



Una alternativa irracional: el automóvil

Jorge Marsá

En este mismo número de *Cuadernos del Guincho* se publica un artículo referido a lo que su redactor denomina el modelo Curitiba. Y la principal característica del modelo que representa esta ciudad brasileña es un eficaz y barato sistema de transporte público. Pues bien, en Lanzarote también tenemos nuestro modelo: 97.000 habitantes y 80.000 coches, o sea, el modelo California.

Éstos son los datos que proporcionaba el último anuario que *Lancelot* dedica al automóvil. Esa revista suavizaba la brutalidad del modelo añadiendo, con razón, unos cincuenta mil turistas al número de residentes. No obstante, algún californiano respondería, también con razón, que la cantidad de turistas que visitan California es una cifra muy respetable y que, por tanto, la comparación es bastante acertada sin necesidad de suavizarla. En cualquier caso, lo que se pone de manifiesto es que un modelo de transporte sustentado en el automóvil privado no se lo pueden permitir más que los realmente ricos.

Y es que el coche, como se ha escrito tantas veces, es una maravillosa máquina que concede a quien la posee una increíble libertad de movimiento. Siempre, eso sí, que sea privilegio de unos pocos, si no, la increíble libertad de movimiento termina de repente en el siguiente atasco. Da igual las carreteras y aparcamientos que se construyan, el destino final es siempre el atasco: Los Ángeles es la palpable demostración de la existencia del infierno urbano que crea el automóvil. En Arrecife estamos viendo el comienzo de lo que

Da igual las carreteras y aparcamientos que se construyan, el destino final es siempre el atasco

Tendríamos que multiplicar por 10 los coches existentes para que todo el planeta dispusiera de la misma motorización que los lanzaroteños

en otros lugares es conocido: no hay más solución que cambiar de modelo.

Pero volvamos a lo que quiero tratar: ¿cuál es el sistema de transporte más apropiado para una comunidad? Una contestación mínimamente mesurada requerirá analizar la cuestión desde los diferentes ámbitos implicados por las consecuencias de la forma en que nos desplazamos. Si tenemos en cuenta la crisis ecológica, resultará obvio que el automóvil es el peor sistema de transporte que podemos elegir, el que más energía gasta y, en consecuencia, el que más contamina. A este respecto conviene no dejarse engañar por la publicidad de los fabricantes; automóvil y ecológico son términos contradictorios. No obstante, si ya hemos decidido adquirir uno, la única receta posible es que el automóvil menos dañino para el medio ambiente es el menos dañino para nuestro bolsillo: el que necesite menos materia prima para su construcción y el que menos energía consume, es decir, el más pequeño.

Continuando con la crisis ambiental, hay que resaltar que la extensión a escala planetaria de un modelo basado en el uso de vehículos motorizados privados tendría trágicas consecuencias para la conservación de la Tierra. "Los 450 millones de automóviles que se pueden estimar como parque mundial en 1996 tendrían que ser multiplicados por cuatro para que todo el planeta dispusiera de la misma proporción de coches que los españoles, o por siete si la motorización deseable fuera la de los estadounidenses [o por más de diez si se tomara

Lanzarote como modelo]. A nadie se le escapa que esas cifras de automóviles, en el caso hipotético de poder fabricarse, acabarían velozmente con los recursos energéticos disponibles y pondrían en cuestión los mecanismos del clima, la biodiversidad, la disponibilidad de suelo fértil y sin contaminar, etc."*

Desde el punto de vista de la comodidad del usuario, puede decirse que el automóvil privado supone la mejor y más cómoda forma de transporte para quien lo utiliza, siempre que su uso esté restringido a una minoría de la comunidad: "el automóvil no está hoy al alcance de dos de cada tres españoles, ya sea por no contar con carné de conducir, ya sea por no disponer del vehículo"*. Aun así, las desventajas de este medio de locomoción aparecieron ya hace mucho tiempo. Además, esta solución implica que la mayoría de la población que no posee vehículo privado disfruta de todas sus desventajas: contaminación; colapso de las vías por donde circula el transporte público; destrozo y fragmentación del territorio por la construcción de carreteras; colapso de las ciudades, ahogadas por la presión de los automóviles sobre el espacio público (tengamos en cuenta que si cien personas en una guagua requieren 40 m² de superficie vial, las mismas personas, cada una en un automóvil, necesitarían 2.000 m², es decir, cincuenta veces más); dispersión de la propia ciudad (suburbios residenciales y comerciales), etc.

Si nos hemos referido a la eficacia de un sistema de transporte desde el punto de vista ecológico o de la

* Alfonso Sanz, "Los 'sin coche'. Repercusiones ambientales y sociales del automóvil", Cuadernos del Guincho nº 4, Lanzarote, 1998.

comodidad de los usuarios, no podemos dejar de tener en cuenta la eficacia económica o, como algunos dicen ahora, la relación calidad/precio. Sin embargo, dejemos el análisis del coste para el final y centrémonos antes en una dificultad evidente. Curitiba es una ciudad en la que se *concentran* dos millones de personas, mientras que Lanzarote es una isla en la que se *dispersan* 97.000 habitantes. En consecuencia, en esta Isla hace falta, y seguirá haciendo falta, el coche para moverse con comodidad. El transporte público no puede atender razonablemente a tanta dispersión.

Sin embargo, este argumento, que casi todo el mundo repite, no está nada claro. Lo que la *Estrategia* tuvo el acierto de llamar la 'conurbación', forma una franja litoral, de Puerto del Carmen a Costa Tegui, con Arrecife en el centro, en la que vive casi el 90% de la población –incluyendo a los turistas– y es en esa franja donde se producen las grandes necesidades de transporte en la Isla y donde más sencillo es resolverlas por medio del transporte público. En el resto del territorio, la mayor lejanía al núcleo central y la dispersión agravan el problema, pero no hacen imposible, ni mucho menos, que la solución pudiera ser también el transporte público. Es cuestión de echar números.

Otro argumento, que nos va acercando a los números, es que ante tanta gente acostumbrada al vehículo privado, y sin el contrapeso de los grandes atascos, el transporte público tendría que ser de una calidad envidiable para sustituir al automóvil. Efectivamente, haría falta un servicio magnífico

para convencer a la población de las ventajas del cambio. ¿Qué podemos entender por un magnífico servicio? ¿Frecuencias de cinco minutos en la 'conurbación' y de un máximo de quince en cualquier núcleo de población rural, por pequeño que fuera; amén de un servicio muy capilarizado para alcanzar todos esos pequeños asentamientos? Se dirá que un servicio así ya es harina de otro costal, es decir, que costaría un dineral.

¿Pero cuánto? No sé exactamente cuánto dinero haría falta para sufragar un transporte público modelico. Pero hagamos cuentas sencillas y echémosle un poco de imaginación. Imaginemos todos los recursos y el personal del Cabildo de Lanzarote: unas 1.300 personas y todas las instalaciones y gastos que conllevan. ¿Si dedicáramos todos esos gastos a un servicio de transporte público podría ser tan idílico como lo dibujábamos? La respuesta es claramente afirmativa. Con los 13.000 millones de pesetas que sumaron los presupuestos del Cabildo del pasado año se podrían hacer maravillas para mantener un servicio de transporte público ejemplar.

Ahora bien, ¿quién desembolsaría esa astronómica cifra cada año? Pues los lanzaroteños, obviamente. Además, veamos primero si es tan desmesurada. ¿Cuánto gastamos ahora en automóviles? El mismo número especial sobre el automóvil del semanario *Lancelot* ofrecía una cifra importante para este cometido. En un pequeño recuadro, bajo el título "Gastos en el coche" se escribía: "Tomando como ejemplo un utilitario medio con motor de gasolina que recorra

Si 100 personas en una guaga requieren 40m² de superficie vial, las mismas personas, cada una en un automóvil, necesitarían 2.000m², es decir, 50 veces más.

*Cada
lanzaroteño se
gastó en
transporte
600.000 pesetas
el año pasado*

entre 10.000 y 15.000 kilómetros al año, se obtendría un gasto total al año de 579.000 pesetas". Creo que el cálculo peca de optimista. En mi opinión, ése debe ser el coste anual de un coche pequeño, no de uno medio; pero es igual, aceptemos esa cifra y redondeémosla un poco para facilitar los números. Los lanzaroteños gastamos cada año 600.000 pesetas por cada uno de los 80.000 coches que tenemos –datos del pasado año–, o sea, 48.000 millones al año en la compra, utilización y mantenimiento de nuestro parque automovilístico. A esta cifra tenemos que añadir otros gastos inducidos por tal cantidad de vehículos: incremento de la red de carreteras y su mantenimiento, que no sería necesario en caso de utilización generalizada del transporte público; la atención sanitaria que requieren los accidentes de automóvil (el gobierno calculaba ya hace media docena de años que cada muerto en accidente de automóvil tenía un coste de 25 millones de pesetas); las cifras destinadas a policía local o guardia civil que se dedican a vigilar el desmesurado tráfico; etc. También tendríamos que sumar lo gastado en ese transporte público cuasi clandestino del que hoy disfrutamos para saber lo que nos cuesta movernos.

No parece arriesgado, en absoluto, concluir que la comunidad lanzaroteña se gastó el pasado año unos 60.000 millones de pesetas para resolver sus necesidades de transporte. O lo que es lo mismo, redondeando, esta vez a la baja, cada lanzaroteño (97.000) se gastó en transporte 600.000 pesetas. Así que repitamos la pregun-

ta: ¿es posible gastarse 13.000 millones de pesetas en un transporte público de ensueño?

Tenemos un sistema de transporte que ecológicamente es un desastre, cómodo para una parte de la sociedad –si exceptuamos el núcleo central de Arrecife– y al que más que caro, podríamos calificar de aberración económica. Hasta tal punto que sería posible establecer un sistema suficientemente cómodo para quienes abandonarían el automóvil, infinitamente mejor para los que no lo usan y ecológicamente sostenible, sin llegar a gastar la cuarta de parte de lo que nos cuesta ahora.

Para concluir, bien podríamos hacerlo con una pregunta que a muchos parecerá una ingenua provocación: ¿podría la sociedad lanzaroteña tomar la decisión de encaminarse hacia una Isla libre de coches? ¿Sería posible encontrar mejor argumento para ejemplificar el desarrollo sostenible y venderse-lo –con un poco de honestidad, no como ahora– a nuestros visitantes? La respuesta debería ser claramente afirmativa: podemos sostener una Isla libre de coches además de ahorrarnos unos 45.000 millones de pesetas al año. Un chollo, vamos.

Si la mayoría continúa pensando que esta salida no es más que una utopía imposible, ello demuestra que vivimos en un sistema que carece de la más mínima racionalidad económica, es decir, que carece justo de lo que más presume.