

Significado social del carro y cultura en torno a su uso y a la movilidad

DAVID PORRAS

“...No existían garajes; no se necesitaban dado que ninguna familia tenía automóvil. Empezaban apenas a funcionar en San José, con un número escaso de unidades ... en las calles del barrio era escasa la circulación de vehículos y casi no se oía motores” (Oconitrillo 2005: 27).

Quizás en las décadas anteriores a la mitad del siglo XX, los ciudadanos de Costa Rica no se preocupaban por los principales costos ambientales, económicos y sociales que en el futuro el automóvil añadiría a su diario vivir. Así como otros temas envuelven a los países de un mundo globalizado, la movilidad fue determinante para el desarrollo de las sociedades post-industriales, y el ámbito latinoamericano no fue la excepción.



Calle central de San José.

Col. Allen Morrison

A nivel mundial, durante el siglo XX el transporte automotor, y principalmente el automóvil, modificó en gran medida la estructura espacial y funcional de las ciudades. Con sus orígenes a fines del siglo XIX, y adoptándose masivamente alrededor del planeta hacia 1940, exigió la satisfacción de sus necesidades, como la continua expansión de vías, la construcción de infraestructuras y la usurpación del espacio público sin medida.

En 1908, Henry Ford comenzó a producir automóviles en una cadena de montaje -línea de producción-, sistema totalmente innovador que le permitió alcanzar cifras de fabricación hasta entonces impensables, por lo que la producción masiva de automóviles se intensificó en Francia y Estados Unidos esparciendo su utilidad y creando la necesidad entre sus usuarios.

Los ideales planteados por la sociedad industrial “tenían como objetivo la estandarización, nunca antes se había tratado de unificar y sincronizar a la sociedad” (Hernández 1998: 70). Los ideales de autorrealización de la sociedad moderna, como una forma de identidad, se vieron amparados por la figura del automóvil, como “símbolo del individualismo capitalista” en la “lucha de todos contra todos”. El tránsito automotor es el correlato material de una autorrealización que presupone la lucha, la competencia y la exclusión y que reconoce pocos compromisos éticos con los demás (Kreimer 2006: 15).

Según Hernández, el cerebro humano posee tres partes correspondientes a períodos evolutivos importantes: complejo reptílico, sistema límbico y neocórtex. En este caso el complejo reptílico va ligado a la necesidad humana de mostrar jerarquía ante los demás individuos de la sociedad, por lo que en un proceso de 450 a 500 millones de años es normal que los símbolos también sean parte de su evolución a nivel estético y como una forma de mostrar status dentro de la pirámide social sin importar sus consecuencias; es aquí donde el carro tiene su cuota.

Algunos aspectos positivos atribuidos a su uso son: el proceso de trabajo en serie adoptado por grandes empresas y vigente en la actualidad, y su función como instrumento de movilidad de personas y de servicios en la conformación de las principales ciudades, dando trabajo y dinero. Sin embargo, su bienestar no ha llegado a

revolucionar la vida de las personas, como los grandes avances tecnológicos. Aspectos negativos, como los ideales de libertad y velocidad, adrenalina, inclusive fe en el objeto como una solución al desplazamiento inmediato, son parte de sus atributos, aunque la realidad presente otra cara: donde los autos se atascan y circulan a siete kilómetros por hora, aunque dentro de su eslogan publicitario se jacten de alcanzar velocidades de 200 kilómetros por hora y más.

La palabra automóvil, proveniente del griego auto (“por sí mismo”) y del latín móvil (“que se mueve”), representa mucho más que un medio de transporte, viniendo a provocar una hipnotización de la sociedad que le rinde pleitesía y campo a costas del espacio vital en la estructuración de la ciudad. El conjunto de calles, espacio público por naturaleza, forma el complemento perfecto para una adecuada integración del espacio edificado; sin embargo su función se ve opacada por los vehículos, conducidos por seres humanos, no mecanizados y siempre falibles. Ese espacio democrático del cual la sociedad debería disfrutar se empaña por el smog, el congestionamiento, la saturación visual del espacio, la inseguridad, las infraestructuras y edificaciones que acompañan su uso, como gasolineras, autoservicios de toda índole, estacionamientos, talleres mecánicos y ventas de autos, entre otros.

El mercado automotriz, liderado por “América del Norte (16 millones de vehículos, el 28,4 por ciento del total), Asia (18 millones, 32,5 por ciento), Europa Occidental (15,9 millones, 28,3 por ciento)” (Kreimer 2006: 27), se ha visto fuertemente golpeado por la actual crisis financiera demostrando, una vez más, el papel que ocupan los automóviles al balancear las necesidades humanas en rangos de importancia. El descenso mundial en las ventas ha llevado a la quiebra de importantes empresas como General Motors, Ford y Chrysler, durante el presente 2009.

Es aquí donde surge la pregunta: ¿Ha cumplido el vehículo automotor el ideal de brindar al individuo contemporáneo libertad y movilidad? Quizás la respuesta a dicha interrogante es obvia al observar las congestionadas vías de Costa Rica y principalmente su Gran Área Metropolitana (Gam), que a pesar de contar con tan solo un 4 por ciento del territorio nacional debe lidiar con el 70 por ciento de la flota vehicular (Plan Prugam 2008-2030). Sin embargo, no se podría condenar al automóvil como único responsable de los problemas actuales de las ciudades latinoamericanas.

Las décadas de los ochenta y noventa se catalogan como las del quiebre irracional en el uso del automóvil en Costa Rica, llegando su crecimiento sostenido a sobrepasar el millón de vehículos en 2007. Según datos de L.C.R. Logística, se ha pasado de un promedio de 1,73 personas por vehículo en 1996 a 1,44 personas por vehículo en 2007, consolidando aun más su carácter individualista sobre el interés público. Esto, ligado a la falta de capacidad de mejora y desarrollo de nueva infraestructura y a un modelo de estructura radial de la vialidad característica en la Gam, ha provocado que el automóvil tenga un peso importante en las deseconomías urbanas relacionadas con el transporte que afectan la calidad de vida de las personas.

Entre ellas, y detalladas en el *Estudio económico de la Gam* (2007), están el congestionamiento, la contaminación del aire, la accidentalidad, los efectos sobre la salud y las edificaciones, así como un gasto enorme de energía y tiempo. Solo en la Gam, en el año 2005 se reportaron 43.566 accidentes de tránsito llevando el tema casi a la costumbre en los noticiarios, los cuales hasta poseen la famosa sección “el estado del tránsito en carretera”.

El aire en esta porción del país es la más contaminada, aportando el transporte vehicular un 75 por ciento de la contaminación (Herrera y Rodríguez 2004), y ha llevado a que las enfermedades respiratorias por contaminación del transporte automotor correspondan al 20,7 por ciento (Allen, Vargas y Salas 2005). Esto sin tomar en cuenta la contaminación sónica provocada por el rugir de motores y su lenguaje particular: el claxon, que aunque se encuentre normado por ley, su utilización en Costa Rica está por la libre afectando sitios como hospitales y centros educativos.

Pero quizás la principal deseconomía es el repudio, la indiferencia, la desazón de habitar los centros urbanos de las áreas metropolitanas. Importantes barrios históricos han sufrido la disección de los espacios públicos y las



San Pedro de Montes de Oca, San José.

David Porras

relaciones humanas, el atropello al peatón, el cambio en los usos del suelo, la imagen y percepción que tienen los habitantes de la ciudad, que crece sin control en baja densidad y baja altura, desarrollándose a través del crecimiento lineal y respaldada por el uso del vehículo automotor como canal comunicador, irrespetando la ruralidad, lo periurbano, cambiando drásticamente sus condiciones ambientales, sociales y culturales.

Entre las soluciones más frecuentes al congestionamiento está la ampliación y la construcción de más infraestructura vial, creyendo que de esta forma el problema dejará de existir, aunque la realidad demuestre lo contrario.

Modelos de ciudad se pueden analizar de todo tipo: negativos como México, Sao Paulo y Caracas en Latinoamérica, o Los Ángeles en Estados Unidos, “trastornada por el tráfico, donde el 55 por ciento de su superficie está cubierta por calles, autopistas y estacionamientos” (Kreimer 2006: 42); o ejemplos llenos de buenas prácticas en ciudades europeas como Estocolmo, Ámsterdam y Hamburgo, y, en América, Curitiba, Portland y Seattle, entre otras.

La planificación urbana y el ordenamiento territorial pueden luchar y abogar por establecer ese ideal de ciudad que se desea. El proyecto Planificación Regional y Urbana de la Gran Área Metropolitana (Prugam), por medio de sus resultados, como el desarrollo del nuevo Plan Regional para la Gam, con una visión al año 2030, los nuevos planes reguladores y directrices metropolitanas para las 31 municipalidades de la Gam y un fortalecimiento de la cultura urbana y la gestión institucional y local por medio de programas de capacitación y desarrollo de obras demostrativas, ha iniciado ese proceso de cambio radical.



Intermodalidad del transporte.

David Porras

Entre las soluciones principales para mejorar la movilidad y permitir una democratización del transporte contrarrestando la dependencia del automóvil se establece: una ciudad más compacta y multifuncional, con cercanía de trabajo, recreación y habitación, de forma que supla las necesidades de la población, evitando los grandes desplazamientos. Plantea la integralidad modal como la forma más coherente de desplazamiento y una conectividad regional en forma de trama articulada, aislando los desplazamientos regionales de los centros de las ciudades, donde el transporte público y los transportes no motorizados

como la bicicleta y el peatón pueden brindar un adecuado servicio, sumado a un control del tráfico a través de estacionamientos con nuevas posibilidades de diseño y nuevas tecnologías, mejores soluciones en la circulación de automóviles y peatones, evitando los cruces entre ellos.

El gran aumento en los precios de los combustibles pareciera no causar mayor efecto en la población, por lo que si aspiramos a un mejor futuro la disciplina y la cultura vial deben ser parte integral de la educación, desde la niñez; se debe establecer las reglas de comportamiento en la ciudad, y una de ellas es la responsabilidad que involucra la conducción de un automóvil y los beneficios que a nivel social puede traer su uso racional. Para los adultos queda la ejecución de medidas como la peatonización y la utilización de ciclovías, así como una fuerte gestión a favor del transporte público en sus diferentes modalidades, tren y buses, en proyectos como el Trem (Tren Eléctrico Metropolitano), la sectorización del transporte público y las rutas intersectoriales, opacados por el carro particular, del cual se debe limitar su uso conforme se acerque a los centros de ciudad con medidas como la restricción vehicular y peajes electrónicos, entre otras posibilidades.

Referencias bibliográficas

- Brenes, Eduardo. 1995. *Peatonización: una opción para el rescate urbano*. Editorial Tecnológica de Costa Rica. Costa Rica.
Fundación Ciudad Humana. 2008. <http://www.ciudadhumana.org/>
Hernández, Franklin. 1998. *Estética artificial: por qué algo es bello, cómo se crea la belleza*. Mithoz Ediciones. Costa Rica.
Kreimer, Roxana. 2006. *La tiranía del automóvil. Los costos humanos del desarrollo tecnológico*. Ediciones Anarres. Argentina.
L.C.R Logística S.A. 1999. *Reorganización del Transporte Público Colectivo en el Área Metropolitana de San José*. Costa Rica.
L.C.R Logística S.A. 2007. *Estudio de oferta y demanda de transportes de la GAM*. Costa Rica.
Morrison, Allen. 2008. *The tramways of Costa Rica*. <http://www.tramz.com/cr/cr.html>.
Oconitrillo, Eduardo. 2005. *Compilación: Historias de mi barrio: el San José de ayer*. Editorial Costa Rica. Costa Rica.
Universidad Nacional y Centro Internacional de Política Económica. 2007. *Estudio Económico de la GAM. Ampliación Deseconomías Urbanas*. Costa Rica.