

La ciudad y el petróleo

José Ángel Campos Salgado
Departamento de Métodos y Sistemas



Av. Tlalpan, ciudad de México.
Foto de: Roberto Flores.

La ciudad siempre ha tenido como uno de sus factores fundamentales la movilidad. Los habitantes de la ciudad van y vienen por ella para intercambiar trabajo, productos, conocimientos, información, costumbres, tradiciones y demás acciones de la vida social. Y este intercambio se da también entre las ciudades, es decir, regionalmente. La forma en que se realiza dicho intercambio es a través de diversos medios de transporte, los cuales han evolucionado continuamente. Es de señalar que a partir de la invención del motor de combustión interna, los cambios se han producido más aceleradamente y el número de unidades en circulación se ha disparado de manera exponencial.

El transporte siempre se ha dado combinando movimientos de pocas personas o productos con movimientos colectivos y masivos, y en cada región se ha desarrollado pre-

ferentemente un modo u otro de movilización. En nuestro país, por diversas causas, se ha privilegiado, al menos desde los años cincuenta del siglo pasado hasta la fecha, el transporte menor, es decir, el automóvil y el transporte de carga automotriz por carretera, en vez de transporte colectivo para personas en la ciudad y los ferrocarriles para personas y mercancías, en la región.

Las consecuencias de privilegiar este sistema están ahora a la vista y son cada vez más impactantes. Una primera es relativa al espacio ocupado por estas unidades individuales, el mal, obviamente es mucho mayor al que ocupa una unidad que lleva a un conjunto de personas o productos. Si consideramos a su vez que el número de este tipo de unidades crece cotidianamente (en la zona metropolitana del Valle de México cada año hay 200,000 automóviles más, es decir 500 por día) podemos entender por qué cada vez es más difícil circular por la ciudad y por las carreteras. ¡Ya no cabemos! Un somero cálculo da resultados pavorosos: 3.5 millones de automóviles circulando diario en la ciudad de México¹ multiplicados por un mínimo de 25 metros cuadrados que se necesitan para que cada uno camine, da como resultado casi 90 millones de metros cuadrados de vías para el movimiento de esta plaga.

Una segunda consecuencia se refiere también al espacio. Todo medio de transporte tiene momentos en que se detiene temporalmente, es decir, se estaciona. Y ello ha hecho que las calles sean aún más insuficientes para circular: están ocupadas por autos estacionados que reducen en más de 30% el espacio libre. Para resolver este problema se construyen edificios, o partes de estos, especialmente dedicados a depositar automóviles durante un cierto tiempo. Sólo que cuando no se ocupan estos lugares, la edificación no tiene ningún valor, la inversión realizada no reditúa ninguna ganancia.

Este fenómeno es el mismo que vive la ciudad cuando se va llenando de obras viales que durante las noches se convierten en espacios yermos. Y peor aún, estas intervenciones van rompiendo el tejido de la ciudad, llenando

¹ Fideicomiso para el Mejoramiento de la Vías de Comunicación del Distrito Federal, FIMEVIC, ciudad de México, 2008

el paisaje de objetos anodinos, monstruos de concreto que se imponen sobre los habitantes, incapaces de caminar bajo sus gigantescas patas. Debido a esta presencia, los espacios para habitar, trabajar, recrear la cultura, intercambiar mercancías y divertirse quedan aislados entre sí pues las vías de circulación los atraviesan, separan y aíslan.

Un aspecto más que hay que contemplar se refiere al tiempo perdido en ir de un lado a otro. Al circular a muy baja velocidad este tiempo no se aprovecha para otra actividad y menos aun si se está conduciendo el automóvil propio. Caso muy diferente, cuando se utiliza un transporte colectivo que es manejado por un conductor capacitado y tiene la comodidad suficiente para dedicar algún tiempo a la lectura, la plática o la contemplación del paisaje.

Otro hecho vinculado con esta materia es la forma en que la ciudad crece. Cuando la comunicación entre partes de la ciudad se da por medio de transporte sobre vías exclusivas tipo ferrocarril, con paradas reguladas, entonces vamos de un lugar a otro y no es posible establecer en cualquier sitio las nuevas áreas de desarrollo urbano, pues este tipo de transporte no se puede detener en cualquier lugar. Caso muy diferente cuando la comunicación se da por medio del automóvil que se detiene cuando quiere y en donde quiere su conductor. Así, gracias a esta facilidad, contribuye para que la ciudad se desparrame como mancha de aceite en vez de seguir un crecimiento controlado.



Av. Plutarco Elias Calles, ciudad de México.
Foto de: Arlett Noriega.

Aquí está, por lo demás, una de las condiciones básicas por la que se ha preferido desarrollar este sistema. Hay la creencia de que se ha ganado libertad plena para moverse por la ciudad. Una libertad individual, como corresponde al individualismo contemporáneo. Salvo que hay un problema serio de seguir por este camino. Si calculamos que cada automóvil en la ciudad de México consume diariamente 20 litros de combustible y lo multiplicamos otra vez por 3.5 millones, entonces cada día arrojamamos: ¡70 millones de litros de gasolina quemada al cielo de la ciudad! ¡Cada día! Y no hay quien se salve de lo nocivo de esta contaminación.²

Hoy, que se discute sobre la industria petrolera mexicana, cuando se hace público el dato de que importamos más de 40% de la gasolina que consumimos, cuando se nos advierte que nuestras reservas de petróleo están reduciéndose y cuando estamos dispuestos a defender con todo vigor la propiedad nacional de este estratégico recurso, debemos también discutir y llevar a la conciencia de cada habitante de nuestras ciudades que hay a su vez la necesidad de cambiar nuestros hábitos de transporte urbanos.

Sin embargo hay dos condiciones que debemos superar y una meta que debemos alcanzar. Primero, el uso del automóvil está vinculado con toda una industria que induce a su consumo. Los fabricantes de autos, refacciones, llantas y demás elementos complementarios no fácilmente dejarán de aspirar a seguir aumentando sus ganancias, incluyendo la renta petrolera que el consumo de combustible deja. Y segundo, desde siempre, al menos en nuestro país, el uso del automóvil particular está ligado a una condición de jerarquía social. A nivel más alto de ingresos, más costosos automóviles y menos uso de sistemas de transporte colectivo. ¡Qué dirán mis vecinos si me ven usando el Metrobús! Y la meta ligada a esto es: una mejora sustancial en el transporte colectivo. Eficiente, puntual, cómodo, seguro y hasta bonito, son las condición que los habitantes de una ciudad merecen y no la condena de tener que usar los actuales camiones, que más que para transportar personas, están hechos para mover animales. Aprovechemos la discusión sobre el petróleo para acercarnos a este otro tema. *ed*

Hay la creencia de que se ha ganado libertad plena para moverse por la ciudad. Una libertad individual, como corresponde el individualismo contemporáneo.

² Según en EMEVIC, en 1998 se consumieron 301 mil barriles de combustible fósiles, lo que equivale a 45 millones de litros de gasolina, diesel o gas.