

EL TRANSITO, EL TRANSPORTE Y LA CULTURA URBANA *

GERMAN ARBOLEDA VELEZ

Ingeniero Civil. Universidad Nacional (Manizales). Ingeniero
Consultor. Profesor Universitario.

Cultura: Es el conjunto de opiniones, creencias, valores, actitudes, costumbres, representaciones, creaciones y símbolos que los seres humanos asimilan en las relaciones interpersonales o en las relaciones sociales en los diferentes espacios en que conviven cotidianamente.

Es este un concepto antropológico de cultura, que trasciende el concepto de cultura como simple erudición o como mera creación.

1. INTRODUCCION

Sin lugar a dudas, el tránsito y el transporte, en todo nivel, son uno de los soportes del desarrollo material y cultural de la humanidad, al facilitar la transmisión del conocimiento, la divulgación de los logros alcanzados en el campo de la investigación en ciencias, en técnicas y en áreas sociales, la aproximación entre distintas comunidades para los intercambios espirituales y materiales, y el desplazamiento de personas y mercancías, y con ellas de otras culturas y formas de vida. Las

comunicaciones físicas (terrestres, fluviales, marítimas o aéreas) pueden ser analizadas como un aspecto de la comunicación humana y como un fenómeno social, cultural e histórico, más allá de la óptica puramente técnica con que usualmente se consideran.

En el presente siglo, el gran desarrollo del tránsito y el transporte, aunado al de las telecomunicaciones, ha sido la causa del gran dinamismo adquirido por la cultura en nuestros días, el cual supera en gran escala el correspondiente a otras épocas de la historia de la humanidad. Y es en el campo urbano, en las ciudades, en donde se da con más ímpetu e intensidad, presentando un mayor intercambio cultural y un mayor acceso a la educación y a la cultura por parte de un creciente sector de la población, facilitado por el auge de centros docentes, con educación formal e informal, y de edificios o espacios de uso cultural (teatros, cines, museos, parques, etc.) ubicados en puntos con condiciones apropiadas de tránsito y transporte, bien

* Ponencia presentada en el Primer Seminario Nacional de Cultura Urbana. Medellín. Marzo 1989

sea con vehículos propios o bien con la utilización del transporte público urbano.

La importancia que el desarrollo del tránsito y el transporte ha tenido sobre el desarrollo cultural de todos los pueblos es un punto que no tiene discusión alguna y sobre el cual no trataré esta ponencia. El aspecto en consideración es la forma como se ha permitido que nuestro desarrollo cultural, que venía evolucionando de manera no siempre regular y algunas veces traumática pero acompañada con nuestro devenir histórico y nuestra idiosincrasia, haya tomado formas ajenas y violentas, resultado de copias, casi siempre mal hechas, de patrones culturales, muy diferentes a los nuestros, pertenecientes a núcleos humanos que hasta en su temperamento y postura con respecto a la vida se diferencian del nuestro. Y es en la cultura urbana, en materia de tránsito y transporte, en donde es bien marcada la toma de patrones extranjeros sin beneficio de inventario, en las más de las veces a un costo social reservado, con no muy buenos resultados desde el punto de vista técnico, y con una gran influencia modificadora de nuestras costumbres, y por ende, de gran parte de nuestra cultura. Falta quizás un mayor conocimiento de las distintas formas como se pueden resolver los problemas del tránsito en las ciudades y de las diferentes posibilidades que se tienen para el transporte de personas y de productos, con el fin de escoger para nuestras ciudades aquellas soluciones y aquellas posibilidades que estén más de acuerdo con nuestro auténtico desarrollo económico, social y cultural, y que no acaben con la historia cultural que conservan nuestras ciudades.

En una intersección del área central de nuestra ciudad existe un gran conflicto de tránsito. De inmediato, a la mente, no solo de técnicos sino también de profanos, viene la forma cultural del puente o solución a desnivel, extractada de patrones vistos en películas extranjeras o importados por aquellos que han visitado tierras extranjeras, en las cuales han sentido muy lejano el sabor de su tierra, convencidos, por cierto grado de inferioridad, de que esa es la mejor solución para el problema, sin al menos

conocer las razones que tuvieron quienes definieron dichas soluciones para los sitios en los cuales están ubicadas. Aquí viene un primer gran interrogante: ¿nos hemos preocupado, y en especial los técnicos, por entender nuestra cultura, conocer sus orígenes, medir sus posibilidades de desarrollo y, lo que es más importante, por buscar soluciones a nuestros problemas de tránsito en un todo de acuerdo con lo que nosotros hemos sido, somos y seremos, es decir, ajustados a nuestras necesidades y posibilidades reales?

Si se plantea que el problema del transporte público en la ciudad es cada vez más angustiante, de inmediato, aun en las conversaciones callejeras, surge como solución el tren metropolitano (o metro) o una de tantas soluciones sofisticadas que hemos visto en el cine o en las revistas, o que algunos han disfrutado en tierra ajena. Se establece aquí otro interrogante: ¿queremos convertir nuestras ciudades colombianas, y latinoamericanas, en copias repetidas de las ciudades norteamericanas y de las más modernas europeas, con todo lo que ello implica, o queremos, sin renunciar a los mejores beneficios de la técnica, preservar nuestro espíritu latino, el calor de nuestras ciudades y orientar nuestro camino del desarrollo con patrones propios?

El propósito fundamental de esta ponencia es cuestionar la forma como elementos culturales, en materia de tránsito y transporte urbanos, del mundo desarrollado, se han trasplantado en nuestras ciudades, en las más de las veces sin siquiera efectuar un verdadero análisis que procure la solución técnica más aconsejable. Muchas soluciones, por no decir la mayoría, carecen de verdaderas evaluaciones que miren los aspectos socioeconómicos, culturales y ambientales de la comunidad en la cual se dan y que vayan más allá del simple análisis de costo/beneficio. En esas consideraciones se crean y se reproducen en nuestras ciudades los fenómenos de aculturación y de alienación ideológicos.

Para lograr el objetivo planteado en párrafos anteriores, en primer lugar se considerará la vía urbana, elemento físico

esencial para que exista la ciudad, pero que mirado desde el punto de vista funcional, el cual destaca en su dimensión los valores culturales urbanos que manejan los habitantes de cada ciudad en particular, se transforma en espacio social. Posteriormente, se describirá la forma como ha influido sobre nuestras costumbres y sobre los aspectos técnico-culturales el desarrollo del tránsito y del transporte. Por último, se hará una breve descripción de la metodología que se recomienda para encontrar la solución a nuestros problemas del tránsito, aprovechando los resultados de las investigaciones efectuadas en otros países, pero adaptándolos críticamente a nuestras formas culturales.

2. LA VIA URBANA

Si se considera el elemento físico denominado VIA URBANA se tiene algo muy incompleto si en ella no tenemos actividad de circulación de vehículos y de peatones que se desplacen a lo largo de ella o accedan a los espacios aledaños. La vía urbana como espacio físico y social no se da si, al menos, no se logra que la vía cumpla tres requisitos esenciales:

- La vía debe servir para establecer una demarcación precisa entre el espacio público y el espacio privado.
- La vía debe tener ojos que la vigilen: sus propietarios naturales y los edificios, pero con sus fachadas mirando hacia la vía.
- La vía debe tener un andén amplio y continuo que permita una marcha ininterrumpida de quienes por ella transiten.

La vía urbana, además de la que pueda darse en unos pocos metros de la vía sobre la cual se encuentra nuestra vivienda, se desarrolla esencialmente en las áreas centrales de las ciudades y de los barrios. Es en estos sitios en donde debe pensarse que cualquier solución que se proporcione en materia de tránsito y transporte debe satisfacer por igual al peatón y al vehículo para que a lo largo de las vías que las conforman se pueda dar la coexistencia de diversos usos privados y públicos. Los privados (bares, restaurantes, discotecas, etc), deben estar abiertos el mayor tiempo

posible con el fin de que los habitantes de la zona utilicen con más frecuencia la vía y el lugar se vuelva atractivo para el tránsito vehicular. Los públicos (abiertos o cerrados, como parques o mercados), actúan como factor de continuidad y adherencia del conjunto urbano.

Manteniendo el principio de asimilación crítica de las tradiciones, enmarcado siempre dentro de la búsqueda del bienestar para nuestra generación y las futuras, y sin perder de vista la importancia que para la transmisión de nuestros valores culturales tienen las vías de las áreas centrales de ciudades y barrios, se aconseja tener presente, en el diseño de las vías urbanas, los siguientes puntos:

- Indiscutiblemente el hombre busca al hombre. El hombre dentro de la ciudad no busca el vacío para contemplarlo, ni el orden, ni la calma. Nada más deprimente que transitar por las vías del centro de una ciudad en las primeras horas de la mañana (6:00 a.m por ejemplo) o a altas horas de la noche.
- La vía debe permitir que el contacto entre sus usuarios sea lo menos "chocante" o lo más grato. Los contactos en la calle son básicos para la creación de la conciencia colectiva.
- La vía debe permitir el desplazamiento de los niños, no como seres anónimos, sino como grandes captores de las formas culturales que ven de sus mayores. Los niños descubren los principios fundamentales de la vida urbana a través del contacto con adultos que encuentran regularmente por las aceras de la ciudad.
- El andén debe tener el mayor ancho posible. Hay quienes recomiendan un ancho igual o superior a ocho (8) metros. Con esto se garantiza que los niños puedan desarrollar sus actividades, se podrá tener una buena arborización, los peatones circularán cómodamente y será posible un desarrollo pleno de la vida de los adultos.
- La separación de peatones y vehículos pierde sus ventajas teóricas desde el momento en que frene o suprima al

mismo tiempo muchas de las formas de vida y de actividad esenciales.

- Enfocar los problemas de la circulación urbana en términos simplistas —peatones contra vehículos— y establecer como meta la segregación completa de ambas categorías, supone plantear el problema al revés, porque el destino de los peatones en las ciudades no puede disociarse de la diversidad, de la vitalidad y de la concentración de las funciones urbanas.
- Todo proyecto de comunicación debe apoyarse en una investigación histórico-sociológica previa y no debe reducirse a la aplicación mecánica de unos conceptos urbanísticos, elementos de apoyo que son incapaces de sustituir el buen criterio del diseñador o planificador formado dentro de una CULTURA URBANA que no por universal desconoce los valores propios de una región o localidad.

Como punto final de este breve comentario sobre la vía urbana, es importante recordar a urbanistas, planificadores e ingenieros viales que ellos muchas veces se equivocan de procedimiento cuando se dan a la tarea de encontrar un plan del que surja claramente el “esqueleto” de una ciudad, haciendo uso directo de autopistas y avenidas. Una ciudad no se configura conectando piezas y trozos, como un edificio de estructura metálica o, incluso, como una colmena o como un corral. La estructura de una ciudad se define mediante una mezcla de funciones, y nunca nos acercamos más a sus secretos estructurales que cuando nos ocupamos de las condiciones que engendran su diversidad.

3. EL CAMBIO EN LAS COSTUMBRES COMO PRODUCTO DEL DESARROLLO DEL TRANSPORTE

El avance cultural de los últimos años se ha traducido en un cambio marcado en las costumbres, no solo urbanas sino rurales, en las más de las veces resultado del gran desarrollo que ha tenido el transporte. Algunos ejemplos son:

- El quiebre de las comunidades cerradas para abrirle paso a aceleradas rela-

ciones interpersonales e intergrupales, lo que facilita el intercambio de experiencias y de productos y el conocimiento mutuo, aunque resulte a menudo más fugaz, impersonal y superficial que en anteriores condiciones.

- El impacto del transporte sobre la nutrición, representado en una variación de la dieta. Basta con comparar la dieta de hoy con la que se tenía hace 20 años.
- La postura psicológica de las personas respecto al transporte y, en especial, con respecto a su infraestructura y al tránsito. La vida de los pueblos y comunidades indígenas tiene un ritmo y unos tiempos más lentos, y, en todo caso, muy diferentes a los de las grandes concentraciones urbanas.
- El impacto paisajístico que sobre el hombre tienen las obras de infraestructura de transporte. Cuando éstas se diseñan con criterio no sólo funcional sino humanístico y estético, se constituyen en zonas de relajamiento del espíritu y en centros de atracción, de visita obligatoria.
- El transporte puede agudizar o reducir las diferencias de clase en las comunidades. Se han creado estereotipos que exigen la posesión de determinados medios de transporte, incluyendo su calidad, modelo y tipo (automóvil, avioneta, etc.) para poder sentirse parte segura de la clase social a la cual se pertenece o aspira. En nuestra comunidad, al deseo de posesión de vivienda siempre se agrega el de posesión de vehículo.
- El medio de transporte no se usa a menudo, por lo económico, por el factor tiempo, o por lo confortable que resulte sino de acuerdo con una costumbre cultural inculcada: se prefiere viajar apretujado en un automóvil (tres pasajeros en el asiento trasero) en lugar de viajar en un bus “ejecutivo”; se prefiere el taxi al mejor de los buses urbanos.
- Cambio de costumbres por facilidades de transporte: aparición de la jornada continua; hora de levantada más temprana; alimentación liviana en la hora

del almuerzo; fomento del estudio en la noche. Muchos son los hábitos perdidos por carencia de transporte en horas de la noche y por su eficiencia que ha permitido incrementar las distancias, alejando a los habitantes de las ciudades de los centros nocturnos, cada vez con menos vida, por lo menos segura y descomplicada.

Los anteriores, y muchos más, son ejemplos para reflexionar sobre la importancia que tiene el análisis sociológico y cultural previo a la aplicación de cualquier cambio en aspectos del tránsito y transporte, si queremos que nuestra identidad avance en la definición de su perfil positivamente, y se incremente el bienestar y desarrollo de nuestras ciudades.

4. EL DESARROLLO TECNOLÓGICO DEL TRANSPORTE URBANO Y EL DESARROLLO TÉCNICO-CULTURAL

Son innumerables los aspectos técnico-culturales en los cuales ha influido dinámicamente el desarrollo tecnológico del transporte urbano. Algunos de ellos son:

- En aspectos viales: mejoramiento en el diseño geométrico de vías y grandes investigaciones y avances en el diseño de pavimentos.
- En aspectos urbanísticos: incremento de las técnicas para el análisis y definición de la estructura vial más apropiada para las distintas zonas de las ciudades y para los distintos sectores (desde los ejes viales hasta la vía interna de barrio o conjunto); diseño y construcción de centrales de transporte de pasajeros y de carga. Se ha facilitado la expansión de las ciudades, que debe contar, de todas maneras, con otros instrumentos para la racionalización u optimización de su desarrollo.
- Estandarización de normas de comportamiento ciudadano en cuanto a paraderos, señales, horarios, compra de boletos, etc., y generación de actitudes de convivencia (y defensa, en últimas) cuando se está dentro de sistemas de transporte masivo y aún dentro de la vía en vehículos particulares.

Cali es una de las pocas ciudades del país en donde comienza a configurarse una sub-cultura ciudadana asociada con los problemas del transporte masivo.

- En aspectos físico-personales: la gente camina menos. Aun los recorridos de corta distancia prefiere hacerlos en bus o en su vehículo particular.
- Cada día se da una mayor valoración al costo del tiempo, hasta el punto de ser uno de los elementos que en muchas ocasiones justifican la bondad económica de gran número de proyectos de transporte.
- Se ha ampliado el uso de la ciudad al aproximar las distintas zonas: educativa, recreacional, institucional. Se puede trabajar en una forma más intensa. Algo similar ocurre con las otras actividades.
- En el diseño habitacional y de edificaciones: semisótano para estacionamiento, en los edificios de apartamentos; casa con garaje; centros comerciales con grandes parqueaderos; zonas de estacionamiento en las áreas centrales; centros deportivos y recreacionales con amplias áreas para estacionamiento de vehículos.

5. RECOMENDACION TÉCNICA PARA PRESERVAR NUESTRAS CIUDADES

El vehículo automotor, símbolo de la era moderna, cada vez más común en las ciudades y áreas habitadas por el hombre, presenta altas tasas de crecimiento anual, especialmente en los principales centros urbanos de los diferentes países, en los cuales poco a poco han vuelto insuficiente la red vial existente y han creado situaciones de congestión en puntos identificables. Sin ahondar en las conflictivas circunstancias que prevén algunos futurólogos de mantenerse las actuales tasas de crecimiento del transporte privado, es conveniente referirnos a un aspecto concreto que ilustre el tema.

Hasta hace pocos años, no solo en los países de América Latina, sino también en Norteamérica y Europa, se pensaba que

las mejores soluciones para resolver los conflictos vehiculares en las intersecciones eran los intercambiadores a desnivel.

Incalculables recursos económicos y humanos se destinaron para lograrlos, sin siquiera pensar en analizar soluciones más modestas, como un control mediante semáforos, o una glorieta, u otro tipo de solución a nivel, con el consecuente deterioro urbano que una solución a desnivel impone cuando se localiza en el área central de una ciudad. En Cali se tienen ejemplos típicos en la zona adyacente a la Ermita y, más recientemente, en el sector de Santa Librada, sector con vida diametralmente opuesta a la que mostraba antes el complejo vial que a pesar de un diseño que tuvo en cuenta lo peatonal, tiene áreas intransitables por su lamentable estado.

Indiscutiblemente, y dado el gran desarrollo que en las últimas décadas ha tenido la Ingeniería de Tránsito y la Planeación del Transporte, con una mínima inversión en investigaciones profundas del tránsito y transporte, se puede formular el plan vial más acorde con las necesidades de una región o de un centro urbano ajustado a la realidad económica y cultural de la comunidad sobre la cual habrá de influir.

Más aún, a nivel de intersección, hoy en día es posible efectuar el análisis que permite definir el tipo de control o sistema de funcionamiento más apropiado para cualquier intersección en estudio. Actualmente la Ingeniería de Tránsito suministra las herramientas que permiten llevar a cabo dicho análisis, y el conocerlas es fuente para cambiar la opinión de muchos ingenieros y técnicos que solo ven en las soluciones a desnivel la respuesta a los problemas de congestión en las intersecciones. Desde ya, se debe tener en cuenta que dicho tipo de problemas debe ser analizado llevando una secuencia lógica, en procura de la mejor solución técnica al más bajo costo económico y tratando de causar el menor impacto socio-cultural posible. Lo recomendable es comenzar el análisis estudiando la intersección como un cruce no controlado con semáforos, e ir avanzando en nivel hasta encontrar la

mejor solución. Es decir, las etapas de análisis aconsejables son:

1. Intersección no controlada con semáforos.
2. Glorieta, si la disponibilidad de espacio lo permite.
3. Ninguna modificación geométrica de la intersección y control con semáforos.
4. Modificación geométrica de la intersección y control con semáforos.
5. Análisis de la red vial cercana a la intersección, con miras a tomar medidas de tránsito que disminuyan el volumen de tránsito en la intersección. Tales medidas pueden ser prohibición de giros a la izquierda, mejor utilización de vías subutilizadas, etc.
6. Solución a desnivel solo para el movimiento con mayor volumen de tránsito en la intersección. Para los demás movimientos la solución puede ser mediante control con semáforos o mediante una glorieta, de acuerdo con la disponibilidad de espacio en la intersección.
7. Solución completamente a desnivel o intercambio.

Desde todo punto de vista, se debe evitar plantear soluciones a desnivel en las áreas centrales de las ciudades. Tanto el vehículo como el peatón deben compartir las vías del área central. El único elemento de control que trata por igual a ambos es el semáforo. Por lo tanto, hasta donde sea posible, lo ideal es dotar los centros de las ciudades con una red de intersecciones semaforizadas, con semáforos tanto para los vehículos como para los peatones, interconectadas y comandadas por un control central. Es decir, la tendencia debe ser establecer Sistemas de Control del Tránsito Urbano (CTU), los cuales deben garantizar la preservación de nuestras riquezas urbanas y una mayor comodidad y menor costo a los usuarios de las vías, reflejados en menos paradas, menores tiempos de espera, menores costos de operación, mayor seguridad para los peatones y menor contaminación del medio ambiente.

6. REFLEXION FINAL

Todo lo anteriormente expuesto lleva a concluir lo inaplazable que es la formu-

lación y ejecución de un plan de educación en materia de tránsito y transporte, dirigido a la totalidad de los sectores de la comunidad y que no sea orientado sólo a aspectos técnicos del tema. Dicho plan, enmarcado dentro de aspectos socio-culturales y técnicos, debe comprender como mínimo:

- Tareas de instrucción a nivel de niños, a quienes se habrá de inculcar valores culturales propios, junto con elementos de tránsito y transporte que no los contradigan.
- Una campaña de educación de adultos, ciudadanos comunes inexpertos sobre el tema, para que aprendan a identificar todos aquellos proyectos relacionados con el tránsito y el transporte que atenten contra los valores culturales heredados de los mayores y, en especial, que sean fuente de destrucción de las grandes riquezas que guardan nuestras ciudades, para que así se puedan con-

vertir en verdaderos críticos y defensores de lo bueno que propongan técnicos y políticos, para apoyarlo, y en aguerridos combatientes para luchar en contra de los proyectos con impacto socio-económico y cultural negativo.

- Intensificar, si es que existe, o implantar en colegios y universidades la educación relacionada con nuestra cultura: sus orígenes, su desarrollo hasta nuestros días, sus tendencias, etc. Es de vital importancia que nuestros técnicos, y en particular los que manejan el tránsito y el transporte en nuestras ciudades, comprendan claramente el mundo cultural en el cual se desenvuelven para que puedan aplicar las técnicas extranjeras, y las que produzcan nuestras investigaciones, no en forma directa y mecánica sino con el mejor de los criterios frente a los posibles impactos económicos, sociales, culturales y ambientales de las obras.