

Ya hemos visto varias cosas. Que durante buena parte del siglo XX las ciudades se diseñaron pensando en los desplazamientos en automóvil y que su uso intensivo genera como problema más visible los atascos.

Una forma primaria de intentar solventar los embotellamientos es aumentando la capacidad de las vías de comunicación, ensanchándolas, creando nuevos carriles o nuevas vías.

Esto genera que los conductores perciban que los desplazamientos se pueden hacer más rápidos con el automóvil, con lo que este se usa más. Ello desemboca en que se atascan de nuevo las vías, con el agravante de que ahora los problemas son de mayor envergadura. No sólo eso: las vías de gran capacidad son un foco de contaminación atmosférica y acústica, generan un importante efecto barrera y resultan hostiles para otros medios de desplazamiento (en especial, para peatones y ciclistas).

Otro inconveniente añadido es que al empeorar la calidad de vida el casco urbano, la población tiende a vivir fuera de la ciudad, por lo que la necesidad de desplazamiento se incrementa.

Lo mismo se puede decir de los aparcamientos. Crear nuevas plazas genera la ilusión de que es más fácil aparcar, con lo que se usa con más frecuencia el coche, repitiéndose de nuevo el problema.

No sólo eso, los atascos afectan al transporte público. Si se decide ampliar las vías, se reduce el número de viajeros, los embotellamientos hacen que el transporte colectivo sea más lento, lo que hace que se utilice menos.

A todos estos círculos viciosos se añade las ingentes inversiones que deben efectuar las Administraciones en la construcción y mantenimiento de grandes vías y aparcamientos. Se puede decir que el dinero público se emplea en tratar de paliar las cargas que generan los conductores.

Es evidente que el modelo de ampliar las infraestructuras para el automóvil acaba aumentando los problemas que pretendía paliar es insostenible social, ambiental y económicamente, por lo que se debe optar por otra estrategia.