



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 Rente.
 (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.