

EL AUTOMOVIL Y LOS ESPACIOS URBANOS DE AMERICA LATINA. EL CASO DE LA CIUDAD DE MEXICO

Federico Hernández Christilleb
Universidad Nacional Autónoma de México

LA CULTURA OCCIDENTAL Y EL AUTOMOVIL

La cultura del automóvil impregna hoy en día la vida cotidiana de las ciudades de América Latina. El automóvil es signo de nuestro tiempo y el símbolo de las civilizaciones que se presume anhelada. El futuro urbano cuando alguien se toma el tiempo de imaginario, aparece siempre como automóviles surcando el espacio de la ciudad. Esto tiene detrás un proceso histórico e ideológico que no parece tan difícil de desentrañar, pero que requiere pensar en el origen de la ciudad latinoamericana y en las modas que han intervenido en su construcción y remodelación.

En términos amplios y bastante generales, puede decirse que la ciudad latinoamericana ha sido concebida o transformada siempre a partir de modelos tomados de la ciudad de origen europeo, que por extensión es ahora también aquella que de los países más industrializados, incluso si estos se encuentran fuera de Europa. Por lo mismo es aceptable hablar de la ciudad latinoamericana actual como de un tipo de ciudad también occidental.

Si aceptamos lo anterior, entonces es necesario comprender los modelos de urbanización delineados por esta cultura y el proceso que sustenta la lógica aplicada a la construcción y transformaciones de urbes de este lado del mundo. Así pues, si bien sería grave no tomar en cuenta el contexto cultural del lugar y del fenómeno que se estudia, no es objeto de este texto abundar sobre las particularidades históricas de América Latina ni sobre las ideas predominantes a través de las distintas épocas. Nos limitaremos a recordar que, como esquema general, la ciudad latinoamericana encuentra en el pasado cultural precolombino que en distinto grado ha competido, coexistido y hasta cohabitado con un pasado cultural europeo.

Dentro del mismo esquema encontramos un tránsito cultural por las ideas de la ilustración del siglo XVIII (racionalismo) y del positivismo del siglo XIX (cientificismo), además de las influencias recibidas por la modernidad de nuestro siglo. Esta combinación ideológica ha regido de algún modo la arquitectura, el urbanismo y la geografía contemporánea. Es a la luz de tales condiciones que debemos situarnos para el análisis de la ciudad latinoamericana.

Cuando se ha decidido transformar una ciudad, los modelos europeos han sido parámetros ideales para quienes tienen el poder de decisión, y en última instancia, se ha optado por intentar la semejanza con las urbes europeas. París, Berlín, Londres y otras de las grandes ciudades de aquel continente han sido referentes obligados, especialmente para la urbanización latinoamericana del siglo pasado y principios del presente. Por eso se trataron bulevares como los hizo Haussman en Francia y se construyeron monumentales edificios de

hormigón contra el frío en pleno trópico. El siglo XX marca una nueva etapa en la que el urbanismo occidental vira hacia los modelos desarrollados en los Estados Unidos, y la ciudad latinoamericana se deja seducir ahora más por lo Angeles y Nueva York, y también por una forma de vida urbana de estilo norteamericano. Aquí irrumpe con toda su fuerza y en su más amplia dimensión un invento europeo ultra desarrollado por los estadounidenses: el automóvil particular.

LA CULTURA DEL AUTOMOVIL

El automóvil sintetiza en muy buena medida las aspiraciones de la cultura occidental definida por los antecedentes ideológicos del racionalismo, pero también por el **liberalismo** que introduce desde el propio siglo XVIII la idea de propiedad privada como forma institucional. El auto de uso particular es, para el análisis en geografía urbana, una forma de privatizar el espacio público, una manera ardua de tomar posesión del patrimonio colectivo por excelencia: la calle.

Sin embargo, su uso está plenamente aceptado en la ciudad occidental porque, como se dijo, representa lo más destacados valores de su cultura: la propiedad privada, el progreso tecnológico, el desarrollo urbano, el éxito social. El automóvil ha modificado como ningún otro invento los espacios de la ciudad, ha transformado la fisonomía de esta y ha llegado a determinar la dinámica de sus habitantes. En nuestras ciudades, el modelo que contempla el auto ha generado aun peores situaciones, ya que mientras en Europa se evita cada vez más uso y se regresa a los sistemas de transporte colectivo, en América Latina se impulsa su reproducción gracias a las influencias y el poder de las transnacionales estadounidenses que lo fabrican.

Pero además, las ideas predominantes que tienen el “progreso” y del “desarrollo”, nos hacen creer que una comunidad sin automóviles y sin autopistas urbanas es una ciudad subdesarrollada. Como ejemplo de lo anterior tenemos la célebre carta de Atenas del 1933, donde se contemplan transformaciones urbanas importantes, pero siempre en función del uso del automóvil como impulsor de las actividades productivas.⁴ del mismo modo en la mayoría de los países latinoamericanos se piensa que un individuo que no se traslada en un coche automotor, es un ciudadano de despreciable status y seriedad, una persona en cierto modo fracasada. Estas ideas quizá se refuerzan con el hecho de que más del 70 por ciento de los estadounidenses se desplazan en vehículos de este tipo. Así, las ciudades de todo el continente, pero marcadamente la de nuestros países, son ciudades donde el automóvil se exhibe con ostentación pero donde no se resuelven los problemas de transporte, y por el contrario, determina en uso de la vía pública, produce contaminación atmosférica y acentúa la desigualdad social.

De lo último las imágenes son aterradoras. En Guatemala, por ejemplo, lugar donde algunos hablan del apartheid centroamericano, el abismo que separa al pueblo de la elite europeizada aleja de todo contacto a ambos grupos de las ciudades, y para que esta no cruce su mirada con aquel, los automóviles son una excelente cápsula que atraviesa el tiempo de los 500 años mediante un

solo acelerón. En Guatemala son dos países que luchan por un mismo espacio; uno de ellos se transporta en automóvil. En la ciudad de México, pese a que a que el asunto no es racial, sucede algo parecido, puesto ahí se enfrentan ciudades de “primera categoría” tripulando uno de los tres millones de autos contra ciudadanos “de segunda” que sobreviven entre el humo y el acoso directo de los primeros. Cabe decir que ahí, el 85% de la población no tienen coche, y que el restante 15% (la elite automovilista) ocupa el 90% de los espacios viales.

Otras ciudades latinoamericanas como Río de Janeiro y Sao Paulo, han impreso en sus transformaciones urbanas recientes, un homenaje al automóvil que muchas urbes estadounidenses envidiarían. Pasos a desnivel, túneles, estacionamientos y extensas vialidades, dan cabida al tránsito automotor alternando la vida y las costumbres de la población. En Sao Paulo se difundía a principios de los años setenta que las autopistas urbanas que hoy lo caracterizan eran “los caminos que llevan el progreso”⁵. El ejemplo brasileño es en buena medida extensivo a las principales urbes de América Latina, donde esa creencia, aunada al simbolismo del poder económico de los conductores, guió por años las políticas de ordenamiento espacial urbano.

ALGUNAS CONSECUENCIAS

Quizá el problema más alarmante sea el de la contaminación atmosférica producida por el parque vehicular que provoca enfermedades constantes entre la población de las grandes ciudades. Para contrarrestarla las autoridades de algunos lugares han emprendido ciertas medidas; por ejemplo en Brasil probaron nuevos combustibles como el alcohol, buscando un menor desecho tóxico, mientras que en Chile introdujeron el convertidor catalítico en los motores de los nuevos modelos automotrices y en México aplicaron un estricto programa de verificación vehicular con el objeto de impedir la circulación de unidades mal afinadas. Todo esto no redujo sustancialmente el problema.

Sumado a la contaminación, está el caos generado por el tránsito denso y sus embotellamientos. La solución mecánica fue hacer puentes e implantar semáforos, pero la congestión no se aliviaba y en cambio la lentitud del tráfico si provocaba mayor emisión de tóxicos. Así, en análisis geográfico se enfrenta fundamentalmente, como hemos señalado, a los casos de ocupación de espacios urbanos y a la contaminación atmosférica. En la ciudad de México los autos particulares son responsables un 80% de la cantidad de contaminantes emitidos. Esto hizo que las autoridades se decidieran en 1989 a restringir la circulación por un día, por una semana a cada vehículo. Una medida idéntica se adoptó en Santiago de Chile, donde condiciones atmosféricas y fisiográficas parecidas a las de México, impedían la dispersión de los gases tóxicos emitidos por los motores de combustión interna.

Parecía que por primera vez se afectaba a los causantes más significativos del deterioro ambiental: los automovilistas. Sin embargo, en la Ciudad de México hemos comprobado que la medida fue contraproducente y que en la actualidad ambos problemas se ha agravado. Al aplicar el programa de restricción, las

autoridades no contemplaron que los usuarios del automóvil siempre forman parte de un grupo privilegiado socioeconómicamente, ya que los precios de los autos no están al alcance de las mayorías. Por ello, quienes tenían auto, compraron otro para utilizarlo cuando el primero debía descansar. Lo mismo está sucediendo ahora en Santiago y en ambos casos el tráfico es más denso y el **smoq** más abundante.

La transformación de los espacios urbanos en función del uso del automóvil, también altera las ciudades que gozan o gozaban de una tradición histórica. No es lo mismo llevar a cabo un plan de desarrollo urbano para trazar vialidades nuevas en Brasilia o en Cancún, que intentaron los mismo trazos en Antigua, en Buenos Aires o en Lima. Las dos primeras siendo ciudades **ex nihilo** (sin antecedentes urbanos sobre su territorio), no guardan una memoria ni una dinámica arraigada en los hábitos poblacionales, ni tampoco tienen edificaciones históricas que vayan más allá de los treinta años de antigüedad. ⁶ Por el contrario, las otras tres son ciudades coloniales que albergan no sólo monumentos históricos, sino toda una tradición que identifica culturalmente a sus habitantes. En ese sentido su arquitectura y sus espacios públicos son depositarios de una memoria colectiva centenaria que no puede desaparecer con un decreto que permita la transformación de un barrio para convertirlo en autopista.

Es una lástima que pese al valor histórico de muchas zonas urbanas de América Latina, se haya optado en ocasiones por demoler y cambiar la imagen tradicional el área del progreso y de la modernidad, en ciertas etapas todas las ciudades han caído en esa moda modernizadora que conlleva un espíritu destructivo. Río de Janeiro y sus grandes rascacielos, Buenos Aires y su Autopista elevada se rompe San Telmo ⁷, México y su red de ejes viales. El caso de la Ciudad de México es además bastante angustioso, dado que es un establecimiento que data desde 1324, fundado sobre una pequeña isla al interior de un lago. El lago ha sido desecado obsesivamente durante los últimos cinco siglos, pero la traza ortogonal del centro de México es la misma de la ciudad prehispánica llamada Tenochtitlán. Sobre ella los españoles levantaron sus edificios civiles religiosos, que más tarde convirtieron el paisaje urbano con construcciones de tipo francés. Este patrimonio arquitectónico y urbanístico ha sido amenazado constantemente desde la irrupción del automóvil como medio masificado de transporte, ya que muchos de los proyectos de adecuación urbana para dar cabida al auto han aislado edificios históricos y han cambiado la traza que originalmente servía para generar la convivencia vecinal. En esas zonas ahora el ambiente social es más hostil y el patrimonio arquitectónico es más difícil preservar.

ALTERNATIVAS VIABLES AL USO DEL AUTOMÓVIL

A pesar de haber vivido procesos histórico análogos, algunas de las ciudades latinoamericanas han probado alternativa de transporte urbano distintas al automóvil. El transporte colectivo en sus diferentes variantes resuelve en principio los problemas de traslado cuando está bien estructurada la red que lo rige, pues es eficiente, poco o nada contaminante, económico, y esta libre de rostro elitista del auto privado.

Quizá también debido a la influencia europea cuya tendencia viene al regreso (ya no magnifica el uso del auto sino que promueve el transporte público) algunas ciudades latinoamericanas empiezan a intentar mejores modos de traslado. En Buenos Aires, por ejemplo, el simbolismo del automóvil no ha penetrado tanto en la sociedad urbana como en otras ciudades de América, por lo que el transporte colectivo es utilizado ampliamente por la población descuidando en general las apariencias de status. El subterráneo y los autobuses urbanos conforman una red bastante amplia completamente que invita a dejar el auto cuando se tiene, además de que los costos de uso son comparativamente con México mucho mayores. Mientras tanto, el crecimiento desmesurado del parque vehicular en la Ciudad de México, complica la posibilidad de encontrar soluciones. México entre muchas otras ciudades, se halla maniatada por las transnacionales del automóvil que le impiden intentar programas más audaces que reduzcan las ventas o la circulación de coches.

Esta situación es una constante en los países donde las firmas estadounidenses han entrado no solo al mercado local, sino también a la cultura de sus habitantes; son las necesidades creadas las que hacen parecer como indispensable el automóvil y otros bienes de consumo.

Libre de ese problema, al menos en teoría Cuba no se encuentra impregnada de la cultura del automóvil. Si bien existe el simbolismo que lo marca como un vehículo que da cierto prestigio social, la política general no consiente ni le da prioridad a sus proyectos de reordenación urbana. Por el contrario las famosas quaguas (autobuses urbanos) han tenido una función fundamental el traslado masivo dentro de la Habana y de otras ciudades de la isla. Por desgracia el bloqueo económico y la reducción comercial con el desaparecido bloque soviético, han dejado a Cuba sin autobuses ni refacciones suficientes para resolver sus problemas de transporte urbano. Es entonces que se difundió la bicicleta como un excelente medio alternativo cuya locomoción sólo necesita de un mínimo de energía humana para recorrer las distancias requerida en la ciudad, y que además no contamina, no resulta cara, y lo mejor de todo, contribuye a la humanización de la vía pública.

En América Latina la bicicleta es ampliamente utilizada gracias a su eficiencia. Sin embargo, subsiste el prejuicio contra ella pasándola como un juguete propio para adolescentes, o peor aún se les estigmatiza como un móvil del pasado, como un vehículo que evoca el atraso de el pueblo donde circula. Pero a pesar de esa falsa conjetura generada por la cultura del automóvil, en algunos países el ciclista, como Colombia, se constata la efectividad de la bicicleta como transporte urbano. Para la geografía, la bicicleta significa un ordenador espacial que devuelve a la ciudad de la escala humana. Por el contrario, una ciudad ordenada de acuerdo a las características del auto, posee una escala ajena a la naturaleza humana desde el punto de vista de su espacialidad y su temporalidad. Las velocidades a las características del auto, poseen una escala ajena a la naturaleza humana desde el punto de vista de su espacialidad y su temporalidad. Las velocidades a las que desplaza un automóvil alteran la percepción de sus tripulantes y reordenan la ciudad

necesariamente a una escala desproporcionada para el resto de los habitantes, a la sazón siempre una enorme mayoría.

Dependiendo las características de la ciudad de la que se trate, la intervención deseable para conservar el patrimonio histórico y para hacer el espacio público socialmente más justo, requiere de una valorización que reconozca las desventajas del automóvil. Una red bien estructurada de transporte colectivo pueden incluir autobuses, microbuses, tranvías, trenes de superficies y subterráneos, servirá de base para permitir un mejor funcionamiento de la ciudad sin el riesgo de los costos sociales. Esa red de transporte para distancias largas, puede complementarse con una serie de rutas ciclistas para distancias cortas que unan los puntos hacia donde el transporte colectivo no llega ⁸.

Es responsabilidad de la geografía incidir en la toma de decisiones que dirijan a reordenar la ciudad y denunciar los intereses que impiden un uso más adecuado de los espacios latinoamericanos.

NOTAS

1. Para conocer más sobre la urbanización de París debido al barón Haussmann, prefecto de esa ciudad entre 1853 y 1870, Ver Wolfgang Braunfels. **Urbanismo occidental**, pp. 250-264, Alianza Forma. Madrid, 1983.
2. Una excelente crítica a los resoluciones del IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna cuya síntesis es la Carta de Atenas, la realiza Mario Gaviria en Henri Lefebvre, *El Derecho de la ciudad*, ed. Península, Barcelona, 1978, p. 6.
3. Como ejemplo de la visión de esta época puede verse el reportaje de la revista *Fatos e Fetos*, titulado "Todos os caminhos levam ao progresso", Brasilia, 3 de febrero de 1972, pp. 3-5.
4. En el caso de Cancún, México, existen ruinas prehispánicas que sin embargo no tienen vínculos con la ciudad turística concebida a finales de los años sesenta. Podemos agregar que el primero en hablar de la memoria colectiva depositada en los espacios públicos fue Maurice Halbwachs, en *La Mémoire collective*, PUF, París, 1950.
5. Para conocer más sobre las implicaciones sobre autopista levada que cruza Buenos Aires y sobre otras obras monumentales construidas durante la dictadura en Argentina, ver Rodolfo Livingston, *Arquitectura y autoritarismo*, Ediciones la Flor, Buenos Aires, 1991.
6. Una propuesta definida de acuerdo a las características de la ciudad de México, es desarrollada por el autor: Federico Fernández Christlieb, **Las modernas ruedas de la destrucción, el automóvil en la ciudad de México**, ediciones El Caballito, México, 1992.