos y excluye a otros, lo que lleva a actos antipáticos hacia los actores ya mencionados.

Por otra parte, los peatones en general se ven en situaciones en las que la única forma de transitar por la vialidad es poniendo en riesgo su vida, pues los cruces peatonales no están diseñados para el tránsito seguro, ya que no se cuenta con un tiempo únicamente para que los peatones crucen, los semáforos son breves y los puentes peatonales son escasos.

Las carentes condiciones de accesibilidad que la ciudad brinda en sus vialidades, despiertan sentimientos antipáticos en las personas que utilizan estos lugares y estos en su papel de agentes educadores dan lugar a prácticas educativas que se traducen en actos individualistas con baja consciencia del nosotros, lo que permite que este tipo de interacciones trasciendan y se vuelvan una forma cotidiana de actuar.

Acciones sin Receptor Directo

La dinámica vial se establece y se moviliza a partir de diversas situaciones, algunas propiciadas por la ciudad y otras por los sujetos que en ella transitan.

Aparentemente hay momentos en los que parece que cada individuo se concentra en lo que realiza y no es espectador de otros sucesos que se presentan paralelamente a su andar, sin embargo, a cada momento el sujeto es receptor de una serie de aprendizajes de los que probablemente no es consciente.

Como ejemplo: la acción de cruzar una calle sin seguir la norma para hacerlo, el sujeto lo observa de manera cotidiana, cuando se presenta la ocasión para actuar de ese modo, realiza un análisis “costo-beneficio” de la situación, y por el número de repeticiones que se observaron de esta conducta, pareciera que obtienen mayor beneficio que lo que pudieran “perder” al actuar de este modo antipático, de esta forma se reproducen las acciones empáticas o antipáticas en la vialidad.

Ciudad Educadora

Los contenidos educativos y agentes educadores que se observaron se traducen en acciones de baja consciencia dentro de la ciudad educadora debido a que las vialidades son espacios de tránsito cotidiano y estas se normalizan hasta el punto de naturalizar las formas de actuar e interactuar, además de que no están planeadas ni pensadas como espacios educativos que brindan al sujeto la posibilidad de recrear sus relaciones.

Por lo tanto la ciudad educadora no cumple con una de sus funciones que es brindar formación ética a sus ciudadanos por medio de los espacios que utilizan a diario, en este caso la vialidad.

La ciudad como sitio que dota los espacios de condiciones favorables o desfavorables para la conformación de interacciones empáticas, tiene el deber de utilizar su potencial educativo para fortalecer el sentido del nosotros en sus habitantes.

Poniendo especial atención en el diseño urbano para lograr la accesibilidad y movilidad de todas las personas y creando programas de intervención que prioricen la formación de ciudadanos éticos que funjan como agentes educadores transmisores de contenidos educativos empáticos y preocupados por el beneficio colectivo.

Resumen

No se debe perder de vista que cada acción que los sujetos lleven a cabo u observen en la vialidad y el transporte público pueden transmitir diferentes contenidos educativos, pues los sujetos socializan con base en lo que han vivido a lo largo de su vida y en el contacto con distintos agentes educadores.

Si están acostumbrados a que existan condiciones materiales en la ciudad que excluyen a algunas personas sería complicado establecer una cultura de inclusión.

Si la ciudad como educadora no prevé estas situaciones desde su diseño, la mayoría de las enseñanzas para los ciudadanos irán encaminadas hacia la conformación de actos antipáticos con sentimientos de envidia, egoísmo, vanidad, vileza o celos, lo que no concuerda con el discurso de un estado que se encuentra en desarrollo y que busca el bienestar de todos los individuos que viven y se desarrollan de manera personal, profesional y laboral en él.

Hacer del diseño de las vialidades, de las rutas de transporte público y de los contenidos pedagógicos de la ciudad un proceso planeado y encaminado hacia la conformación de relaciones empáticas, tendría grandes repercusiones en la manera de actuar de los sujetos; estos se mostrarían más abiertos hacia los otros, con más confianza, disposición de ayudar y apoyar a los demás, y sobre todo empáticos ante las necesidades de sus semejantes. Por tanto, la labor de los educadores sociales quedaría en trabajar con las personas sin preocuparse por la influencia negativa del diseño vial; pues, si la ciudad comenzara a ser incluyente y accesible para todos, la movilidad se tornaría en beneficio del colectivo social.

Referencias

- Álvarez, C. (2008). La etnografía como modelo de investigación en educación. *Gazeta de Antropología*. España: Universidad de Oviedo. Recuperado el 30 de noviembre de 2014, desde http://www.ugr.es/~pwlac/G24_10Carmen_Alvarez_Alvarez.html
- Calvo, C. (2007). *Del mapa escolar al territorio educativo. Diseñando la escuela desde la educación*. Tercera Edición. Chile: Nueva Mirada Ediciones.
- Cuadrado, T. (2008). *La enseñanza que no se ve. Educación informal en el siglo XXI*. Madrid: Narcea.
- Freire, P. (2010). *El grito manso* (2a ed.). Argentina: Siglo XXI editores
- Heller, A. (1999). *Teoría de los sentimientos*. Barcelona: Ediciones Coyoacán.
- Jurado, J. (2003). Ciudad educadora: aproximaciones conceptuales y contextuales. *Revista Iberoamericana de Educación*. Colombia: CEI

Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro. (2012). Querétaro: SSC. Limón, M. y Crespo, J. Ciudad educadora y nuevos espacios de educación para la salud en las personas mayores. *Revista electrónica Educación XXI*. Universidad de educación a distancia.

España. (2001) [Consultado el 27 de mayo de 2015]. Disponible en <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=70600406>

Marc, E. y Picard, D. (1992). La interacción social. *Cultura, instituciones y comunicación*. Buenos Aires: Paidós.

Martín, R. (s.f). *Contextos de aprendizaje: formales, no formales e informales*. Argentina: Universidad Nacional de Río Cuarto. Recuperado el 27 de mayo de 2015, desde http://www.ehu.eus/ikastorratza/12_alea/contextos.pdf

Mataix, C. (2010). *Movilidad Urbana Sostenible: Un reto energético y ambiental*. Madrid: Caja Madrid

Pozueta, J. (2000). *Movilidad y Planeamiento Sostenible: Hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y en el diseño urbano*. Madrid: Instituto Juan de Herrera

Rodríguez, G., Gil, J. y García, E. (1996). *Metodología de la Investigación Cualitativa*. Granada: Ediciones Aljibe.

Rodríguez, J. (1999). *El palimpsesto de la ciudad: ciudad educadora*. Colombia

Valdemoros, M., Ponce de León, A., Ramos, R. y Sáenz, E. (2011). Pedagogía de la convivencia y educación no formal: un estudio desde el ocio físico- deportivo, los valores y la familia. *European Journal of Education and Psychology*, vol. 4, núm. 1, pp. 33-49. España: Editorial CENFINT