

Reportaje

Una calamidad sobre ruedas Dr. Rafael Polanco Delgado

La ciudad

Aproximadamente siete milenios sobre sus espaldas tiene el fenómeno urbano y, como es natural, desde sus inicios ha experimentado profundos cambios y transformaciones, dando lugar a múltiples retos exacerbados en las últimas décadas por el impacto de nuevas tecnologías de la comunicación y de la información. Es a uno de estos al que vamos a dedicar estas líneas, concretamente a la multiplicación e individualización de las condiciones del transporte ciudadano, el cual solamente en el vehículo individual se vuelve efectivo.

Pero antes que nada conviene dilucidar algunas ideas; el concepto de ciudad es en forma simultánea “urbis”, “polis” y “civitas”. Aparentemente son sinónimas estas palabras, pero cada una de ellas encierra ciertos matices que tendremos en cuenta a la hora de abordar cualquier inquietud relacionada con la ciudad.

El término “urbe” lo entendemos más bien como el espacio físico construido, con sus peculiaridades, características e infraestructuras que modifican y transforman un entorno natural. “Polis” sin embargo tiene una connotación algo distinta, predominantemente nos referimos con ella a la unidad político-administrativa encerrada en el espacio “urbanizado”, con sus ordenamientos jurídicos e instituciones propias. Finalmente tenemos la “ciudad”, (= civitas romana), la realidad socio-económica de ciudadanos que conviven en la urbe y sirven y se sirven de ella, con variados grupos interdependientes que encierran ámbitos concretos los cuales pueden ser de toda índole: religiosos, laborales, y un largo etcétera, pero que se encuentran estrechamente interconectados entre sí. En consecuencia, en todo lo relacionado con la “res publica” tendremos que tener en consideración estas tres dimensiones: la física, la político-administrativa y la social.

“Infierno y paraíso”

En la ciudad italiana de Padua existe un jardín renacentista ubicado en “Villa Barbarigo”, en donde se puede observar una inscripción enigmática que reza así: “Infierno y paraíso están aquí”.

También nuestras ciudades podemos convertirlas en un auténtico infierno o en un maravilloso paraíso, todo depende de su planeación, de cómo las concibamos. Aquí entra en juego el diseño de la ciudad, su morfología, sus diferentes ámbitos, zonas industriales, recreativas y otras más, su distribución vial, al mismo tiempo la articulación entre las múltiples actividades humanas, todo ese conjunto interviene y determina el comportamiento de sus habitantes, condiciona el “modo” de su interacción social y por tanto marca la calidad de vida del “civis” que la habita.

Si en ellas destacan inmensos conglomerados urbanos asfaltados y anodinos, de la polis evolucionamos a la metrópolis, de aquí a la megalópolis, tal vez más tarde aparecerá la tecnópolis. Si además propiciamos la injusticia, la opresión, la violencia, la desigualdad, la pobreza, la exclusión, etc., obtendremos un perpetuo sufrimiento, la vampirópolis, y al final desembocaremos todos en la necrópolis.

Sin embargo si conseguimos que en nuestra ciudad predomine la mesura, el equilibrio, la solidaridad, la confianza, la honestidad y la libertad, esta será un lugar habitable, y sus ciudadanos podrán vivir sin estrés y sin neurosis, digamos casi felices.

El tráfico urbano

De la mano de la técnica, de la economía y de la sociedad ha ido medrando en las ciudades de todo el planeta mundo un enorme monstruo que se llama “tráfico” (del inglés “traffic”) y se apellida “urbano”, es decir “el tráfico urbano”.

La comunicación vehicular surge en el momento en que el hombre necesita trasladarse él mismo y sus mercancías de un lugar a otro. Con el automóvil, el creciente bienestar, los cambios sociales y profesionales, la necesidad de una mayor movilidad y rapidez han contribuido a incrementar este tipo de comunicación en detrimento de la ambulación e incluso de la bicicleta.

El transporte urbano colectivo, tiene un lento desarrollo, pero no es hasta el siglo XIX, cuando, impelidos por la industrialización masiva, a la tracción equina le suceden los rieles, surgen los tranvías, aparece la era fordiana con la producción seriada de vehículos a motor, los autobuses y los ómnibus, el ferrocarril subterráneo (metro) y posteriormente los trenes automáticos sobre neumáticos, acompañando a todos ellos, el auge del tráfico individual con sus múltiples secuelas.

El automóvil

Este es el meollo de la calamidad. El automóvil propio se constituye en emblema cultural de la subjetividad moderna, expresión del individualismo contemporáneo, adquiere este objeto (ídolo) un desmesurado significado emocional, es un signo de poder, una manifestación de la propia movilidad, la única oportunidad de acudir a múltiples lugares, aunque en forma simultánea perciba el conductor su creciente aislamiento, la contaminación acústica y ambiental, la saturación vehicular y el peligro ante la puerta de su propia casa, ampliándose esta realidad hacia zonas periféricas y manifestándose también en las “horas punta”, en un incremento del tráfico nocturno, carencias espaciales, etc.

Esta precaria situación se acentúa a través del desarrollo de condicionamientos socio-económicos: aquí cabe mencionar el debilitamiento de tradicionales estilos de vida, la repercusión en la disminución del presupuesto casero, las rutinas horarias, la desconexión con el lugar de origen, no sólo de la familia sino también de la empresa, el aumento de la importancia de la oferta de masivos centros comerciales y de esparcimiento, entre otros.

Simultáneamente debemos considerar otros factores relacionados con “urbe”, por ejemplo su planeación inadecuada, una política vehicular errónea, o la migración constante campo-ciudad, atraída la gente a ésta por el espejismo de mejores condiciones laborales, habitacionales, etc., secundadas por un bienestar económico, del cual “el carrazo” puede ser el paradigma apenas soñado y menos fácil de alcanzar en el medio rural.

Concretando: las causas primeras, lejanas de los congestionamientos urbanos habría que buscarlas en el modelo económico-mercantil productivista globalizado, doctrina que persigue un crecimiento exponencial de la riqueza, la masificación poblacional y, por ende, de los asentamientos urbanos. Las causas cercanas o inmediatas habría que atribuir las al incremento en número y volumen del parque vehicular con la tendencia de los ciudadanos a no prescindir de este medio de transporte en cualquier desplazamiento.

Los sueños

Pese a los reiterados esfuerzos por solventar esta problemática, no se ha encontrado todavía una solución ideal, pero sin embargo es imprescindible el desarrollo de estrategias y conceptos efectivos en torno a nuevos asentamientos urbanos y a la circulación vehicular, que garanticen la eficiencia en la movilidad del ciudadano; éste se sentiría profundamente satisfecho si pudiera disponer no sólo de amplias zonas peatonales y de redes de ciclo vías, sino también de una movilidad no contaminante, con un sistema de transporte colectivo óptimamente organizado, con mayor seguridad, frecuencias y enlaces de acuerdo a las demandas, correcto trato al usuario, paradas fijas, carriles exclusivos, tiempos previsibles y tarifas asequibles. Sin duda nos queda un largo camino por recorrer.