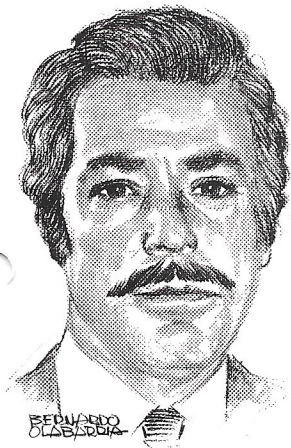


El Tráfico

JUAN
DIEZ
NICOLÁS



Juan Díez Nicolás
es Catedrático de Sociología
de la Universidad Complutense
de Madrid.

Desde hace años, cada vez que se habla de los problemas del tráfico, se sugieren las mismas **soluciones, casi siempre irrealizables**, cuando la realidad es que los problemas se incrementan de día en día, para desconsuelo de los **ciudadanos**.

En efecto, se suele pedir, en primer término, que **los ciudadanos dejen de utilizar su automóvil y utilicen los transportes públicos colectivos**. Pero quienes sugieren esta solución no parecen tener en cuenta algunos hechos cuya importancia no es precisamente pequeña:

1) Actualmente, alrededor de un 70% de los hogares españoles poseen al menos un automóvil, y **quien compra un automóvil lo hace generalmente para utilizarlo**. Pero, si se considera socialmente nocivo el uso (y por tanto, la compra) de automóviles, habría que "poner el cascabel al gato", lo que implicaría **prohibir la publicidad de automóviles** que, sin embargo, es actualmente uno de los principales sectores en la publicidad. ¿Quién será el político que arrastre la enojosa tarea de reducir la demanda de un bien de consumo que es de los que proporcionan mayor número de empleados?

2) Si los ciudadanos, conscientes del problema, decidieran abandonar el automóvil y utilizar el transporte público colectivo, el caos podría ser inenarrable. **Los transportes públicos son absolutamente insuficientes** para sus usuarios actuales, y un incremento masivo de éstos colapsaría su funcionamiento, aparte de que se pondría aún más de relieve la total falta de cobertura (de líneas) para conectar unas zonas de las ciudades con otras.

3) Otra solución a la que se acude, dando muestras de gran originalidad y perspicacia política, es la de "prohibir". Se prohíbe aparcar, se amplían las zonas de la "ORA", se amplía el servicio de "grúa", etc... Pero, con estas medidas, **no se resuelve el problema**, sino que se frustra a los ciudadanos, por no utilizar otros adjetivos, y lo que es peor, se agrava aún más la densidad del tráfico.

En resumen, lo que hay que buscar son soluciones constructivas. La experiencia demuestra que las tres soluciones anteriores no han resuelto ningún problema, y que, más bien al contrario, aumentan las calles colapsadas por la "doble" y "triple" fila, que aumentan los atascos en ciertos semáforos, con automóviles entrecruzados en múltiples direcciones, etc.

Por ello, sin pretender ofrecer ninguna fórmula mágica, pues a estas alturas parece

que todo está ya inventado, se sugieren algunas medidas que podrían aliviar el caos actual.

En primer lugar, los ayuntamientos deben **estimular al máximo la oferta pública y privada de aparcamientos**. Un automóvil que da vueltas y vueltas, buscando aparcamiento, está ocupando espacio en la calle de manera innecesaria, aunque esté circulando. Un vehículo bien aparcado desaparece de la circulación (y de las "segundas" filas).

En segundo lugar, se debe **racionalizar el horario de carga y descarga**, como es norma habitual en cualquier otro país occidental, lo que no sólo reducirá el espacio de aparcamiento de las calles (en las horas de mayor tráfico), que ocupan los vehículos que realizan sus tareas, sino que también los sustraerá de la circulación.

En tercer lugar, se debería utilizar a los actuales **vigilantes** de la "ORA" para impedir la "segunda" fila, que sí interrumpe la circulación, aunque ello signifique **reducir los ingresos municipales** por multas a vehículos que, sin interrumpir la circulación, ocupan un lugar de aparcamiento más tiempo del autorizado.

En cuarto lugar, se debería estimular la **flexibilidad de los horarios laborales**. El horario rígido era una necesidad del trabajo industrial; pero las grandes ciudades se caracterizan por una población activa ocupada mayoritariamente en los servicios, que tienen menores exigencias de sincronización, y que por el contrario, tienen mayores exigencias de relación (y por tanto de circulación).

Es evidente que no se pretende solucionar, en unos pocos párrafos, un problema de la magnitud del que significa el **tráfico**. Pero, teniendo en cuenta que las **medidas disuasorias** no han servido hasta ahora para nada, se podrían intentar otras que, partiendo de la realidad (la de que todos seguiremos utilizando el automóvil), intenten **facilitar la circulación** mediante la reducción del tiempo que cada vehículo ocupa un espacio en las calles, y mediante la racionalización de los ritmos y tiempos que cada actividad funcional exige, buscando la máxima coordinación. En definitiva, el objetivo debe ser proporcionar a los ciudadanos un mayor bienestar, una mejor **calidad de vida**. Y, de momento, el tráfico se ha convertido en la gran pesadilla del habitante de la gran ciudad. Esperamos que algún candidato a **alcalde** sea realista, y estudie soluciones que no pongan a la mayoría de los ciudadanos fuera de la ley, como ocurre en la actualidad.