

Reseña

Transporte urbano y movilidad ciudadina

*Fabiola Aguilar Cruz**

Aportes, Revista de la Facultad de Economía, BUAP, Año XII, Número 35, Mayo - Agosto de 2007

Transporte urbano en Latinoamérica y el Caribe: Estudios de casos (San José, Puebla, Puerto España, Puerto Príncipe). Yves Bussière (Editor), FLACSO, San José Costa Rica, 2005, pp. 234.

En Febrero de 2005 se publicó en San José, Costa Rica, el libro *Transporte Urbano en Latinoamérica y el Caribe*, uno de los cinco que fueron el resultado de la colaboración interinstitucional, que en docencia e investigación urbana se llevo acabó entre 1998 y el 2004, con financiamiento de la Agencia Canadiense de Desarrollo Internacional (ACDI) en el que participaron el Grupo Interuniversitario de Montreal (GIM) que incluye a cuatro instituciones universitarias: el Instituto Nacional de la Investigación Científica (INRS) - Urbanización, Cultura y Sociedad, el Departa-

Docente en la Facultad de Economía de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, con estudios de Licenciatura y Maestría en economía en la misma institución, colaboradora en el Cuerpo Académico «Economía Urbana y Regional»

mento de Estudios Urbanos de la Universidad de Québec en Montreal (UQAM), el Instituto de Urbanismo de la Universidad de Montreal y la Escuela de Planeación Urbana de McGill University y, cuatro instituciones de América Latina: el Centro de Técnicas de Planeación y de Economía Aplicada (CTPEA) de Puerto Príncipe, Haití, la Facultad de Latinoamérica de Ciencias Sociales de San José (FLACSO, Costa Rica), la Universidad de West Indies (Puerto España, Trinidad) y las facultades de Arquitectura y Economía de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP).

El libro que reseñamos es fruto de un trabajo arduo de coordinación de estilos, caracteres y de metodología en un tema especializado. El estudio es comparado y el tema central es el transporte urbano y el comportamiento de movilidad en cuatro ciudades medias, sedes de las instituciones participantes y aunque en principio el análisis comparativo estuvo condicionado por la disponibilidad de datos, al final resultó un estudio acertado, a causa de la diversidad socioeconómico espacial y cultural que las ciudades participantes ofrecerían.

Las ciudades de Puebla, México y San

José, Costa Rica, son ciudades comparables por presentar problemas comunes en términos de motorización, pese a que Puebla posee una mayor densidad de población y resalta un núcleo central como es el centro histórico; San José es menos denso, basado en un sistema urbano polinuclear; en tanto que las dos ciudades del Caribe: Puerto España (Trinidad), tiene una cultura criolla e inglesa y con un nivel económico comparable al de las dos ciudades mesoamericanas, con quienes comparte problemas comunes en términos de motorización y desplazamientos, y, Puerto Príncipe, Haití, con cultura criolla y francesa, que representa una pobreza extrema, alta densidad poblacional y carencias en la organización social formal, además de tener un contexto de baja motorización ocasionada por recursos limitados de su población.

El libro se estructuró en ocho capítulos. Los dos primeros abordan el modo de transporte y la localización comercial y residencial con una metodología similar para las ciudades mencionadas. El capítulo uno compara los factores que determinan que la gente frecuente los centros comerciales y el modo de transporte utilizado en San José, Puerto España y Puebla; el capítulo dos trata acerca de la elección del lugar de residencia y de trabajo en San José y Puebla. Los capítulos restantes siguen el análisis comparativo con estudios sobre otras dimensiones del transporte urbano: sistemas de transporte en San José (capítulo tres), sistema de transporte público en Puebla en una visión histórica (capítulo cuatro), perfil de la movilidad urbana en comparación con una ciudad del Norte y, perspectivas de la motorización, tomando como

caso comparativo Montreal (capítulo cinco), costos del transporte para los usuarios de este modo en Puebla (capítulo seis), planificación del transporte y segregación socio-espacial en Puerto España (capítulo siete) y, problemas de movilidad en Puerto Príncipe (capítulo ocho).

Considerando la estructura del libro, resultado de la colaboración exitosa entre los investigadores de las instituciones participantes, del análisis comparativo se desprende un balance que puntualizamos en las siguientes ideas:

- a) Se establece que las clases medias y, sobre todo los grupos económicamente más pobres, son altamente dependientes del transporte colectivo, ya que sin éste, su movilidad estaría obstaculizada. Tan solo, en Puebla, San José y Puerto España, donde el acceso al automóvil resulta limitado, en comparación a las ciudades del norte, las tasas de utilización del transporte colectivo siguen siendo elevadas (alrededor de 45% en Puebla).
- b) Otro aspecto interesante es el uso de espacio público, que también representa un problema en las ciudades de estudio, pues, aun en ciudades medias como Puerto Príncipe en donde la motorización es extremadamente baja, los embotellamientos son significativos, y que decir del centro histórico de la ciudad de Puebla e, incluso el centro de la ciudad de San José, los cuales presentan características similares. El problema de espacios está presente, sea por problemas mismos de embotellamientos, infraestructura deficiente o por mala gestión, el uso de espacio por parte de ambulantes,

entre otros, creando así un inadecuado funcionamiento del transporte público.

- c) Otro elemento importante es, que en un contexto de relativa pobreza urbana, el ingreso es el principal elemento en la elección del modo de transporte, mucho más que la forma urbana. Esto es que, por lo general, el uso de transporte colectivo disminuye a medida que el nivel de ingresos aumenta, lo cual no es raro, en un contexto en donde no existe un transporte colectivo adaptado a las clases medias que ofrezcan un mínimo confort, seguridad y fiabilidad.
- d) Un factor más a considerar, son las políticas dominantes en materia de transporte urbano, políticas que han sido de *laissez-faire* como algunos autores señalan, políticas incluso favorables al aumento de la motorización individual (como en Puerto España), a menudo percibida como símbolo de éxito económico y social y que sin embargo, han dejado de lado el impulso de una política real que beneficie al usuario de transporte colectivo e incluso de tarifas preferenciales a estudiantes y personas de la tercera edad, siendo éstos un porcentaje representativo de los usuarios de este tipo de modo de transporte.
- e) Finalmente, un elemento a resaltar dentro del proceso de motorización es el fuerte crecimiento demográfico y los cambios en la estructura de la edad, que llevan a un aumento en la demanda por parte de jóvenes en edad de trabajar y los efectos de las generaciones, lo cual implica que las perso-

nas ya motorizadas tiendan a mantener la misma situación a medida que envejecen, todo en un contexto de extensión urbana, lo cual tendrá un impacto importante sobre la motorización futura.

En concreto, la investigación condujo a los autores a resultados interesantes, incluso para análisis posteriores, tratando de responder a la pregunta ¿cuáles serían las acciones necesarias para asegurar un desarrollo sostenible del transporte en ciudades del sur? Por lo que, al respecto concluimos en lo siguiente:

- a) Los autores coinciden en que una mejor organización y gestión del transporte colectivo es necesaria. Es imprescindible crear empresas del transporte que ofrezcan un servicio de calidad adaptado a la demanda de la clase media emergente, aspecto que consideran sería factible si se introduce una mejor gestión de la circulación, que para ser eficaz requiere estar acompañada de un adecuado sistema de control del transporte y sistema vial.
- b) Para un desarrollo sostenible del transporte es necesario, en la medida de lo posible, evitar los errores en que incurrieron ciudades del Norte (Estados Unidos y Canadá), en donde el dar prioridad al modo de transporte particular, ocasionó efectos negativos en la calidad de vida de las ciudades; no obstante, señalan la importancia que en las ciudades del norte tiene el peatón a través de la implementación de políticas que intentan devolver calidad de vida al ciudadano, aspecto que debería de considerarse para

las ciudades del sur.

- c) Es momento, en lugar de ver hacia soluciones del lado de la oferta, de revisar la demanda, además de considerar la construcción de infraestructura, reconocer la importancia del comportamiento y evolución de la demanda y ver cómo se pueden introducir políticas de gestión de ésta para reducir el uso del automóvil en el centro de las ciudades y asegurar una mejor gestión del tráfico para afianzar la seguridad peatonal y mejorar la calidad de vida en las ciudades.

Para los autores, la problemática de motorización en ciudades medias de países en desarrollo implica un gran desafío; para cambiar las tendencias actuales llenas de deficiencias en el transporte, es necesario considerar cuestiones sobre el tipo de ciudades que deseamos para el futuro y que se dote de mejores instrumentos de planificación mediante la colecta regular de datos y un seguimiento permanente; es necesaria una concientización de parte de la sociedad, que implique su colaboración y participación como usuarios y proveedores de servicios de transporte.