

Sobre el caos vehicular en ciudades

Por Erick Bojorque

Construir una ciudad saludable es un proceso que, aunque se crea lo contrario, se aparta de la especificidad de la ciencia; es una libre apuesta por la sencilla observación.

Cuando los gobiernos locales intervienen en el ámbito urbano con proyectos de transportación pública, deben tener en consideración ciertos argumentos que son válidos desde la lógica de la movilidad humana; una lógica sin lógica que es producto de la creatividad de cada conductor, de cada peatón; una sin-lógica que genera comportamientos que de ninguna manera podrían ser considerados como la expresión matemática de una ley natural y, por tanto, imposible de definirse como ciencia. Haría mal el interventor en pensar que el colectivo y su movilidad puedan encuadrarse dentro de una fórmula de cometido.¹ Cada esfuerzo demuestra que la movilidad del ser humano puede ser explicada pero no comprendida de antemano. Una ciudad no se hace de la noche a la mañana y cada persona ha tenido que ir creando una consciencia ciudadana que la ayuda a sobrevivir en el conglomerado de seres humanos rodeados de concreto, asfalto y vehículos. Su movilidad depende de su creatividad a priori. Cada mañana el ciudadano vive una estrategia que ha planificado durante años que le permite dirigirse de un lugar a otro. Esto no responde a un programa estatal o municipal, depende de su experiencia y lógica de pensamiento particular. Las personas más inteligente encontrarán mejores medios y rutas.

Aún a sabiendas de esto —o pese a la ignorancia en ello—, los planificadores insisten en mejorar el transporte público, sin tener en consideración aquella creatividad sin lógica del ciudadano.

Si se crean líneas de transportación como autopistas, tranvías y metros, se consigue en un inicio flujos libres de atasco. Es claro esto, pues los ciudadanos mantienen sus estrategias de movilidad hasta que se deciden a cambiarlas. Esto sucede por una eficiente publicidad, por mejoras en los costos y/o en los tiempos. Si el ciudadano común se ajusta al nuevo instrumento de transportación, lo hace al mismo tiempo que muchos de sus pares. Esto puede ser lenta o vertiginosamente. En ambos casos llega un momento en que el sistema colapsa como fácilmente se puede apreciar en las grandes urbes, que aunque dotadas de sendos dispositivos de movilidad pública, siempre están por servir a menos de los que requieren su prestancia. Esto es porque cuando el medio es eficiente, más personas lo usan. No solamente aquellos que lo requerían sino todos los demás que planearon su estrategia de movilidad a partir del nuevo elemento.

Si hablamos de los conductores de vehículos, muy a pesar de los facilitadores urbanos de movilidad, difícilmente dejarán su estrategia individual por una colectiva, ya que siempre la

suya será una mejor opción, cueste lo que cueste. Será cosa de milagro que el ejecutivo, el empresario o el profesional, dejen tal servicio para acomodarse a una nueva versión de transporte que implica erogar dinero en el acto, caminar con los bultos y mantener tiempos de espera que se vuelven cada vez mayores. No, sin duda prefieren seguir cómodamente asistidos por su vehículo. Esto se puede ver claramente en las urbes con transportación pública que igual ven sus calles atestadas de autos.

Este atestamiento de coches en calles y avenidas tiene muchas razones pendientes de estudio, pero entre algunas de ellas se encuentra la jerarquización vial, aquella propuesta neoliberal que lleva el flujo de autos hacia grandes avenidas arteriales y autopistas en las que, por más que se tengan muchos carriles de circulación, siempre, a la larga o a la corta, se termina en congestión y atascos. Este detalle de convivencia urbana es definitivamente contraproducente para con la sanidad pública y un derroche de infraestructura física en vías alternas colectoras y locales, que en dichos casos de congestionamiento, se encuentran siempre en desuso. Lástima da ver cómo las grandes avenidas se inundan de autos en las horas pico, mientras justamente al lado estas, vías alternas permanecen vacías y sin uso. Este flujo de coches hacia las ciudades se ve incrementado por el ancho de estas vías jerarquizadas, no por su capacidad en sí, sino porque además en un principio el conductor se ve trasladado rápidamente a su destino. En un principio, lo que atrae a más conductores que en caso contrario estarían en casa o en sus trabajos.

Otro elemento que permite que las personas usen sus coches y congestionen la ciudad es la posibilidad de encontrar fácil parqueo para su automóvil. Claro que muchas políticas urbanas sin profundidad en su análisis generan leyes y normas urbanas que exigen parqueos en edificios, comercios y oficinas, permitiendo que los conductores tengan donde alojar sus coches mientras permanecen en la ciudad. Esto es beneficioso para los conductores y para los propietarios de parqueaderos, pero no para la urbe. Mientras los autos están guardados, las calles permanecen limpias, pero al desalojar la ciudad en horas de movimiento, todo se congestiona y colapsa.

Por lo expresado, es importante tener presente tres aspectos muy importantes que deben acompañar las intervenciones urbanas de transportación masiva.

1. Mientras se materializa el proyecto de transportación pública, se debe planificar la disminución del ancho de las vías en general, eliminando de hecho la tan dañina jerarquización vial y creando mejor rutas de circulación, las cuales son generalmente dadas por la experiencia colectiva de los conductores y cuya definición es producto de la simple observación técnica. Esto también va acompañado de la utilización de dobles vías para evitar que los vehículos se enfrasquen en lugares de cruce. Muy normal sería que un planificador urbano ponga «el grito en el cielo» con respecto a esto, pues de esta manera se rompe completamente el discurso de organización del conglomerado humano, lo que, como dijimos al inicio, no se puede considerar como ciencia, y el tratar de hacerlo produce neurosis en el investigador e histeria en los ciudadanos, ya que se trata de someter a leyes humanas un comportamiento incomprendido e ilógico.
2. Crear normas que disminuyan los parqueos en las urbes. Esto evitará que las personas

consideren que van a tener facilidad en la ciudad para dejar su auto y eviten llevarlo, sometándose inteligentemente a la transportación pública o alternativa. Otras normas regularán el incremento de coches particulares, impidiendo que los edificios y las viviendas cuenten con parqueos, lo que menguará la conveniencia particular de comprar un auto propio aunque se viva en el centro urbano. Se debe disminuir la cantidad de parqueos exigidos en edificios, comercios y oficinas y controlar el número de edificios para parqueaderos.

3. El punto anterior debe estar apoyado por eficientes conexiones entre rutas de transportación pública; y por la creación masiva de vías de circulación de transporte no contaminante (bicicletas, patinetas y otros). No hace falta mencionar el impacto en la salubridad pública que esto tendría. Además, para evitar que en las noches la urbe sea un problema de seguridad para las personas que usen este tipo de transportación, ha de normarse también el uso del suelo, en el que se especifique que se incluya un porcentaje adecuado de viviendas en las plantas bajas y hacia las calles de los edificios, que por lo general en el mundo occidental se ocupan con comercios y oficinas, creando sectores lúgubres cuando cierran sus puertas al terminar el horario laboral.

Publicado el 07/01/2016

-
1. El concepto «fórmula de cometido» se refiere en este texto a las acciones planificadas por parte de los organismos de control vehicular y de transportación en los gobiernos públicos, que con lógica de escritorio cristalizan medidas en la movilidad humana, que en papeles se ven con sentido, con esperanza en la práctica y con fracaso en los resultados, pues pretenden enrumbar en vez de conocer y aceptar.

FOROALFA

ISSN 1851-5606

<https://foroalfa.org/articulos/sobre-el-caos-vehicular-en-ciudades>

