

La urbanización del planeta sigue un proceso que en el mediano plazo se contempla como incontenible. En las ciudades se ha entronizado como monarca supremo el automóvil, condicionando el trazo y el funcionamiento de ellas en todas las regiones del mundo, aunque sus efectos más dramáticos se expresan en las ciudades del tercer mundo. Es en estos países donde la tecnología y los propios asentamientos humanos no han recibido las adecuaciones de mitigación ambiental que ya proliferan en los países ricos, por lo que los más serios casos de contaminación atmosférica ocurren en las ciudades del sur.

Las ciudades están siendo construidas de acuerdo a un modelo que privilegia al automóvil por sobre otros tipos de transporte, con lo que, además de restar a los ciudadanos espacios vitales para su desempeño cotidiano a escala humana, las urbes están siendo cubiertas prácticamente por autopistas, calles y vialidades en las que, "su majestad" el auto, acapara grandes porcentajes del espacio para transportar al pequeño porcentaje de la población que poseen carros.

En una línea que la organización Greenpeace ha venido impulsando desde hace ya varios años, una serie de publicaciones recientes intenta por un lado mostrar y documentar el serio problema ambiental que los automóviles están provocando a nivel mundial; y por otro plantear una serie de propuestas que encamine a las sociedades a incidir públicamente en la formación de una "política creadora de proyectos, ecológicamente positivos, dirigidos hacia la minimización del tráfico motorizado", donde "los proyectos de desarrollo incluyan una red densa de caminos para peatones y carriles para bicicleta que den un acceso directo a tiendas, escuelas, paradas de autobús y metro".

Este asunto es abordado en dos publicaciones recientes: "*El impacto ambiental del automóvil*" y "*Ciudades libres de carros*". En ellas encontramos afirmaciones verdaderamente impactantes como las siguientes: "Cada año, un coche despidе a la atmósfera más de cuatro veces su peso en bióxido de carbono. ¿Cuántos pasajeros pueden pasar por una calle con una amplitud de entre 3 y 4 metros durante una hora?" He aquí la respuesta: "peatones: 20,000 personas por hora; ciclistas: 13,300 personas por hora; coches: 900-2,300 personas por hora; autobús: 7,000-10,000 personas por hora."

Los autores de "*Ciudades libres*

## **PONER UN HASTA AQUI** **AL AUTOMOVIL**

**Helio García  
Campos**

**de carros"** se preguntan ¿qué hay que hacer para crear sistemas de transporte que satisfagan las necesidades de los ciudadanos y que tengan un efecto adverso mínimo sobre nuestra salud y el ambiente? A partir de esta pregunta se exponen una serie de experiencias que se están llevando a cabo en muy diferentes ciudades del planeta, tales como las "desarrolladas" Amsterdam (Holanda), Grenoble (Francia), Buxtehunde (Alemania) o las "subdesarrolladas" Singapur (Malasia) y Curitiba (Brasil). Esta última ha merecido diferentes reconocimientos internacionales, como el del Instituto de Conservación de la Energía de Washington, por su eficiente sistema de autobuses, gracias al cual por medio de avenidas exclusivas para el transporte público, permiten que el 28% de la flota de vehículos particulares de la ciudad (1.4 millones de habitantes) se quede en el garage en los días entre semana.

Algunos de los elementos generales a que se debe prestar atención en pro de disminuir y desalentar (no erradicar) al automóvil privado son:

1. El papel clave de los proyectos urbanos. La urbanización desordenada, las redes extensivas de calles y la falta de sistemas de transporte público, obligan a la gente a utilizar coches. Es preciso crear la ciudad de distancias cortas, así los espacios habitacionales serán permisibles, sólo si una tienda que vende bienes cotidianos está situada dentro de 1 kilómetro y se puede llegar a ella en bicicleta. Sólo se construirán nuevas escuelas en lugares donde el acceso inmediato al transporte público sea posible. Así también los proyectos de desarrollo tienen que incluir una red densa de caminos para peatones y carriles para bicicleta que den acceso directo a tiendas, escuelas y paradas de camión.

2. Infraestructura del transporte. Las nuevas autopistas, calles o atajos, no resuelven los problemas de congestión, contaminación y ruido, sólo los lanzan desde las áreas de las calles existentes hacia otras partes de la ciudad. Si no se cambia el diseño de la calle "vieja" para poner trabas al flujo de vehículos, el alivio que promueve una calle nueva y más grande puede ser de duración muy corta. Cada calle adicional

significa un aumento del 2% en el tráfico motorizado cada año.

3. Centros sin coches en las ciudades. Con excepción de los residentes, los vehículos motorizados se deben prohibir de los centros. Además se deben otorgar exenciones generales a los autobuses, los taxis, los vehículos comunales y los de servicios de emergencia

4. Disminuir el tránsito. Deben aplicarse medidas que den prioridad a los peatones, ciclistas y transporte público. Introducir límites de velocidad (30 kph) reducirá el ruido y el peligro de los accidentes.

5. Restricción de estacionamientos. Poner todos los estacionamientos bajo una misma administración. No permitir el acceso de coches a las áreas preferentemente peatonales, de descanso y actividades recreativas.

6. Extensión de la red de transporte público. Las ciudades deben de mejorar los nexos de transporte con las zonas conurbadas, expandiendo los sistemas de tranvía y de tren ligero. Reducción general de los intervalos entre autobuses públicos, modernizar su infraestructura y en general, motivar al usuario a que usen el transporte público con el fin de que las inversiones sean rentables.

7. Obligar al transporte a pagar su costo verdadero. Los dueños de coches no pagan los costos externos del transporte, por ejemplo el control para impedir la destrucción del ambiente, los problemas de salud por la contaminación, los efectos del cambio del clima, la gente herida en los accidentes. Un aumento de los impuestos para coches permitiría utilizar los ingresos para mejorar el transporte público.

Aunque una gran cantidad de ciudades han rebasado ya el "punto de retorno" hacia la construcción de mejores condiciones de vida para sus habitantes, una gran cantidad de ciudades medias en nuestros países del sur y particularmente México están en condiciones de diseñar mejores estrategias de movilidad para sus habitantes, sin tener que repetir los caducos modelos que han transformado la función facilitadora del automóvil en la mayor amenaza que se cierne sobre las ciudades de todo el planeta.