

# EL TRAFICO EN LAS CIUDADES

De entre los miles y miles de inventos que esta época ha puesto para uso y disfrute del hombre, el automóvil merece un puesto de primerísima categoría. No se nos ha podido ofrecer un trasto más cómodo, más agradable, más bonito, mejor resuelto. Es lo que se dice una perfecta gozada. Pero en su uso masivo ha presentado unos inconvenientes tan tremendos como han sido fantásticas sus cualidades.

En estos tiempos, felizmente, la masa, todos o casi todos los hombres están en disposición de usar, de beneficiarse de todo aquello que hace más agradable la vida. Beneficios que, en muy recientes épocas, estaban exclusivamente al uso de unos pocos privilegiados.

Y esto, que es lo bueno, resulta para nuestra desgracia que es también lo malo. Unos cuantos coches en el mundo, daban mucha envidia a los que no lo tenían, pero no producían mayores males. Millones de coches, al disfrute de millones de seres humanos...

Publicamos sobre tan interesante tema los artículos que a continuación pueden leerse. Sin mayores intentos de resolver nada, no más que para dejar constancia del hecho, y de paso comprobar qué difícil es la vida en este encantador planeta azul.

El problema del tráfico en las ciudades es tan crucial y difícil, y se nos viene encima —por hablar así— a tal velocidad, que ciertamente equivale a un caso de emergencia nacional.

Pocos somos los que en la Gran Bretaña nos damos cuenta de que todavía estamos en una primera etapa de la Era del Motor, o comprendemos a qué velocidad avanza hacia nosotros el estado de emergencia aguda. En estos momentos (invierno de 1963-1964) más o menos la mitad de las familias inglesas poseen un vehículo de motor; quizá no exactamente la mitad, pero poco le faltará. Nos estamos acercando, pues, al punto crucial en que la propiedad de los vehículos de motor privados, en vez de ser privilegio de una minoría, se convertirá en fundada esperanza de la mayoría de los ciudadanos.

Una de las peculiaridades del automóvil es que virtualmente quiere poseer uno cada ciudadano del país. Aquí y allá, sin duda, pueden existir ciertas excepciones, pero para todos los propósitos prácticos cabe suponer que cada familia en disposición de permitirse la compra de un coche (o que imagina poderse la permitir) comprará uno, nuevo o de segunda mano. Ello significa que resulta posible predecir cuántos automóviles habrá en distintas fechas futuras, mediante la estimación del número de familias con rentas susceptibles de incluirlas en la categoría de personas con posibilidad de coche.

Una consecuencia de esta inundación automovilística vale la pena sea destacada y mencionada, puesto que ejercerá un efecto directo sobre la política gubernamental. La mayoría de los votantes de nuestro país serán pronto propietarios de coche. Sucede, por si fuera poco, que el dueño de un automóvil se toma muy en serio dicha condición: la posesión del vehículo pasa a convertirse en uno de los mayores encantos e intereses de su vida. Y los políticos aprenderán a enterarse de ello. Se sentirán ansiosos por agradar al automovilista y tendrán miedo a causar su enojo. Esto pudiera complicar grandemente el problema, ya que convertirá toda medida drástica en algo políticamente difícil, desde el momento en que parezca enfrentarse con la oposición de los dueños de los coches.

Hay una complicación más en este problema. Nos enfrentaremos con una crisis del tráfico en las ciudades aunque la población del Reino Unido hubiera de continuar estabilizada en las cifras actuales del censo nacional. Pero es que se ha hecho sumamente claro, durante los últimos años, que la población va a empezar a crecer de nuevo con toda rapidez. En vez de ajustar o encajar a cincuenta millones de seres humanos (lo cual ya es bastante difícil) en nuestro territorio, la verdad es que tendremos que tratar de apretar unos setenta millones: con la particularidad de que serán demasiados los candidatos a vivir en la zona del Sureste, y de que casi todos ellos tratarán, insistirán más bien, en llegar a poseer un vehículo automóvil. Y ahí si que estamos ante la transformación de un caso de emergencia nacional en una auténtica pesadilla.

Hay muchos modos y medios posibles de resolver el problema, de enfrentarse al mismo, y las distintas secciones de la comunidad

—como es lógico y natural— van insistiendo especialmente en diferentes soluciones. El automovilista y sus organizaciones profesionales, por ejemplo, es de suponer que señalen el caso de los Estados Unidos, donde se han gastado muchos miles de millones de dólares en la construcción de autopistas urbanas, que cruzan y vuelven a cruzar sus ciudades con gran habilidad ingenieril, y, en ocasiones, con un desprecio más bien implacable por el medio ambiental en que se insertan.

Otra escuela de pensamiento apoya su criterio en el innegable hecho de que el automovilista que insiste en conducir su automóvil por una calle ciudadana congestionada de tránsito a la hora punta, está costándole a la comunidad mucho más dinero del que paga en impuestos. Así, pues, sus seguidores son partidarios de la introducción de uno o más sistemas de "pague mientras circula", en la creencia de que si el automovilista tuviera que pagar de su bolsillo el coste de la congestión, dejaría el automóvil en su casa. Otros se proponen alcanzar el mismo fin gracias a un sistema de licencias y prohibiciones, de modo que únicamente se permitiese a una minoría de coches el acceso a las ciudades de intenso tráfico en las horas punta. Cualquiera de ambos remedios tendría, por supuesto, que ir combinándose con una gran expansión del transporte público, para acomodar a los desplazados pasajeros de vehículos particulares. Si las calles estuvieran más vacías, tales autobuses podrían transportar, a igual coste, muchos más pasajeros. Aún así, y para asegurar la necesaria expansión del transporte público, habría que establecer precios más caros de los billetes urbanos, subsidios a la red, o las dos cosas juntas.

Tendremos que seguir impulsando todo esto conjuntamente: la construcción de autovías urbanas, la limitación de circular, tanto por ley como mediante impuestos especiales, y el sostenimiento de los sistemas de transporte público. Pero incluso con todo ello combinado es dudoso que podamos tener éxito y establecer una verdadera paz en la guerra declarada entre coches y ciudades. En el mejor de los casos, se tratará de una incomoda tregua con el tráfico moviéndose, pero ya en el límite de las posibilidades, y las ciudades todavía en la confusión y el desorden provocados por tanta maquinaria ambulante; con los sentidos de la vista, el oído y el olfato igualmente castigados, y con toda la oportunidad de una vida "urbana" en derrota.

Si no estamos contentos con esta perspectiva tan desastrosa (si queremos a la vez liberar al vehículo de motor, y volver a ganar unas ciudades que sean sitios agradables para vivir y trabajar) es obvio que se requiere algo mucho más positivo. Tendremos que hacer un esfuerzo gigantesco para volver a planificar, para remodelar y reconstruir nuestras ciudades.

Del prólogo al libro "El Tráfico en las ciudades" de Colin D. Buchanan. Cortesía de Editorial Tecnos.