

UNA EXPERIENCIA SUR-SUR DE LA COOPERACIÓN EN TRANSPORTE URBANO: EL CASO DE OAXACA, OAXACA. MÉXICO

Theme and subtheme:

Studies case in decentralised cooperation in urban and regional transport

Autor: Dr. Bernardo Navarro Benítez

Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco, México

Coordinador del Grupo de Estudios de Transporte Metropolitano

ABSTRACT:

La ciudad de Oaxaca es la capital del Estado mexicana del mismo nombre, su población es de 350,000 habitantes. En los últimos años ha enfrentado problemas de aumento en el parque vehicular y congestión. Ante ello se había planteado una solución de obras viales que incluían la construcción de un segundo piso. Como respuesta, una ONG propuso una alternativa de cooperación sociedad civil-expertos promocionando la gestión de la movilidad urbana. El presente trabajo resume esa experiencia.

1. INTRODUCCIÓN

Las siguientes notas tienen por objetivo abordar una experiencia reciente de cooperación sur-sur en materia de transporte e infraestructura para la movilidad derivada de las necesidades de una ciudad “media” mexicana, Oaxaca, ubicada en la porción sur del territorio mexicano.

Se trata de una urbe de gran significación histórica y cultural, cuna y epicentro de las culturas indias mixteca y zapoteca; ciudad cuyo crecimiento urbano e importancia regional en los tiempos recientes han sido muy significativos.

En la época actual la ciudad de Oaxaca expresa una severa problemática de transporte similar a la de otras “ciudades medias” latinoamericanas. Para atacar esta situación las autoridades estatales y locales propusieron algunas iniciativas

consistentes básicamente en el reforzamiento de la infraestructura vial. En respuesta la sociedad civil de Oaxaca convocó a diversos sectores de la sociedad local y a expertos de otras ciudades mexicanas y latinoamericanas para elaborar conjuntamente propuestas alternativas con criterios de eficiencia y respeto social, patrimonial y ambiental. El grupo de trabajo tuvo como actor relevante al Arq. Jaime Lerner; de Curitiba, Brasil; en tanto quien suscribe la presente formó parte del grupo de expertos que coadyuvó a la elaboración de la propuesta. El objetivo de nuestro trabajo consiste en relatar esta interesante iniciativa, considerando las ventajas y limitaciones de esta experiencia participativa en materia de transporte urbano, basada en la cooperación Sur-Sur.

La ciudad de Oaxaca es la capital del Estado del mismo nombre, cuenta con

una población de 350,000¹ habitantes al año 2000, población que representa un sexto del total del estado, pero su relevancia económica y regional rebasa con mucho su significación demográfica ya que la ciudad de Oaxaca es el nodo articulador de una extensa región que rebasa su territorio estatal e incorpora parte de los vecinos estados de Puebla, Veracruz e incluso el sur de Guerrero.

Históricamente Oaxaca, además de su importancia prehispánica, fue la antigua Antequera, capital fundada por el conquistador Hernán Cortez como parte del marquesado que los Reyes Católicos le concedieron; muy pronto fue obispado y a lo largo de la colonia y buena parte del Siglo XIX, mantuvo su preeminencia en el sur y sureste del país. Dio al primer presidente de origen indígena latinoamericano en la etapa liberal-republicana y su relevancia histórica y cultura nacional e internacional permanece hasta el presente junto a su importancia económica y administrativa regional.

2 PROBLEMÁTICA

En las décadas recientes la ciudad de Oaxaca ha cubierto sus necesidades de traslados motorizados a partir de las opciones tradicionales predominantes en México y otros países de América Latina, vehículos de baja capacidad: automóviles, taxis, colectivos, combis y minibuses, así como de autobuses. El crecimiento explosivo del parque vehicular ha provocado graves tensiones sobre corredores y zonas estratégicas de Oaxaca, particularmente en el área central que por su riqueza y significación ha sido declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. El estacionamiento de vehículos de todo tipo provoca que

porciones “clave” de las vialidades prácticamente se inutilicen en 2/3 de la superficie de rodamiento, potenciándose la congestión y la contaminación en la ciudad.

Tabla 1 Parque Vehicular Registrado en la Ciudad de Oaxaca periodo 2004

Tipo de vehículo	Tipo de servicio	Cantidad	Sub total
Automóvil	particular	75,836	82,945
	oficial	1,431	
	alquiler	5,678	
Camioneta	particular	18,811	22,311
	oficial	1,900	
	mixto alquiler	1,600	
Camioneta de 3 tons	particular	465	641
	oficial	51	
	alquiler	125	
Torton		1,185	1,800
Trailer		615	
Autobús	particular	80	1,474
	oficial	69	
	transporte urbano	1,325	
Gran total			109,847.00

Fuente: Gobierno del Estado de Oaxaca, 2005.

Tabla 2 Vehículos Registrados en Circulación en la Ciudad de Oaxaca

Año	1980	1990	1995	2000
Vehículos	68,997	111,583	123,467	184,556

Fuente: Gobierno del Estado de Oaxaca, 2005.

Para atacar esta situación el gobierno local que recién iniciaba su gestión anunció obras viales, entre las que destacaban un Segundo Piso sobre una de las vialidades que bordeando el Centro Histórico interconectan la ciudad de lado a lado. En una ciudad de la magnitud, presupuesto y características urbano-histórico-paisajista como Oaxaca, el anuncio de una obra “pesada” que requeriría porciones ingentes del

¹ XII Censo General de Población y Vivienda, Contar 2000 INEGI

presupuesto y favorecería la circulación automotriz en las inmediaciones del Centro Histórico, provocó una reacción significativa en la sociedad civil oaxaqueña. Organizaciones sociales y civiles encabezadas por la “Casa de la Ciudad”² de Oaxaca promovieron una iniciativa de largo alcance para sistematizar, evaluar, analizar y efectuar propuestas sobre la problemática del transporte y la vialidad convocando a funcionarios públicos, representantes empresariales y sociales, especialistas y académicos locales. Para conducir la reflexión y análisis invitaron también al Arq. Jaime Lerner cuya experiencia de Curitiba; Brasil, es ampliamente conocida. Complementariamente se convocó también al Dr. Bernardo Navarro de la Universidad Metropolitana de la Ciudad de México.

3. EXPERIENCIA DE COLABORACIÓN

La mecánica del grupo se organizó a partir de Talleres conjuntos donde la dinámica de trabajo permitió elaborar un Diagnóstico General de la problemática del transporte en el contexto urbano del Centro Histórico, incluyendo las perspectivas de los distintos participantes. Complementariamente se presentaron diversas experiencias tanto nacionales como internacionales en materia de movilidad urbana que brindaban elementos para elaborar *líneas de propuesta estratégicas*. A partir del Diagnóstico y de las Líneas de Estrategia se realizaron diversos recorridos de campo, tanto por la infraestructura y terminales de transporte, como por diversos hitos urbanos relacionados con la problemática, que permitieron concretar y pulir dichas propuestas.

² Es una ONG que opera mediante recursos propios y con una mínima subvención municipal para financiar sus instancias.

De entre estas resaltaron aquellas proposiciones dirigidas a racionalizar los trayectos motorizados y a privilegiar al transporte colectivo: implantación de un sistema de metrobús de desarrollo progresivo, insistiendo en la reutilización de infraestructuras preexistentes: Adaptación del derecho de vía del ferrocarril fuera de servicio y reciclaje de la antigua estación ferroviaria como centro de intercambio modal, así como aprovechamiento de cauces de río para implantar vialidades y paseos peatonales. Líneas estas que en el caso de la Ciudad de Oaxaca adquirieron gran pertinencia debido a la escala y contexto histórico cultural de la urbe.

Finalmente, lo anterior se reforzó mediante una labor de cabildeo con las autoridades locales (municipales y estatales) de la ONG, el grupo de trabajo y los especialistas externos, reforzada con la participación de personalidades intelectuales y sociales con gran reconocimiento local y nacional por su defensa del patrimonio de la Ciudad de Oaxaca.

4. CONCLUSIONES

En nuestra opinión, la experiencia aquí expuesta es un ejemplo innovador de una forma de cooperación.

Oaxaca como otras ciudades medias del mundo en desarrollo posee diversas problemáticas y múltiples limitaciones. Una de ellas es la carencia de condiciones para tener expertos en materia de transporte, a la vez de una estructura institucional para la planeación y gestión del transporte y la vialidad limitada, bajos presupuestos públicos y falta de visión de los agentes privados. Así las crecientes necesidades de traslado se solventan a

través de medios de transporte que generan congestión, contaminación y afectan la calidad de vida de los usuarios de y los habitantes en general, al tiempo que impacta negativamente en una zona considerada patrimonio de la humanidad. Una combinación difícil. Por ello la experiencia presentada muestra una combinación de cooperación y dinámicas complejas de trabajo pero de gran eficacia en el tiempo y los resultados, permitieron elaborar alternativas viables, donde la participación de organizaciones de la sociedad civil, la sensibilidad del sector público y la generosa intervención de personalidades locales y expertos externos han permitido generar alternativas para mejorar los desplazamientos en esta ciudad media latinoamericana, insistiendo en la gestión del transporte y en la conservación del patrimonio.

[Back to Menu](#)