

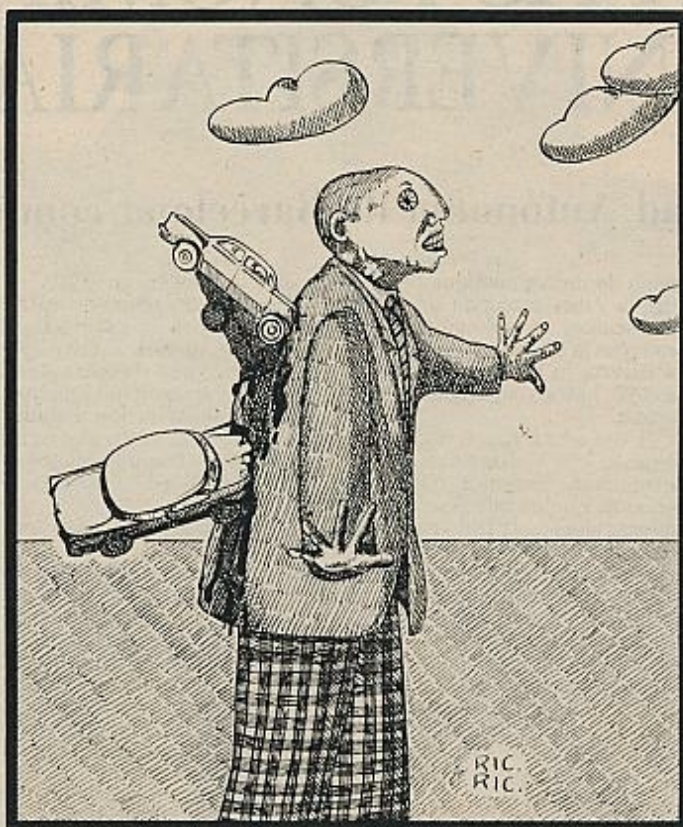
sernos sumamente aleccionadora si la sabemos contemplar con suficiente perspectiva histórica y emprendemos un atajo que nos evite este largo y costoso camino del desarrollo artificialmente promovido. Sin embargo, nuestra actual política no se orienta en esta dirección, como puede deducirse del cuadro número 2, referente a las inversiones en transportes terrestres. La inversión en infraestructura del transporte por carretera (medio eminentemente privado si consideramos la desproporción entre coches y vehículos comerciales) es superior al doble de la que se dedica al transporte por ferrocarril, medio eminentemente colectivo. Este indicador nos puede dar una idea aproximada de las prioridades reales que presiden la política del país en materia de transportes y que distan bastante de las declaraciones oficiales en las que las formas colectivas aparecen como remedio de nuestros males.

Para aprovechar esta relativa ventaja cuantitativa, debida, como hemos visto, al nivel de desarrollo, serían necesarias un conjunto de condiciones "cualitativas" que es difícil de producir en nuestro país. En primer lugar, sería necesaria una mayor participación de los usuarios de transportes en la gestión de los mismos, detectando sus realidades, necesidades y aspiraciones. En segundo lugar, una administración capaz, política y financieramente, de emprender una decidida intervención en favor de los transportes colectivos, superando o arriñonando los intereses de los grandes monopolios del automóvil y de los sectores a él conexos. Finalmente, la plasmación de los anteriores principios en una buena red de transportes colectivos que convenciesen a los usuarios (único método realmente eficaz) por su calidad, rapidez y comodidad y les guiasen a abandonar el automóvil en sus desplazamientos.

BARCELONA, ¿REDUCTO DEL AUTOMÓVIL?

Para terminar este comentario sobre los efectos y consecuencias del automóvil urbano, consideramos de interés ilustrarlo con un ejemplo concreto. Barcelona debe enfrentarse no sólo con los problemas de toda ciudad de dos millones de habitantes, sino además con los de un área metropolitana densamente poblada y entonces el problema del automóvil cobra una perspectiva difícil, grave y con tendencia a empeorar rápidamente. Nuestra escala de valores sufre un cambio importante, porque pasamos de unos índices nacionales de 110 vehículos/1.000 habitantes y de una proporción de 700 vehículos/10 kilómetros de carreteras a otros de 250 vehículos/1.000 habitantes y 6.900 vehículos/10 kilómetros de carreteras.

Creemos que no hace falta insistir sobre las repercusiones urbanísticas de estos índices, es decir, sobre la autodestrucción de la ciudad en beneficio del tráfico rodado: estrechamiento de aceras para peatones con objeto



de ampliar las calzadas para coches, plazas convertidas en aparcamientos, barrios atravesados por autovías, semáforos que apenas si permiten cruzar una calle o semáforos inexistentes que reivindicaban los vecinos de las zonas periféricas de la ciudad. No vamos a hablar de estos extremos que la prensa diaria se encarga de difundir con notable asiduidad. Queremos insistir en la falta de decisión y de previsión que hacen gala los responsables públicos de Barcelona para afrontar el problema (no parece, por otro lado, que las de Madrid se aclaren algo más al respecto).

Ya hemos dicho en otras ocasiones ("Serra d'Or", núm. 169) que el problema de la circulación en el interior de una ciudad no diseñada "única y exclusivamente" para soportar el tráfico privado, es esencialmente un problema de superficies o, si se quiere mejor, de capacidades. Cuando el parque de automóviles es reducido en comparación con la superficie de vías de la ciudad, una buena regulación, señalización y semaforización de las calles puede permitir un nivel aceptable de fluidez. Pero al sobrepasar un cierto límite, el problema ya no es de señalización ni siquiera de impericia de los conductores, el problema es de capacidades. Con los continuos incrementos de motorización nos aproximamos cada vez más a este punto límite, a partir del cual, el espacio abierto para vías será inferior al espacio que ocuparán los automóviles estacionados o en marcha. No es que Barcelona en concreto haya llegado a este punto, pero es previsible que de no adoptarse las oportunas medidas, se alcance sobradamente durante el

transcurso de algunos años (15).

Por el momento, el automovilista no encuentra los suficientes incentivos para dejar el coche y utilizar transportes colectivos. Ganas no faltan, como lo señalan diversas encuestas realizadas a conductores, indicándonos que más del 40 por 100 de los mismos utilizarían los transportes colectivos siempre y cuando —aquí reside la clave— compitieran con el automóvil en rapidez y comodidad. Pero mientras tanto, los automovilistas disfrutan de una ventaja comparativa. Las estadísticas son claras: los automóviles consiguen unas velocidades medias de 20 km/h., mientras que los autobuses sólo alcanzan los 12 km/h. Si a esta baja velocidad, que se traduce en elevada duración del viaje, añadimos los tiempos de espera en las paradas y de desplazamientos a pie hasta el destino final, el coste en tiempo se incrementa notablemente. Ante esta situación, los ciudadanos que poseen una alta valoración de su tiempo ("clases superiores") escogen el automóvil, mientras que los que poseen una baja valoración se ven forzados a utilizar los transportes colectivos, con lo que la desigualdad aumenta todavía más.

Ante esta situación, encontramos a faltar una política decidida en favor del transporte colectivo como único

(15) Es sintomático que el presidente de Transportes de Barcelona, señor Bosch Estivil, exprese su preocupación ante la puesta en funcionamiento de 600 nuevos autobuses en los próximos dos años. "El problema —afirma— es saber si podrán tener un lugar para circular". Véase "Diario de Barcelona" del día 21 de febrero de 1975. También es curiosa la coincidencia de los cargos de director del Salón del Automóvil y de dirección de Transportes de Barcelona en una misma persona: don Miguel Cabré Listosella.

intento válido para solucionar de manera racional los desplazamientos en el interior de la ciudad. Comprobada la inutilidad del automóvil como medio de transporte masivo de viajeros, es preciso plantearse soluciones nuevas, fruto de estudios e investigaciones hoy por hoy inexistentes. Hasta ahora, a nivel municipal barcelonés sólo se aprecian tímidos objetivos, cuya eficacia es más bien limitada y cuyo objetivo último parece ser acallar los ánimos de los sufridos ciudadanos. Encontramos, entre otros, la renombrada "Isla de peatones", de reducidas dimensiones; las bandas reservadas "sólo Bus" de menos de cinco kilómetros de longitud (16), el plan de ampliación del Metropolitano, previsto para 1983, etcétera. Nos atrevemos a definir estas medidas como primeras piedras de un edificio a construir del que todavía no se poseen los planos. El hecho cierto es que el número de viajeros disminuye (2,7 millones en Transportes de Barcelona, S. A.; 4,2 millones en Transportes Urbanos, S. A.; 2 millones en F. C. Metropolitano de Barcelona S. P. M., y 0,15 millones en Ferrocarriles de Cataluña, S. A., durante el último año) y la motorización privada aumenta al ritmo más alto del país (incremento del 20 por 100 de las matriculaciones en el último año antes de la crisis, 1973). Mientras, persiste la política de remodelar la ciudad y abrir nuevas vías, cuya saturación es eminente. Entre 1960 y 1970, la red viaria de Barcelona creció en un 27 por 100, mientras que el parque automovilístico lo hizo en un 280 por 100. La desproporción es evidente; la aproximación al punto de saturación, a la parálisis de la ciudad, es cada día mayor.

Falta, pues, una política decidida en favor del transporte público. Argumentos en este sentido no faltan; solamente desde un punto de vista económico encontramos estimaciones de los costes sociales originados por el automóvil en la ciudad de Barcelona, del orden de los 4.600 millones anuales de pesetas. (Ver cuadro número 4.) Ante la importancia de esa cifra, a la que debemos añadir el coste real de la circulación, que se estima (17) en otros 1.000 millones anuales, parece evidente un replanteamiento a fondo del problema. Consideramos ridículo escandalizarse por el déficit de 3.000 millones acumulado durante doce años por la empresa municipal de autobuses e impropio elevar hasta doce pesetas el precio del billete, con objeto de hacerla económicamente rentable. Con tal medida sólo se lograría canalizar aún más el flujo de viajeros hacia los transportes privados, que es exactamente lo contrario de aquello que propugna la actual política oficial en materia de transportes. ■ S. F. y J. R. H.

(16) Quizá sea interesante recordar que ya en el año 1975 Tranvías de Barcelona, S. A., solicitó al Ayuntamiento espacios reservados para la circulación exclusiva de sus vehículos, solicitud que entonces fue denegada.

(17) Véase "Los costes de la movilidad urbana en Barcelona". Boletín del Gabinete Técnico de Programación del Ayuntamiento de Barcelona (número 29 de octubre de 1972).