

AUTOMOVIL PRIVADO Y ESPACIO PUBLICO

Fernando Ramón Moliner *

El espacio público de nuestras ciudades ha sido expropiado *de facto* en favor del automóvil privado. Lo cual no quiere decir en favor de ninguna minoría privilegiada de ciudadanos, cuando resulta que la inmensa mayoría de ellos dispone hoy de ese medio de transporte. Y, normalmente, para un uso —por muy reglamentado que esté— singularmente abusivo; cuyas nefastas consecuencias, en lo referente a una degradación hasta el límite de lo soportable de nuestra vida cotidiana, son hoy universalmente reconocidas. Lo que en este artículo se pone en cuestión es la aparente suposición de que quepa esperar la solución del problema que todo ello supone, precisamente, de la exacerbación de proceso expropiatorio semejante.

LA accesibilidad del espacio público ha estado tradicionalmente garantizada —de hecho y de derecho— por la autoridad (municipal) competente. El hecho lo constituye la red viaria existente, cuya concreción física y geométrica suponga tal vez la característica distintiva de cada ciudad. Al menos por tal la tuvieron don Ildefonso Cerdá y don Arturo Soria, nuestros distinguidos arbitristas-urbanistas decimonónicos: su «vialidad», para el primero de ellos, y su «linealidad», para el segundo. Se trata, sin duda, de una característica evolutiva y cambiante: nada más diferente, funcionalmente —si no en pura geometría—, que la Ciudad Lineal madrileña y el Eixample barceloní actuales, respecto no sólo de lo que sus creadores soñaron, sino de aquello en lo que, en un principio, llegaron a materializarse, en un pasado no tan remoto. El *derecho*, desde tiempo inmemorial, frente a la propiedad privada de la

PRIVATE CARS AND PUBLIC ROOM

Public space in our cities has been taken over, facto in favour of the private car, which is not to say in favour of any privileged minority of citizens for now-a-days most have access to this means of transport. Not only do they do so but do so in a singularly abusive way whose harmful results as to the degradation of our daily life are everywhere to be seen and lamented. The paper faces up to the contradiction inherent in seeking answers to the problem in question through a worsening of this process of expropriation of public space that caused them in the first place.

tierra, supone la expropiación del espacio por donde dicha red llegó a extenderse. Nos interesa recalcar, a este respecto, que uno de los más importantes cometidos de nuestros arquitectos o alarifes, al servicio de la Municipalidad correspondiente, ha consistido, de siempre, en determinar las «alineaciones» y «rasantes» a que toda edificación debía conformarse; en defensa, las primeras, de los límites del espacio expropiado —*público*— y, las segundas, de la accesibilidad a ese y dentro de ese mismo espacio.

Supone esa defensa, por cierto, un tema de candente actualidad: el del «tráfico urbano»; entendido este último —de maneras opuestas, según se trate del peatón o del automovilista— como una cuestión de accesibilidad. Es en esos espacios públicos, donde, recientemente, la degradación de las condiciones de accesibilidad —peatonal y rodada— más se ha hecho sentir. La ciudad es enton-

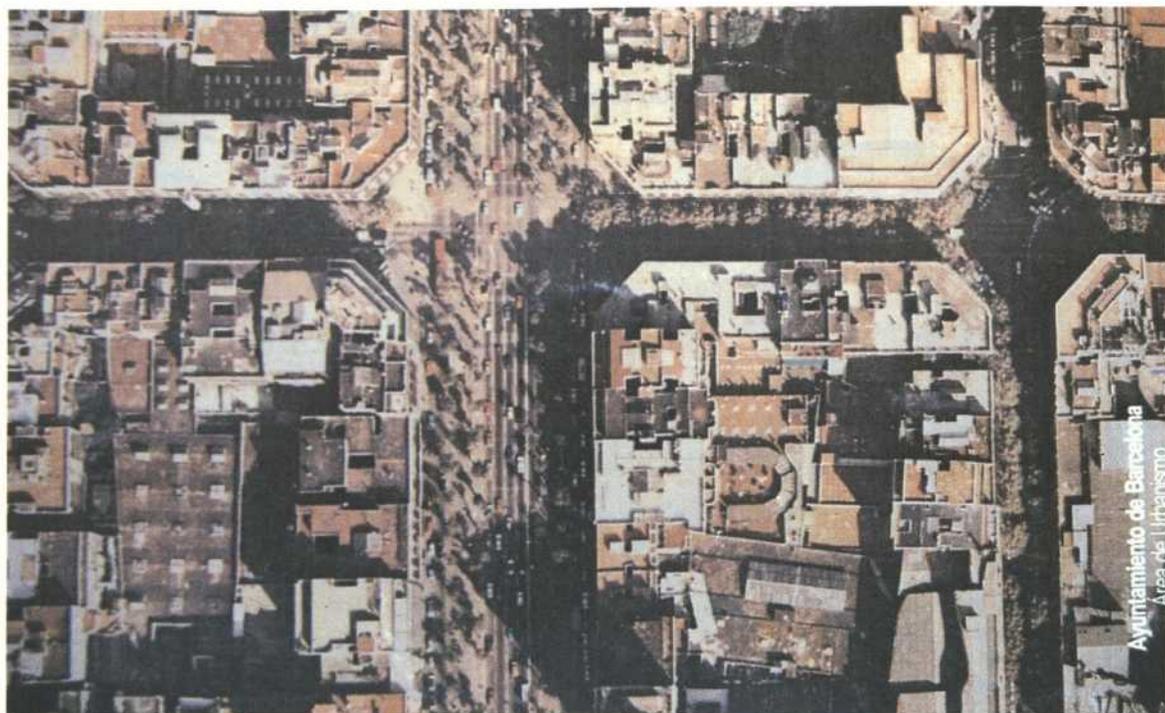


Figura 1. *El Ensanche, de Barcelona, en la actualidad. Unos cruces ¿«plazas»?», cuya conflictividad pretendió don Ildefonso Cerdá resolver, simplemente, con unos chaflanes característicamente generosos. La cual se pretende, hoy, resolver sometiéndolos a la rígida disciplina del semáforo omnipresente y obligando a un peatón más o menos dócil a desplazarse, según recorridos zigzagueantes y sincopados, bordeando esas plazas, exclusiva y definitivamente destinadas a la circulación rodada.*



Figura 2. *La Ciudad Lineal, de Madrid, en la actualidad. Vista desde el andén central, por donde, hasta finales de los años sesenta, aún circulaban los tranvías y paseaba la gente. Hoy constituye una doble vía convencional de circulación rápida... de automóviles; y el andén, sembrado de césped, ya no es hollable. Pero algunos pinos (ya casi centenarios) perduran.*



Figura 3. El Dam de Amsterdam, en la actualidad. Ni rastro, desde luego, de los coches de tracción animal, que lo llenaban, no hace tanto tiempo; pero tampoco, normalmente, de ningún vehículo de tracción mecánica: sólo peatones.

ces analizada como artefacto; y el «artefacto», en opinión general, ya no funciona. El culpable —en el sentir del peatón que todos llevamos dentro— es el automóvil omnipresente (se suele añadir «privado», pero seguramente que no deberíamos excluir ningún otro medio de transporte rodado —ni taxi, ni autobús¹, ni camión—, de entre todos aquellos con los que nos hemos visto obligados a compartir la calle). Y si el transporte rodado también es culpable del ruido y de la contaminación de la ciudad, habrá que preguntarse seriamente si automóvil y ciudad son compatibles.

Entre tanto, ahí están, en toda ciudad que se precie, las zonas declaradas «peatonales», para poder comparar con épocas anteriores al uso generalizado del automóvil. Lo que ya no está tan claro es qué es lo que cabe deducir de tal comparación. ¿Que la seguridad de los peatones frente a posi-

¹ Sorprendentemente —*Madrid is different*—, durante la huelga de autobuses de Madrid, en 1989, el tráfico se hizo más fluido (y, desde luego, descendió el índice de humos y el de ruidos —producidos por unos autobuses municipales que ya hacía tiempo que rebasaron su edad de retiro). Pero es que, a la inversa, si, repentinamente, se impidiera el uso del automóvil privado, Madrid sí que se pararía: los autobuses y taxis existentes se demostrarían incapaces de suplir el característico «*commuting*» madrileño; nuestro suburbano dista mucho aún de ser suburbial.

bles atropellos quede así garantizada? Sin duda. ¿Que la gente vuelva a pasear y encuentre gusto en ello? Desde luego; pero ¿que la iniciativa sea generalizable, que se pueda prescindir totalmente del coche —a determinadas horas, aunque sólo fuere—? O, concretando, ¿que la accesibilidad peatonal y la accesibilidad rodada sean radicalmente incompatibles y debieran segregarse: regularse en el espacio y en el tiempo? El hecho es que ya lo están: acera y calzada, en el espacio; semáforos, en el tiempo. Lo que pasa, se dirá, es que el automóvil ya no respeta la acera ni el semáforo. Pero lo que en realidad ha pasado es que el espacio público ha sido oficialmente expropiado en su favor: las aceras se estrecharon, los bulevares desaparecieron y —como manifestación más degradada de la modernidad tridimensional— a los peatones se les obligó a pasar por encima o por debajo de la calzada.

Ahora bien, bastante antes, por todo el mundo ocurrió un hecho sin precedentes: el conductor del automóvil privado, además de circular por calles y carreteras de uso público —compitiendo, al principio, con los conductores de otros vehículos, igualmente privados, pero arrastrados por anima-



Figura 4. Los «Bulevares» de Madrid, en la actualidad. Tres pistas para coches en cada dirección; las aceras reducidas a su mínima expresión. En ellas aún perdura, entre los plátanos, más recientes, alguna («falsa») acacia; tal vez, desde la Guerra Civil.

236



Figura 5. La Plaza de Colón, de Madrid, en la actualidad. Hoy en día, para cruzar de un lado a otro de Madrid, a través del Paseo (?) de la Castellana, desde la calle Génova a la calle Goya, hay que pasar por debajo, por un túnel, una de cuyas bocas (como puede apreciarse en la foto) cuenta con una escalera mecánica que, a veces, funciona). Todo ello merece, sin duda, la visita turística.

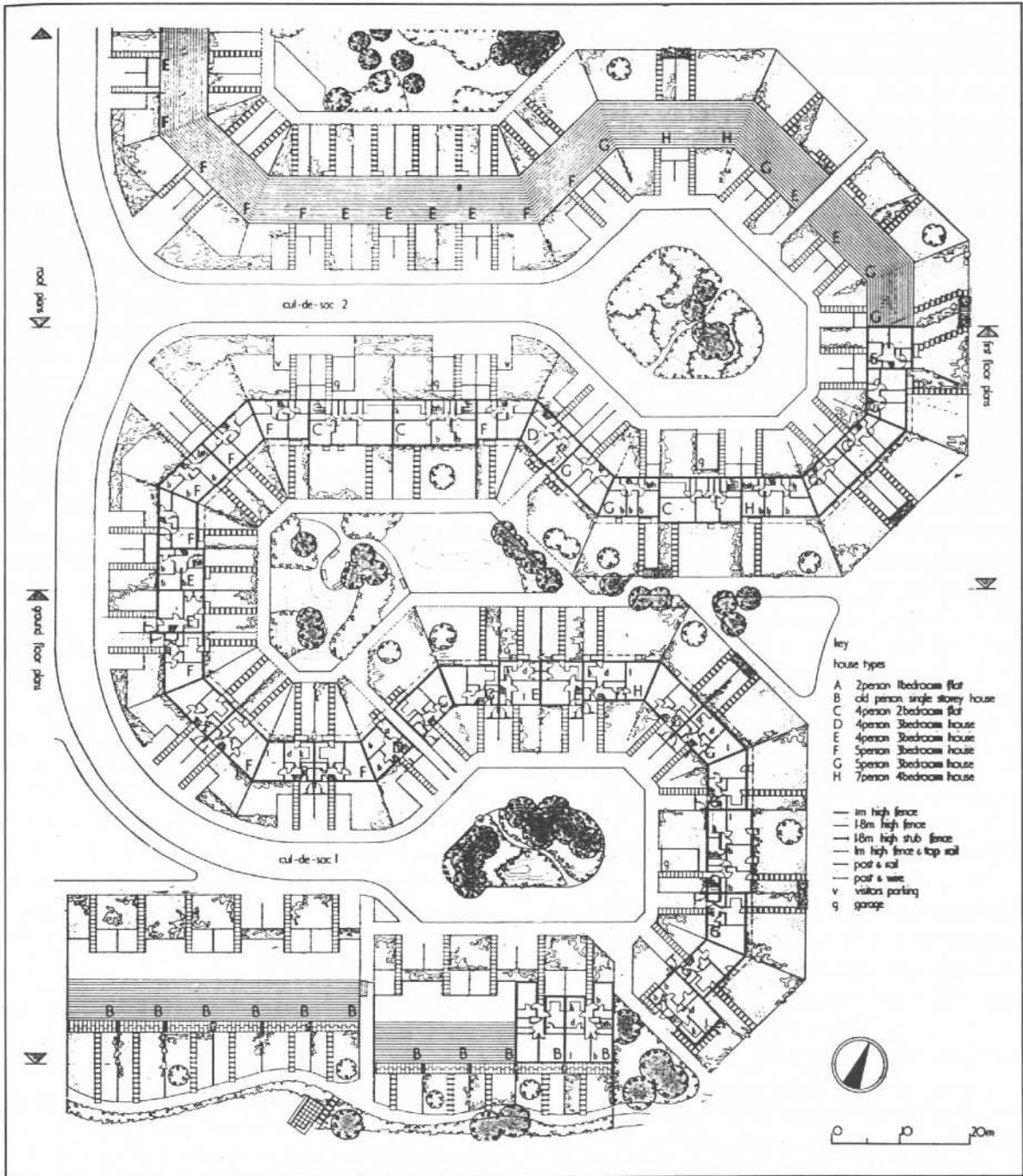


Figura 6. Un sector de Duffryn, nuevo «suburbio» de Newport, Gales (arquitecto: MacCormac, 1980). Conjunto de 977 viviendas municipales. La «grec» divide el territorio en dos mundos: el del automóvil (y su correspondiente aparcamiento) y el del peatón (y su correspondiente jardín privado); ambos formando recintos característicos. Pero ¿dónde prefieren jugar los niños?

les—, pudo aparcarlo por tiempo indefinido en la misma vía pública —lo que nunca se permitieron aquellos competidores—. Más pronto o más tarde, la autoridad competente se vio obligada a legitimar de alguna manera semejante abuso. Lo que pasa es que sólo esa excepcional permisividad ha sido capaz de dotar a la universalmente denostada (a la vez que utilizada y disfrutada) máquina de esa su característica ubicuidad: por las mismas calles y plazas por donde antes se demoraban los peatones, hasta la misma puerta de cada edificio, hasta dentro de él, a veces. Ello es, seguramente, aquello en lo que fundamentalmente aventaja el automóvil privado a otros medios de transporte, sólo utilizables desde «puntos» predeterminados, paradas o estaciones... Tal vez sea esa inhibición, por parte de la autoridad responsable, lo que lo convierte, de hecho, en el intento más entrañablemente apreciado (por su usuario-propietario, se entiende) de este siglo que termina. Y, a lo mejor, en esos barrios residenciales a donde la planificación más rigurosa y responsable consiguió una perfecta segregación de peatones y coches (práctica generalizada en algún otro país que el nuestro), los niños —los más devotos partidarios del automóvil— prefieren jugar en el aparcamiento de «detrás» de su casa, en lugar de en el jardín de «delante».

El automóvil, tendremos por fin que reconocerlo —junto con esos niños, que se han criado con él y para los que tanto ha llegado a significar—, ha sido domesticado, en el sentido más entrañable de la palabra. Lo mismo, por ejemplo, que el perro, a lo largo de miles y miles de años, llegó tan maravillosamente a adaptarse al hombre, hasta formar parte de su vida, así el automóvil, en mucho menor tiempo. Ello no quiere decir que la vida sin

él (o sin la compañía de un perro) carezca de sentido: ciudadanos hay aún que ni tienen coche ni querrían tenerlo (que no tienen perro ni querrían tenerlo). Tendrán que justificarse, a lo mejor, frente a sus hijos; tendrán que concienciar a éstos respecto de los peligros y las molestias que el coche es capaz de producir (prevenirles frente a la fiereza del perro y señalarles los excrementos que va dejando), respecto de lo absurdo del conductor atrapado en un atasco (del perro sujeto por la correa)...

Momentos, días, épocas del año hay, sin embargo, en que lo que podría ser la ciudad actual con tal de reducir drásticamente el número de coches que por ella circulan ha de resultarles evidente, a peatones y conductores por igual: un domingo por la mañana, algún día por navidad o semana santa, todo el mes de agosto. Mucha gente coincidirá en que la ciudad recupera entonces sus viejos encantos. El problema del tráfico rodado es, aparentemente, un problema esencialmente cuantitativo: hay demasiados coches. Y así viene siendo universalmente reconocido; en teoría, al menos. En la práctica, incluso, y desde hace ya tiempo (fuera de España, desde luego), limitando drásticamente su uso dentro de las ciudades, pequeñas o grandes. Pero ¿quién será ese candidato a Alcalde, en nuestro país, que de verdad espere ser elegido y sea capaz, sin embargo, de incorporar a su programa electoral una drástica limitación del uso del espacio público por el automóvil privado? Ningún Esquilache, en esta España de finales del siglo XX, parece dispuesto a atentar contra derecho individual semejante; tan incuestionable, por lo visto, que ni necesario se consideró el incorporarlo en la Constitución. □

* **Fernando Ramón Moliner** es arquitecto. Ha publicado varios libros sobre arquitectura y sobre urbanismo; entre estos últimos alcanzó en su momento relativa difusión *Ideología urbanística* (1967). Siguió con *Alojamiento* (1976), *Manuales críticos de diseño del alojamiento en España* (1976-77), *Ropa, sudor y arquitecturas* (1980)... El presente artículo forma parte de un nuevo libro, en preparación: *Lecciones de urbanidad*.