



S.M. EL AUTOMOVIL: ¿PRINCIPE DERROCADO?

"Este estudio se originó una mañana mientras estaba esperando en una parada del Sur de Londres, observando mi autobús atrapado un cuarto de milla más allá por un sólido bloque de tráfico formado sobre todo por automóviles particulares acarreado uno o a lo sumo un par de pasajeros. Me preguntaba entonces cómo habíamos llegado a una situación en que se hacía posible, sin serias restricciones, que los usuarios de coches privados dictaran las pautas a todos los usuarios de la calle..." (W. Plowden, "The motor car and Politics", Bodley, Londres, 1971.) (1)

El telex de noticias referentes al automóvil no para en estos últimos tiempos: Cierre de factorías automovilísticas en los Estados Unidos / atascos y contaminación crecientes en el área central de Madrid / acumulación de "stocks" "cocheros" en Europa / programa de reducción productiva y "regulación" de empleo en Seat / Agnelli, contemplando

(1) Simó Fábregas ha alcanzado una sólida especialización en "economía urbanística", sobre plataformas como el Área Metropolitana de Barcelona y el Servicio de Estudios Regionales del Banco Urquijo, en Barcelona. J. Ros es profesor en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Autónoma de Barcelona.

reconversiones para la Fiat / prioridades al transporte colectivo en la política municipal barcelonesa / comisiones laborales de la plantilla Seat sugieren cambios en (p. e., pro construcción autobuses) líneas productivas / voces valencianas, p. e., Vicenç Ventura, ante el gigante de Almusafes / autorización de alza de precios turísticos /

Simó Fábregas y J. Ros Hombravella

intenso aumento de accidentes automovilísticos en... / el consumo de gasolina, rígido ante el aumento de precio / etcétera, etcétera.

Estos, entre otras muchas muestras, son los tipos informativos que componen un continuo, cotidiano, martillar del fenómeno automovilístico. Incluso uno se puede preguntar si no constituye una de las líneas más densas para una cierta lucha con el tedio del tiempo. Pero aquí nos limitamos, por razones obvias, a intentar el examen de algunas entrañas económicas de esta gravida realidad social que implica una ingente asignación de recursos escasos. Y es obvio que la valoración de ello tiene que ir bastante más lejos de la usual, e intenciona-

da, etiqueta de que "se trata de una industria moderna de paso obligado para todo desarrollo..."

Cuanto más coches y mayor fabricación "local", mayores venturas para la economía nacional, sería un lema derivado. Profundicemos, pues, algo más sobre tema tan relevante, belligerante casi (2).

EL AUTOMOVIL, ESE BIEN ECONOMICO

Aunque se pudiera creer que existe ya una imagen suficiente del funcionamiento económico del coche, pienso que vale la pena ahondar un poco reflexivamente sobre las características de este bien; no sea que se olviden, a nivel de una síntesis algo teorizada, elementos básicos de su funcionamiento cuyo registro habría de suponerse sobre la experiencia cotidiana de millones de españoles (as) y desde luego de cientos de millones

(2) Se adopta, por razones obvias, un análisis de sentidos y tendencias cualitativo y de niveles, sin entrar en precisas cuantificaciones. Por lo demás, la atención se centra en el automóvil de "uso urbano".

del mundo más o menos encuadrado en las sociedades industriales.

No hay que decir que se trata de un bien de consumo duradero, categoría bastante extendida en uso y percepción y en la que se encuadran también bienes del tipo vivienda, electrodomésticos, mobiliario y equipo doméstico e incluso el vestido; se caracterizan por extender su uso útil sobre un período más o menos dilatado a lo largo del que tiene lugar propiamente su consumo; que se aprecie o no el proceso de amortización por desgaste consiguiente depende más de las pautas de conducta racional del sector doméstico que de la verdadera entidad del proceso. Por lo tanto, en el origen de su adquisición, de su incorporación al equipo doméstico, hay un ahorro empleado en la inversión de uso propio a la que nos referimos; la entidad y gradación temporal de los pagos diferidos (plazos a pagar después de la obtención del bien) será otro elemento a considerar.

Peró aparte de los costes derivados de su adquisición, que se plasman en la amortización del precio total con impuestos e incluso en el rendimiento

S. M. EL AUTOMOVIL: ¿PRINCIPE DERROCADO?

alternativo y renunciado del capital empleado, el coche presenta unos intensos **costes de funcionamiento**: una parte de éstos son los **asumidos particularmente por su usuario**, de los que tiene, por lo tanto, un registro y percepción bastante buenos, pero un volumen importante de aquéllos son **costes sociales o colectivos**, que si son asumidos recaen sobre el conjunto de ciudadanos, y si no lo son perjudican a los niveles de funcionamiento de las comunidades urbanas y metropolitanas, creando unos problemas de sobra conocidos.

Respecto a los primeros —los **costes privados**— no vale la pena extenderse aquí. De un lado, porque pertenecen a la experiencia diaria de millones de automovilistas (3) de entre quienes los más ordenados llegan a contabilizaciones sorprendentemente escrupulosas —gasolina, reparaciones en su valor probable medio, seguros, fiscalidad directa y general personal, peajes, aparcamientos, multas en su riesgo, etcétera—. Por otro lado, numerosas revistas especializadas y secciones o espacios de diarios y programas audiovisuales, están creando una copiosa literatura desde esta óptica; quizá sea un esfuerzo digno de mejor causa, pero en todo caso, ahí está frecuentemente sobre la base de clubs de usuarios, que es de esperar no lleguen a convertirse en asociaciones, y de un cierto apoyo por parte de las industrias productoras. Me limitaré, pues, en este terreno a registrar que se trata de presupuestos sustancialmente incidentes en las cuentas familiares generales (4) y que suelen negligirse componentes para mí, tan patentes como el valor del tiempo perdido por los conductores, amén de sus tensiones y cansancios nerviosos. (Parece como si el valor de la hora del conductor, e incluso de las horas perdidas por atascos por parte de todos los pasajeros, fuera prácticamente cero mientras se está dentro de la caja de chapa, no se sabe por qué razones concretas.)

Pero el uso del automóvil resulta mucho más caro aún si se tiene en cuenta las innegables presencias de los **grávidos costes sociales** que le acompañan en su transcurrir por las ciudades como sombras inseparables y espesas. Precisamente ahí radica una característica específica y central del bien coche: a diferencia de los demás bienes de consumo duradero, su uso, su utilización, se proyecta hacia el exterior, creando un fuerte impacto sobre su entorno y exigiendo grandes y especiales atenciones para su fluido y cómodo funcionamiento y para la corrección de los daños que cause.

(3) Lo que no quita que, en términos globales, quepa hablar de una intensa irracionalidad por falta de aprensión adecuada de estos costes privados.

(4) En los EE. UU. se evalúa entre un 15 y un 20 por 100 el peso del transporte personal por automóvil dentro del presupuesto familiar medio. A escala de nuestras latitudes, creo que los diagnósticos populares "tiene coche y no puede comer carne" o "la cuestión es, ante todo y sobre todo, tener coche" constituyen sólidas inferencias de la realidad social española en la última década.

CUADRO 1
INDICE DE MOTORIZACION (NUMERO DE COCHES
POR 1.000 HABITANTES) SEGUN PAISES

	1963	1971	1972
Luxemburgo	155	300	317
Suecia	205	291	303
Francia	165	261	269
Alemania Occidental	127	247	260
Suiza	130	231	243
Dinamarca	129	231	241
Islandia	121	219	240
Gran Bretaña	142	225	236
Bélgica	—	221	230
Holanda	72	212	225
Italia	77	209	225
Noruega	99	206	217
Austria	88	178	195
Finlandia	67	161	177
España	17	82	94
Alemania Oriental	30	74	82
Portugal	—	74	79
Checoslovaquia	25	61	70
Yugoslavia	6	43	48
Grecia	8	30	—
Hungría	7	29	33
Polonia	6	17	20

Fuente: Memoria 1973 del Consejo Superior de Transportes Terrestres.

En el primer aspecto, todas las estimaciones que se han hecho sobre las necesidades que plantea un coche en marcha urbana, en términos de superficie viaria, de ordenación del tráfico, de pavimentación y urbanismo espe-

cial, de aparcamientos, arrojan unos costes ingentes para el conjunto de los parques automovilísticos de las ciudades, y una suma promedia por coche muy por encima de los gravámenes de disfrute usuales y capaces

de ruborizar a las más cándidas almas motorizadas (5); cifras de 50.000 pesetas por coche y año son razonables para obtener estándares algo satisfactorios en la circulación.

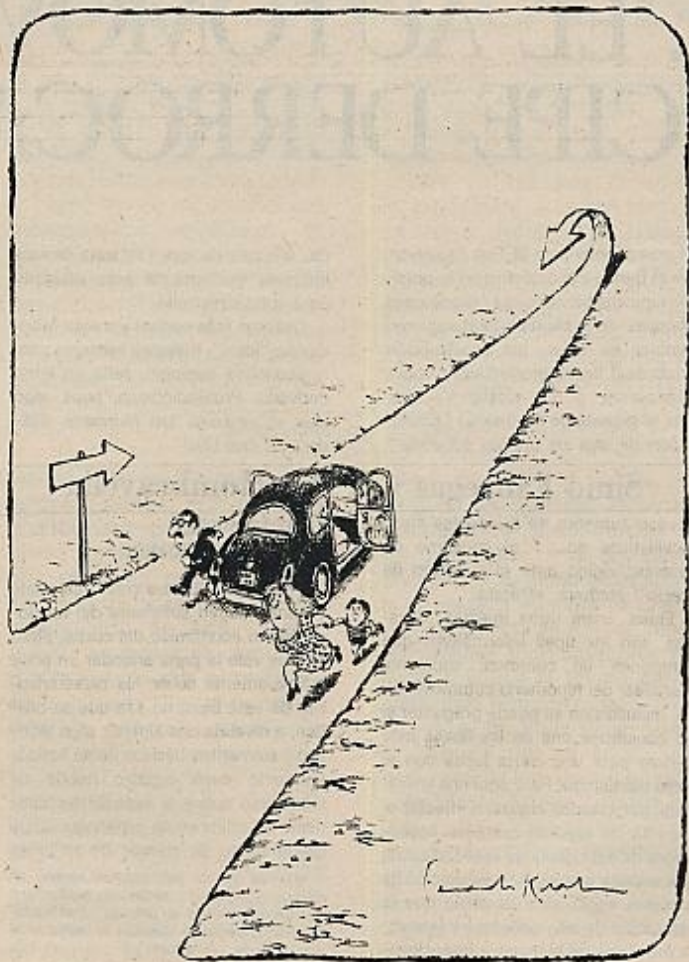
Los principales daños que la plaga automovilística inflige sobre la vida urbana son: El deterioro de las condiciones circulatorias para todo el transporte colectivo y público de superficie cuya velocidad comercial queda muy deteriorada; en otros términos, para un mismo estándar de estos servicios se requiere un parque de autobuses y taxis muy superior al caso en que el automóvil estuviera domado en las ciudades. La marcha de los peatones y la vida ciudadana queda tan herida en tantas plazas y calles que más bien entra en procesos agónicos (6); la estructuración de nuevos espacios peatonales resulta carísima y suele ser postergada. En cuanto a la polución atmosférica, todas las investigaciones para ciudades de más de 300.000 habitantes dan al coche la culpa de en torno una mitad de todo el volumen del enrarecimiento atmosférico diario, con todas sus secuelas higienistas que están alcanzando cotas alarmantes en muchas latitudes; su corrección global aboca al uso de sustanciales recursos públicos de control y choca con la negativa del tándem productor-usuario del coche en cuanto a la incorporación de mecanismos de depuración. La polución acústica quizá es más etérea en sus costes pero es bien patente en su presencia, pudiendo incluso observarse en la diferenciación de alquileres según el grado de ruidosidad de calles y zonas (la clase alta puede pagar el coste de su aislamiento acústico).

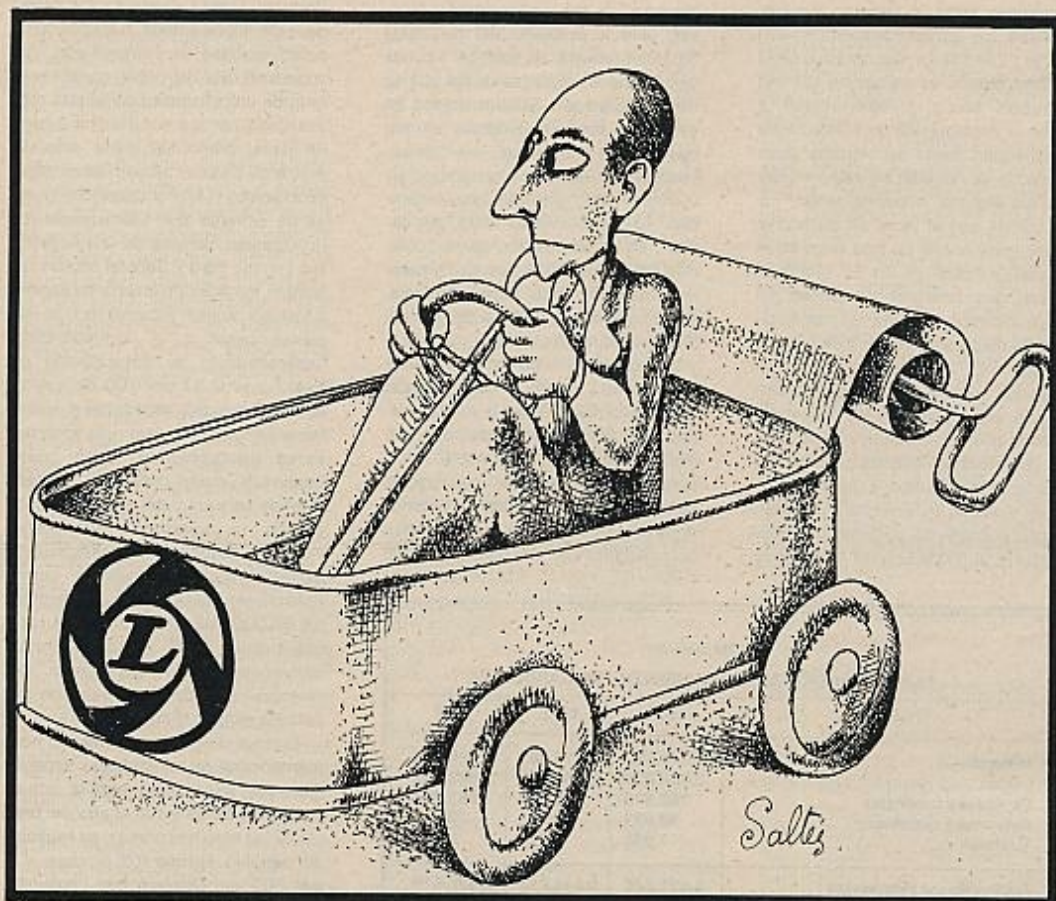
He aquí los capítulos principales de unos costes colectivos que de no ser asumidos, como suele ocurrir, inciden en forma de deterioros de la vida urbana para los ciudadanos y en especial para la clase que no tiene recursos para corregir privada o particularmente los males aludidos, clase a la que no hay que mencionar. En la medida en que sean atendidos tales costes se financian con los recursos fiscales generales con su grado de regresividad que presenten y con la obligada participación de los "no motorizados".

En cuanto al rendimiento del coche, al servicio que le presta a su usuario y que constituye su valor en uso efectivo, es obviamente, dejando de lado abstrusos fenómenos de emulación social, las potencialidades que ofrece de transporte personal, rápido, cómodo y seguro, en términos de origen a destino. Es absolutamente trivial remarcar que a medida que cre-

(5) Sobre datos procedentes de estudios realizados por el Gabinete Técnico de Programación del Ayuntamiento de Barcelona se han realizado diversas estimaciones, entre las que cabe citar la de Simó Fábregas en "Movilidad Urbana", publicación del Colegio de Arquitectos de Barcelona, 1971, y en "Serra d'Or", número 169: "L'automobil a Barcelona. Un replantejament". Por cierto que el coeficiente de pasajeros por coche urbano ha dado valores en Barcelona de 1,25 personas por cada automóvil, que requiere cien metros cuadrados viarios para su buena marcha y veinticinco para aparcar.

(6) Son múltiples los avisos formulados por asociaciones de vecinos al respecto. ¿Por qué no asociaciones de peatones?





cen y se densifican los parques automovilísticos urbanos al rendimiento de referencia decrece muy probablemente más que proporcionalmente: Cada vez son mayores las impotencias del automóvil en el medio urbano y si éste cuenta con un buen transporte colectivo en especial si es subterráneo o de superficie con pasos preferentes las carreras que se ganan por esta vía al coche (7) son de tal entidad y

(7) Un sano ejercicio mental para el lector usuario de su turismo: Comparar con exactitud, y sin engañarse, costes en tiempo y en dinero con sus compañeros de trabajo peatones.

obviada que la persistencia en el uso de éste tan sólo es inteligible si se apela a factores tan "irracionales" como el del hábito inercia, el pertinaz individualismo o las ínfulas de diferenciación y emulación social, desde luego dignas de mejor causa.

Pienso que estos elementos de lo que pudiéramos llamar la economía del automóvil, son, a pesar de su trivialidad, absolutamente básicos para la reflexión en torno al vehículo que nos ha tocado sufrir en las ciudades, reflexión con demasiada frecuencia

olvidada de las bases económicas del tema.

II. EN LA METROPOLI DEL IMPERIO AUTOMOVILISTICO: U. S. A.

Sería totalmente superfluo, si no repetitivo, extenderse acerca del descolante papel desempeñado por el automóvil en la sociedad norteamericana de cuya imagen externa ha llegado a constituir un arquetipo o rasgo básico. Y desde luego esta apreciación no ha sido precisamente un tópico a lo largo de un prolongado tiempo hasta el mismo presente, sino que ha estado efectivamente en la base de muchos comportamientos y orientaciones lindando con características de su psicología social:

a) La planificación de las ciudades ha venido girando en torno a facilitar la circulación masiva del coche privado, tanto en el diseño de nuevos asentamientos urbanos como en la remodelación de cascos existentes: S. M. el automóvil ha condicionado toda la orientación del diseño urbanístico y de su administración y su exportabilidad a otras latitudes pasa por este condicionante.

b) El transporte colectivo urbano ha venido siendo un sector secundario si no "terciario"; su debilidad es patente en la mayor parte de las ciudades estadounidenses y la no existencia de su versión más moderna —el transporte colectivo subterráneo—, es

paradójicamente la regla de la organización urbana en los USA (Nueva York, Boston o San Francisco entran en el renglón de las excepciones). El privatismo de las redes de transporte existentes les aleja de la condición inexcusable de servicio público, subvencionado o no, y ello es también aplicable a los movimientos interregionales para los que muy escasamente se cuenta con el ferrocarril (o avión, o coche, dejando aparte algunas nutridas redes de autobuses de larga distancia sobre todo en el Este).

c) De ahí, pues, que una parte abrumadora de los movimientos personales diarios se tenga que efectuar en automóvil. Se ha registrado el "iter" vivienda-ascensor-garaje residencial-coche-aparcamiento del lugar del trabajo-ascensor-trabajo oficina... coche-vivienda como el itinerario típico del americano que puede muy bien pasar tres o cuatro horas de su jornada en la "deliciosa" ocupación del volante.

d) Este estilo de vida, con incidencias obvias en la vida social americana, se relaciona usualmente con la obsesiva búsqueda de seguridad personal que todo visitante detecta en aquella atmósfera social: La caja de chapa sería el gran aislante-blindaje en los movimientos personales por zonas peligrosamente inhóspitas y normalmente desconocidas por el patrullador del ingenio. No soy quién para extenderme en estos temas tan importantes de psicología social y me limito a dos apuntes: El sociólogo norteamericano Mac Luhan acaba de declarar en Barcelona algo así como que "el coche sirve al americano para estar solo, para aislarse; para huir del control grávido en el trabajo y en la vivienda" y su rechazo del transporte público (8) proviene de que en este medio tiene que aceptar (ir acompañado); el urbanista italiano Di Carlo entiende, aparte de que pocas cosas hay más feas que un campo lleno de automóviles parados, que la propensión de las personas del mundo de las sociedades industriales modernas a sufrir el volante deriva de una tendencia (¿subconsciente?) hacia sentirse acapados sin tener la posibilidad de pensar.

e) Sea lo que fuere o como sea, la realidad es que un peatón, un viandante es en las ciudades americanas un ser aproximadamente sospechoso, sobre todo si es blanco. Por lo demás, aquellos grupos de población que no tienen posibilidad de moverse por sí mismos en automóvil —ancianos, niños y jóvenes, impedidos o con defectos físicos incompatibles, amén del estrato cuyos ingresos no alcanzan

(8) Este talante o reacción instintiva está, desde luego, sólidamente asentado en la mentalidad del ciudadano medio norteamericano. Sea esto alienación o no, yo, modestamente, pienso que sí; lo cierto es que las fuerzas políticas se cuidan muy mucho y se lo piensan tres veces antes de restringir o encarecer el desarrollo de este instinto, que ha permitido llegar a afirmar que el americano nace en un coche.

CUADRO 2
INVERSIONES REALIZADAS EN TRANSPORTES TERRESTRES
(MILLONES DE PESETAS CORRIENTES)

Conceptos	1965	1970	1972
Transportes ferroviarios (1)	6.207	9.824	15.355
Infraestructura	3.542	8.215	13.270
Material móvil	2.665	1.609	2.085
Transporte carretera	27.876	49.961	63.086
Infraestructura (2)	7.723	21.701	31.944
Material móvil (3)	20.153	28.260	31.142

- (1) Comprende las inversiones realizadas por el Estado y por Renfe.
 (2) Comprende las inversiones realizadas por el Estado, las Diputaciones y las empresas privadas en autopistas de peaje.
 (3) Corresponde al valor estimado, a precio de mercado, de los vehículos industriales (camiones, autobuses y autocares) matriculados durante el año.

S. M. EL AUTOMOVIL: ¿PRINCIPE DERROCADO?

para posibilitárselo (9)— se encuentran socialmente muy "handicapados" y dependientes respecto a los demás.

Hasta aquí una serie de "flashes" acerca de esta vertiente, por lo demás harto conocida, de la sociedad norteamericana. Los dedos más críticos de ésta, no muchos, desgraciadamente, señalan hacia el gran "trust" de poder económico y político industrial del automóvil —petrolífera— sector constructor de obras públicas, como el gran cogollo que convierte en impotentes toda reacción contra este estado de cosas susceptible de disminuir su giro y ganancias.

Y, sin embargo, y a pesar de todo, se vienen detectando desde hace un tiempo patentes indicios de crisis y crítica a fondo de este elemento de organización en la vida estadounidense. Pleno que conviene hacérselos presentes al lector español, pero me he de limitar a su mera enumeración:

I) En primer lugar, la conocida crisis de la industria automovilística en Norteamérica, aguda y pertinaz si bien paralela a la crisis general más profunda que ésta; los proyectos de inversión en el exterior responden a esta tendencia (10).

II) Una amplia e intensa (para los estándares norteamericanos) presión social, desde las asociaciones de consumidores y los grupos vecinales locales, contra el uso masivo de un vehículo muy polucionador y de uso muy caro en términos de costes totales: La presión para que se produzcan vehículos más pequeños y mejor depurados (incluso en pro del coche eléctrico) y la oposición frecuente al nuevo tendido de infraestructuras para el coche, caras y destructoras de la vida urbana donde exista, son reiterados ejemplos en esta línea.

III) Una orientación creciente de la investigación técnica y económica hacia criterios y caminos para la progresiva sustitución del automóvil como medio de transporte urbano y metropolitano (11).

IV) Todos estos sectores se empiezan a reflejar —al fin y al cabo la organización política americana presenta ciertas porosidades de control social— en los criterios de la política federal y de los estados: La drástica reducción del programa federal de autopistas urbanas y los nuevos

(9) Se calcula que la tenencia "y disfrute" de un automóvil importa en EE. UU. de 2.500 a 3.000 dólares al año, contando amortización y rendimiento del capital perdido; los ingresos familiares de un estrato inferior, que supondrá alrededor del 15-20 por 100 de la población, se sitúan entre los 9 y los 10.000 dólares anuales, siendo el nivel de 13-14.000 el considerado como mínimo aceptable (ves el lector lo que supone para estos ingresos tener uno y no digamos los dos vehículos obligados para la forma de vida norteamericana).

(10) Puede verse CEAM: "La industria automovilística en los EE. UU.", 1974.

(11) Como muestra de tal interés, Bailey, John A., y Michaels, R. M.: "The problems of Mass Transport in the Metropolitan Area", 1954. Transportation Center, Northwestern University, Illinois.

National Academy of Sciences; Transportation Research Board: "Issues in Public Transportation", 1974.

Ramm D. V.—Transportation Center (Northwestern University): "Traffic Restraint: A Bibliography", 1974.

Banco Mundial: "Automobiles and cities: Strategies for developing countries", Working Paper, sept. 1973.

esquemas hacia el fomento subvencionado del transporte colectivo son claras muestras de reorientación de la política federal de transporte con sus secuelas en el ámbito estatal y local; la implantación de Metro desde Washington hasta en muchas otras ciudades va también en este sentido.

Para resumir, conviene tener muy en cuenta que el tema del automóvil preocupa y ocupa un rato largo en el momento actual de los EE. UU. y el asunto va mucho más allá, pienso, del mero impacto presente del encarecimiento del petróleo (12). Vale la pena tenerlo muy en cuenta; no fuera el caso que nuestro país se siguiera dirigiendo, de la mano de los grupos de presión filiales derivados y de un cierto papanatismo mimético, hacia un diseño de la vida urbana que ha entrado en cuestión en la misma (América), donde el papel del automóvil en este contexto muestra señales de dirigirse

"slogans" y de motivaciones efectivas, pero el problema del automóvil urbano presenta en España algunas características distintas de las que se han expuesto para Estados Unidos. En este caso también podemos afirmar que somos diferentes, no porque queramos, sino más bien porque no podemos ser iguales. Las diferencias (13) en el nivel de renta "per cápita", de concentración de la población en grandes ciudades, de "bienestar social", de culturización, etcétera, se traducen en un enfoque distinto del problema que nos ocupa.

Desde un punto de vista puramente cuantitativo, creemos que el caso español no revista todavía seriedad si lo comparamos con otros países industrializados. Nuestra incorporación al proceso de motorización es reciente y la mentalidad consumista de cambio frecuente de automóvil o las consignas de "un coche para cada

Portugal, Grecia, Turquía y los países del Este. Incluso Italia, nuestro eterno punto europeo de comparación, nos supera en más del doble, como resultado de unas formas capitalistas más avanzadas en las que Fiat ha jugado un papel primordial como empresa motriz de un buen número de sectores económicos (14). Por consiguiente, no es de extrañar que últimamente los dos grandes colosos del automovilismo yanqui, Ford y General Motors, se sientan tentados de invertir en España e incluso circulan rumores de que Fiat piensa pasar a la contraofensiva, incrementando su participación en Seat hasta el 51 por 100 del capital social. El mercado español es suficientemente "virgen" como para absorber estas producciones a un coste moderado, como resultado del bajo nivel de salarios y del empleo de tecnología ya amortizada (sin costes suplementarios de investigación). Además hay que añadir la propia financiación española (por ejemplo, los 20.000 millones de crédito a conceder a la Ford), el orden social-laboral garantizado y las siempre "excelentes" relaciones del país con los Estados árabes. Así, cualquiera.

Esta estrategia de penetración norteamericana en el mercado español debemos relacionarla con la actual crisis económica y con el alza del precio de las materias primas, en especial del petróleo. Europa sólo produce el 2 por 100 del petróleo que consume, mientras que los Estados Unidos hasta el año pasado eran los primeros productores mundiales de este recurso. Influir —directa o indirectamente— para que Europa tenga restricciones petrolíferas o para que el precio de los crudos suba enormemente, significa colocar a la industria automovilística europea en una difícil situación que se concreta en la disminución de sus ventas, cierre de factorías, paro obrero, etcétera. Llegados a este punto es cuando los grandes del automóvil se deciden a invertir (léase aniquilar la competencia europea) a bajo precio, como solución para mantener unas tasas de beneficios que en su país empezaban a disminuir debido al estancamiento de demanda y cambio de orientación en favor de los transportes colectivos como hemos visto en la primera parte de este artículo.

Sin embargo, y volviendo al ámbito español, creemos que es reconfortante encontrarse a un nivel tan bajo de motorización (a principios de 1974 hablamos llegado a los 110 coches por cada 1.000 habitantes). Es reconfortante porque se nos ofrece la posibilidad de evitar un enorme despilfarro de recursos tanto públicos como privados destinados a potenciar un sistema de transporte eminentemente privado, que ha demostrado ser ineficaz en países más desarrollados que el nuestro. La experiencia USA podría

(14) El modelo italiano de motorización merece la pena ser conocido. Para vender coches era necesario disponer de buenas carreteras, y FIAT promovió la construcción de la red de autopistas. También participó activamente en sectores complementarios, como la industria del cemento o las obras públicas. Además de la industria auxiliar creó grandes complejos metalúrgicos y químicos.

CUADRO 3
PARQUE NACIONAL DE VEHICULOS DE CARRETERA

Vehículos	1971	1972	1973
Motocicletas	1.246.550	1.219.381	1.199.854
Coches	2.784.678	3.254.801	3.803.659
Camiones y furgonetas	760.373	818.144	887.981
Autocares y microbuses	32.633	34.283	35.916
Tractores	7.033	8.024	9.409
Total vehículos automóviles	4.831.365	5.334.633	5.936.819

Fuente: Jefatura Central de Tráfico.

CUADRO 4
PERDIDAS DEBIDAS A LA CONGESTION DEL TRAFICO.
BARCELONA, 1972

	Pesetas
1) Pérdidas de tiempo de los conductores de medios particulares de transporte	1.562.250.000
2) Pérdidas de tiempo de los usuarios de medios públicos de transporte de superficie	698.497.800
3) Pérdidas de consumo innecesario de combustible y carburante	2.168.750.000
4) Pérdidas por accidentes con daños corporales	67.500.000
5) Pérdidas por accidentes con sólo daños materiales	106.750.000
TOTAL	4.603.747.800

Fuente: Subunidad de Circulación del Ayuntamiento de Barcelona.

hacia juicios de obsolescencia. Pero del tema aplicado a España nos ocupa en el apartado siguiente.

III. PAPEL DE LA CAJA DE CHAPA EN LA SOCIEDAD ESPAÑOLA

En las últimas bocanadas de "España Económica", plataforma que aún se echa de menos dentro de la literatura publicística del país, se esbozó, y criticó, el etiquetado como "modelo automovilístico de desarrollo económico": En efecto, pocos fenómenos como el lanzamiento de la producción en esta línea o la escalada del coeficiente de motorización, aunque distante aún del promedio europeo, han sido protagonistas de un cúmulo de

ocasión" no han penetrado aún en nuestra vida cotidiana. De momento, no hemos alcanzado la etapa de desarrollo en la que el ocio empieza a ser un problema social que los gobiernos deben encauzar y solucionar de algún modo. Todavía tenemos prioridades elementales anteriores al coche (vivienda, alimentación, cultura) y todavía tenemos demasiado pluriempleo.

La realidad es (véase cuadro número 1) que España se sitúa en los últimos lugares del "ranking" europeo de motorización. De aquí la anterior afirmación de la poca gravedad del problema. Solamente superamos a

(12) La gasolina es muy barata en USA: 9-10 pesetas el litro de super. Ni la crisis del petróleo ha decidido, hasta el momento, a la Administración Ford hacia su encarecimiento (ver nota 8).

(13) La renta "per cápita" USA la podemos estimar alrededor de seis veces superior a la española, y el número de turistas por mil habitantes, unas ocho veces superior a España. De ambas cantidades se deduce que el índice de motorización aumenta más que proporcionalmente a partir de un cierto nivel de renta.

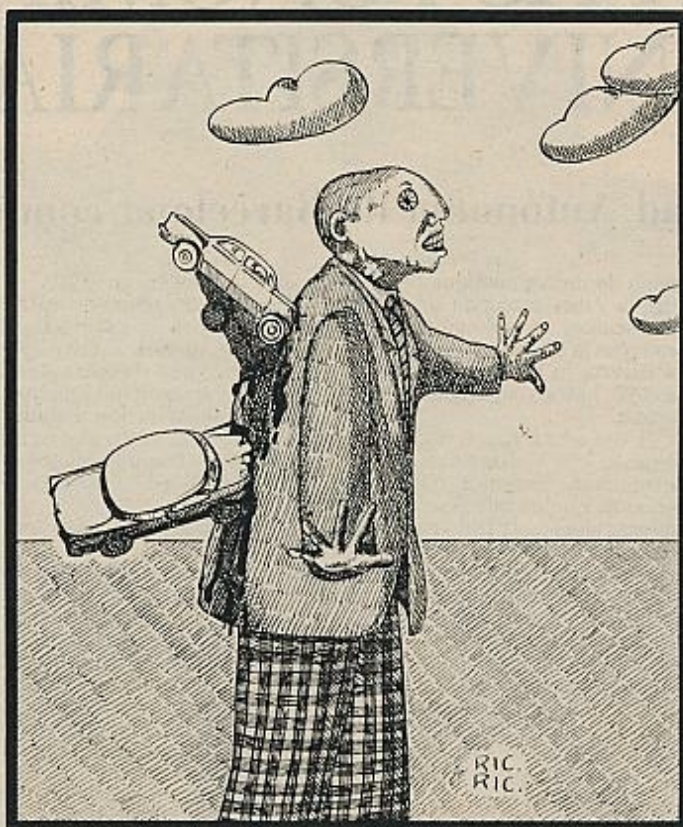
sernos sumamente aleccionadora si la sabemos contemplar con suficiente perspectiva histórica y emprendemos un atajo que nos evite este largo y costoso camino del desarrollo artificialmente promovido. Sin embargo, nuestra actual política no se orienta en esta dirección, como puede deducirse del cuadro 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 se produzcan 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 arinconando 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 guiese 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 reivindicán 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. Comprueba 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).