

Los Círculos del Desarrollo

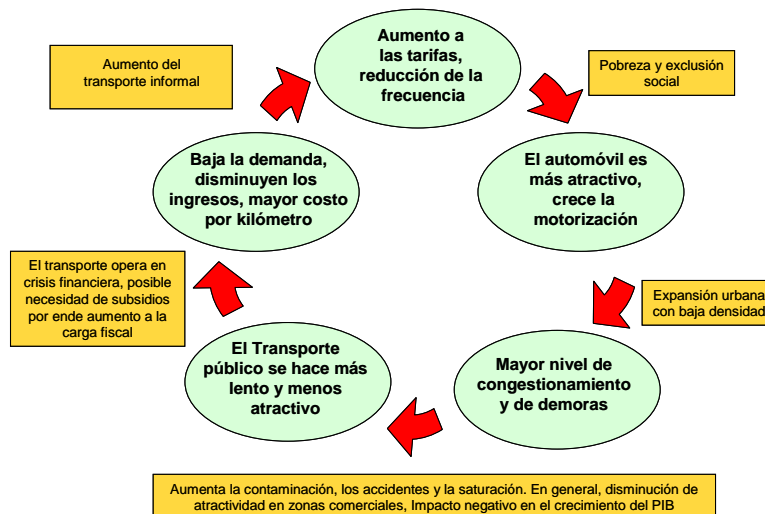
Moisés López Cantú

El modelo de desarrollo urbano imperante en una ciudad es parte esencial en la generación de círculos virtuosos o viciosos en relación con la competitividad, sustentabilidad y calidad de vida de quienes viven en ella.

Es generalmente aceptado que ciudades como Curitiba, Oregon, Barcelona y otras poseen modelos de desarrollo urbano con características – no siempre las mismas – que generan círculos virtuosos. A los altos estándares que ofrecen a sus habitantes – espacio público, calidad de aire, servicios, infraestructura, cultura, una movilidad racional, etc., – se sigue la atracción de actividades económicas que generan valor, mismo que incrementa la capacidad de compra e inversión pública y privada, al mismo tiempo que se respeta al máximo el entorno e incluso se restaura. Algunas características comunes a estas ciudades son: manejo de modelos de desarrollo urbano con usos del suelo mixtos, altas densidades, integración de las actividades de las personas y el espacio público, transporte masivo y no motorizado ganando espacios al vehículo particular, etc.

En contraposición, también existen modelos de desarrollo urbano que generan círculos viciosos, paradójicamente acompañados del incremento en la magnitud de ciertas variables que asociamos a lo que conocemos como “desarrollo”, ejemplos de esto pueden ser el incremento en el ingreso per capita y el aumento en el número de vehículos o las grandes inversiones en infraestructura para los vehículos particulares y las mayores demandas de infraestructura que las mismas generan al alentar la demanda de este tipo de transporte. Pero, ¿cómo se construyen estos círculos viciosos? ¿Pueden romperse? La Figura 1 responde a la primer pregunta, más no nos dice cómo identificar los conglomerados que se encuentran en este proceso. Al respecto existen algunas variables que pueden ser monitoreadas: i) La densidad poblacional; ii) El número de vehículos registrados; iii) La relación entre el número de personas y el número de vehículos; iv) La partición modal; v) El consumo de combustibles; vi) La longitud de los viajes; vii) La cantidad de gases y partículas que se emiten a la atmósfera y que la contaminan – particularmente los que tienen origen en fuentes móviles y en la deforestación -; viii) La proporción de los recursos que destinan las familias más pobres del total de sus ingresos, etc.

Figura 1 Círculo Vicioso del Desarrollo Urbano y la movilidad basada en vialidad



Fuente: Workshop Regional Program on Sustainable Transport and Air Quality, http://www.cleanairnet.org/lac_en/1415/article-59791.html

A la pregunta de si es posible romper este tipo de procesos y revertirlo para convertirlos en virtuosos, la respuesta es Sí.

Son condiciones fundamentales para producir este cambio, al menos, las siguientes:

- Darse cuenta de que se está inmerso en el mismo.
- Identificar los costos “ocultos” asociados al proceso (los que se generan por mala calidad del aire, los que se producen por altas magnitudes en saldos de accidentes de tránsito, los asociados a la baja competitividad por demoras y altos tiempos de traslado, los asociados a la “solución” de los problemas de movilidad con vialidad, los relacionados con el suministro de servicios en redes cada vez más largas y extensas, etc.).
- Asumir que al final del círculo estos costos los paga la misma municipalidad y los contribuyentes.

¿Hay casos probados de éxito en la reversión de estos procesos? Sí. En América destacan las ya mencionadas Curitiba, Bogotá y otras más en distintos grados de evolución: Santiago de Chile, Lima, Valencia y Mérida en Venezuela, Guayaquil, Quito, Seattle. Sólo para ejemplificar se ofrecen algunos datos interesantes:

1. Se ha estimado que cambiar el modelo de usos del suelo y movilidad extendido y disperso, por un modelo con usos del suelo mixtos, alta densidad y orientado al transporte público produce reducciones entre un 20 y un 49% en los desplazamientos en automóvil particular, por ende elimina la presión por pasos a desnivel y nuevas vías (1).

2. En la Ciudad de Seattle se estudiaron y compararon los patrones de viaje entre zonas con usos mixtos y alta densidad y otras con un modelo de desarrollo urbano extendido y de baja densidad, el resultado fue que quienes vivían en los barrios del primer modelo viajaron un 28% menos que quienes vivían en barrios adyacentes con el modelo de desarrollo urbano extendido, y hasta un 120% de quienes vivían en zonas suburbanas. (2)

3. Bogotá no sólo es Transmilenio, su implantación fue acompañada de un ambicioso programa de espacio público y una red de ciclo rutas en derecho de vía exclusivo – 130 km. -; estas dos medidas y su interacción con el Sistema Integrado de Transporte produjeron:

- La disminución en tiempos de viaje para los estratos 1 y 2 – los de más bajos ingresos – de 18 y 15 minutos respectivamente.
- Una transferencia de viajes a medios no motorizados del 8% al 16%, de unos 12 millones de viajes (lo cual implica una reducción del orden de los 768,000 viajes en automóvil por cada día).
- Una reducción en los accidentes de tránsito en las zonas de los corredores tratados del orden del 86%, y
- La reducciones en la emisión con origen en fuentes móviles de: ozono (6%), noxes (13%) y monóxido de carbono (28%). (3)

Por último, es posible salir de los círculos viciosos que se originan en el modelo de desarrollo urbano. También es bueno decir que la solución no está en las grandes inversiones en infraestructura, es claro que se obtienen mejores resultados con proyectos que atienden y responden a la transversalidad de las variables que hacen parte del desarrollo.

NOTAS

1. If Health matters: integration public health objectives in transportation planning. Todd Littman, Victoria Transport Policy Institute, 2003. Victoria, BC, Canada.

2 Travel Impacts of Mixed Land Use Neighborhood in Seattle, TRB Paper 01-2588, Noviembre de 2000.

3 Integrated Policies for Sustainable Transportation: The Bogotá Experience, Dario Hidalgo. Workshop on Sustainable Transport and Air Quality (World Bank, Washington D.C., April 8, 2005.

Ingeniero Civil y Maestro en Ciencias con Especialidad en Ingeniería de Tránsito de la Universidad Autónoma de Nuevo León. Tiene 19 años de experiencia en temas de movilidad y ha trabajado en México, Colombia, Venezuela, Panamá y El

Salvador. Ha impartido cátedra en la Universidad Autónoma de Nuevo León, la Universidad Javeriana de Bogota y el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey. En los años recientes su actividad ha estado focalizada en temas de planeación urbana (Sub Secretaría de Desarrollo Urbano y APDUNL) y la administración del transporte público (Director de Transporte, Agencia Estatal del Transporte de Nuevo León). Actualmente es Coordinador de Proyectos Estratégicos del Consejo Estatal de Transporte y Vialidad.