

Entre los objetos característicos del siglo xx el automóvil ocupa un lugar preponderante. Símbolo de progreso y prestigio social, necesidad en las grandes urbes carentes de transporte público adecuado, elemento indisociable de la cultura de países como Estados Unidos, el automóvil se ha convertido en la aspiración de millones de personas en el mundo. Hay modelos para todos los gustos y estilos. Su invasión de la vida urbana ha llevado incluso a la invasión y control de los países productores de petróleo —materia prima para el combustible—, como lo presenciamos actualmente en el caso de Irak, impúnemente atacado de manera artera y cruel.

Sin embargo, poco es el progreso que el automóvil ha aportado a la vida en las ciudades, donde la excesiva concentración de actividades (industriales, financieras, comerciales, políticas, culturales, etcétera) ha llevado paradójicamente a un congestionamiento en las mismas, como lo explica Lewis Mumford en su obra *La ciudad en la historia*. Así, en 1907 los carros tirados por caballos transitaban por las calles de Nueva York a una velocidad promedio de 18.5 km/h, mientras que en 1960 los flamantes automóviles apenas alcanzaban 10 km/h y actualmente en varias ciudades se estima alrededor de 20 km/h, velocidad que varía de acuerdo con el tipo de vialidad.

La ciudad de México está lejos de escapar a esta situación, por el contrario, la centralización extrema de actividades y población, sus dimensiones y el deficiente transporte público —lo que ha hecho del automóvil una necesidad— no sólo la exacerba, sino que ésta se sobrepone a una geografía de la desigualdad social, en la cual quienes poseen menos recursos sufren una mayor marginación en las vialidades que comunican sus sitios de habitación con los de trabajo y con los servicios básicos, como educación, salud y cultura (los mapas en la tercera de forros son elocuentes al respecto). En lugar de tratar de disminuir estas desigualdades, los proyectos de desarrollo urbano sólo las han incrementado; el segundo piso que propone el actual gobierno parece ir en el mismo sentido.

Los estudios acerca de la circulación vial realizados en diferentes partes del mundo, al igual que algunas experiencias como la puesta en marcha en Bogotá —una ciudad con una problemática similar a la de México—, muestran que es posible enfrentar los problemas viales de manera más eficiente y comenzar a revertir las desigualdades sociales en este aspecto. Con los artículos aquí publicados, *Ciencias* pretende proporcionar elementos para entender el contexto en que se plantea este proyecto vial, desde una perspectiva distinta a la del debate polarizado por los intereses políticos partidarios. Esperamos así contribuir a una discusión en donde prime la dimensión social sobre la técnica, el bienestar de la mayoría sobre el de la minoría, y que nos permita construir una ciudad a escala humana. 