

Marco Negrón

## ¡Carros no!

No sólo es un hecho reconocido que el automóvil constituye uno de los más sólidos símbolos de estatus de las sociedades modernas, sino que él ha sido invulnerable a su masificación: hoy en día ser propietario de un carro no significa gran cosa -claro, siempre hay una diferencia entre viajar en un Porsche, así sea de segunda mano y pase aceite, o en un Spark-, pero suele resultar motivo de gran frustración el no poder tenerlo.

Que ese sea el sentimiento del hombre común es comprensible, pero para quien se ocupa profesionalmente de pensar el futuro de las ciudades está claro que este no es compatible con el automóvil privado, ni siquiera si migra hacia tecnologías como el motor eléctrico. Que sería sin duda un avance, pues reduciría considerablemente la emisión de gases de efecto invernadero, pero no resolvería la contradicción de su ineficiencia como medio de transporte: en condiciones normales de flujo, a través del canal de una calle no es posible transportar más de 2.000 pasajeros de automóvil por hora; ese volumen se quintuplica si por el canal circulan sólo autobuses convencionales y más que se decuplica si la opción es por modos de transporte colectivo mejor gerenciadados y tecnológicamente más avanzados. Como tampoco resuelve las desigualdades -y latentes conflictos- inherentes a la polaridad transporte privado/transporte público.

Las alternativas al automóvil hacia el futuro son múltiples y todas apuntan a la construcción de una ciudad mucho más humana, sustentable y eficiente. Y no se trata de una especulación teórica: está sustentada en experiencias exitosas ensayadas en diversos lugares del mundo. Pero en nuestro medio ellas no madurarán en el corto plazo ni por generación espontánea: se requiere que, desde ya, empiecen a formularse políticas públicas en esa dirección. Ellas deben moverse a lo largo de dos líneas fundamentales de acción: un audaz programa de fortalecimiento y modernización del transporte público, tanto subterráneo como superficial, y en paralelo un radical programa de desincentivos al uso del auto privado, que, en nuestro caso, parte del desmontaje del grosero subsidio a la gasolina y la liberación de las tarifas de estacionamiento, pero va mucho más allá: desafíos que, en un país con el alto grado de urbanización de Venezuela, no podrá eludir ningún gobierno futuro que quiera ser realmente nuevo.

Jaime Lerner, cuya exitosa gestión en la brasileña Curitiba le valió prestigio mundial, trata de asumir el dilema pragmáticamente, comparando al automóvil con la suegra: “tienes que convivir con ella, pero no dejar que te domine”. Pero en el caso del automóvil esa convivencia parece más problemática: nadie elige la suegra -ella es, en todo caso, un “efecto colateral”- pero sí el automóvil, por lo que la probabilidad de que este termine por dominarnos es mucho más alta. Entonces conviene evitar el riesgo. ¡Carros no!

marco.negron@gmail.com