

Arrancando el motor del deterioro

Carlos Cordero[1]

Madrid (España), noviembre de 2002

«Es formidable tener una vereda nueva
una avenida negra, una calle marea,
es formidable tener la gama de colores
donde no hay ascensores hacia tus temores.»

Nubosidad variable

Canción de Illya Kuryaki & The Valderramas

El avión sobrevuela la eternidad

La escena inicial pertenece a la película mexicana *Todo el poder*. La cámara abarca el infinito espacio del Distrito Federal y le arrebató a Roma el título de ciudad eterna. A ras del suelo descubrimos cosas adicionales. Ir y volver desde los extramuros hasta el centro lleva hasta cuatro horas diarias. La ciudad se queda media jornada laboral, un pedazo de vida.

La ruta de escape

Una road movie nos permite escapar de la agreste ciudad eterna: se llama *Y tu mamá también*. Cada nueva versión de *Easy rider* nos regala la fantasía de un mundo atemporal y pastoril, un reciclaje interno, acaso también eterno. La libertad de ser uno mismo dentro de la cápsula urbana pero fuera de todo. Como en la publicidad de los coches.

Sin embargo, la ruta por la ciudad eterna es distinta, la violencia interpersonal y la inseguridad vial empobrecen el día y eliminan la noche como espacio de encuentro. *Amores perros* es su testimonio hecho película. Para ingresar en la exclusiva lista de las megarbes sólo se requieren distancias de eternidad, algunos millones de personas hacinadas y la prohibición de salir de noche 'porque la ciudad es muy peligrosa'. Uno entonces se pregunta si las nubes tóxicas que tienen como aire y la peligrosidad de sus calles pertenecen a un tronco común. ¿Cuánta libertad prometida se nos escapa en esa foto? ¿Es posible imaginar una nueva ciudad?

La libertad que nos vende la publicidad del coche se complace en la idea de una salida privada del desmadre de la inmensa ciudad y nos refugia en esa suerte de casa pequeña que es el automóvil en las sociedades de hoy. Tal vez convendría mirar un poco más allá de los parabrisas y ver la otra aglomeración que caracteriza a la ciudad eterna: ocho de cada diez latinoamericanos utilizan transporte público, pero se les niega el espacio urbano por la confusión entre modernización y motorización privada. En el otro lado de la vía, los 150.000 taxistas que suman Lima y Buenos Aires son ex empleados y ex profesionales casi

convertidos en ex personas: pasan doce horas diarias al volante para lograr unos ingresos mensuales de entre 200 y 300 dólares estadounidenses. Si tuvieran que pagar el costo de la contaminación y los accidentes no podrían sobrevivir: esa carga se traslada al conjunto de la sociedad. Todos saben que las primeras cuatro horas pagan el alquiler del vehículo, las siguientes, la gasolina y con las últimas, llevan algo a casa. Las mismas cuatro horas de viajar en autobús convertidas en empresa privada. Como ha escrito Engwitch, en Egipto el trabajo de generaciones fue invertido en la construcción de las faraónicas pirámides y el sueño de la civilización eterna. Aquellas ciudades no sobrevivieron al monumento.

Tampoco sobreviven demasiado los peatones que se ven obligados a cruzar en peligro y a ignorar los puentes peatonales que los alejan de sus rutas cotidianas para garantizar la velocidad de otros. Pocos recuerdan que también son parte del paisaje los ciclistas que no han tenido la suerte de sobrevolar el tráfico como los protagonistas de *ET*, el extraterrestre y carecen de una luna llena que les alumbré el camino.

Paren el mundo que aquí me bajo

Pero necesitamos imaginar mucho más lejos, desplegar la lente a su capacidad máxima. Tal vez una primera aproximación sugiera que hay que regular la velocidad del objetivo a la de los sujetos: ir más despacio como forma de garantizar que el objeto sobreviva a la foto.

Acortar las distancias sociales en América Latina quiere decir también reducir las diferencias internas entre quienes se apropian del espacio urbano y los excluidos de la ciudad. Después de todo, la velocidad no es más que una forma de convertir el espacio en tiempo recorrido. Una forma de producción del tiempo. Pero ese tiempo necesita reducirse y expresar una calidad para que más que tiempo ahorrado sea aprovechado. Los hombres grises de la novela *Momo*, de Michael Ende, son una metáfora de esa ciudad del transporte.

Una buena ilustración de todo esto la constituyen los resultados de un experimento en el que se pidió a niños del Reino Unido que pintaran lo que veían cuando iban a la escuela. Los dibujos de los que solían viajar en coche no contienen personas y el marco parece un televisor o, simplemente, una ventana de automóvil. En cambio, los niños 'pedestres' y los pequeños ciclistas tenían un panorama muy distinto: en sus trazos, la gente recupera su lugar, los árboles y el cielo adquieren protagonismo. Son imágenes diferentes de un mundo diverso, producidas por las distintas relaciones entre el foco humano y su entorno inmediato. Las últimas están tomadas a una velocidad que permite ver.

Hoy que los libros de Ray Bradbury han renacido en las librerías españolas, conviene asomarse a las páginas de *Fahrenheit 451* o *Crónicas Marcianas*. En la primera, una niña de diecisiete años le comenta al bombero que enciende fuegos: «A veces pienso que los conductores no conocen el pasto o las flores porque nunca pasan despacio, si les muestras un lugar verde, ¡claro!, eso es pasto; uno rosado y eso es ¡un jardín de rosas! Las manchas blancas son casas y las marrones vacas. Una vez mi tío manejaba despacio por la carretera, iba a 40 millas por hora y lo metieron en la cárcel dos días, ¿no es divertido y triste a la vez?» Es un párrafo muy pequeño para contener tantas ideas: una nueva generación que mira las cosas de manera distinta, la percepción del entorno condicionada por la velocidad, la sanción social a una velocidad propia, lo paradójico de la situación.

Ir más despacio puede significar hacer lugar para otros. La congestión, ese término tan genérico y que pocas veces nos incluye, es un síntoma urbano que muestra cómo las velocidades se han construido a costa de las relaciones sociales más elementales, como la habilidad de cruzar la calle y platicar en la acera, cada vez más difíciles cuando los coches alcanzan cierto número y densidad. Al final ¿qué sentido tiene la velocidad en la autopista que llega a Madrid cuando necesitas quince minutos para encontrar aparcamiento en doble fila?

Un estreno 'ad portas'

En el otro lado de la pantalla, aparece Bogotá. La ciudad colombiana ha hecho esfuerzos increíbles por humanizar su transporte en medio de una guerra civil. Cuenta con una red exclusiva de autobuses inmensos y cómodos, vías para ciclistas y aceras de alta calidad para peatones. La fiesta del *Día sin coche* constituye el primer intento de afirmar una movilidad distinta y democrática. Parte de la nueva fotografía está allí, si la guerra lo permite.

La Habana, después de la desintegración del bloque soviético, transformó las viejas ensambladoras de autobuses en fábricas de bicicletas. En Quito, un 'Trolley bus' es la nueva columna vertebral de la ciudad. Algunos rescates provienen de vidas urbanas complicadas y conflictivas y no de la abundancia y el sosiego.

La riqueza europea de los últimos años ha generado un fenómeno distinto. El peso de la infraestructura que sustenta el progreso posterior a la Segunda Guerra Mundial pasa factura a las siguientes generaciones. Requerirá un esfuerzo inmenso mantener las viejas pirámides. Expertos en medio ambiente de Alemania me dicen que ahí reside el desafío: en desmontar uno por uno los ladrillos de la pirámide para no sacrificar otra generación en la tarea.

La concentración humana

Recuerden la salida de la fábrica de *Tiempos modernos* y al Chaplin obrero. El transporte urbano tiene como característica esencial y distintiva un hecho absolutamente novedoso en la historia humana: la movilización de millones de personas durante un mismo lapso y a través de un mismo espacio. En la Antigüedad esto sólo ocurría durante las marchas de los ejércitos o en las migraciones masivas. Pero quizá no sean tan diferentes: las migraciones iban en busca de pan y paz; hoy salimos y nos aglomeramos diariamente para buscar el sustento, como 'migrantes' en nuestras propias ciudades.

La urbe canaliza las rutas, estandariza los horarios y ejerce una presión significativa sobre nuestra conducta, nos obliga a desplazarnos largas distancias para obtener el acceso al sustento diario. Después nos dicen que, si vas en coche, eso es libertad.

Las tecnologías del siglo XIX aplicadas al transporte (el tren, la bicicleta y el auto), significaron, en términos de McLuhan, un incremento notable de la potencia y la velocidad de la acción humana sobre el ambiente. Teóricamente alcanzaríamos y conoceríamos más; sin embargo, de mucho abarcar poco estamos apretando.

Así, los humanos nos hemos visto envueltos en la paradoja de desplazarnos fuera de nuestros espacios y escalas naturales y al mismo tiempo utilizar sistemas de transporte que requieren altos grados de especialización por parte de los usuarios. Identificar la conducción con la personalidad significa asimilar la movilidad motorizada con el éxito y reconocimiento social. En ese sentido, el permiso de conducir como carné de identidad en Estados Unidos es una forma de segregación social. Si no conduces un coche no eres. Si no lo tienes no puedes vivir en Los Ángeles. ¿Será coincidencia que esta ciudad sea una de las más peligrosas del mundo?

Auto, autonomía y sostenibilidad

Antes que de *móvil*, auto viene de *autonomía*, esa idea que gobernó la revolución industrial. Al hacernos ricos, nos liberábamos del tiempo y de los pies. Todo el chasis del automóvil se construye sobre la base del concepto de autonomía. La aparición del motor de combustión interna significó un momento esencial en el desarrollo de las tecnologías aplicadas al transporte. Suponía separar (¿superar?) la fuerza humana o natural de la tracción de los vehículos. El motor se mete en los vehículos existentes y luego los devora, modificándolos hasta el hartazgo.

La autonomía se comparaba entonces con las capacidades de la escala humana y animal, dependientes por naturaleza de la naturaleza. Pero la autonomía industrial no quiere decir necesariamente más libertad, ni la dependencia humana, necesariamente esclavitud. El combustible y el motor permitieron separar el cerebro de la energía, por lo que se pensaba que podríamos dedicarnos a pensar mientras alguien más hacía el trabajo, pero en ese camino nos convertimos en un ser distinto. El tiempo del trabajo y el de la vida se separó para que el trabajo fuese veloz y la modificación del entorno, un fin en sí mismo. Pero ésta fue una carrera tan corta y veloz como la del leopardo que intenta dar caza al antílope. La eficacia basada en la energía de otros siempre tiene patas cortas. Cuando miramos la ciudad y la sociedad como un todo, vemos que a pie y en bicicleta se va despacio pero lejos, en coche se llega lejos y a veces rápido, pero no por mucho tiempo. Tiempo social, tiempo permitido por los recursos naturales, dedicado a obtener todo lo que configura nuestra personalidad.

Bajo el criterio de la sostenibilidad dicha autonomía olvida que todavía 3.000 millones de personas dependen de la energía humana para vivir. Esos dos dólares con los que cuentan cada día, según informes multilaterales, son un largo camino para los que van a pie.

También es posible confrontar autonomía y entorno. Cabe preguntarse si en la actualidad podemos basarnos en la versión tradicional de ese concepto, sin aludir junto a él a una relación precisa con el entorno sociocultural, a la utilización incesante de recursos agotables o degradables. ¿Es sostenible hoy, en versión corregida y aumentada, una sociedad basada en el saqueo de ella misma, de su tiempo, de su aire, de su caminar sin miedo? En el transporte, la sostenibilidad no se refiere solamente a la relación individuo-vehículo, es relación social determinada por la interacción sujetos-entorno. Ningún sistema social, organizativo o mecánico que dependa de manera tan radical de recursos agotables (petróleo y minerales) debería ser definido como autónomo.

La consideración de lo sostenible podría subsumir la antigua concepción de lo autónomo en una visión ancha y a largo plazo, asumiendo un uso racional de los recursos e incorporando la diversidad o recuperación de los mismos. Sobre todo, debería incluir la recuperación de las relaciones sociales humanas sanas.

Un ejemplo claro de las limitaciones de la autonomía y de la necesidad de la vuelta de lo social al transporte es el automóvil moderno. Todo el desarrollo del llamado auto 'inteligente', la promesa de un coche que no hace falta conducir, lo separa del conductor. Sin embargo, detrás de esa tecnología no hay más que transporte público convertido en privado. ¿Es tan grande la diferencia entre ese auto con pretensiones de astucia y el autobús o el tren, o toda la novedad reside en las pocas calles que separan el aparcamiento de la casa?

El coche alquilado es una de las formas que adquiere la nueva movilidad, rompiendo el viejo matrimonio entre propiedad y uso. Utilizo a veces el automóvil, pero no necesito tenerlo ni mantenerlo más de lo necesario. Es el fin del aparcamiento. A diferencia de lo que ocurre con el coche convencional, el 'car sharing' hace que pagues cada kilómetro que usas, pero no más. Todos los costos los calcula la compañía que lo arrienda por horas.

La era del petróleo llega a su fin y la única gran resistencia viene del antiguo emperador de Roma, que se niega a firmar el tratado de Kyoto. Pero ¿puede desarrollarse más esa economía sin seguir lastimándonos? La pregunta es si seguiremos buscando esa película de alta velocidad y confiando ciegamente en la tecnología o miraremos más de cerca lo que producen las sociedades que poco tienen pero mucho inventan. En América Latina, sacudida por crisis periódicas y recurrentes, la foto pide componentes cercanos, tecnología intermedia, espacios nuevos, una alianza poderosa entre el transporte público y los medios de escala humana. Pero todavía necesitamos encontrar la velocidad exacta y procesar la foto con nuestra propia luz.

Coda

Mientras escribo miro al carpintero que repara las viejas puertas de la oficina, que usa los vidrios rotos para raspar la pintura decrépita, que aprovecha las sobras del lijado para tapar los huecos que deja la memoria y engañar al tiempo. Veo el orgullo con el que recupera la madera de pino oregón. No sabe de los inmensos bosques talados para construir esta ciudad ni se enreda con los conceptos, pero sí que su tarea vale la pena porque esas puertas fueron el trabajo de su padre y recuperarlas es hoy el suyo. Las viejas puertas que, abiertas, parecen las alas de esta casa.

Para conocer más sobre este tema, el autor recomienda:

Libros básicos

- *Bradbury, Ray* (1997) **Fahrenheit 451** (Minotauro)
- *Whitelegg, John* (1993) **Transport for a sustainable future, the case for Europe** (Belhaven Press)
- *Sanz, Alfonso* (1996) **Calmar el tráfico** (Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente)

Publicaciones o revistas esenciales

- *The journal of world transport policy and practice*. Eco Plan, París. Una revista que busca elaborar y fomentar políticas sostenibles de transporte. Se puede acceder a él en la dirección <http://www.wtransport.org>.
- *Boletín de transporte a escala humana*. Esta publicación se puede solicitar al propio autor, a través del mail ccordero@amauta.rcp.net.pe.

Varias páginas de Internet para empezar a tirar del hilo

- <http://www.ecoplan.org>: Esta página web ofrece contactos y enlaces sobre la sostenibilidad del transporte. Se trata de un foro no gubernamental sobre tres grandes temas: la sostenibilidad, la justicia social y el papel de la responsabilidad de cada individuo en estos asuntos.
- <http://www.vtpi.org>: El Victoria Transport Institute proporciona en su página de Internet información sobre teoría económica del transporte y del ambiente. Se trata de una institución dedicada a ofrecer soluciones innovadoras a los problemas que el transporte genera.
- <http://www.ciclored.org>: Una web puesta en marcha recientemente para dar voz al enfoque latinoamericano sobre el transporte a escala humana.

Algunas organizaciones fundamentales en este ámbito

- *Environmentally Sustainable Transport (EST)*. La Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) busca con el proyecto EST, creado en 1994, introducir criterios mediambientales en las políticas de transporte de sus respectivos miembros. Hay información disponible en Internet, en la web <http://www.oecd.org/env/ccst/est>.
- *Car Free Cities Club*. Esta asociación reúne a más de 50 ciudades europeas a favor de los centros históricos libres de autos. Busca fomentar una nueva cultura del transporte.
- *URB Al*. Se trata de un proyecto de la Comisión Europea para crear redes urbanas entre Europa y América Latina. Información disponible en la web <http://www.stuttgart.de/europa/urb-al>.

Una película de ficción o documental

- *El cartero y Pablo Neruda*, Michael Radford, 1994. Basada en la novela *Ardiente Paciencia*, del chileno Antonio Skármeta, esta película muestra otro ritmo de vida, una forma de ver la realidad a una velocidad acorde con la de los hombres.

Una visita

- *Bogotá*. La ciudad colombiana da una lección de transporte con su red de ciclovías y el sistema de autobuses articulados Transmilenio. Los domingos, 200 km. de Bogotá se acotan para los caminantes y las bicicletas.

Imágenes de la exposición relacionadas con este artículo (n.e.)

- Atasco

Fecha de referencia: 17-10-2003

1: Carlos Cordero Velásquez es consultor en proyectos de transporte y ambiente y, desde 1997, director de Ciclored, una ONG que investiga, gestiona y promueve programas sobre este tema. Edita y distribuye por Internet el *Boletín de transporte a escala humana* y en la actualidad está implicado en un proyecto de promoción del ciclismo en Lima y en un programa de planificación y gestión del transporte no motorizado para doce ciudades del mundo.

Boletín CF+S > 23 -- De Sur a Norte. Ciudades y medio ambiente en América Latina, España y Portugal >
<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n23/accor.html>

Edita: Instituto Juan de Herrera. Av. Juan de Herrera 4. 28040 MADRID. ESPAÑA. ISSN: 1578-097X