

[SECCIONES]

Última hora

Granada

Costa

Vivir

Lo más leído

Imágenes del día

Más secciones

[MULTIMEDIA]

Vídeos Teleideal **N**

Vídeo Noticias

Clip Musicales

Punto Radio

[INTERACTIVO]

Objetivo Granada **N**Foto denuncias **N**

Blogs

Foros

Chats

[CANALES]

Hoy Cinema

Hoy Inversión

Hoy Motor

Hoy Tecnología **N**

IndyRock

Waste Ecología

Eurosport

Canal Moda

[SUPLEMENTOS]

Deporte Base

Expectativas

Inmobiliario

LaguíaTV

Hoy Mujer **N**

XLSemanal

[SERVICIOS]

Infoempleo

SacaCasa **N**

Tus Anuncios

Horóscopo

Descargas | PDF

Tus anuncios

OPINIÓN

TRIBUNAABIERTA

Otro modelo de desarrollo para Granada (Algunas consideraciones en torno a la segunda circunvalación y cierre del anillo de la primera y otras cosas más)

 JOSÉ MANUEL CASTILLO LÓPEZ/PROFESOR DE ECONOMÍA EN LA [UNIVERSIDAD DE GRANADA](#)

VENIMOS observando, con evidente tristeza, cómo desde hace ya algún tiempo el nivel político e intelectual de los discursos partidarios desciende a

pasos agigantados, al menos, con respecto a nuestro más reciente pasado, alcanzando buena parte de nuestros próceres en sus manifestaciones casi el mismo nivel de ramplonería que caracteriza a las campañas electorales norteamericanas. Sin duda, entre las frases más brillantes que están siendo enunciadas, siempre referidas a episodios pasados, incumplimientos de promesas electorales, corrupciones políticas y administrativas, participaciones en guerras, etc., se encuentran las de 'anda que tú' o, que para ganar posiciones en la carrera de promesas electorales (circunvalación, seguridad ciudadana, el botellón, venta ambulante, etc.) la sentencia más reiterada quizás sea 'y yo más'.

Más próximo a nosotros, el tráfico de vehículos privados en la ciudad de Granada es una de las manifestaciones más palmaria de ineficiencia social de una parte muy importante de aquellos que han tenido esta responsabilidad en la gestión municipal. Estas deficiencias se manifiestan principalmente en el desarrollo y ejecución de una planificación y gestión de la ciudad situada en las antípodas de los intereses de la mayoría de granadinos, que ha sido posible, como en otros muchos lugares, por la considerable influencia que en las anteriores han ejercido las constructores y los intereses a corto plazo de bastantes de nuestros políticos (el paradigma del cemento).

Sirva de ilustración que, por ejemplo, la actual circunvalación se abrió al tráfico hace dieciséis años, curiosamente, siendo objeto de críticas, precisamente por una buena parte de los que hoy la consideran insuficiente, por causa principalmente de la entonces evidente escasa utilización de aquella vía por los granadinos. Unos meses más tarde entró en servicio el tramo denominado Ronda Sur.

La situación hoy es sobradamente conocida. Los más de 200.000 vehículos diarios que utilizan estas vías provocan un uso intensísimo en las horas puntas y son, en consecuencia, la principal causa de irritantes atascos y de los cada vez más frecuentes y graves accidentes.

El correlato lógico de este evidente fracaso político y consecuente despilfarro social es fácilmente comprensible: después de costosísimas actuaciones urbanísticas (circunvalación) y de producirse importantísimas innovaciones técnicas en nuestros actuales coches (4x4, turbo, 16 válvulas, etc.) los viejos cacharros de principio de siglo alcanzaban mayor velocidad cuando circulaban por las calles de Granada para desplazarse de un lugar a otro de nuestra ciudad.

Pero lejos de tomar nota de esta enseñanza histórica, la congestión que hoy soportamos está sirviendo de coartada a las propuestas por parte de algunos de nuestros próceres de la segunda circunvalación, cierre del anillo de la circunvalación, tercer carril, etc. y no sé cuántos más, en definitiva, barbaries ecológicas, despilfarros económicos e inutilidades sociales.

Resulta obvio que, con nuestro modelo de transporte urbano, la congestión del tráfico es inevitable en Granada. La política aplicada hasta ahora a este tipo de contaminación causada por los vehículos privados empleando únicamente medidas urbanísticas (circunvalaciones, ensanchamiento o enlace de calles, etc.) está perdida de antemano. Cuantas más vías anchas se construyan, más se estará incentivando el uso del automóvil privado, con lo que la congestión del tráfico persistirá o, como ha ocurrido hasta ahora, se agravará.

El sistema de transporte urbano es un claro ejemplo de oferta que crea su propia demanda. Es decir, a medida que el sistema de transporte privado sea más ágil, más rápido, se abarate o mejore en términos reales, etc. (vías más rápidas, seguras y cómodas, incremento de la renta real de los ciudadanos, etc.) aumentará la frecuencia y la longitud de los viajes demandados por los ciudadanos. Pero, además, el caso particular de las grandes vías construidas en las afueras de las ciudades tienen una influencia positiva en la fluidez del tráfico urbano menor que la adjudicada por la propaganda oficial. En realidad, con mayor ponderación de la deseable, éstas probablemente están más motivadas por la perspectiva de algunos políticos de aparecer en la foto de la inauguración de la obra que en la mejora real que ocasionarán en el tráfico


 Imprimir

 Enviar

[Coches Ocasión](#)[Pág. Blancas](#)[Pág. Amarillas](#)[Postales](#)[Masters](#)**[Y ADEMÁS]**[Agricultura](#)[Canal-SI](#)[Ciclismo](#)[Esquí](#)[Infantil](#)[Libros](#)[Amistad](#)[Juegos](#)[Sudoku](#)

urbano.

Como en la dinámica de fluidos, la velocidad está limitada por la sección más estrecha de los tubos por los que discurren. En el caso de los vehículos, su velocidad real estará condicionada por el cruce más conflictivo, por la calle más congestionada, etc., por las que tengan que circular.

Por consiguiente, la única forma viable socialmente en la actualidad y con efectos significativos permanentes sobre la reducción de la congestión causada por el tráfico en el centro urbano, es decir, una política sostenible de transportes en este ámbito, requiere la articulación y decidida puesta en funcionamiento de un conjunto de medidas dirigidas a cambiar los hábitos sociales que hoy predominan en los desplazamientos en el centro de las ciudades, mediante la penalización y prohibición del uso en éstos de los vehículos privados y, complementariamente, el apoyo a los medios de transporte colectivos energética y socialmente más eficientes.

Pero a pesar de esto, en contra de la razón, de la historia y del interés general, la gestión de nuestros responsables municipales ha provocado y permitido que los coches expulsen a la gente de la calle.

Otro de los errores no inocentes, que engloba al anterior, radica en la consideración implícita de que no hay más que un modelo de desarrollo, que no hay más que una vía para sacar a Granada de esos falsos último o penúltimo lugar de España en términos de ese bodrio de indicador de bienestar que constituye el actual PNB. Con el máximo cariño y respeto por esa tierra, Granada no puede ni debe seguir el camino que Baracaldo. En realidad, en Granada la gente vivimos mejor de lo que expresa la cifra del PNB: El futuro económico sostenible para Granada se encuentra en nuestro modelo de desarrollo basado en el uso, mantenimiento y mejora de nuestro patrimonio histórico, científico y natural. Lo demás son trasplantes de órganos con seguro rechazo, si bien nuestros responsables políticos están empleando la desideologización existente y el chantaje del paro como inmunosupresores.

En definitiva, mi modesta aportación a la consecución de nuestro común objetivo de Granada para vivir se materializa aquí y en estos momentos en argumentar en torno a la necesidad de despojar al coche de la supremacía que hoy disfruta en el uso de los espacios públicos y devolver éstos a la gente. Como corolario práctico de inmediata aplicación, filtrar, rechazar, si cabe, bastantes de las promesas que estos días nos hacen quienes en tiempos recientes tuvieron responsabilidades de gobierno: «Peatonalizaremos el Centro, mejoraremos el transporte público, protegeremos la Vega del ladrillo y la transformaremos en un gran parque, pondremos a disposición de la gente con menos renta x viviendas para compra y X+1 en alquiler, etc.»: ¿Por qué esta vez sí os tenemos que creer?

[Subir](#)**vocento**

© Ideal Comunicación Digital SL Unipersonal
C/ Huelva 2, Polígono de ASEGRA 18210 Peligros (Granada)
Tfno_958809809 CIF B18553883

Registro Mercantil de Granada Tomo 924 Libro 0 Folio 64 Sección 8 Hoja GR17840

Reservados todos los derechos. Queda prohibida la reproducción, distribución, comunicación pública y utilización, total o parcial, de los contenidos de esta web, en cualquier forma o modalidad, sin previa, expresa y escrita autorización, incluyendo, en particular, su mera reproducción y/o puesta a disposición como resúmenes, reseñas o revistas de prensa con fines comerciales o directa o indirectamente lucrativos, a la que se manifiesta oposición expresa.

[Contactar](#) | [Mapa web](#) | [Aviso legal](#) | [Política de privacidad](#) | [Publicidad](#) | [Master de Periodismo](#) | [Club Lector 10](#) | [Visitas a Ideal](#)