



## Ciudad, transporte y calidad de vida

Juan Carlos Dextre

Profesor Asociado del Departamento de Ingeniería de la PUCP

**Síntesis:** Las políticas utilizadas para combatir la congestión y la contaminación en las zonas urbanas están generalmente orientadas a aumentar la infraestructura vial, pensando casi siempre en función del auto particular; sin embargo, las evidencias demuestran que este tipo de políticas no resuelven el problema en el mediano y largo plazo, sino que lo complican. Es necesario pensar en políticas de movilidad sostenible que prioricen los modos de desplazamiento más respetuosos del medio ambiente.

En la mayoría de las ciudades del Perú, el vehículo automotor está ganando espacio, a costa de quitárselo a las personas. En Lima y Callao<sup>1</sup>, con una población de ocho millones de habitantes y 448 mil automóviles, sólo el 11.4% del total de viajes se realiza en automóvil particular, mientras que existe un 25.4% de viajes a pie y 61.7% de viajes en transporte público. Para mejorar la circulación de la minoría que viaja en automóvil, las autoridades deciden construir más infraestructura para autos: ampliación de carriles, construcción de pasos a desnivel, intercambios viales, estacionamientos, etc.

Lamentablemente, existe bastante evidencia que demuestra que la construcción de infraestructura para autos no solo no resuelve el problema de la congestión sino que lo empeora. Por ejemplo, en 2001, el *Texas Transportation Institute* mostró los resultados de un estudio sobre 68 áreas urbanas en Estados Unidos. Dicho estudio reveló que entre 1982 y 1999 -período en que la población de las áreas evaluadas creció en 11%-, si bien los kilómetros de vías urbanas aumentaron en un 15%, las horas de congestión crecieron, en promedio, en un 50% y el tiempo de viaje, en 7%<sup>2</sup>. El ex Alcalde de Bogotá, Enrique Peñalosa<sup>3</sup>, considera que pretender resolver el problema de la congestión con la construcción de más infraestructura para autos es como querer apagar un incendio echando gasolina.

El sistema de transporte de una ciudad no sólo puede traer problemas de congestión, contaminación y tiempo perdido por la gente, sino que tiene implicancias profundas en la calidad de vida de las personas. Como lo manifiesta Lake Sagaris<sup>5</sup>, “hay pocas áreas de la política pública que tanto pueden influir en la calidad de vida, la salud, la equidad, incluso el acceso a la educación y al trabajo, como el sistema de transporte urbano”<sup>6</sup>.

Se tienen varios ejemplos en Europa, algunos en Norteamérica y muy pocos en Sudamérica, de ciudades que han logrado una calidad urbana que beneficia enormemente a sus ciudadanos. En todos estos casos se encuentran variables comunes, rescatando como las más significativas, las siguientes:

---

<sup>1</sup> Resultados de la Encuesta de Movilidad Urbana. Plan Maestro de Transporte Urbano Para el Área Metropolitana de Lima y Callao. Equipo de Estudio de JICA 2004.

<sup>2</sup> Sergio Jara Díaz. Más Vías, ¿más congestión?, Plan de Transporte Urbano para Santiago 2010. Departamento de Ingeniería Civil, Universidad de Chile.

<sup>3</sup> Enrique Peñalosa, Ex Alcalde Mayor de la ciudad de Santa Fé de Bogotá. Conferencia organizada por la Fundación para la Cultura Urbana. Caracas, octubre de 2001.

<sup>5</sup> Lake Sagaris. Muévete por tu Ciudad, una propuesta ciudadana de transporte con equidad. Santiago 2003.

<sup>6</sup> J. Dextre. La Ciudad y el Transporte en el Desarrollo Sostenible de los Centros Urbanos. En proceso de publicación.



- El cambio ha sido liderado por una persona visionaria (alcalde, urbanista, arquitecto o alguna asociación interesada en su ciudad);
- El diseño de la ciudad fue pensado para satisfacer, en primer lugar, las necesidades del peatón, luego las del ciclista y las de las personas que se trasladan en transporte público y, por último, las de los usuarios de autos. Esto es lo que denomino “*la equidad y la justicia social en la gestión de los centros urbanos*”<sup>(5)</sup>, y;
- La visión de ciudad, que es el mayor aporte que puede hacer un alcalde a su comunidad. Esta visión de ciudad, definida de manera multidisciplinaria, participativa, totalmente transparente y muchas veces sometida a referéndum popular, es la que asegura la continuidad de los planes y proyectos, independientemente de quién sea el alcalde de turno.

Es necesario pensar en **ciudades para la gente**, en las cuales se tenga en cuenta el concepto de **movilidad sostenible**, que busca la reducción de las emisiones contaminantes del transporte urbano, la reducción de la presión del automóvil en la ciudad –por más carriles y lugares de estacionamiento–, la disminución de la necesidad de viajar grandes distancias, la priorización de la movilidad de las personas –especialmente de las más necesitadas– en lugar de preocuparse por la movilidad de los automóviles, y dar preferencia a los modos de desplazamiento más respetuosos del medio ambiente.

¿Qué necesitamos para empezar a construir ciudades para la gente? Sugerimos lo siguiente:

1. Una **visión de ciudad** que asegure la continuidad de los planes y proyectos en el futuro.
2. En el caso de Lima y Callao, es necesaria una autoridad metropolitana que ordene el territorio con criterios de proximidad (para que la gente no deba viajar grandes distancias a fin de satisfacer sus diferentes necesidades), que priorice la construcción de las redes de transporte público así como la recuperación de los espacios urbanos.
3. No invertir en nueva infraestructura para autos y, en su lugar, aprovechar la infraestructura existente mediante medidas integrales de gestión de tránsito.
4. Mirar el desarrollo del transporte y el uso del suelo como un solo problema, reconociendo de ésta manera que cada uno influye en el otro.
5. Promover la movilidad no motorizada, entregando parte del espacio urbano para la construcción de redes de ciclistas y rutas peatonales amplias, con un diseño amigable que invite a la gente a caminar.
6. Tener en cuenta que para contar con un transporte público de calidad, éste debe considerar: a) una nueva gestión por parte de los operadores del transporte público (empresas donde los dueños tengan acciones en lugar de vehículos); b) el sistema debe ser accesible para todos –especialmente para las personas con discapacidad–; c) el sistema debe tener tiempos de viaje competitivos con respecto a los autos particulares –paraderos de alta capacidad y carriles exclusivos para el transporte público–; d) el sistema debe permitir el trasbordo con el mismo boleto; e) que el pasaje se pague antes de subir al vehículo y que los operadores reciban un pago por la cantidad de kilómetros recorridos, en lugar que por el número de pasajeros, de ésta manera se terminaría con la “guerra del centavo” por conseguir pasajeros en los paraderos, y; f) el municipio debe ser el responsable de la construcción y mantenimiento de la infraestructura para el transporte público, así mismo, debe licitar las rutas y la empresa encargada del recaudo, bajo reglas claras y transparentes.



7. Establecer restricciones de acceso al automóvil particular, en especial al área urbana central, pero también adoptar medidas para “calmar el tráfico” en los barrios, a fin de priorizar el uso vecinal de las vías locales, bajar la velocidad y disminuir la cantidad de vehículos de paso.
8. Incorporar recursos técnicos y humanos a los municipios, con la finalidad que lideren la aplicación de las medidas de gestión integral del tránsito en cada localidad.