



MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE: CIUDADES BENIGNAS

ALEJANDRO ÁLVAREZ VANEGAS

Profesor de Ingeniería de Procesos – Coordinador del Núcleo de Formación Institucional de EAFIT en Cultura Ambiental

En el reporte de la Conferencia de Estocolmo, en 1972, se lee que “el hombre [el ser humano] es a la vez obra y artífice del medio ambiente que lo rodea, el cual le da el sustento material y le brinda la oportunidad de desarrollarse intelectual, moral, social y espiritualmente”. La muestra por excelencia de nuestra condición de *artífices* del medio ambiente que nos rodea es la ciudad. Y es desde las ciudades que la humanidad debe generar las soluciones más contundentes para enfrentar la actual crisis ecológica y lograr un desarrollo sostenible.

En otras palabras, en el ámbito urbano deben materializarse pasos valientes hacia una sociedad en la que la búsqueda de una vida digna y de buena calidad (para todas las personas) se dé en armonía con la naturaleza. Esto no solo por el valor intrínseco que tienen las otras especies y el planeta en general, sino también porque, siendo los seres humanos naturaleza misma, al destruirla irremediablemente nos destruimos.

Uno de los temas más relevantes que pueden tratarse desde la convergencia entre ciudades y sostenibilidad es la movilidad. Y aunque no cabe duda de que la infraestructura

y las tecnologías disponibles para el transporte juegan un papel determinante en la sostenibilidad urbana, estas no lo abarcan todo: el comportamiento de quienes ocupamos las ciudades (el hábito como forma de habitar) es también un asunto que vale la pena analizar, a pesar de que de manera usual se pone en un segundo

plano. O precisamente debido a ello. Y no hay que dar muchas vueltas para llegar a una lista de cambios de comportamiento fundamentales para una movilidad sostenible: se trata, en lo esencial, de desmotorizar la cotidianidad y de valorar más las alternativas colectivas.

Los motores son máquinas asombrosas que, sin duda, han posibilitado el alcance de una mejor calidad de vida y, claramente, sería un sinsentido pretender renunciar por completo a ellos. Pero es igualmente claro que la movilidad urbana ha llegado a unos niveles dañinos de dependencia del

motor. Asimismo, es comprensible que se opte por las alternativas privadas pero, de nuevo, el exceso ha conducido a una hiperindividualización en la movilidad que, sobre todo combinada con la adicción al motor, es problemática (tanto como pronunciar la palabra hiperindividualización).

Una movilidad sostenible trata de desmotorizar la cotidianidad y de valorar más las alternativas colectivas para moverse.

Se necesita una ciudadanía dispuesta a caminar, a montar en bicicleta y a usar el transporte colectivo; personas que, si usan el carro, traten de compartirlo. Caminar o usar la bicicleta son formas de movilizarse que cuentan con la gran ventaja de que no se gasta combustible y, además, producen un placer adicional: como es nuestro propio esfuerzo el que nos lleva de un punto a otro, hay una sensación marcada de satisfacción y orgullo. Y a ello se le suma el disfrute de evitar los trancones, de sentir la ciudad en forma más directa, de entenderse como parte de ella.

Existen razones de índole ética para realizar los cambios de comportamiento en la movilidad (en general, para propender por un estilo de vida sostenible), pues se trata del cuidado de la vida. No hay que hacer más que mirar la cantidad de muertes asociadas a la mala calidad del aire o los impactos del cambio climático (ambos problemas derivados en gran medida de la piromanía global) para concluir que debemos reorientar la forma en que nos movilizamos.

En ocasiones tiende a confundirse la mitigación del abuso del carro particular –que es necesaria– con la eliminación de su uso –que es imposible–. Dejar el carro un día a la semana en la casa. Hacer teletrabajo de vez en cuando. Ir en bus o en metro y luego caminar. Todo suma: cualquier paso que se dé es una contribución importante y se puede avanzar de manera gradual, cada quien yendo hasta donde le sea posible, según su situación particular. No hay que renunciar a todas las comodidades, pero sí es imprescindible reflexionar sobre el esfuerzo personal que podemos hacer.

Por último, si bien el esfuerzo personal es importante, para lograr adquirir y mantener los hábitos de una movilidad sostenible necesitamos también estrategias y entornos capaces de inspirarlos y permitirnos practicarlos. Se unen entonces los comportamientos y el asunto de la infraestructura. Caminar, montar en bici o tomar el bus: ninguno de estos debería ser un acto heroico.

Nuestras ciudades deberían estar diseñadas para ello, pero hay que aceptar que en la actualidad en Colombia ese no es el caso. Por eso la inversión en infraestructura debe ser coherente con los principios de la movilidad sostenible, tanto para reformar lo existente como para construir lo nuevo.

Mediante la inversión en educación e infraestructura sostenibles tenemos la posibilidad de hacer emerger un círculo virtuoso: entre más gente opte por la desmotorización y la mitigación de la hiperindividualización, menos contaminación, ruido y ocupación del espacio tendremos; lo que conducirá a un

La inversión en infraestructura debe ser coherente con los principios de la movilidad sostenible, tanto para reformar lo existente como para construir lo nuevo.

entorno urbano más amigable y atractivo, a una ciudad más capaz de invitar a más gente a conectarse de manera más cercana con la ciudad y a optar por lo colectivo... Y así sucesivamente.

No se pueden aplazar los esfuerzos personales e institucionales para humanizar las ciudades, entendiendo la humanización como una derivación de dos acepciones de humanidad: conjunto de personas, por un lado, y benignidad o afabilidad, por el otro. Las ciudades deben ser benignas, afables, más para las personas que para los motores. ■