

Borthagaray, Juan Manuel (octubre 2007). *Ciudad y movilidad : Un pacto contra el caos*. En: Encrucijadas, no. 42. Universidad de Buenos Aires. Disponible en el Repositorio Digital Institucional de la Universidad de Buenos Aires: <<http://repositorioubu.sisbi.uba.ar>>

CIUDAD Y MOVILIDAD

Un pacto contra el caos

No importa cuánto nos preocupen los problemas de movilidad del siglo XXI, no podremos resolverlos si no prestamos atención a la configuración de la Ciudad Heredada: efectivamente, la ciudad está construida, las principales determinantes de la misma fueron suertes echadas en el siglo XIX, y nos ofrecen grandes oportunidades.

Juan Manuel Borthagaray

Arquitecto. Fue decano de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, es Profesor Emérito de la UBA y Director del Instituto de Urbanismo, Territorio y el Ambiente.

Territorio y movilidad [1]

Ir a trabajar, educarse, aprovisionarse, concurrir a centros de salud, de esparcimiento, visitar parientes o amigos, supone que las personas deban moverse en pequeñas, medias o grandes distancias dentro de un espacio territorial. Si este espacio es el de una gran ciudad, o de una metrópolis, los desplazamientos adquieren una particular complejidad, acorde con la riqueza que tienen las ofertas, que son las que justifican la atracción de habitar en ella.

Al mismo tiempo, los habitantes requieren enormes volúmenes de abastecimientos, el caso más notable es el de los alimentos que son producidos en las periferias semi-rurales, pero también una multitud de materias y productos necesarios en la vida moderna, que deben introducirse en la ciudad, y además, en el sentido inverso, debe sacarse fuera la parte de los residuos sólidos no reciclables y lo producido en la ciudad destinado a ser consumido fuera de ella.

La metropolización

Nuestra ciudad no es una excepción, entre las grandes ciudades principales del mundo, en haber generado un proceso de metropolización. Este consiste en la colonización del territorio que rodea a la ciudad central, mediante la urbanización de nuevas áreas, o la absorción de comunidades urbanas preexistentes. Nada sorprendentemente, el tranvía primero y el ferrocarril después, determinaron ejes de colonización intensivos, o corredores: el Norte, Oeste y Sur, donde se crearon, sobre las estaciones, oportunidades residenciales para vecinos que trabajaran en el Centro, en función de una resignificación de la relación distancia-tiempo creada por el ferrocarril. He aquí la prueba local, por si hiciera falta, de la estrecha relación entre movilidad y territorio, a mayor abundamiento, basta comparar los precios inmobiliarios entre el entorno inmediato de las estaciones con los del suelo alejado de las mismas. A su vez, la metropolización generada por el ferrocarril es extremadamente dependiente de éste para su funcionamiento cotidiano, porque el Centro, a pesar de los desarrollos policéntricos, sigue siendo el gran atractor de la movilidad de la gran urbe.

La Ciudad Heredada: Los medios guiados y las calles

Los ferrocarriles

No importa cuánto nos preocupen los problemas de movilidad del siglo XXI, no podremos resolverlos si no prestamos atención a la configuración de la Ciudad Heredada: efectivamente, la ciudad está construida, las principales determinantes de la misma fueron suertes echadas en el siglo XIX, y nos ofrecen grandes oportunidades. Comencemos por los medios guiados, categoría que engloba a ferrocarriles y trenes subterráneos.

En cuanto a los ferrocarriles, son el medio ideal para el transporte de los graneles, o mercaderías de bajo valor en relación con su peso y volúmenes, y en distancias medias a grandes. En cuanto a los pasajeros, en lo metropolitano, su eficacia es superlativa, basta comparar la cantidad de pasajeros que transporta una formación media, en función de su volumen, con el volumen y superficie ocupada por los automóviles necesarios para transportar igual cantidad de gente. A esta ventaja se suma la de comparar las respectivas emisiones de contaminantes para obtener un saldo abrumador. Ha sido una moda, que por suerte ya ha pasado, considerar a los ferrocarriles como un modo obsoleto, y a las grandes terminales y playas anexas como tierras subutilizadas. Otras grandes capitales, notablemente París y Londres, las han considerado joyas clave para sus pretensiones de establecerse como capitales mundiales, a la vez que imprescindibles para su cotidianeidad metropolitana. Por lo tanto, las han conservado en pleno centro, y cuidado sobremanera. Han tenido su premio, hoy el Eurostar, el Tren de alta velocidad (TGV) parte de la Gare du Nord, en el centro de París y llega a Warterloo Station, en el corazón de Londres. También entre nosotros, Retiro, Once y Constitución manejan la pulsión metropolitana de millones de viajeros, y definen el triángulo que los urbanistas llamamos Área Central. Al contrario que considerarlas territorios subutilizados para urbanizar debemos mirarlas con amor y pensar en su conservación y optimización.

Las calles

Las calles también son otra joya del patrimonio heredado, constituyen el espacio público, el lugar donde se da la urbanidad por excelencia. Desgraciadamente las hemos despojado de casi todas sus otras funciones sociales, para transformarlas en pistas de circulación de automotores, y para peor entorpecemos su función al estrangularlas usándolas como playas de estacionamiento. Las experiencias del mundo entero han demostrado que el crimen de destruir esta urbanidad heredada para aumentar la oferta de pistas no paga, porque el resultado es incrementar la atracción de autos privados mucho más allá de la nueva capacidad producida, en suma, un remedio peor que la enfermedad. No hay nada que hacer, la ciudad ya está construida. Si de aumentar las calzadas se tratase, Los Ángeles sería la ciudad más eficiente del mundo, cuando por el contrario, su inmenso sistema de autopistas, con sus horriblos convertidores *spaghetti highways* crean los mayores problemas para el funcionamiento de una urbe humanizada. Entre nosotros, para curarse de espanto en cuanto a soluciones por aumento de trochas, basta subirse a la azotea del edificio de oficinas situado sobre el empalme del Acceso Norte con la Gral. Paz. En cuanto a la introducción de la lógica de las autopistas en el tejido urbano, basta con contemplar el efecto destructivo de todo paisaje producido por el empalme de la AU 25 de Mayo con la Av. 9 de Julio.

Hay, entonces, que extremar la inteligencia en el uso de la cantidad de calzadas existente. Una de las medidas más eficaces en cuanto a la relación costo-beneficio es abatir los

picos, vale decir desplazar algunas demandas de movimiento por fuera de las horas críticas. La ciudad es insaciable en cuanto a sus necesidades de abastecimiento. Restaurantes, mercados, farmacias, comercios de todo tipo, requieren abastecimiento y retiro de residuos. En principio, rigen horarios especiales para operar en carga y descarga, como asimismo restricciones en cuanto al tamaño de los vehículos que cumplen estas funciones. No sólo no se respetan, sino que ha surgido una nueva modalidad logística, que es la de operar con stocks mínimos surgida del toyotismo, con el *just-in-time*, o sea con varias reposiciones por día. La modalidad es muy conveniente en cuanto a las ventajas de no tener capital inmovilizado en stocks que la logística hace innecesarios, pero sus efectos en el tránsito son negativos. Entre nosotros, el transporte colectivo automotor de pasajeros cumple un rol extraordinario, pues basta hacer el mismo ejercicio comparativo con el automóvil particular que más arriba se propuso para con los trenes, para apreciar sus ventajas, que también incluyen una alta tasa de capilaridad.

Pero con la gran cantidad de líneas habilitadas, que a menudo se superponen sobre determinadas calles, y la carencia de una visión y coordinación de conjunto, no cabe duda de que conforman una realidad que debe optimizarse. Puede decirse lo mismo de los taxis, que prestan un excelente servicio, aunque la comparación de nuestros cerca de 40.000 taxis con los 16.000 de París debería llevarnos a más de una reflexión, principalmente al ver la caravana de coches desocupados dando vueltas y saturando las escasas calzadas disponibles.

Precisamente esta constatación de la inconveniencia de tratar de aumentar la oferta de calzadas a expensas de la estructura urbana heredada ha llevado a buscar soluciones de tendidos ferroviarios que no interfieran con el tránsito de superficie, tanto elevados como subterráneos. Se ha tendido, generalmente, a repudiar las soluciones a alto nivel, aunque en metrópolis como Chicago y Berlín siguen prestando excelentes servicios y se los sigue modernizando. París ofrece el mejor ejemplo de coordinación, mediante la Autoridad de transportes de París (RATP) de los medios guiados, entre ferrocarriles (SNCF) subterráneos (METRO) y Red de Expreso Regional (RER) sistemas en los que, basados en el mayor de los pragmatismos, se combinan trazados a nivel con tramos subterráneos y elevados, aunque con una mínima participación de estos últimos. Buenos Aires ha estado entre las ciudades pioneras en construir subterráneos, con nuestra línea A. Luego de muchas décadas de abandono, estamos asistiendo a un saludable renacer de la actividad constructiva, con la prolongación de algunas líneas preexistentes y la construcción de otras nuevas.

Conclusiones

En una síntesis telegráfica del estado de situación en el mundo, y entre nosotros: el estado del arte aconseja, para hacer frente a las imperiosas necesidades de movimiento de una metrópolis moderna:

- Optimizar el servicio de la red de ferrocarriles metropolitanos, más notablemente en sus nudos de transferencia a los medios urbanos. Hacer lo mismo con las líneas de subterráneos existentes y las que se construyan en función de los flujos.
- Coordinar el servicio del transporte colectivo automotor de pasajeros optimizando su interconectividad entre líneas y con otros modos y evitando superposiciones y congestiones, pero cuidando este modo, por su notable flexibilidad y capacidad de respuesta inmediata a una necesidad emergente. Privilegiarlos por medio de carriles especiales, por sobre los autos privados.

- Hacer respetar los horarios de carga y descarga, y de tamaño de los vehículos autorizados.
- Acordar con los taxímetros para evitar el congestionamiento que producen los coches vacíos.

Una conclusión evidente es que hay que acordar entre todos los actores demandantes un *modus operandi* más civilizado e inteligente que la ley de la jungla actualmente imperante: en suma, un **pacto de la movilidad**. Precisamente, lo que ya había logrado en el año 2004 la Subsecretaría de Tránsito y Transporte del Gobierno de la Ciudad, y fue hecho suyo por el Plan Estratégico de la Ciudad Autónoma: no hay nada más sencillo que reflotarlo.

Resulta claro que la variable de ajuste, que siempre se proclama pero que no se cumple, son los autos privados, pues mientras los demás flujos son previsibles, el aumento de las demandas de estos vehículos parece de una avidez infinita, que desborda toda previsión. Vanos son los esfuerzos para encauzarlas en términos razonables, mientras se mantenga la elevadísima oferta de plazas de estacionamiento centrales a bajo costo, especialmente las plazas sobre la vía pública que ocupan una trocha. También vanas son las declaraciones que se hagan en cuanto a que se desalentará la afluencia de autos a las áreas y en horarios críticos, cuando se sigan haciendo inversiones millonarias en autopistas urbanas.

Por último, algunas lecciones recientes de sucesidos en otras capitales, con respecto a la implementación de medidas innovadoras.

-Milán: un caso inocuo: Se prohibió el acceso de autos particulares a un Área Central determinada: en corto tiempo, la poderosa clase media milanese, que coincide casi exactamente con los propietarios de coches particulares, había conseguido permisos especiales de excepción, con lo cual los efectos de la medida fueron imperceptibles

-Londres : un triunfo: Desde hacía algún tiempo se había concluido que la única forma de desalentar el acceso de coches al centro, especialmente en horas-pico, era cobrando un peaje de acceso, de costo variable, según la hora y la criticidad del área, pero al mismo tiempo había coincidencia acerca de que ningún funcionario se atrevería a implementar esta política por terror a su costo que, se suponía, equivaldría a un suicidio político. El alcalde de Londres, Ken Livingston, se atrevió, pero no fue un suicidio, sino que fue reelecto por la aceptación de su medida "ahora todos los días parecen sábado, por lo moderado del tránsito" se oyó opinar a los vecinos.

-Santiago de Chile: una derrota: En Curitiba, Brasil, el alcalde Lerner, orientó el crecimiento explosivo que tuvo la ciudad (por el cambio del cultivo predominante del café a la soja, expulsivo de mano de obra) a lo largo de ejes de amplias avenidas en las cuales, por su diseño ad-hoc, trazó carriles especiales para la circulación de ómnibus de varios cuerpos articulados, producidos por una fábrica local de la empresa Volvo. El sistema, complementado por estaciones, también de diseño especial, donde se expiden los boletos antes de subir a los coches, resultó tan eficaz en velocidad y tiempos de recorrido, que se lo bautizó Metro de superficie, y como tal, Volvo lo exportó a otras

metrópolis, donde se comportó con éxito en Bogotá y en Quito, con el nombre de Transmillenium. Llevado a la capital chilena, como Transantiago, a pesar de haber sido estudiado por los competentes tecnócratas chilenos durante la presidencia socialista de Lagos, debutó con una aceptación desastrosa para la presidenta Bachelet, por ser demasiado escuetamente troncal, y no atender adecuadamente a las necesidades de capilaridad. La moraleja es que cada ciudad es completamente distinta, tanto en su morfología como en el genio de sus vecinos, que las soluciones no son livianamente transportables, y que los cambios deben negociarse exhaustivamente con los vecinos involucrados.

Mientras tanto, en Buenos Aires tenemos una situación en la que los felices poseedores del artefacto-fetiché por excelencia piensan *"me meto en el coche en el garaje de mi casa, a la hora que quiero, pongo los seguros y el aire acondicionado o la calefacción, llego y estaciono al lado, a mí que no me vengan a embromar"* (máxima capilaridad, pero también máxima congestión). A no quejarse, entonces, del caos del tránsito, no maldecir a las autoridades y no gritar que así no se puede seguir más.

Nota

[1] Invitado por la Revista y la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo a presentar un artículo sobre Transporte, he preferido el título de movilidad, que engloba las categorías Tránsito y Transporte, para relacionar así el presente texto al tema del tránsito en Buenos Aires, que tanto preocupa actualmente a la ciudadanía, lo que se refleja en el espacio que ocupa, tanto en los medios, como en la comunicación de los políticos. En rigor, correspondería haber titulado "Territorio y Movilidad", por cuanto el hecho urbano es un caso particular del territorio, caracterizado por su alta tasa de ocupación y complejidad. Todo lo dicho aquí sobre Buenos Aires puede aplicarse a cualquier realidad urbana del país, a la Metrópolis Bonaerense, o al espacio territorial en general, sea o no argentino.