



ALEMANIA ENSAYA SISTEMAS PARA LOGRAR "CENTROS URBANOS CON POCO TRANSITO"

Bajan los precios del transporte público para reducir el tráfico en las ciudades

Un día de trabajo en el corazón de cualquier gran ciudad alemana: un auto detrás de otro, las calles y plazas están bloqueadas, el tránsito no fluye. Cada mañana, cada tarde, cinco días a la semana. Las cifras son harto elocuentes: por el centro de Munich circulan al día más de un millón de coches, a su puesto de trabajo en Frankfurt viajan más de 200.000 personas diariamente -la mayoría en auto, la tendencia es creciente. Las ciudades alemanas corren

Los centros de las ciudades en Alemania se ahogan en polución y ruido. Según las últimas encuestas, el 85 por ciento de sus habitantes están de acuerdo en reducir drásticamente el tráfico de automóviles. Su única condición: que mejoren ostensiblemente los medios públicos de transporte.

el peligro de sufrir un inminente "colapso de tránsito", los límites de lo tolerable para las personas y el entorno han sido ya sobrepasados. Está claro: esto no puede seguir así. Solamente por medio del

concepto de los "centros de ciudades con poco tráfico" se podrá solucionar este dilema.

Y parece ser que también es el deseo de la población. Según recientes encuestas, un 85 por ciento de los habitantes de

los antiguos estados federados están de acuerdo en reducir drásticamente el tránsito de autos en las grandes ciudades, y 53 por ciento prohibirían el paso del "alud de lata" a los centros de las ciudades. Pero bajo una condición: los medios públicos de locomoción -buses, trenes de cercanías, líneas de metro y tranvías- deben ser mejorados al mismo tiempo en forma esencial.

Por cierto, el inminente colapso del tránsito puede ser evitado solamente con medidas que contemplen la totalidad del problema. Un ejemplo

de un concepto semejante ha presentado recientemente el Automóvil Club Alemán (ADAC). El plan de cinco puntos comprende:

- El tránsito que cruza las ciudades será dirigido a vías de circunvalación.
- Las personas que viajan en coche a su trabajo deben dejar su vehículo en grandes estacionamientos en las afueras, y proseguir el viaje al centro de la ciudad en metro o en tren de cercanías.
- El tránsito de camiones de suministro debe ser reducido. Durante las horas punta no se permitirá la entrada de ningún camión en el centro.
- La búsqueda de estacionamiento será apoyada por sistemas de dirección para visitantes, compradores y gente de negocios.
- Creación de zonas de poco tránsito, zonas peatonales, vías seguras para bicicletas y cómodos caminos para peatones.

El comercio minorista rechaza la limitación del tránsito de camiones de entrega de mercaderías, y los planificadores del tránsito se ven enfrentados con la difícil tarea de realizar las vías de circunvalación, ya que su construcción a gran distancia del centro de las grandes ciudades destruye también paisajes naturales, y afecta a aquellos distritos que hasta ahora estaban a salvo de los efectos del tránsito. Por lo tanto, no es una sorpresa que contra casi todos esos proyectos se forme una considerable resistencia por parte de la población.

SOLUCIONES. Sin embargo, los planificadores del tránsito han centrado sus esfuerzos en la reducción del alud de coches de las personas que viajan a sus puestos de trabajo en las ciudades, haciendo más atractivos los medios públicos de locomoción, para que la mayor cantidad posible de conductores los utilice. Punto central de estos planes son los bajos precios. Se piensa, por ejemplo, introducir tarjetas mensuales para este grupo de personas.

Los Ferrocarriles Alemanes han mostrado su interés en un concepto semejante, siempre que los estados federados equiparen las pérdidas financieras. También se está discutiendo la participación de las empresas en la financiación de estos pasajes de bajo precio para sus empleados.

En la histórica ciudad de Freiburg, muy cerca de la Selva Negra, comenzará en septiembre próximo un proyecto piloto de estas características: por 49 marcos mensuales (unas 3.100 ptas.) se puede comprar el "pasaje Regio a favor del medio ambiente", con el que se puede recorrer más de 2.300 kilómetros en bus o tren. El estado federado de Baden-Württemberg cubrirá las pérdidas de los medios públicos de locomoción.

Al mismo tiempo, este estado federado proyecta introducir un impuesto comunal del tránsito, a pagar por aquellos conductores que viajan en auto a las ciudades y comunas. El monto de esta contribución podría llegar a algo más de 31.000 pesetas anuales. Y los planificadores del tránsito ven aquí una buena posibilidad de ingresos para financiar otras medidas para apaciguar el tránsito.

También se está proyectando una mejor regulación del tránsito que permanezca en las ciudades. En Munich y Berlín se están experimentando nuevos métodos del manejo del tráfico. Estos sistemas de dirección le muestran a los conductores las mejores rutas, evitando las zonas de embotellamientos, y le ayudan a buscar un lugar de estacionamiento, además de recomendar el uso de medios públicos de locomoción, mostrando las posibilidades en cada caso.



Bodensee, a orillas del lago Constanza.

La reducción del tráfico en los centros de las ciudades será realidad -pero no sólo gracias al aumento de los costos de estacionamiento, a la

reducción de zonas de estacionamiento o a la creación de muchas zonas cerradas para los vehículos motorizados. No basta dificultar el acceso a los automovilistas a las ciudades, es preciso, al mismo tiempo, crear nuevas alternativas.

En contra de una "ciudad libre de vehículos" hay muchos argumentos, por mucho tiempo será tan sólo una utopía. Pero en la "ciudad con poco tráfico", el tránsito individual será en gran parte reemplazado por buses y trenes, y, en los centros históricos, se potenciará el uso del romántico tranvía, como es el caso de la monumental Freiburg.

De cualquier modo, el proceso de transformación de los vehículos privados, en la circulación por las grandes ciudades, por los transportes colectivos no será nada fácil, y más en Alemania, un país enamorado de sus elegantes y potentes coches. Pero ya se ha dado el primer paso, en un brillante ejemplo que muy bien podrían seguirlo otros países. □



Los tranvías, una de las opciones más adecuadas.