



SCOTT DALTON PARA THE NEW YORK TIMES

Autobuses de tránsito rápido en Bogotá agilizan el tráfico y reducen las emisiones tóxicas.

## Lección climática de los autobuses de Bogotá

Por ELISABETH ROSENTHAL

BOGOTÁ, Colombia — Al igual que la mayoría de las ciudades en auge del mundo en vías de desarrollo, la Séptima Avenida de Bogotá se parece a un aparcamiento ruidoso y ennegrecido por los gases de los tubos de escape: una maraña de coches y minibuses que llevan mucho tiempo proporcionando transporte a las masas.

Pero a sólo unas manzanas de distancia, unos vehículos rojos de líneas elegantes llenos de gente que va a trabajar pasan a toda velocidad por los cuatro carriles centrales de la Avenida de las Américas. Estos autobuseslargos, articulados y poco contaminantes forman parte de un novedoso sistema de transporte público denominado Autobús de Tránsito Rápido (ATR). Se parece más al metro que a una serie de rutas de autobús, con siete líneas que se cruzan, estaciones cerradas a las que se accede deslizando una tarjeta magnética por el lector de un torni y vagones que, por dentro, recuerdan a los tranvías.

Diversas versiones de estos sistemas están previstas o se están construyendo en docenas de ciudades en vías de desarrollo en todo el mundo (Ciudad de México, Ciudad del Cabo, Yakarta, India, Indonesia y Ahmedabad, en India, por nombrar unas cuantas). Con ello se proporciona un transporte público que mejora el tráfico y reduce la contaminación gracias por una fracción de lo que cuesta un metro.

Pero los sistemas de tránsito rápido tienen otra ventaja: puede que sea la clave para luchar contra el cambio climático. Las emisiones de los coches, los camiones, los autobuses y otros vehículos en las ciudades en auge de Asia y Latinoamérica constituyen un componente que crece a marchas forzadas de los gases que retienen el calor y que están relacionados con el calentamiento global. Aunque las emisiones de la industria están disminuyendo, se calcula que las relacionadas con el transporte habrán aumentado más de un 50% de aquí a 2030. Y el 80% de ese crecimiento tendrá lugar en el mundo en vías de desarrollo, según los datos presentados en mayo en una conferencia en Bellagio, Italia, patrocinada por El Banco Asiático de Desarrollo y el Instituto del Aire Limpio.

Para que sea eficaz, el nuevo tratado internacional sobre el clima que se negociará en Copenhague

**Autobuses limpios frente a vehículos tradicionales**  
El transporte urbano en los países en vías de desarrollo genera menos emisiones de gases de efecto invernadero por pasajero.

Tipo	Ocupación media	Equivalente a emisiones de CO <sub>2</sub> por pasajero-kilómetro (rango estimado)
<b>COCHE</b> 2,5 personas	eléctrico	diesel gas natural gasolina
<b>MOTO</b> 1,5	4 tiempos	gasolina diesel
<b>MINIBUS</b> 12	diesel	diesel
<b>AUTOBUS</b> 40	diesel gas natural pila de hidrógeno	diesel gas natural gasolina
	0 Kg	25 50 75 100 125 150 175

Fuentes: Agencia Internacional de la Energía. "El transporte en los países en vías de desarrollo". Pew Center on Global Climate Change. THE NEW YORK TIMES

en diciembre deberá incluir "una respuesta política a las emisiones de CO<sub>2</sub> de los transportes en el mundo en vías de desarrollo".

Pero los sistemas de tránsito rápido como del de Bogotá, llamado TransMilenio, podrían ser la respuesta. Utilizado en la actualidad para una media de 1,6 millones de viajes al día, TransMilenio ha permitido a la ciudad retirar 7.000 autobuses pequeños privados, lo que ha reducido el uso del combustible para autobuses (y las emisiones correspondientes) en más de un 59% desde que se inauguró su primera línea en 2001.

Como reconocimiento a esta hazaña, TransMilenio se convirtió el año pasado en el único gran proyecto de transporte aprobado por Naciones Unidas para generar y vender créditos de carbono. Los países desarrollados que sobrepasan sus límites de emisiones conforman el Protocolo de Kyoto o que simplemente quieren pulir su imagen "ecológica", pueden comprar créditos de TransMilenio para equilibrar sus presupuestos de emisiones, lo que le ha proporcionado a Bogotá hasta la fecha entre 100 millones y 300 millones de dólares, según los analistas.

De hecho, la urbe ha constituido un ejemplo de la manera en que los programas internacionales para luchar contra el cambio climático pueden ayudar a las ciudades en expansión a sufragar sistemas de transporte que, de otro modo, no se

podrían permitir.

"Bogotá era enorme y llosa y pobre, así que la gente se dijo: 'Si Bogotá puede hacerlo, ¿por qué no nosotros?'", dice Enrique Peñalosa, economista y ex alcalde de la ciudad que llevó TransMilenio desde el concepto hasta su inauguración en 2001 y ahora asesora a otras ciudades. En 2008, Ciudad de México inauguró una segunda línea de autobuses de tránsito rápido que ya ha reducido las emisiones de dióxido de carbono en la ciudad, según Lee Schipper, un experto de la Universidad de Stanford en California.

Pero los sistemas ATR no son la respuesta para todas las ciudades. En EE UU, donde el coste es un factor menos limitador, algunas ciudades, como Los Angeles, han fabricado autobuses de tránsito rápido, pero les suelen faltar muchos de los componentes de sistemas completos como TransMilenio y funcionan como una extensión de las actuales redes de ferrocarril.

TransMilenio mueve a más pasajeros por kilómetro cada hora que prácticamente cualquier metro del mundo. La mayoría de las ciudades pobres que han construido metros, como Manila y Lagos, en Nigeria, sólo pueden permitirse unas cuantas líneas. Y los sistemas ATR se terminan con más rapidez, según Walter Hook, consejero delegado del Instituto de Política de Transporte y Desarrollo, en Nueva York.

## El catolicismo como cura del capitalismo

MÚNICH — El hundimiento del comunismo en el Este hace dos décadas no propició demasiado el aumento de la influencia de la Iglesia católica en la política económica,

**CARTER DOUGHERTY**  
pero es posible que el casi naufragio del capitalismo occidental sí lo haga. Desde luego, eso es lo que esperan dos autores alemanes: uno apellidado Marx, y el otro, su mecenas en Roma.

El primero es Reinhard Marx, arzobispo de Múnich y Freising, que ha escrito un superventas en Alemania titulado *Das kapital* (y en el que se dirige a otro Marx —Karl— como "querido tíoayo"). El segundo es el papa Benedicto XVI, quien recientemente ha hecho pública su primera encíclica sobre asuntos económicos y sociales. Esta tiene un título más amable, *Caridad en la verdad*, aunque se basa en la misma línea fundamental de pensamiento. De hecho, el arzobispo Marx echó una mano al Papa y le asesoró sobre el tema.

El mensaje de ambos es que el capitalismo global ha perdido su rumbo moral y que las enseñanzas católicas pueden ayudar a enderezar la economía occidental, animándola a centrarse más en la justicia hacia los más débiles y a controlar rigurosamente el mercado.

El arzobispo Marx y otros católicos quieren una reforma, no una guerra de clases. En ese sentido, siguen básicamente la larga trayectoria de la enseñanza eclesástica. Lo que ahora es diferente es que algunos de ellos ven esta crisis económica como un momento en el que el pensamiento económico de la Iglesia podría atraer mucha atención.

El arzobispo Marx ya ha seducido a mucha gente en Alemania con su argumento de que el capitalismo necesita, seriamente, el sostén ético del catolicismo. La alternativa, afirma, es que el mundo posterior a la crisis vuelva a caer en un frente-tico turbocapitalismo, o que expereamente un renacimiento de la ideología marxista basado en el ateísmo y la escisión social.

"No se puede volver al antiguo mundo", declaraba el arzobispo Marx en una reciente entrevista, antes de que se hiciera pública la encíclica. "Tenemos que consolidar este mundo, pero de manera crítica".

Las voces católicas tienen desde hace tiempo influencia en el debate en Occidente sobre la

justicia social, pero nunca tanta como le habría gustado a la Iglesia. Eso refleja el error desafiante de concebir políticas alternativas, en lugar de limitarse a criticar a las autoridades laicas.

El papa Juan Pablo II fue una voz importante que contribuyó a echar abajo ese sistema. Pero en los años noventa presenció cómo Europa del Este abrazaba el polo opuesto del comunismo, una forma más bien pura de capitalismo latino, en lugar de tirar por un camino intermedio de influencia católica.

"Juan Pablo II solía dejar muy claro aquello de lo que estaba en contra: estaba en contra del capitalismo desbocado y del tipo de socialismo de la estera soviética", comenta John Allen, observador del Vaticano del *National Catholic Reporter*. "Lo que no estaba tan claro era de lo que estaba a favor".

Ahora el arzobispo Marx, de 55 años, está intentando desartrollar un nuevo enfoque. En su libro, publicado el pasado otoño,

**La Iglesia se ofrece como antídoto económico.**

ofrece una visión de un mundo gobernado por la cooperación entre países, con un Estado de bienestar como núcleo de una economía de mercado que refleja el imperativo de amar al prójimo del pensamiento social católico.

En cuanto al primer punto, el arzobispo Marx se encuentra en buena y cosmopolita compañía; muchas autoridades, desde Nueva York hasta Londres, pasando por Pekín, abogan estos días por un mundo en el que impere la armonía reguladora. El arzobispo afirma que, lógicamente, es consciente de que el ideal europeo de Estado de bienestar y de instituciones transferencias podría no tener un atractivo universal. Al final de su libro cita a Jean-Claude Juncker, primer ministro de Luxemburgo: "Estoy de acuerdo en que Europa se vea a sí misma, sin pretensiones, como modelo para el mundo, pero la consecuencia de ello es que tendríamos que cambiar consistentemente ese modelo porque nosotros no somos el mundo". Y tampoco lo es la Iglesia católica, podría haber añadido.



FOTO DE POOL FOR L'ESPRESSO/ROMANO/EL VATICANO. VIA GETTY IMAGES

El papa Benedicto XVI firma su encíclica sobre economía, que aboga por una "mayor responsabilidad social" por parte de las empresas.