
Contra el coche

Hortensia Moreno

Caerá al fin, ciertamente, el Imperio del Automóvil y de la Pista, y
ya se sienten bien los crujidos ominosos
AGUSTÍN GARCÍA CALVO¹

Unos minutos antes de empujar su automóvil por una ladera (en una de las escenas más poéticas de la historia del cine), el protagonista de la película de Alan Tanner *Carlos vivo o muerto* les explica a los dos amigos que acaba de conocer los motivos por los cuales abomina del coche. Primero utiliza un argumento personal: la postura al manejar —con el volante que presiona el vientre— es malísima para la digestión; luego expone un argumento que yo denominaría casi estético: “la circulación es el arte dramático de los imbéciles” y a Carlos le parece lamentable participar en el sainete que organizan los automovilistas en su disputa cotidiana por el espacio. Por último explica que la [i]lógica del coche se nos impone a todos y nos tiene a todos pensando en lo mismo. Sus nuevos amigos le preguntan, entonces, por qué sigue usando coche y él, en un gesto de autoconciencia francamente asombroso, decide bajarse del vehículo en ese mismo momento y arrojarlo al vacío.

Gesto asombroso: conjunta una convicción racional con una acción. Profético: en la época en que se sitúa (y fue filmada) la película, el problema del coche todavía no llegaba a ser crítico. Podríamos partir de su significado para discutir sobre el uso del coche en la ciudad de México en los umbrales del año 2000.

¹ “Progreso por ferrocarril, regreso por carretera”, *Archipiélago (cuadernos de crítica de la cultura)*, Barcelona, vol. 18-19, invierno de 1994, p. 49.

Por mil razones, México se ha convertido en una ciudad de los coches y para los coches: a pesar de su costo, peligrosidad y evidente ineficacia. Por ello mismo, existe aquí y ahora una cantidad abrumadora de argumentos en contra del uso del automóvil particular.² Al reducir ese conjunto a la discusión ecológica hemos perdido de vista muchos de los datos que permitirían *por lo menos* comenzar a tomarnos en serio la solución de Carlos.

Creo que la llegada a la ciudad de un gobierno elegido es un momento crucial para introducir en la discusión pública elementos de racionalidad y democratización respecto del transporte.

Guillermo Sheridan utilizaba hace casi diez años una metáfora demoledora para saludar al nuevo Reglamento de Tránsito; según él, quienquiera que tratara de imponerlo a los automovilistas de la ciudad de México era como dama graduada del Sagrado Corazón leyendo el *Manual de Carreño* ante la estampida de una manada de búfalos en celo. No sabemos cuánto tiempo pueda sostenerse una situación como la que se vive en México (y hay quien sospecha que las cosas pueden empeorar muchísimo todavía); podemos contemplarla con humor, resignación, desaliento o cinismo. Pero no ignorarla.

Tal vez sea conveniente discutir el asunto paso a paso. Uno de los aspectos del uso del automóvil en México empieza a volverse muy alarmante: el de su arrasadora capacidad para desplazar —y hasta abolir— cualquier otra forma de transporte. En particular, la forma de transporte más antigua y tradicional del hombre parece amenazada por la desaparición absoluta: no sólo hemos renunciado a caminar sino que pareceríamos dispuestos a olvidarnos de que alguna vez caminamos.³

Es sumamente difícil caminar por la ciudad de México; en algunas zonas está seriamente desaconsejado y en otras es definitivamente imposible. Por ejemplo, parecería que carecemos de una "cultura de las banquetas". La gente que camina nunca va por la banqueta, porque no se puede ir por la banqueta. En la banqueta existe toda

² Una magnífica colección de reflexiones sobre este tema se recoge en el volumen 18-19 de la revista *Archipiélago* (*cuadernos de crítica de la cultura*), Barcelona, invierno de 1994.

³ Con la aberración consiguiente de que muchos automovilistas tienen que usar —por prescripción médica— caminadoras automáticas. Sobre caminar, véase el artículo de José Antonio Millán, "Caminante en un paisaje inmenso", en *op. cit.*

clase de obstáculos; se le utiliza para toda clase de actividades e inactividades, menos para caminar. En una banqueta uno se puede encontrar cualquier cosa: desde un taller mecánico con vulcanizadora hasta una vivienda, pasando por un tiradero de basura, un jardín, el hoyo de una obra "en progreso", materiales diversos de construcción, pilas de mercancías del comercio vecino, trampas para que los coches no se estacionen ahí, y por supuesto, coches estacionados en la banqueta. Los coches lo invaden todo. Los coches nos van comiendo poco a poco e imponen su [i]lógica a todo el espacio urbano.

Esta invasión está marcada por la violencia y el privilegio: en la ciudad de México existen dos clases de personas: los peatones y los automovilistas. Los segundos tienen todos los derechos; los primeros son invisibles, no existen, no importan, no cuentan. A ningún conductor se le ocurre la torpe idea de ceder el paso a los peatones (no importa si los peatones son veinte o cien y el conductor viene solo en su automóvil). Si algún despistado se atreve, todos los demás le demostrarán con insultos que ha cometido un grave error (pero no olvidemos que la circulación es el arte dramático de los imbéciles).

En la ciudad de México no existen pasos de peatones. Existe una entelequia, una propuesta, unas rayas amarillas casi despintadas en el suelo que ningún automovilista parece saber para qué sirven. No hay semáforos para peatones. Los pasos a desnivel suelen ser inseguros, sucios, peligrosos, con suficientes escalones como para desalentar a un atleta, e implican recorridos inverosímiles.

En la ciudad de México hay cruceros donde nunca dejan de pasar coches, porque cuando no son los que vienen de frente, son los que dan vuelta a la derecha. Un peatón tiene ahí que correr por su vida o quedarse a vivir del otro lado. En la ciudad de México hay semáforos con tope, porque de otra manera ningún conductor se detendría.⁴ En la ciudad de México, los automovilistas ni siquiera disminuyen la velocidad cuando un peatón atraviesa la calle; *¿de veras somos invisibles?*⁵

⁴ Notas para una filosofía del tope: desde que quitaron los topes en la Ciudad Universitaria, caminar por ahí se ha vuelto sumamente peligroso. El tope es la única razón por la cual un automovilista se detiene.

⁵ Notas para un urbanismo con perspectiva de género: no es lo mismo un peatón que una peatona; en un microbús y en una pesera, el peatón suele ocupar más espacio porque se sienta con las piernas abiertas. Además, una peatona suele ir con uno o dos o tres chiquillos de la mano y con el mandado a cuestas.

¿Para qué abundar? Es suficiente con salir un día a la calle, a cualquier hora, en cualquier delegación. La pregunta es: ¿podemos hacer algo? ¿Vamos a continuar tolerando el feroz clasismo que este “sistema” implica? ¿Seremos capaces de producir un cambio cultural que incluya la dignidad y la visibilidad de los peatones?

En estas fechas, nuestro saludo al nuevo Reglamento de Tránsito incluye una risita sardónica. Parece una burla sangrienta (casi tan pesada como los autobuses para discapacitados): la imposición de la ley se ha reducido al cinturón de seguridad. Claro, los tamarindos tienen que vivir de algo y el cinturón de seguridad no es tan malo en sí mismo (aunque es incomodísimo, sobre todo si en el coche van embutidas cinco, seis o siete personas). Pero puede llegar a causar cierta indignación si al mismo tiempo que nos detienen para mordernos por no traerlo puesto, vemos que las autoridades toleran toda clase de infracciones.⁶

Las medidas que se pueden tomar para atenuar el inmenso problema del transporte en la ciudad de México (como el fortalecimiento del sistema de transporte público) han sido reiteradas en múltiples foros. Tal vez convenga ahora comenzar a pensar qué podemos hacer los ciudadanos. Aunque el pensamiento utópico ya no esté de moda, tal vez sea éste un buen momento para plantear la posibilidad de bajarnos del coche en la ciudad de México.

⁶ Notas para una etnografía del cinturón de seguridad: en las esquinas de la ciudad de México ya se puede adquirir un cinturón “de a mentiritas” para engañar al mordelón. Otra: entre más seguro es un coche para el conductor, más peligroso es para los peatones. Si el taxista trae cinturón de seguridad, probablemente se sentirá más seguro y correrá más rápido, se pasará más altos y pondrá en más riesgo la integridad de su pasajero (para quien no hay, por cierto, cinturón de seguridad).