

área metropolitana — la primera vez que se han integrado servicios y recursos urbanos. Bangkok busca planes para descentralizar, localizando industrias y alojamientos fuera de la ciudad. Las universidades también están siendo reubicadas en áreas periurbanas, y se proyectan comunidades satélites. Sin embargo, las políticas destinadas a fomentar el crecimiento regional y a reducir la migración rural son fragmentarias y no muestran resultados tangibles.

Las ciudades de Malasia enfrentan problemas diferentes debido al desequilibrio entre los *bumiputras* y los grupos inmigrantes. Del total de la población urbana en 1970, los malayos constituían casi una cuarta parte, pero su cuota de propiedad de bienes era desproporcionadamente más baja. Luego del conflicto racial de 1969, el Segundo Plan Malasio se propuso reducir la pobreza elevando los niveles de ingreso y las oportunidades de empleo para todos los malayos. También aspiraba a reestructurar la sociedad reduciendo y finalmente eliminando la identificación de los grupos étnicos con actividades económicas. La Autoridad de Desarrollo Urbano creada para esta tarea realiza actividades con el fin de ampliar las oportunidades de negocio de los *bumiputras*.

Singapur como ciudad estado ha tomado algunas medidas innovadoras. Dos de sus políticas recientemente adoptadas tienen aplicación potencial para otros países. Una es la introducción de una batería de desestímulos económicos destinados a obtener un crecimiento poblacional de cero, y otra el uso de una multiplicidad de impuestos y medidas fiscales para disminuir la propiedad privada de automóviles.

A pesar de estas medidas, la mayoría de ciudades grandes en el Sudeste Asiático, serán unas aglomeraciones gigantes de diez millones de habitantes o más para finales del siglo. Si no se encuentra pronto el comienzo de una solución funcional, los prospectos para las ciudades son terribles. Para hacer frente claro al problema, las ciudades necesitan ser diseñadas para los pobres más que seguir el modelo prevaleciente, adoptado por los países industrializados, de acomodar a los pobres en ciudades diseñadas básicamente para los ricos y los acomodados. El Sudeste Asiático urbano está en una disyuntiva. Una de las vías lleva a una esperanza relativa, y la otra a la desesperación. Es vital tomar las decisiones correctas en este punto. □

Yue-man Yeung es un funcionario de programa de la División de Ciencias Sociales, con base en Singapur. Este artículo es una adaptación de un trabajo titulado "El Medio Urbano en el Sudeste Asiático — Reto y Oportunidad", publicado por la Universidad de Hong Kong en Geography and the Environment in Southeast Asia, 1978.

El transporte: otro problema de la planificación urbana

Rowan Shirkie

Transporte y crecimiento urbano son dos aspectos que van tomados de la mano. Y si bien sólo una cuarta parte de la población del mundo en desarrollo es urbana, casi la mitad del producido nacional proviene de las urbes y ciudades.

En estas, el transporte es esencial para mantener las concentraciones necesarias de fuerza de trabajo y unidades de producción. Las facilidades de transporte expanden las oportunidades de empleo, y ofrecen acceso a salud, educación y otros servicios sociales de los que a menudo solo se dispone en las áreas urbanas porque su número de usuarios lo hace más económico.

Estos son los propósitos esenciales básicos del transporte urbano. Pero, en efecto, la gente hace mayor uso del transporte urbano — y gasta más dinero en viajes personales — por comodidad, conveniencia y ahorro de tiempo adicional, que por las "necesidades básicas" del transporte.

En los países en desarrollo, el transporte público no da abasto a las crecientes demandas. El nivel de servicio y el área de cubrimiento son inadecuados, y una buena parte del público viajante es demasiado pobre para costear algo que no sean los medios más baratos de desplazamiento.

Aquí entran en escena, el *becak*, el *jeepney*, el *samlor*, el *silor* y el *dolmus*. Estos son los miles de vehículos de pequeños motores o tracción humana que cruzan, suenan, y brillan a lo largo de las concurridas calles asiáticas. En la mayoría de los casos, se trata de adaptaciones ingeniosas de los tipos existentes de transporte. En Indonesia, el *becak* es un triciclo operado a músculo que puede llevar



Foto: Neill McKee

El estudio sobre transporte a bajo costo en el Sudeste Asiático señaló que la idea de eliminarlo se originaba más en un ideal importado de lo que debe ser el transporte urbano moderno, que en la comprensión de su papel real en la región.

dos pasajeros, y el *jeepney*, un campero remodelado (y alegremente decorado) que puede transportar de seis a doce. En Tailandia, los *samlor* de tres ruedas, o el *silor* de cuatro van y vienen con dos a cuatro pasajeros. En Turquía varios modelos de automóvil —el Studebaker 1956 es un favorito— hacen viajes de ruta regular. Por un precio adecuado, el *dolmus* turco se convierte en taxi hacia cualquier destino.

Estos vehículos proporcionan medios de transporte relativamente baratos y flexibles para los habitantes urbanos de bajos ingresos. También constituyen una fuente significativa de empleo, particularmente para los migrantes pobres sin preparación, y representan una solución nativa y potencialmente económica a las necesidades de transporte.

Desafortunadamente, el *becak* y sus primos tienen un camino difícil por delante. Aunque la propiedad privada de automóviles es baja, la congestión del tráfico en las ciudades de los países en desarrollo de Asia es seria. Sin duda, estos medios de transporte a bajo costo (TBC) han contribuido a la "anarquía del tráfico".

Generalmente, estos vehículos están en las vías de manera continua, hasta con tres turnos de choferes. Sus frecuentes daños, y en el caso de los vehículos de tracción humana, su poca velocidad, empeoran la congestión. La terrible competencia por el pasaje hace que a menudo los choferes ignoren o violen los reglamentos del tránsito.

Los conflictos entre el transporte personal y el público o comercial han impuesto a las autoridades municipales tremendos problemas de tráfico y administración. Esto llevó, en el caso de algunas ciudades de Indonesia y Tailandia, a una prohibición del TBC en las calles de la ciudad o a su restricción a ciertas áreas. Tales medidas producen la protesta de los residentes que dependen de esta red de transporte.

El CIID financió un estudio de los sistemas de transporte a bajo costo en Indonesia, Filipinas, Tailandia y Turquía con miras a proporcionar una mejor comprensión de cómo estos vehículos encajan en el sistema total de transporte urbano, y a ayudar a las autoridades en el manejo y la planificación de soluciones frente a las demandas crecientes del público.

El estudio reconoció que el deseo de eliminar los medios de transporte a bajo costo se originaba más en un ideal importado de lo que debe ser el transporte urbano moderno, que de una comprensión real de su papel en los patrones de movimiento. El estudio se encaminó a recoger y analizar información sobre cómo funciona este transporte, quiénes son los operarios y choferes, qué gente sirve, qué tarifas cobra, qué inversiones se le hacen, y qué servicios provee.

Los hallazgos preliminares han sacado a luz hechos interesantes. El TBC da cuenta de una porción significativa del transporte público en las ciudades estudiadas: de 12 a 15 por ciento en Bandung y Yakarta, hasta 40 y 50 por ciento en Manila y Estambul.

En Indonesia (Bandung y Yogyakarta) el *becak* —el más tradicional de los vehículos a bajo costo estudiados y uno de los dos no motorizados— sufre la competencia tanto de otros tipos tradicionales de transporte masivo (pedestre y bicicleta) como de los modernos. Un desfase entre el flujo aumentando de tráfico motorizado y las mejoras necesarias en las vías ha contribuido aun más a sacarlos de circulación.

Yakarta ha emprendido la política de eliminar completamente el *becak* a medida que la ciudad crezca y se obtengan los recursos para subsanar las necesidades, cada vez más complicadas, de transporte.

Sin embargo, en Bandung y en otros centros, el *becak* como respuesta espontánea a las necesidades de transporte ofrece todavía considerables ventajas en tarifas bajas,

servicios puerta a puerta, capacidad para servir en pequeños vecindarios y en vías mayores, y en el movimiento de artículos y gente entre áreas urbanas y rurales. Por su sencilla tecnología y economía de operación, el *becak* ha generado tanto empleo que su prohibición causaría serios traumas sociales.

En Tailandia (Chiang Mai) el *becak* tiene su contraparte en el *samlor*, un carro a pedal. Este, también, está perdiendo frente a la competencia motorizada, principalmente la del *silor*, un camión convertido. El *silor* ha ido ganando popularidad debido a su precio razonable, sus rutas flexibles y su capacidad de transportar tanto mercancías como pasajeros. Pero las ordenanzas municipales, que no reconocen al *silor* como una forma segura o legítima de vehículo de utilidad pública, se oponen a la función que este medio de TBC puede asumir complementariamente al servicio de buses.

El *jeepney* en el área metropolitana de Manila, en Filipinas, ha encontrado y producido problemas similares. El crecimiento urbano y la motorización han superado por lejos las mejoras viales y de tráfico, y el eterno *jeepney* ha venido a simbolizar una "competencia ruinosa" en el comportamiento del tráfico y el manejo del transporte. Pero, ese también ofrece un servicio flexible que responde a la demanda que los buses no pueden cubrir, a más de dar empleo a unos 34.000 choferes, así como beneficios indirectos para muchos otros en reparación, carga, etc.

Objeto de gran curiosidad turística, el *jeepney* parece estar asegurándose un lugar en el sistema de transporte. Actualmente los planificadores se inclinan a hablar más de mejorar e integrar el transporte de buses y el *jeepney*, que a sacarlo del todo de la escena. Las consideraciones sobre calidad del servicio, manejo del tráfico, desarrollo de vías, y forma física urbana son, sin embargo, importantes por lo cual los modos de transporte, como el *jeepney*, deben adaptarse a la circunstancia urbana cambiante.

El *dolmus* y el minibus en Estambul (Turquía) parecen enfrentar muchos de los problemas básicos que afectan a los otros modos de TBC. Nuevos coches locales y europeos se suman a los americanos ya existentes, pero sin que los servicios y beneficios se vean aumentar. Anotando su "visibilidad como problema" la parte turca del estudio informa que el *dolmus* es actor importante en las congestiones, en las controversias sobre licencias, y en los nudos de tráfico. La flexibilidad característica del servicio de TBC parece haber dado un giro hacia la explotación con el *dolmus* que pasa de operar como una especie de bus para usuarios múltiples, a servir de taxi durante las horas de mayor movimiento, doblando sus tarifas. El sentimiento (o resentimiento) público ha puesto los ojos en el servicio masivo de trenes, pero el *dolmus* puede ofrecer aún ventajas económicas en cuanto a operación, oportunidades de empleo y áreas de servicio.

Aunque aun no hay conclusiones definitivas, los estudios parecen haber encontrado un hilo común. La amplia gama de necesidades y de ingresos de "consumidores del transporte" reclama un espectro equivalente de servicios intermedios de transporte. Con el crecimiento de las ciudades va pareja una escasez de recursos, un rápido aumento en la demanda de transporte, y un alza en los costos de vías que amenazan con producir más congestión y transportes urbanos más costosos. Y los costos más altos en el transporte urbano contribuirán a costos más altos de producción y al deterioro tanto del medio físico social como de los niveles de vida.

El transporte urbano y la forma urbana están íntimamente relacionados... el patrón de uno influye fuertemente el desarrollo del otro. Si las ciudades han de continuar acomodando a pobres y a ricos, entonces el transporte debe seguir la misma línea. □

Rowan Shirkie es editor de la División de Comunicaciones del CIID en Ottawa.