

Nuevos, transportes y movilidad urbana



Nuevos transportes y movilidad urbana

NEW TRANSPORT AND URBAN MOBILITY

Julio D. Dávila

Editor invitado

PhD en Planificación y Economía Urbanas. Profesor, The Bartlett Faculty of the Built Environment, University College London, Londres, Reino Unido. Colombo-Británico
j.davila@ucl.ac.uk

En su magistral historia de la ciudad latinoamericana, José Luis Romero describe los efectos que, a mediados del siglo XX, la creciente concentración de población, inversión y actividad en zonas urbanas tendría sobre el antiguo tejido urbano colonial:

[...] Se vio más gente en las calles; empezó a ser trabajoso encontrar casa o departamento; comenzaron a aparecer viviendas precarias en terrenos baldíos, que muy pronto constituyeron barrios; se hizo difícil tomar un tranvía o un autobús [...] El número cambió la manera de moverse dentro de la ciudad. Las estrechas calles del casco viejo resultaron insuficientes para la creciente concentración de personas. ¿Cómo detenerse a conversar con un amigo en el centro financiero de la ciudad? Hasta las calles tradicionales de paseo –desde la Calle Florida de Buenos Aires hasta la calle del Conde en Santo Domingo– empezaron, más tarde o más temprano, a ponerse nerviosas. Poco a poco se descubría que no se conocía a nadie. El número sobrepasó las posibilidades del transporte urbano. Aumentaron los automóviles, desaparecieron los tranvías para ser remplazados por más ágiles autobuses, pero a casi todas las horas, y especialmente en las de pico, hubo que contar con un rato largo para salir del centro con el propio automóvil y acaso con otro más largo para hacer cola en la parada del autobús [...] Ensanches, repavimentaciones y severos controles de tránsito procuraron aliviar la gravedad de los problemas creados, sobre todo, por el número inconteniblemente creciente de automóviles, y cuya expresión fueron los endiablados embotellamientos que llegaron a ser parte del paisaje urbano de las metrópolis latinoamericanas. Dónde dejar un automóvil se transformó en una cosa generalmente más importante que aquello que se quería hacer cuando se emprendió la marcha en él (Romero, 1976: 349-350).

Esta vívida imagen nos recuerda los modos de transporte que marcaban la cotidianidad en esas ciudades, pequeñas y provincianas a pesar de ser capitales de vastos territorios. El peatón, los vehículos no motorizados y el tranvía dominaban las estrechas calles de los centros antiguos y los estiraban en finos tentáculos hacia lo que parecían ser distantes suburbios, hoy en día barrios céntricos en masas urbanas que superan por un factor exponencial el área del casco colonial, como lo anotan Mayorga y Fontana en su estudio de cuatro casos en este Dossier. Pronto serían suplantados por el automóvil y el autobús, más ágiles que los caballos y los rieles y más atractivos para quienes podían beneficiarse de venderlos por miles o utilizarlos para llegar a sitios cada vez más lejanos. En palabras de Jane Jacobs: “La potencia de los vehículos mecanizados, y su mayor velocidad que la de los caballos, pueden ayudar a reconciliar grandes concentraciones de gente con el movimiento eficiente de personas y bienes” (Jacobs, 1965: 356-357).

Julio D. Dávila

Director Development Planning Unit, University College London (UCL). Ingeniero civil y planificador urbano con más de 25 años de experiencia internacional en investigación y proyectos de consultoría en Latinoamérica, Oriente Medio, África y Asia. Trabajó como investigador en el International Institute for Environment and Development (Londres y Buenos Aires) y en el Departamento Nacional de Planeación (Colombia). Académico interesado en la práctica; gran parte de su trabajo de investigación reciente se ha centrado en el papel que los gobiernos locales de ciudades del Sur Global pueden jugar en una transformación política y social progresiva.

Resulta algo paradójico que, luego de cinco décadas de dominación casi absoluta del motor de combustión interna, miremos hacia esos modos de transporte que parecieran pertenecer a otra era, más lenta, más humana, casi ingenua en su aparente ensalzamiento de la solidaridad que surge de compartir durante 15 minutos en silencio con cinco extraños una cabina de un teleférico, o de tomar un *bicitaxi* al término de una jornada de resignación en los apretones cotidianos del *Transmilenio*. En su mayoría estos “nuevos modos” de transporte no son, después de todo, tan nuevos. Algunos son redescubrimientos de tecnologías que la aplanadora ideológica del modernismo y el avasallador cohete del capitalismo habían convenientemente olvidado para acelerar el movimiento y maximizar utilidades. La verdad es que el automóvil y el autobús todavía dominan nuestros panoramas urbanos, nuestra cotidianidad, y probablemente los seguirán dominando por muchas décadas. Pero el hecho de que ciudades y ciudadanos estén dispuestos a considerar otras opciones es un síntoma de la insatisfacción con esas soluciones únicas de concreto armado, llantas de caucho y ubicua contaminación que estos modos conllevan.

Décadas de rápido crecimiento demográfico y físico en las grandes ciudades latinoamericanas han resultado en conurbaciones cada vez más extensas y menos densas. La incapacidad de los sistemas de planificación de controlar o, al menos, guiar ese crecimiento, víctimas como lo han sido de los intereses inmobiliarios que especulaban con la demanda por suelo de volúmenes nunca vistos de seres humanos concentrados en un mismo espacio y las nuevas clases burguesas que, en su afán por diferenciarse de las grandes masas, creaban barrios exclusivos con el simple instrumento, importado de Inglaterra y Estados Unidos, de zonificar el uso del suelo. En ese panorama, el transporte se convirtió *de facto* en guía de ese crecimiento informe, bajo la premisa de que, sin una forma confiable de movilidad, asentarse en un terreno, por más central que fuera, cancelaba toda ventaja comparativa de estar en la ciudad.

Con la excepción de Buenos Aires, donde hace cien años se inauguró el primer sistema de metro de la región y donde existía una red de vías férreas construidas por inversionistas británicos en el siglo XIX, durante las décadas de mayor crecimiento del siglo XX la expansión de la ciudad era guiada por las vías del automóvil y el autobús, anchas o estrechas, que llevaban del centro a los suburbios cada vez más lejanos, a los barrios informales, a las fábricas de las zonas industriales, a los campos hortícolas. Aún hoy en día, cuando los sistemas de planificación son institucionalmente más fuertes, más democráticos y algo más ágiles, la iniciativa privada y la presión sobre el Estado, que guía o construye la infraestructura, por parte de los intereses inmobiliarios o de quienes se lucran de los vehículos motorizados, siguen siendo factores decisivos en la forma metropolitana. Y no es que los funcionarios de los gobiernos no estén conscientes de los enormes retos sociales y ambientales de una expansión casi imparable de la mancha urbana y la creciente segregación espacial y social que viven nuestras ciudades.

Pero aún en el interior del mismo gobierno local hay intereses encontrados, como lo muestra el caso de Ciudad del Cabo, en Suráfrica, donde a la aspiración de los planificadores urbanos de lograr una ciudad más compacta se oponen las exigencias de los políticos y la misma constitución nacional post-*apartheid* de ofrecer una vivienda a cada familia, por más alejada que esté. El resultado son conjuntos de vivienda donde solo se ven mujeres y niños durante el día y adonde a la noche llegan miles de trabajadores, en su mayoría hombres, que diariamente deben caminar kilómetros por no poder pagar la tarifa del microbús. O el caso más cercano del gigantesco programa *Minha Casa Minha Vida*, del gobierno de Brasil, que en tres años ya ha entregado un millón de viviendas sociales de los tres millones que busca construir para 2014 (Caixa, 2013). Por más que estén repartidas en varios municipios de todo el país, la velocidad de entrega de un proyecto en donde al sector privado construye las viviendas con financiación estatal inevitablemente produce enormes desajustes urbanos entre quienes ven la propiedad de la vivienda como un imperativo económico y político, y entre quienes deben velar por los servicios urbanos, incluido el transporte.

¿Qué son esos nuevos modos de transporte urbano y por qué surgen ahora? Tal vez la principal diferencia con los modos “convencionales” es que buscan superar lo que hoy percibimos como deficiencias del automóvil privado y el autobús convencional. Una característica es que tienden a ser más eficientes en el uso de energía (como los BRT, los tranvías o los sistemas PRT/LINT como el descrito por Córdova, De Paolini y Olivares en este Dossier), lo que los hace más atractivos en épocas de seria preocupación por las emisiones localizadas nocivas para la salud y por el cambio climático resultante de la quema de combustibles fósiles. Otra es que permiten llegar a zonas urbanas que los sistemas convencionales no cubren en forma ágil (como es el caso de los Metrocables de Medellín, descritos por Dávila y Brand en este Dossier, crecientemente imitados en otras ciudades latinoamericanas en topografías difíciles y densas, incluido el municipio de Soacha, como lo muestra Acevedo en su artículo; o los *bicitaxis* que aparecen en barrios periféricos de Bogotá y otras ciudades colombianas y que han sido una característica de ciudades asiáticas como Dhaka, donde se estima que circula un millón de ellos).

Una tercera es que representan una reacción, explícita o implícita, a la ineficiencia y el desperdicio de recursos escasos (tiempo, espacio) encarnados por la casi total ausencia del Estado y el automóvil privado resultante en, por ejemplo, lo que en Colombia se llama “la guerra del centavo” entre cientos de buses que compiten por unos pocos pasajeros en rutas que irradian del centro. La muy conocida historia de *Transmilenio* en Bogotá, inspirado en el BRT de Curitiba, encarna un reconocimiento por parte del Estado de que el *laissez faire* y el capitalismo salvaje son una fórmula casi suicida que dificulta no solo la vida cotidiana de los ciudadanos sino la misma acumulación de capital, al hacer la vida urbana ineficiente e inútilmente difícil. Es un reconocimiento de que estos sistemas colectivos, muchas veces acompañados de una revaloración de los es-

pacios públicos, prácticamente inexistentes excepto en el antiguo casco urbano o apropiados por inescrupulosas manos privadas, hacen que las ciudades sean más vivibles. Como lo describen Talavera y Valenzuela en este Dossier para el caso de Granada (España) y Gyergay para Londres, con la recuperación de estos espacios, plazas, pequeños parques, bordes de ríos, aparecen otras formas más amables de interactuar con la ciudad: las caminatas, los paseos domingueros o cotidianos en bicicleta, los patines de los niños. Y surge el reconocimiento de que un medio de transporte no solo es una forma mecánica de llegar de un punto al otro en la forma más rápida posible, sino que su uso depende de características individuales cognitivas y sociales que el concreto de las grandes vías pareciera querer negar. La aparición de la noción de “movilidad”, cuya génesis y características examina en detalle Andrea Gutiérrez en este Dossier, representa un paso epistemológico importante al reconocer que el movimiento humano no es simplemente cuestión de maximizar la velocidad y las utilidades de las empresas constructoras, sino que hace parte de la cotidianidad de los habitantes para quienes los sistemas de transporte están mediados por su condición de clase, ingreso, género y conocimiento.

Gradualmente, tanto los viejos como los “nuevos” modos de transporte tendrán que reflejar también la necesidad de

pensar en que el acto de desplazarse en la ciudad debe ir acompañado de otros beneficios tales como el ejercicio físico, tan escaso entre la población urbana y razón por la cual las enfermedades infecciosas han ido desapareciendo para ser reemplazadas por la obesidad y los problemas cardiovasculares (Rydin, 2012; Hallal et al., 2012).

En última instancia, el éxito de una ciudad deberá medirse en su capacidad de garantizarle acceso a todos los ciudadanos a los beneficios que han hecho de las urbes uno de los más maravillosos inventos humanos. El transporte no puede escindirse ni de la cotidianidad de sus usuarios, ni de la necesidad de contribuir a maximizar el bienestar colectivo. No es mucho esperar que esté en capacidad de responder a los periódicos cambios estructurales de la economía urbana (no es lo mismo conectar una zona industrial con las residencias de sus empleados, que conectar los servicios que reemplazan a las fábricas con los consumidores), de contribuir a compactar la forma urbana y de reducir las desigualdades interpersonales. Pero, paradójicamente, el transporte, de mano de la planificación, debe contribuir sobre todo a reducir la necesidad de que los habitantes urbanos se desplacen o, si lo tienen que hacer, que sea en distancias cortas y en modos de transporte que beneficien su salud, consuman un mínimo de energía fósil y permitan una mayor interacción social.

Referencias

CAIXA (2013). *Minha Casa Minha Vida*. Consultado el 10 de enero de 2013 en: <http://www.caixa.gov.br/habitacao/mcmv/index.asp>

HALLAL, Pedro et al. (2012). “Global physical activity levels: Surveillance progress, pitfalls, and prospects. In: *The Lancet Physical Activity* (julio). In:

[http://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736\(12\)60646-1/abstract](http://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(12)60646-1/abstract)

JACOBS, Jane (1965). *The Death and Life of Great American Cities. The Failure of Town Planning*. Harmondsworth: Pelican.

ROMERO, José Luis (1976). *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI.

RYDIN, Yvonne et al. (2012). “Shaping cities for health: Complexity and the planning of urban environments in the 21st century”. En: *The Lancet*, 379 (9831), 2079-2108.