

Las tradicionales funciones que debe cumplir la ciudad son habitar, trabajar y circular. De éstas, la última reviste una connotación especial, pues, al contrario de las otras, no tiene un asentamiento que de por sí transforme la ciudad. Más bien, circular tiene una dimensión temporal que nos afecta cuando lo necesitamos. Efectivamente, la disposición y localización de la vivienda crea la ciudad formal, crea lugares donde nos desarrollamos como personas, donde socializamos. La localización de los lugares de trabajo afecta su entorno –con mejores o peores efectos sobre éste– y los desplazamientos desde los lugares de habitación. Pero el transporte, aunque indudablemente afecta ese entorno, lo hace en la medida en que ocurre, no permanentemente. El transporte es como la urdimbre de la ciudad: teje hilos por los cuales se desplazan las personas para realizar las demandas que hacen a la ciudad.

Kevin Lynch definió cinco “dimensiones de rendimiento” que, evaluadas, deben dar la medida en que un asentamiento humano da satisfacción a las necesidades de las personas. Una de estas dimensiones es “Acceso”, la que define como la medida en que los habitantes pueden acceder a sus lugares de trabajo, de recreación y a la información que les permita su desarrollo personal. Las otras dimensiones de Lynch son control, sentido, adecuación y vitalidad, de manera que según este autor, la forma como accedemos a los diferentes oportunidades que nos ofrece la ciudad tiene una importancia a la hora de dimensionar la calidad de vida que encontramos en ella. El transporte, como elemento fundamental de ese acceso, es clave para no sólo para el funcionamiento de la ciudad sino también para entender la manera en que encontramos en ella agrado y facilidad para vivir.

Es interesante que cuando uno visita otro país es el transporte lo que primero salta a la vista como imagen de desarrollo. Pero no sólo de desarrollo

material, sino también cívico. En países más atrasados no sólo los buses son más antiguos y menos confortables (eso sería la dimensión económica), sino también son más desordenados en cuanto a sus tiempos de circulación, recorridos y orden interior. En los países más desarrollados, se nota una mejor planificación de los horarios y recorridos, además de la obvia mejor calidad del material rodante. Lo que queremos decir con esto, es que el transporte urbano se debe planificar integralmente mejor de lo que se ha hecho hasta ahora. Puede que no tengamos los mejores vehículos, pero podemos hacer que ellos anden a la hora, que se desplacen por vías que no creen congestión, que estén en buen estado y no produzcan polución y, en fin, que el pasajero se encuentre en un ambiente civilizado. Bienvenidos los buses de mejor calidad, pero más bienvenida es una planificación del transporte que entienda que es un sistema complejo que afecta en forma importante la manera como vivimos en la ciudad.

En otros números de **URBANO** hemos abordado, entre otros, temas como la calidad de vida, el ordenamiento territorial y los bordes de agua, siempre en el entendido que podíamos aportar visiones nuevas que ayuden al desarrollo de la ciudad. En esta oportunidad lo hemos centrado en el tema del transporte –y su inseparable tema de la vialidad– porque creemos que en nuestro camino al desarrollo éste cumple un rol fundamental.

Esperamos que los artículos aquí presentados, las entrevistas hechas y las reuniones de discusión entre actores clave a que hemos convocado, ayude a generar opinión y críticas constructivas sobre el estado actual del arte y sobre su futuro.

Roberto Lira Olmo
Director