

LOS TRANSPORTES Y EL URBANISMO

Por JOSE E. PAZ MAROTO,

Ingeniero de Caminos.

Presenta el autor una serie de consideraciones de carácter general sobre los transportes urbanos, aportando algunas cifras y datos estadísticos de nuestro país, que compara con otros extranjeros, y se muestra partidario de implantar tarifas que permitan acometer el problema en toda su amplitud.

El fenómeno del crecimiento extraordinario de las grandes ciudades de nuestros días, ha venido a confirmar la teoría que los urbanistas prácticos sustentan, de que la complicación y complejidad municipales y urbanas aumentan en progresión geométrica con la cifra de población, y que de no resolverse dichos servicios fundamentales con un criterio amplio, previsor y generoso, dentro de los medios económicos de que pueda disponerse, resulta un poco de mito hablar de Urbanismo, de Zonificación, de Expansión de ciudades y cantar las excelencias de la vida urbana moderna.

Hemos de empezar por recordar que el Urbanismo es una Ciencia que tiene por finalidad "favorecer el desarrollo sanitario, moral y económico de las ciudades y pueblos, y procurar el mejor reparto del bienestar social".

Para ello han de cuidarse en nuestras modernas poblaciones los dos aspectos de la vida urbana:

Uno, que podríamos llamar interno, o sea de sanidad, comodidad y amenidad de las viviendas, donde los vecinos y sus familiares han de hacer la vida.

Otro, el aspecto externo, o sea el que ha de facilitar la vida de relación, de convivencia y de facilidad de trabajo, sin lo cual poco representaría una vida interna en la vivienda cómoda y sana.

El primer aspecto puede conseguirse cuidando las normas constructivas, exigiendo en las viviendas unas condiciones a tono con las necesidades sanitarias de nuestros tiempos, y, sobre todo, cuidando especialmente los servicios de abastecimientos de agua, de saneamientos y de vialidad de todas clases (pavimentación, arbolado, evacuación de basuras, alumbrado, etcétera).

El segundo aspecto está centrado casi exclusivamente en los transportes urbanos, existiendo entre éstos y la gran ciudad una relación de causa-efecto, que, de analizarla, nos llevaría a la clásica discusión de determinar qué es lo primero, si la gallina o el huevo.

Una ciudad que crece desmesuradamente no puede desenvolverse sin medios de transporte adecuados, con todos los inconvenientes de los mismos.

Pero también es evidente que son estos transportes, debidamente organizados, los únicos que llevan en sí el remedio a los grandes problemas de congestión, circulación y pérdidas de tiempo que las grandes

ciudades presentan; y los únicos que pueden favorecer el desarrollo lógico e higiénico de las aglomeraciones urbanas, consiguiendo que la comodidad, sanidad y eficacia de unas viviendas sanas, de unas normas zonificadoras adecuadas y de unas instalaciones de uso público y colectivo: sean culturales, recreativas o deportivas, no se vean contrapesadas por la falta de tiempo, la incomodidad y la insalubridad de una adecuada red de transportes.

Todas nuestras poblaciones han pasado por dos fases que dan lugar a dos fenómenos de crecimiento:

Uno, el de hipertrofia en su casco o núcleo central, originado por el fenómeno demográfico o de aumento de población, sin establecimiento, o con insuficiencia, de medios de transporte.

Otro, centrífugo o de defensa biológica, que al fin y al cabo no es más que una consecuencia lógica de la hipertrofia anterior, y en el que aparecen los transportes urbanos y se desarrollan; con lo que permiten y estimulan el movimiento contrífugo en la población, que da lugar a la expansión de las urbanizaciones periféricas, tan beneficiosas para la salud pública, pero tan ligadas al aspecto económico que dichos transportes urbanos plantean.

Por eso hemos dicho en alguna ocasión que puede considerarse como una ley sociológica la afirmación axiomática de que "las grandes ciudades evolucionan como los medios de transporte de que disponen".

Cuando el núcleo central de una gran ciudad alcanza un cierto grado de densidad y el volumen de las edificaciones sobrepasa un límite prudencial, es lógico que aparezca el fenómeno del encarecimiento y enrarecimiento del terreno y la reducción al límite de las superficies habitables.

Ello determina el que al seguir creciendo la población un gran número de habitantes se vean obligados a instalarse en las zonas de extrarradio.

Por otro lado, si las poblaciones crecen, es lo normal que crezca también en industrialización, y es evidente que tanto las nuevas industrias como las antiguas, emplazadas en los interiores urbanos, que necesitan expansionarse, han de pensar en establecerse en zonas periféricas alejadas, y que en los planes de urbanización se prevean estas zonas industriales en emplazamientos adecuados, y desde luego, repetimos, todos alejados.

Esta industrialización determina un nuevo aumento de población obrera que ha de instalarse, y que lo lógico es que lo haga en nuevos núcleos urbanizados próximos a las industrias, dando lugar así a la creación de zonas o barriadas populosas.

Desgraciadamente son muy pocas las poblaciones europeas, y mucho menos las españolas, que van por delante de sus necesidades con sus planes y sus obras de urbanización; y, por tanto, en lugar de aparecer estas barriadas inmediatas a las industrias, lo que facilitaría bastante el problema de los transportes, no se preocupan de éste, al parecer pequeño, problema, y dan lugar a una multiplicidad y frecuencia de tráfico entre las residencias del personal adscrito a las industrias y el emplazamiento de éstas que, además de recargar extraordinariamente los transportes, plantea el problema económico de los costes de desplazamiento a recaer precisamente sobre los hoy llamados económicamente débiles.

Y aunque se creen centros secundarios en que la vida social de las distintas clases de ciudadanos pueda cobrar cierta vitalidad y ser incluso suficiente, y aunque estos centros secundarios descongestionen bastante los ya existentes centros urbanos, es evidente que los puntos vitales de la vida urbana siguen siendo estos últimos centros y que es indispensable asegurar las comunicaciones de las zonas periféricas con los mismos mediante transportes *fáciles, rápidos y económicos*.

De no hacerse así y no reunir, en lo posible, estas tres características, los transportes públicos, la extensión de la ciudad sufre un colapso, se paraliza. La vida de los usuarios se agria por culpa de la moderna enfermedad de nuestros tiempos, que es la prisa; y como no puede pretenderse que el hombre urbano haga su vida y la de su familia siempre en su casa, sino que por el contrario las exigencias sociales son cada vez mayores; y también, afortunadamente, lo son las culturales, recreativas, deportivas y de relación, la vida urbana pierde una gran parte de sus condiciones de comodidad y satisfacción.

Si por el contrario la red de transportes urbanos se crea a su debido tiempo y con la debida eficacia, son dichos transportes los que van guiando en gran escala la extensión racional de la ciudad, creando zonas urbanas, actuando de enérgicos catalizadores que aumenten la descongestión central y favoreciendo la disociación de elementos que, de no ser por ellos, no se separarían más que mediante serios quebrantos.

Y es que los transportes urbanos actúan sobre el desarrollo de la ciudad en tres aspectos: como repartidores del tráfico, como orientadores del movimiento centrífugo y como estimulantes del aumento de capacidad de absorción de la ciudad.

Lo que es evidente es que no puede continuar la política que hasta ahora ha imperado en nuestras ciudades densamente pobladas y en rápido crecimiento, consistente en acometer urbanizaciones esporádicas

alejadas del centro urbano, preocupándose exclusivamente de darles aquellos servicios fundamentales; es cierto, indispensables, como hemos reconocido, de viabilidad y saneamiento, pero dejando al albur el establecimiento de los medios de comunicación más ventajosos.

Y cuando la presión de la opinión urbana con la exteriorización de sus quejas y reproches por la falta de comunicación obliga ya a pensar en establecerla, no puede hacerse esta implantación con miras a servir exclusivamente las necesidades de aquel momento y de aquel sector.

Es evidente que la aparición de un medio de comunicación más ventajoso determina automáticamente una desviación del tráfico, atrayéndole y polarizándolo hacia su recorrido y zonas de influencia próximas y produciendo un aumento de edificaciones en estas zonas de influencia.

Por ello, dichas zonas, que pueden no ser las más aptas para el desarrollo urbano si el medio de transporte no está bien estudiado y establecido, se pueblan rápidamente bajo el influjo de la doble corriente que viene del centro y del exterior; y no es extraño presenciar los casos en que este gran desarrollo repercute a su vez sobre los transportes, haciendo que si estos son insuficientes y están mal establecidos se produzca su congestión, su encarecimiento y su desmoronamiento.

Por otra parte, es inevitable en el moderno urbanismo que vayan apareciendo nudos secundarios de tráfico que determinan, inclusive, la alteración de las costumbres de la población, y que a su vez son causas determinantes de obras de urbanización muy interesantes, y que, en ocasiones, no han podido prevalecer al establecer un plan general.

Si los medios de transporte urbano son adecuados, además de actuar de repartidores del tráfico urbano y de la creación de centros secundarios que atrayendo el tráfico local conducen a una mejor repartición del tráfico general de la urbe, es evidente que las zonas periféricas van aumentando en densidad, y, correlativamente, gracias a las facilidades de desplazamiento que ofrezcan los medios de transporte, va disminuyendo la densidad de los núcleos centrales.

Ello va conduciendo insensiblemente a proporcionar a las ciudades nuevas fisonomías, merced al reparto de su población, y ayudando a la especialización por zonas de la misma.

El crecimiento de población de los núcleos urbanos de cercanías o periféricos puede ser tal que lleguen a alcanzar paridad con la ciudad misma, dando así pleno cumplimiento a la ley del movimiento centrífugo que, hemos apuntado, se produce en las modernas poblaciones.

Claro está que esta influencia de los transportes en el movimiento centrífugo, tiene que ir armonizada y enlazada con una política del suelo si se quieren evi-

tar los inconvenientes que una falta de orientación municipal determina en la economía urbana.

En estos últimos años ha hecho acto de presencia un nuevo concepto de urbanismo muy diferente del que inspiraban las ciudades antiguas.

A éstas les faltaba horizonte del lado del infinito por estar casi siempre encerradas en recintos seculares que, por diversas causas, aparecían como inmovibles.

A nuestras ciudades en crecimiento, por el contrario, no se les aprecia límites para su extensión en ningún sentido. Por el contrario, parece que su aspiración es la de soldarse y entremezclarse con los poblados limítrofes como si quisieran absorberlos y borrar toda separación.

Las antiguas ciudades estaban aprisionadas por el campo y tenían éste al alcance de la mano gracias a los pequeños recorridos que su escasa superficie hacía necesarios para llegar a él.

En las modernas, el campo se aleja; pero por uno de esos contrastes tan humanos, que pueden constituir un interesante estudio para los sociólogos, el habitante de la ciudad busca medios de transporte más rápidos y económicos para perseguirle; como si, abrumado por la tarea urbana y por lo limitado del horizonte de sus locales de trabajo, buscara en el campo descanso a su labor cotidiana y reparación de fuerzas espirituales y físicas para seguir su trabajo.

Aparentemente, la densidad de población en muchas zonas disminuye, pero nada más que aparentemente, ya que durante el día, si los medios de transporte son adecuados, se intensifica prodigiosamente, llenándose de esa población que podríamos llamar flotante, porque en su recinto no arraiga ni se estabiliza más que a intervalos más o menos largos.

El torrente circulatorio urbano que se forma a la entrada y salida de oficinas, almacenes y talleres; la muchedumbre de compradores, de hombres de negocios que han de acudir a esos edificios que, como auténticas colmenas o células de trabajo existen o se crean en las principales arterias urbanas, da a éstas un movimiento tal que, de no salir al paso con soluciones adecuadas, llega a producir atascos y embotellamientos de vehículos y peatones, que constituye hoy por hoy uno de los principales problemas municipales: el problema de la circulación.

No basta atender este problema con medidas de urgencia, parciales y tacañas; es preciso acometerlo haciendo intervenir la influencia de un factor que hasta nuestros tiempos había permanecido inédito: el automóvil.

El desarrollo insospechado del automóvil, merced a los progresos que constantemente se van introduciendo en la técnica de su construcción y en su economía, obliga a tenerlo muy en cuenta, y ello a pesar

de que la densidad automovilista en nuestras ciudades europeas sea mucho menor que en las americanas.

Es inútil limitarse, cuando una población se congestiona y crece desmesuradamente, a propugnar alguna apertura de nueva vía, que si en teoría resulta suficiente, es en nuestros tiempos, en la inmensa mayoría de los casos, prohibitiva por su coste desproporcionado, en virtud de las costosísimas expropiaciones con que siempre se tropieza y de los problemas de desalojos que origina.

No basta tampoco incrementar esta solución con la de implantación de servidumbre de alineaciones, que además de exigir un gasto elevado de expropiaciones también no produce su efecto más que a un largo plazo, y los problemas urbanos están dominados por la prisa que absorbe casi todas nuestras actividades.

Tampoco puede ser solución el incrementar las dos medidas anteriores con la de ensanchamiento de calzadas a expensas de las aceras, entre otras razones porque en algunas calles ya éstas resultan insuficientes para el tráfico de peatones,

Si estas medidas, que conjugadas y armonizadas unas con otras pueden ser un paliativo, no van acompañadas de una implantación efectiva de una red eficaz de transportes urbanos que permita desplazar rápidamente a la población de unos sectores a otros y evacuarla a sus zonas residenciales o apartarlas de las mismas a las comerciales, industriales o de negocios en breve tiempo y con la menor ocupación de la vía pública posible; las ciudades serán, urbanísticamente, modelos de trazados; las viviendas serán, sanitariamente, modelos de habitabilidad; las urbanizaciones serán, desde el punto de vista de servicios locales, modelos de sanidad y confort, pero la vida de sus moradores se verá perturbada y agriada por las dificultades de desplazamientos, repercutiendo, por tanto, desfavorablemente sobre el nivel de confort que la Humanidad va exigiendo día a día inexorablemente con unas o con otras tendencias políticas.

Los medios de transporte urbano podemos clasificarlos en dos grandes grupos, a saber: los subterráneos y los superficiales.

Entre los primeros incluimos los metropolitanos y suburbanos, cuyas diferencias fundamentales, aparte de que los primeros es lo más normal que se tracen siempre en túnel y los segundos pueden ser: subterráneos, superficiales, con explanación propia e independiente, o elevados, son: la mayor frecuencia e intensidad circulatoria que es obligado tengan los Metros en relación con los suburbanos, cuyo servicio principal es el de cercanías, y que, al menos en sus primeras etapas, no necesitan tan gran frecuencia en sus circulaciones.

En las poblaciones en que se tiende a la dispersión

en zonas periféricas, y más aún a la formación de ciudades satélites debidamente aisladas del núcleo principal, hay que decir de una manera clara que es forzoso pensar que el único medio de servir las adecuadamente con transporte de grandes masas humanas y con velocidad adecuada para evitar pérdidas de tiempo y tarifas soportables para la capacidad económica de sus habitantes, sobre todo si las ciudades o el Estado ayudan económicamente a los gastos de primer establecimiento de los túneles y obras de fábrica necesarios en unos y en otros, no puede ser otro que el de los metropolitanos y suburbanos.

Si esta solución de unos y otros se ligara con una auténtica política del suelo que permitiera afectar la plus valía o parte de la misma a amplias zonas de influencia, previamente determinadas y servidas por dichos Metropolitanos y Suburbanos, a los ingresos propios de la explotación, es evidente que podría hacerse frente al único inconveniente que tienen, cual es el de que durante los primeros años han de ser forzosamente deficitarias, si no se quiere que las tarifas resulten prohibitivas.

La experiencia de varias ciudades europeas, y sobre todo de Madrid, ha demostrado que las provisiones en material de transportes subterráneos resultan siempre insuficientes; y por ello en estos momentos se trata de ampliar muy sustancialmente la red de Metropolitano, que en Madrid alcanza 28 Km. de recorrido y que se aspira a que tenga una longitud de 50 kilómetros más, y a establecer una serie de suburbanos de 73 Km.

Claro está que las líneas de metropolitanos y suburbanos han de ser trazadas con un criterio un poco diferente del que ha presidido las iniciales, que son, como se sabe, concéntricas y que congestionan enormemente el núcleo interior de la ciudad.

Pero si su trazado es adecuado, dispersando la circulación y previendo los adecuados enlaces y transbordos, su eficacia es máxima; y, repetimos, la red subterránea debe constituir en las grandes ciudades la base sobre la que descansen, como complementarias, las estructuras de las líneas superficiales.

La velocidad comercial que puede alcanzarse en metropolitanos y suburbanos, puede oscilar entre 20 y 30 Km. por hora, lo cual quiere decir que permite la residencia a distancias del orden de 30 Km. sin exigir grandes pérdidas de tiempo o siendo éstas comparables a las que producen los transportes de superficie para los que residen en los sectores externos urbanos.

Los transportes de superficie son de cuatro clases: tranvías, autobuses, trolebuses (y en estos momentos también girobuses, como variante de los anteriores) y taxis.

Las velocidades comerciales de unos y otros de-

penden, como es natural, de las mayores o menores dificultades de circulación que la estructura urbana determina, ya que si ésta es, como por desgracia nos ocurre en Madrid, poco apta para permitir grandes velocidades unitarias, no podemos contar más que con las siguientes:

Tranvías	11,00 Km./h.
Autobuses	13,50 »
Trolebuses	12,75 »

En cuanto a los taxis, es difícil poder señalar una velocidad media, pero no excederá mucho de 20 Km. por hora.

Puesto que el problema de la circulación general hemos dicho que ha de pesar mucho en el establecimiento y elección de medios de transporte y a base de las velocidades comerciales antes citadas, podemos indicar que la superficie teórica de calzada ocupada por cada viajero en los distintos medios de locomoción, puede ser la siguiente:

Taxis	4,80 m. ²
Autobuses (con carga normal, no estilo Madrid)	0,80 »
Trolebuses	0,85 »
Tranvías modernos	0,60 »

El número de viajeros por coche-kilómetro, que es función naturalmente del grado de ocupación de los mismos, o sea de la escasez de estos vehículos en relación con las necesidades urbanas, viene a ser el siguiente para poblaciones por encima del millón de almas, deducidas de estadísticas de hace unos años, pues las modernas están en plena evolución con el cambio de sistemas de transportes que se está operando en todo el mundo:

Para tranvías: De 7 a 9 viajeros por coche-kilómetro. (En Madrid, el año 1953, ha alcanzado 12,59.)

Para autobuses y prácticamente trolebuses: De 7 a 8 viajeros coche-kilómetro. (En Madrid, 9,03 y 9,90, respectivamente.)

Ello da como buena una media para el conjunto de la red de transportes de superficie de 11,41, que es francamente elevada en relación con otras capitales.

En el Metro se ha llegado en 1954 a 16,51 viajeros por coche-kilómetro, lo cual es una de las cifras más elevadas del mundo.

En cuanto al número de recorridos anuales por habitante de la ciudad, es variable también con la cifra de población de la misma, y oscila, según las estadísticas, entre unos 100 para las poblaciones de 100 000 habitantes, hasta 250 para las superiores al millón.

En Madrid, en el año 1953, hemos transportado 354 287 358 viajeros; lo cual, para una población de 1 700 000 almas en números redondos, representa los 210 recorridos anuales por habitante. El metro transportó, en 1954, otros 345 451 707, lo que representa poco más o menos 200 recorridos anuales, que sumados a los anteriores representan 410 en números redondos.

Tan pronto como la ciudad alcance un grado de industrialización y las zonas periféricas y suburbanas determinen aumento de las redes, es de esperar que se llegue a cifras mucho más elevadas.

Vemos, pues, que para decidir qué líneas de transporte superficial son convenientes, hay que conjugar las dificultades de circulación productoras de atascos en la misma, la amplitud de las calles de la ciudad que no permita desarrollar a los autobuses velocidades sensiblemente mayores que los tranvías, la existencia de zonas de grandes arterias y amplias avenidas en los ensanches y extrarradios de las urbes, en que es indudable la superioridad del autobús sobre el tranvía en cuanto a velocidad comercial, así como en cuanto a elasticidad de movimientos contra la rigidez característica del tranvía y las circunstancias de orden nacional que aconsejen el empleo de materiales, vehículos y, sobre todo, combustibles o energía más adecuados a los momentos y características nacionales.

Hay una cosa evidente no obstante, y es que en las *zonas céntricas* de grandes poblaciones, en donde los cruces e interferencias de tráfico, unidos a la angostura de las vías, producen largos y frecuentes embotellamientos y atascos en la circulación, el tranvía es absolutamente inadecuado; y no solamente no debe ser implantado, sino que exige su sustitución por otros medios, bien sea el autobús o el trolebús, con preferencia el primero, si el problema circulatorio es el que predomina sobre los otros locales y nacionales.

No he de entrar a discutir el académico tema de si autobuses o trolebuses. Solamente diremos que al decidir sobre una línea habrá que conjugar no sólo la velocidad comercial, la elasticidad de movimientos del autobús y el menor coste del vehículo, sino las ventajas de silencio, ausencia de gases de escape y de olores y utilización de energía eléctrica, producto nacional aunque no barato.

También habrá que conjugar los gastos de instalación, más elevados en los trolebuses por la necesidad del establecimiento de las líneas aéreas dobles, la posibilidad de interrupciones del servicio en caso de avería en la red aérea (aunque los nuevos trolebuses van dotados ya de un motor de combustible para poder tener una autonomía, limitada desde luego, pero suficiente para salvar momentos de apuro) y conservación del material, que es mucho más favorable en el

trolebús, sobre todo cuando las paradas, aceleraciones y deceleraciones son frecuentes.

A eso hay que agregar el interesante problema moderno de la producción de humos, que tantas campañas desata en la Prensa, y cuyo aspecto sanitario es evidente, aunque mi opinión personal es que no tienen la importancia excesiva que en los momentos de excitación periodística se les atribuye.

En cuanto a los tranvías, que representan un medio de transporte más barato *cundo las instalaciones están hechas*, hay que hacer constar que van perdiendo algunas de sus ventajas económicas a causa de la carestía creciente de elementos de vía y línea aérea, de la mayor perfección a exigir a las centrales alimentadoras y de encarecimiento, tanto de los costes de los vehículos en sí (que está hoy en proporción de 3 a 1 sobre los de hace pocos años) como los de conservación de los pavimentos, que significa un gran capítulo en la economía municipal.

Ello, unido a la posibilidad frecuente de producción de corrientes parásitas o vagabundas que atacan las tuberías de abastecimiento de aguas, ha de ser un factor que influirá en lo sucesivo para decidir sobre la ampliación de líneas tranviarias en las poblaciones.

Claro está que puede haber sectores periféricos en los que no se considere preciso, de momento, construir un suburbano o no se pueda por circunstancias económicas y mucho menos un metropolitano, en los que cabrá pensar en la instalación de tranvías con explotación propia.

Con ellos puede llegarse a velocidades medias de 18 a 20 Km. por hora, según sea el espaciamiento de las paradas, gracias a la libertad de obstáculos, que quedan limitados a los cruces con las calles afluentes, consiguiéndose también una mayor regularidad en la circulación al no depender directamente la misma de la general de la calle. Asimismo puede obtenerse una economía en la instalación de la vía al sustituir el carril de garganta por otro de tipo Vignole sobre traviesas y balasto y no precisar pavimento.

Finalmente, pueden tener la ventaja de menor gasto de energía con relación a la unidad de peso del vehículo, merced a la menor resistencia de frotamiento de las ruedas de carril.

Por ello, y por no necesitar conservación, reparación y drenaje de vías tan caras como los tranvías normales; por la mayor facilidad en el control de las conexiones de juntas; por la disminución de ruidos al paso de los vehículos por la mayor elasticidad de la estructura, es evidente que pueden ser una solución a estudiar en determinados casos.

No obstante habrá que tener en cuenta los inconvenientes que represente su instalación, bien al costado de la vía propiamente dicha en aquellas vías de enlace de núcleos urbanos sin construcciones en sus

márgenes, bien entre la calzada y las aceras, con su inconveniente de supresión de estacionamientos de vehículos privados, o bien en los espacios entre calzadas cuando éstas son varias, como ocurre en la prolongación de la Castellana.

La complejidad del tráfico moderno en las grandes poblaciones, que exige contar con los aumentos bruscos en determinadas horas, denominadas "horas punta", obliga a pensar en una armonización de los medios de transporte de superficie, incrementando con vehículos del mismo tipo que los de las líneas servidas o de otro sistema, el servicio en dichas horas punta para evitar las ya famosas "colas", que, repetimos, es un elemento fundamentalmente antiurbano y antiurbanista.

Ello requiere que las Administraciones: sean estatales, municipales o privadas, puedan contar, merced a los ingresos que unas tarifas racionales les produzcan, con parques de reserva a utilizar en dichas horas punta.

Como esto es difícil de conseguir por el concepto que el público de las grandes ciudades se forma de los transportes urbanos e interurbanos (en contraste con los ferroviarios puros, en los que se encuentra más lógica una tarifa adecuada a su coste), se recurre en muchas poblaciones a la autorización para circulación de taxis colectivos, con itinerarios fijos, paradas dentro de los mismos y percepción por cabeza de los usuarios.

Este sistema, aplicado ya en algunas poblaciones extranjeras, nos tememos que tarde aún en tomar carta de naturaleza en nuestro país por razones de orden temperamental.

Y finalmente, es forzoso tratar, aunque sea a la ligera y un poco humorísticamente, de un elemento fundamental en los transportes urbanos: las tarifas.

Parodiaremos para ello un semiverso humorístico expuesto al público en un bar de un hotel de nuestra Mallorca, que dice así:

Si tú bebes, te emborrachas.
Si te emborrachas, te duermes,
y si te duermes, no pecas.
Si no pecas, vas al cielo.
Bebamos, para que al cielo vayamos.

Pues bien, también nosotros podríamos decir:

Si no pagas, no hay transportes.
Si no hay transportes, hay colas.
Si hay colas, pierdes el tiempo,
la paciencia y el dinero.
Paguemos, para que dinero ahorremos.

Es casi seguro que esta teoría tenga pocos admiradores y apoyos en la opinión pública de nuestras ciudades, pero como el urbanismo es una Ciencia y las Ciencias se rigen por principios de cierta inmutabilidad al margen de las conveniencias personales o de las tendencias de las políticas nacionales o municipales, creemos hacer un servicio al urbanismo lanzándola al público en espera de que el subconsciente de los ciudadanos vaya analizándola y llegue a la conclusión de su ponderación y acierto.