

Ambiente, urbanismo y transporte ^[1]

Enviado el 28 abril 2007 - 7:25pm

Este artículo es reproducido por CienciaPR con permiso de la fuente original.

Calificación:



Por Gabriel Moreno Viqueira / Especial para El Nuevo Día endi.com ^[2] Existe un nuevo paradigma ambiental que requiere una conexión más explícita entre el urbanismo, la movilidad y la preocupación por el medioambiente. Los dos asuntos que ponen de manifiesto la interrelación entre ambiente, urbanismo y transporte son: el uso del suelo y la generación de gases relacionados al calentamiento global. Ambos asuntos están directamente relacionados a nuestros patrones de movilidad, y estos a su vez están ligados a la forma de nuestras ciudades y asentamientos urbanos. Gracias al tipo de urbanismo desparramado y suburbanizado que tenemos en Estados Unidos y Puerto Rico, y su asociada dependencia del automóvil, el sector de transporte es el mayor responsable de los gases relacionados al calentamiento global, contribuyendo más a este problema que el sector industrial, residencial o comercial. El automóvil privado promueve una ciudad dispersa en la que pocas personas utilizan grandes extensiones de terreno, generando un urbanismo que tiende a tragarse grandes extensiones de áreas naturales y agrícolas. De esta manera, cualquier política pública ambiental que proponga un uso eficiente del suelo y una reducción de los gases con efecto invernadero, rescate de áreas naturales y agrícolas o corredores ecológicos, debe estar ligada a una política de urbanismo que apoye al peatón y el transporte colectivo. La ciudad compacta, caminable y con buen transporte colectivo debe ser reconocida como un elemento central de la estrategia ambiental del siglo 21. Esto implica un reajuste en nuestras formas tradicionales de entender el objetivo ambiental. A pesar del gran impacto ambiental asociado al automóvil y su urbanismo desparramado, apenas asociamos el transporte colectivo y el urbanismo dirigido al peatón como elementos centrales de la estrategia ambiental. Por ejemplo, ni el Tren Urbano ni la AMA han capitalizado la importancia enorme que tiene el cambio climático actualmente para presentarse como medios de movilidad ecológica. En términos más generales, el transporte colectivo no se ha considerado como

elemento esencial de los proyectos de revitalización urbana dirigidos a crear ese urbanismo más denso y compacto. Mientras que la densidad se ha considerado importante para no seguir destruyendo lo que nos queda de naturaleza, el transporte colectivo no ha sido parte integral de esta estrategia ambiental. En el caso de nuestra capital, podríamos considerar que los proyectos de revitalización urbana están hilvanando una Gran Zona Urbana que incluye Viejo San Juan, San Juan Waterfront, Santurce, Distrito de Convenciones, Condado, Sector Calle Loíza, Proyecto Enlace del Caño Martín Peña, Hato Rey hasta Río Piedras. Aparte de la conexión del Tren Urbano entre Hato Rey y Río Piedras, el resto de esta gran zona urbana capitalina no ha incorporado un plan o proyecto de transporte colectivo como parte de su proyecto urbanístico. A manera de ejemplo, la revitalización de Santurce está incorporando más de 4,000 viviendas nuevas sin un plan o proyecto de transporte colectivo. Debería considerarse como una prioridad el proveerle un sistema efectivo de transporte colectivo a esta zona urbana. El transporte colectivo debe entenderse como una infraestructura básica de los centros urbanos y zonas urbanas densas, como lo es el agua potable o la electricidad. Mientras el suburbio puede sobrevivir a base del automóvil privado como medio de movilidad, los centros urbanos y las zonas urbanas densas no pueden subsistir sin el transporte colectivo. Por otro lado, si la ciudad caminable es la ciudad sostenible, todo acto en contra del peatón debe ser visto como un acto en contra del ambiente. El estacionamiento en la acera es un acto tan antiambiental como cortar árboles porque va creando una ciudad que penaliza al peatón y favorece al automóvil. Nuestro discurso ambientalista protege las áreas verdes pero no protege las aceras ni el espacio público peatonal porque este espacio se entiende como “infraestructura gris” y no como un asunto verde. Mi propuesta es que las aceras y el espacio público peatonal deben considerarse también como elementos integrales de la defensa del ambiente. Es interesante que aun no exista un discurso de defensa del espacio público peatonal equivalente al discurso ambientalista que defiende el espacio natural. El autor es profesor de ambiente y urbanismo en el Recinto de Río Piedras de la Universidad de Puerto Rico y miembro de la Junta Asesora de Urbanismo.

Source URL:<https://www.cienciapr.org/es/external-news/ambiente-urbanismo-y-transporte?page=15#comment-0>

Links

[1] <https://www.cienciapr.org/es/external-news/ambiente-urbanismo-y-transporte> [2]
<http://www.endi.com/xstatic/endi/template/notatexto.aspx?t=3&n=203158>