

Publicat el 30-9-2001 a "Diari Levante - EMV".

¿UNA CIUDAD SIN COCHES?"Desde 1909, año en que Ford inauguró la era del automóvil, hasta nuestros días, miles de vehículos han sido producidos y vendidos, millones de kilómetros de carreteras y de autopistas construidas y millones de barriles de petróleo consumidos hasta el punto de comprometer seriamente las reservas de combustibles fósiles del planeta; y se estima que al menos la mitad de todo esto ha sido comprado, utilizado y quemado en las ciudades. Sumas incalculables han sido invertidas para crear un modelo que podríamos denominar sucintamente 'la ciudad de los coches...'"Las consecuencias, el verdadero fracaso de un mito que se derrumba día a día, aparecen con más fuerza a los ojos de todos. Una parte considerable del producto mundial, de la inteligencia y de la creatividad de muchos investigadores, proyectistas o diseñadores ha sido movilizada para forjar la realidad urbana actual, que se caracteriza por fenómenos como los embotellamientos, la contaminación y el despilfarro de recursos no renovables, entre los cuales está, fundamentalmente, nuestro tiempo de vida."Por el contrario, nuestro siglo no ha registrado todavía el mínimo esfuerzo financiero público o privado en favor de estudios estructurados y coherentes dirigidos a proyectar un modelo diferente que podría llamarse 'la ciudad sin coches' y a verificar su viabilidad técnica y económica."Este modelo consistiría en una ciudad en la que la movilidad se ejercería sin molestias, de manera racional y eficaz (comparable a la que permite el coche en condiciones de explotación óptimas, por desgracia muy raras) por medios eventualmente combinados, diferentes del automóvil y sobre todo, donde la 'forma urbis' no estaría condicionada por la necesidad de aumentar a cualquier precio el espacio reservado a la circulación de automóviles."(Prólogo del documento promovido en 1991 por el Comisario europeo Ripa di Meana "Propuesta de investigación para una ciudad sin coches". Selección y traducción de J.O.)

## **El movimiento se demuestra andando: algunos tópicos sobre el tráfico y la ciudad**

Joan Olmos \*

Partiendo de que la ciudad es el ámbito histórico por excelencia del desarrollo social, cultural y económico de los seres humanos, un sistema de transportes racional es aquel que permite la movilidad de la manera más respetuosa con el medio urbano, reduciendo la necesidad de desplazamientos superfluos.

La cultura dominante en esta materia está plagada de tópicos y clichés que, de manera inconsciente o intencionada, se han introducido en el debate. Veamos unos cuantos.

### **Tópico nº 1: los problemas del tráfico se solucionan con más infraestructuras.**

¿Qué es eso de "los problemas del tráfico"?

Se trata de una simplificación, expresada desde la óptica del conductor de un vehículo motorizado. Por tanto, problema mal planteado, peor resuelto. Desde los años 60 hasta nuestros días, investigadores e instituciones vienen poniendo de manifiesto una obviedad: que más vías suponen siempre más estímulo al uso indiscriminado del coche.

### **Tópico nº 2: no hay que poner trabas a la movilidad, a la libertad de desplazarse**

¿La libertad de quién? De los conductores motorizados.

### **Tópico nº 3: el automóvil ha mejorado las condiciones de movilidad de todo el mundo**

Solamente el 18% de la población mundial tiene el 80% de los automóviles. El tópico, por tanto, evita referirse a la población que ha visto disminuidas sus condiciones de movilidad como consecuencia de la motorización: los peatones, las personas más débiles...

### **Tópico nº 4: hay que potenciar el transporte público**

Desde los ecologistas hasta Umberto Agnelli, todo el mundo defiende hoy el transporte colectivo. Unos lo hacen de manera sincera; para otros no es más que un modo de restringir la competencia por el espacio público para circular.

### **Tópico nº5: no se puede obligar a dejar el automóvil si antes no se mejora sustancialmente el transporte público**

En realidad, lo que sucede es que no se puede mejorar el transporte colectivo si no se reduce el privado. Bernardo Winkler lo ha expresado en términos muy precisos: "mientras la gente pueda elegir entre ir en su coche e ir en transporte público, una mayoría se decantará por lo primero."

### **Tópico nº7: las restricciones al transporte privado perjudican a sectores económicos de la ciudad, especialmente al pequeño comercio**

Uno de los sectores más beligerantes contra cualquier medida restrictiva del uso del vehículo privado en las ciudades, lo constituyen las agrupaciones de comerciantes. No son los únicos, es verdad, pero sí muy influyentes.

La realidad, en otros países que fueron pioneros en la peatonalización, es que estas medidas se toman en función, casi exclusivamente, de razones económicas: al final, el comercio se revitaliza, los precios de las viviendas suben.

### **Tópico nº8: "la gente se nos echaría encima si restringiéramos el uso del automóvil"**

Esta frase, que con frecuencia podemos oír en boca de algún representante municipal, sintetiza la relación de fuerzas sociales en conflicto: hoy por hoy, quien domina la política urbanística nada tiene que ver con los intereses objetivos de la mayoría de los ciudadanos. La tecnocracia sigue más vigente que nunca.

Bajo una falsa cobertura técnica, se intenta demostrar que no existen otras alternativas al modelo vigente.

Los medios reflejan en buena parte esta cultura. Lean: "la apertura de una

nueva ronda liberará del tráfico las calles..."; "la inauguración de un nuevo puente descargará los históricos puentes para los peatones..." "un *décimo* carril en el by-pass hará más fluida la circulación...."

Así se hace la historia, a fuerza de tópicos. La Historia, con mayúscula, también. Pero esa es otra historia....

\* Enginyer de Camins. Professor d'Urbanisme. Universitat Politècnica de València

Fitxer baixat de **<http://www.terracritica.org>**