

ALFONSO SOLANS SERRANO

TRAFICO Y TRANSPORTE EN LA ZARAGOZA 2000



CUADERNOS DE ZARAGOZA
n.º 45

ALFONSO SOLANS SERRANO

TRAFICO Y TRANSPORTE EN LA ZARAGOZA 2000



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA

1 9 7 9

Edición costeada por el autor

Depósito legal: Z. 339 - 1979

Imprenta LIBRERÍA GENERAL. Pedro Cerbuna, 23. Zaragoza - 1979

*A la Zaragoza de hoy
y de siempre*

INDICE

	<u>Págs.</u>
Al lector	7
Por un futuro mejor	12
Ciudad desparramada	17
Un pecado moderno	18
La ciudad futura	21
Densidad de tráfico	22
Medios de transporte	23
Política disuasoria	27
Megápolis inevitable	32
Movimientos urbanos	34
Siempre joven	36
Un reto al futuro	38
Uso de los enlaces	45
Los puentes de la Ciudad	46
Peaje urbano	48
Regla de oro	49
Regulación electrónica	50
Transportes del futuro	51
Colofón	58
El Papa y Zaragoza	61

AL LECTOR:

El presente trabajo de reconstrucción a distancia —aunque sólo en el tiempo— podría considerarse como una aventura literaria en el campo de la ciencia-ficción, ya que el ingrediente esencial que le da carácter y argumento es el de la imaginación, pero no la fantasía desatada de un novelista inculto, sino la previsión sensata y consciente que sabe apoyarse, en todo caso, en la experiencia diaria.

Tratar aquí de lo que sucederá en nuestra Inmortal Ciudad dentro de un cuarto de siglo podrá parecer no sólo prematuro, sino arriesgado. En realidad, el secreto del futuro sólo corresponde revelarlo a la Providencia divina. No obstante, el hombre se caracteriza no sólo por su memoria sino por su capacidad de previsión, y lo que voy a hacer en este estudio de anticipación es un simple esquema basado en mi capacidad de hombre dedicado, por los azares de la vida pública, al tema concreto del tráfico y transporte urbano. Al acceder al cargo que actualmente desempeño, en el Excmo. Ayuntamiento de la Ciudad, quiso la suerte que se me confiase con carácter de dedicación exclusiva la creación y dirección del Departamento de Tráfico, en unos momentos —decenio de los años 70— en que la espiral del crecimiento industrial de la Zaragoza contemporánea se disparaba hacia niveles hasta entonces nunca soñados en la historia de nuestra bimilenaria urbe. Hasta hace muy pocos años, quince a lo más, las palabras «tráfico» y «transporte» carecían de relevancia técnica, puesto que por el plano urbano intacto de Zaragoza, a cualquier hora y en cualquier estación del año, la circulación rodada era mínima, reduciéndose ésta al paso más que lento de un

parque automovilístico deficiente y escaso, entreverado frecuentemente con la presencia de carretas centenarias arrastradas por famélicos jamelgos, cuando no de mansos borriquillos hembras que llevaban a domicilio la leche de sus ubres repletas para alivio de anémicos clientes.

Pero la Zaragoza del despertar de los Planes de Desarrollo, un tanto embalada ya hacia las actividades industriales de alto bordo, empezó a presentar un perfil muy diferente, al tener que hacer previsiones muy concretas para evitar que la red viaria de la ciudad medieval se convirtiera en una trampa o tapón que hiciera imposible un tráfico ágil y acorde con el entonces futuro gran parque automovilístico de la población.

En efecto, no transcurridos cinco años siquiera, el parque zaragozano había multiplicado sus efectivos con un coeficiente de varios dígitos, adelantándose la realidad al futuro previsto. Y así como el corregidor Candalija facilitó en 1869, con la construcción de la calle de Alfonso I, la penetración en el casco viejo de Zaragoza hasta llegar al templo de Nuestra Señora del Pilar, el alcalde Gómez Laguna, por su parte, proyectó y realizó la transformación del viejo «Salón de Santa Engracia» —llamando ahora, como es sabido, Paseo de la Independencia— en una avenida abierta al tráfico para evitar los diarios y constantes embotellamientos de la ciudad rodada que, por entonces, empezaron a manifestarse en la vieja patria chica de los Palafox.

Sucedía esto en el año 1962, cuando ni remotamente podía yo sospechar mi incorporación al Concejo cesaraugustano, en mi calidad de representante de un sector de su vecindario, y la coyuntura de unas elecciones municipales en las que me demostró una confianza que nunca agradeceré bastante. Todo esto me embarcó en la aventura del tráfico y transporte municipal. Naturalmente, la escasa complejidad de un par-

que automovilístico de apenas volumen no ofrecía demasiadas dificultades, por lo que el asesoramiento técnico necesario podía facilitármelo, bien que mal, cualquier guardia urbano con alguna iniciativa e ingenio. Mas, al complicarse las cosas, hubo que dotar al Ayuntamiento de un personal facultativo capaz y a tono con la gran ciudad que empezaba a ser Zaragoza, cuyo crecimiento espectacular en la última década es de todos conocido.

A punto ya de cesar en un servicio oficial y público en el que, bien lo sabe Dios, puse con mi mejor voluntad los mayores deseos de acierto, quiero en la presente oportunidad, y con la redacción de mi modesto trabajo, brindar a los zaragozanos, presentes y futuros, una serie de sugerencias que sirvan por lo menos de punto de meditación a los que afronten el tema del tráfico y transporte en la Zaragoza del siglo XXI después de Cristo.

Una pluma buida y ágil cual la de Ganimet ha hecho de lo que es la ciudad el mejor elogio, al tratar del «alma» que transfunde en sus habitantes, en sus pobladores. En realidad de verdad, lo que Ganimet quería decir no era, precisamente, que la mentalidad del «cives», del ciudadano, quedara condicionada por la «civitas», sino que el estímulo, la sugestión del ambiente, influye poderosamente en el comportamiento público y privado de cualesquier persona.

Decir ciudad es tanto como expresar, como nombrar, la vida de relación, y no hay relación humana posible, buena ni mala, si fallan los instrumentos necesarios para que esa comunicación se realice, y esos instrumentos no son otros que los transportes. Se dice, con razón, que una ciudad enriquecerá espiritualmente a sus hijos en la medida en que éstos puedan confrontar entre sí sus ilusiones, sus pensamientos, sus deseos, no viviendo aislados en compartimientos estancos, temerosos de confiarse a los demás, de descubrir su corazón al prójimo, al igual que los que vi-

ven subsumidos en una tiranía político-social, sea cualquiera su signo exterior aparente.

La Zaragoza de nuestras ilusiones, la Zaragoza de nuestros desvelos, no es por desgracia una ciudad modelo en orden al tráfico y al transporte, en su doble faceta pública y privada. Estamos a años luz de distancia de ciudades tales como Brasilia, Boston y, cómo no, la misma ciudad de Barcelona, que tuvo el acierto de no mezclar el ensanche moderno, creado a principios de siglo, con el viejo burgo medieval resumen de la historia a Cataluña. De ahí que sus problemas de tráfico —los de la Ciudad del Llobregat—, que sus conflictos de tráfico y transporte, sean comparativamente menores que los que ofrece hoy la Ciudad del Pilar, ya que en este renglón, como en otros muchos, marcha a contrapelo de su propio presente, habiendo desperdiciado oportunidades tales como las de la guerra de la Independencia, con amplios sectores urbanos convertidos en un montón de escombros, creando así la mejor oportunidad para haber diseñado con esplendidez y amplitud un nuevo plan urbano de Zaragoza libre de angosturas y dificultades.

De que nuestros antepasados eran, peor que malos, tímidos urbanistas, tenemos constancia repetida en nuestra ciudad, con sólo que nos fijemos en los «desastres» arquitectónicos realizados desde entonces. Y no se diga que la culpable fue la economía escasa de nuestros recursos financieros, sino otra pobreza mayor, la del espíritu, evidenciada en la planificación de calles feas y estrechas, que no tienen como las medievales, ni la excusa siquiera del tipismo monumental.

La Zaragoza de los años 2000 será la que quieran sus urbanistas en el aspecto concreto de su imagen, de su arquitectura, pero hay que advertir —y con esto termino— que su porvenir real y cierto lo marcarán los que tracen y resuelvan la compleja red de sus transportes públicos. Una urbe mal comunicada muere, fatalmente, de «trombosis circulatoria».

En nuestra época, en que toda actividad humana es objeto de crítica y de planificación previa, cualquier ciudad —y, la de Zaragoza, en consecuencia— para merecer el nombre de tal debe satisfacer, según la Conferencia Europea de Estadística de Praga, las exigencias mínimas de agrupar un número no inferior de 2.000 habitantes, siempre que el porcentaje de los obreros agrícolas no rebase el cupo del 25 %. A partir de los 10.000 habitantes, todas las aglomeraciones humanas —según Praga— son ciudades por esencia y definición.

Es un hecho que tanto en Europa, como en los demás continentes, sin exceptuar el africano, la gente vive más a gusto en las ciudades, desdeñando hacerlo en los pueblos pequeños. La Gran Bretaña, por ejemplo, ha conseguido índices de urbanización tan altos que alcanzan hoy la cifra del 80 %, del total de su demografía, comprendidos tanto los ingleses como sus hermanos de raza y geografía, es decir, galeses, escoceses e irlandeses. Los EE.UU., por su parte, totalizan el 70 % de dichos índices, que se reducen al 66 % en el caso de la Francia de Giscard d'Estaing. Nuestra nación, que hasta los Planes de Desarrollo fue masivamente rural, con neta superioridad sobre el sector urbano, aparece hoy con un coeficiente de grandes agrupaciones humanas superior al 64 %, con lo que, de acuerdo con las conclusiones de la mentada Conferencia de Praga, nos hemos «desarrollado» bastante...

Atendiendo a la distribución de su caserío, las ciudades son de desarrollo *sistemático*, como Washing-

ton, Moscú y Roma, o de formación *empírica*, por estar dispuesta en planos diferentes, como Zaragoza. Esto último quiere decir que su crecimiento ha sido desordenado, apareciendo en planos notoriamente irregulares, con redes de calles tortuosas y estrechas, donde constituye un milagro de la Providencia que el tráfico y transporte puedan desenvolverse con alguna homogeneidad.

POR UN FUTURO MEJOR

Para moldear, cara al porvenir, nuestra Imperial Ciudad, con miles de años a sus espaldas y con niveles de población casi millonarios en la actualidad, se impone que consideremos la creación bien meditada de un moderno sistema de comunicaciones urbanas que agilicen su circulación, tanto la individual como la colectiva.

Tal es el planteamiento y génesis del presente trabajo, realizado por quien, desde el mes de junio de 1970, tuvo como cometido especial de su tarea municipal la creación y dirección técnica del Departamento Municipal de Tráfico, en el que hubo que improvisarlo todo, tanto desde el punto de vista administrativo o burocrático como desde el ámbito técnico de los especialistas.

El tema concreto del tráfico urbano, y su atinente, el transporte, no mereció la atención especial del Ayuntamiento con anterioridad a mi ingreso en el mismo. Sin embargo, a poco de mi adscripción al Concejo cesaraugustano, el espectacular desarrollo ciudadano, potenciado por los diferentes «Planes» de López Rodó, provocaría lo que dio en llamarse a nivel mundial «milagro español», constituyendo, además, la causa determinante de que el parque automovilístico de Zaragoza creciera hasta límites insospechados.

Cierto que, comparativamente hablando, nuestro

parque local era y es mucho menor que los de Madrid y Barcelona, por no haber alcanzado todavía las cifras de saturación que padecen éstos. Mas no por eso debemos cantar victoria, ya que si Aragón consigue remontar el funesto bache económico presente, dedicándonos todos con honradez y decisión a nuestro trabajo, al reanudar la capital de Aragón la puesta en acción de la espiral de su crecimiento económico industrial, todo crecerá en la misma proporción.

No es aventurado suponer que durante el decenio de los años 90 la capital indiscutida e indiscutible de la cuenca del Ebro habrá de alcanzar su definitiva estatura como la gran urbe moderna de una España laboriosa y prudente, con ambiciones de progreso y mejoramiento, en paz con Dios y con los hombres.

Para esta metrópoli futura, ya muy cercana, por asomar impaciente por todas las esquinas del tiempo, dedico mi pensamiento y, por qué no decirlo, mi preocupación como urbanista y como zaragozano, apuntando a continuación unas soluciones que, a mi juicio, pueden y deben abordarse para que deje de ser Zaragoza —desde el ángulo específico de su tráfico y transporte— la «Cesarangosta» pesadilla de los urbanistas responsables y con vocación de serlo.

Como tantas otras poblaciones españolas, y por razones de defensa y seguridad, nuestra ciudad gozó en el medievo de un doble cinturón protector —murallas de grandes piedras sillares, el uno, testimonio y recuerdo del paso de Roma; tapias de mampostería ordinaria, el más lejano, vestigio de la Sarakosta árabe—, que a la postre representaría como un doble dogal asfixiante para la expansión y crecimiento de la ciudad fundada por Cesar Augusto sobre el año 23-24 antes de Cristo.

A esta concepción urbana «centrípetas» hubo que hacer frente, con mejor o peor fortuna, abriendo nuevas vías de penetración por entre el dédalo de callejuelas del casco antiguo, una vez desaparecidos los

viejos baluartes de ese su doble cinto mural. La «Población» —o barrio de San Pablo— y las «Tenerías» —o barrio de la Magdalena— son la doble respuesta anticipada, en los siglos XIV y XVIII, de una Zaragoza mal avenida con su centripetismo original, que pudo ser valedero y congruente cuando la Historia se escribía a botes de lanza y a tajos de espada, pero que resultaba por completo obsoleto al superar España sus urgencias guerreras, haciendo por caminos menos conflictivos la nueva andadura de sus gentes, más en consonancia con las metas de paz y de trabajo, de civilización, en suma, que informan las modernas concepciones socio-históricas.

Las vías de penetración a que me refiero las enumero a continuación, en el orden en que irían haciéndose realidad en el transcurso de los tiempos. Va en cabeza la apertura y urbanización de la calle de Alfonso I, iniciada en 1869 sobre el estrecho callejón de Ximeno Gordo, y que no estaría acabada por completo hasta fines de la segunda década del siglo actual, concretamente en 1918. Esta gran obra ciudadana es honra y prestigio de Candalija, el alcalde-corregidor andaluz e isabelino.

Otro proyecto no menos importante, realizado en el bienio 1914-1916, es el del ensanche de la calle del Portillo, llamada hoy del General Franco, que fue fruto de los desvelos del alcalde D. Octavio García Burriel. Contra lo que podría creerse, los zaragozanos contemporáneos de la Primera Guerra Mundial vieron con malos ojos que el «Portillo» se convirtiera en ancho «Portalón» donde se colase a sus anchas el temido cierzo, vituperado ya en tiempos del bilbilitano Marco Valerio Marcial. Gracias a que D. Octavio tenía anchas espaldas, y más inteligencia previsora que sus ofuscados paisanos, pudo acometerse contra viento y marea una mejora urbanística que hizo posible el tráfico y transporte entre la Plaza del Portillo y la de España.

No fue tan afortunada la reforma y prolongación

de la calle de la Yedra, desde el Coso hasta la ribera del Ebro, realizada en el bienio 1934-1935, y que quedó inacabada a consecuencia del Alzamiento Nacional de 1936-1939, que supuso la congelación de las obras de reforma hasta que de nuevo la paz brilló en el cielo de España.

No terminado el conflicto bélico todavía, o mejor aún, apenas entrado en éste, el alcalde D. Francisco Caballero se resolvió a estudiar la reforma del sector del Pilar y de la Seo, iniciándose una serie de derribos —a lo grande— de los que pronto surgió, como por ensalmo, la gran plaza llamada, por unos, los forráneos, «de las Catedrales», y por otros, los indígenas, Plaza de Nuestra Señora del Pilar. Este amplio paralelogramo urbano sirvió de escenario magnificante para las conmemoraciones públicas religiosas del XIX Centenario de la Venida de la Virgen a Zaragoza, destacándose en mi recuerdo la magna concentración devota que, presidida por Franco y su Gobierno, dio la medida del fervor mariano de toda España.

Siempre dentro del sector antiguo de la ciudad, la última reforma de importancia —aparte la del sector del arco de San Roque y la remodelación de la calle de Valenzuela, realizada en 1942— ha sido la creación de la Vía Imperial, a la que una política en crisis, torpe y miope, desbordada por imponderables menos que dignos, ha causado grave daño, dejando malparado el proyecto original de los técnicos.

Paralelamente a las reformas citadas, otras de no menor trascendencia urbanística se llevaron a cabo en los alrededores del «centro» capitalino. Tales serían, a fines del siglo XIX, la creación de los brotes, entonces suburbanos, de las Delicias y de Hernán Cortés, sectores en los que únicamente intervendría la iniciativa privada, con los consiguientes trastornos y deficiencias en cuanto a su planteamiento y ejecución. Tuvo más suerte la urbanización de la llamada Huerta de Santa Engracia, el primer barrio residencial de la ciudad, surgido como consecuencia de la Exposi-

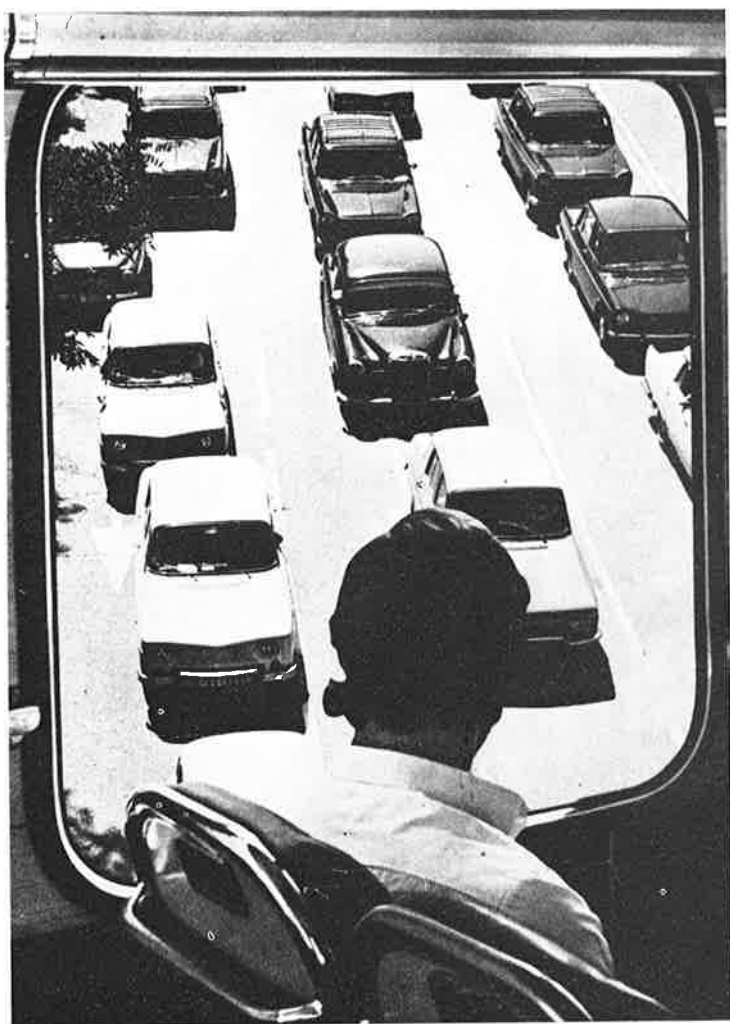
ción Hispano-Francesa de 1908, y que hasta la década de los años 40 constituía el habitat de la burguesía zaragozana, concentrada en el mismo.

Contribuyó muy eficazmente a la nueva imagen de la ciudad el cubrimiento del cauce del Huerva, en el quinquenio 1926-1929, causa próxima que haría posible la iniciativa del alcalde D. Miguel Allué Salvador para promocionar, al mediodía de Zaragoza, el sector de la Gran Vía, hoy muy extenso, el cual abarca un espacio tan amplio que llega hasta más allá de Casablanca, enlazando por un lado con las Delicias y por el otro con el barrio de Torrero.

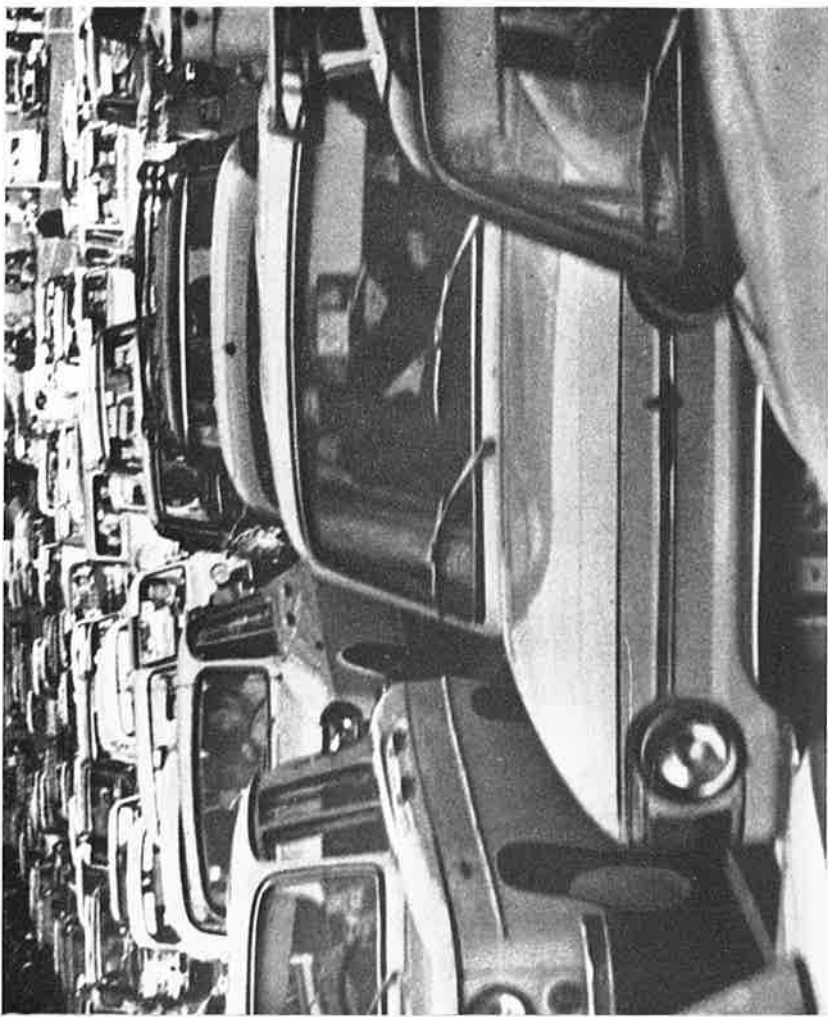
Acabaré este recorrido retrospectivo por el plano urbano de Zaragoza, y sus sucesivas modificaciones, aludiendo al cubrimiento de la zanja del ferrocarril, realizado en el bienio 1962-1963, hazañosa empresa que ha permitido el armónico engarce ciudadano de tres importantes sectores: la Gran Vía, Mola y San José.

El forcejeo bélico de 1936, con su paréntesis inevitable, dio al traste con otra vía de penetración ciudadana, cuyo proyecto ha constituido y constituye una de las más viejas aspiraciones de Zaragoza, a excepción de los directamente perjudicados, o por mejor decir, afectados por ella. Me estoy refiriendo a la prolongación del Paseo de la Independencia, cruzando el Ebro, para llegar hasta la altura del actual C. I. R., en la «civitas» castrense de San Gregorio, cuyo núcleo principal lo constituye la Academia General Militar.

Los poderes públicos del Madrid de la anteguerra tomaron tan a pechos la solemnidad de la apertura de esta gran reforma zaragozana que el mismo presidente de la República, Don Manuel Azaña, quiso estar presente en la ceremonia del derribo de la parte recayente a la plaza entonces de la Constitución, donde se hallaba situado el Café más popular de Zaragoza, añorado ahora por la gente del «trato». Estoy re-



La circulación a ras de suelo vista desde un elevado



Atasco automovilístico, constante del tráfico

firiéndome al café «Royalty», cuyo ambiente resultaba para cualquier mediano observador el más estupendo caleidoscopio humano que cabe imaginar.

El proyecto del arquitecto Zuazo volvió a resucitarse en los años 50, e incluso revistas especializadas trataron del asunto, que a nivel municipal fue desdeñado, por ser entonces los componentes del concejo zaragozano opuestos en principio a su realización, pensando más en los costos exorbitantes que en la belleza y amplitud que esta reforma significaría como una ventaja subsidiaria más.

CIUDAD DESPARRAMADA

Cual corresponde, como ya se dijo al principio, a una Zaragoza organizada según un plano empírico y no sistemático. Lo que los ingleses llaman «urban sprawl» (desbordamiento urbano) se ha dado en la vieja ciudad del Pilar desde siempre, agudizado en la hora actual desde que el binomio «ciudad-automóvil» está originando, a marchas forzadas, la degradación de nuestra vida ciudadana, que se hace de vez en vez más incómoda e irritante, más difícil y desoladora.

Se dijo anteriormente que, al amparo de su despegue económico, la capital aragonesa aumentó notablemente el número de sus vehículos motorizados. Los coeficientes multiplicadores del parque automovilístico son distintos que los que reflejan la densidad humana de la ciudad, pues si los coches han aumentado más de veinte veces, la población de Zaragoza ha cuadruplicado solamente sus efectivos demográficos, lo que significa, en último análisis, que el problema de la fluidez viaria es mucho más agudo que el de la vivienda.

No hace falta ser un Malaquías del tráfico futuro para conjeturar con acierto lo que habrá de suceder de aquí al año 2000, en que, queramos o no, la pobla-

ción de hecho de nuestra ciudad rebasará el millón y cuarto de habitantes, con la consiguiente incidencia que ese aumento habrá de tener en el problema vital de las comunicaciones urbanas. Creo fundadamente que si no se aborda dicho problema desde ahora mismo, tanto en extensión como en profundidad, se corre el peligro, seguro y nada lejano, de que la vida de relación humana en Zaragoza se convierta en un semillero constante de preocupaciones y conflictos.

No hago este vaticinio a humo de pajas, pues que según los cálculos hechos por la O. N. U. (1), el crecimiento urbano mundial aumentará progresivamente en un porcentaje anual no inferior al 4,80 % durante los años que faltan para que finalice el siglo XX. Concedamos que tal porcentaje se cumpla en Nueva York, en Stuttgart y en Liverpool, pero que tal ritmo de crecimiento se aletargue en nuestro asendereado país. Siempre se tendrá que hacer frente a una realidad ciudadana doble o triple de la que hoy contemplamos, aunque la tasa por año no sea la prevista por los sapientísimos cálculos de la O. N. U., que no han sido hechos como alarde imaginativo, sino sugeridos de acuerdo a unos condicionamientos humanos que son correctamente previsibles.

UN PECADO MODERNO

Lo es el de la progresiva deshumanización del individuo, inmerso en una colectividad que tiraniza incluso sus sentimientos. Mas la creciente masificación de la Humanidad no es de hoy, por ser un fenómeno iniciado alrededor del año 1800, época límite en que la raza humana se agrupaba en pequeños burgos o núcleos rurales hasta un 97 %, entretanto que las ciudades sólo atraían al 3 % restante. Puede afirmarse

(1) Department of Economic and Social Affairs, Statistical Office, 1972.

que no se conocían por entonces ciudades mayores del millón de habitantes.

Lo usual, desde 1800 a 1900, es que las ciudades tuvieran una demografía no superior a los tres cuartos de millón. Me estoy refiriendo a Londres, París, Berlín, etc. Mas ya por el año 1920 la Humanidad se apiñaba de este modo: un 14 % en ciudades de censo mayor a los 50.000 habitantes, reteniendo los núcleos inferiores el 86 % solamente. Las cosas fueron agravándose en los decenios siguientes, previéndose para el año 2000 una concentración de núcleos urbanos superior al 50 %. Este sombrío pronóstico lo vemos no sólo realizado, sino aún superado, entre nosotros mismos y a niveles provinciales, ya que la Zaragoza de la década de los 80 acoge a una población cuatro veces superior a la de su provincia.

Tengamos muy en cuenta, además, que la población absoluta del globo terráqueo estaba evaluada en 2.993.000 de seres, según cálculos hechos en el año 1960, por lo que hay que conjeturar para cuarenta años más tarde una cifra no inferior a los 4.355.000.000 de habitantes, si los cálculos de la O. N. U. son de fiar.

El profesor polaco Jan Podoski no disimula su preocupación ante la presencia de una masificación humana de tan agobiantes características, viviendo hacinada en bloques de pisos gigantescos en altura, pero estrechos por la capacidad de sus diminutos apartamentos, sin otro horizonte vegetal que los escuálidos jardines de sus terrazas, cuya triste estampa hace mayor todavía el contraste entre la jungla del asfalto y la belleza de los paisajes abiertos y puros de los bosques y praderas, convertidos en desiertos por quienes huyeron de su entorno para sustituirlo por el metífico de unas callejas hediondas y tristes, alojadas en los sectores más deprimidos (2).

Dicho de otro modo, si durante el período que nos

(2) Conferencia a los alcaldes de las grandes ciudades del mundo que dio en Milán en abril de 1976.

sirve de observación y de análisis comparado, el incremento de las poblaciones millonarias será fabuloso, podemos deducir la triste suerte futura del individuo, del ser humano corriente, que devendrá en simple átomo indiferenciado subsumido en una masa humana proclive a todo extremismo social, debido a las frustraciones que padece en su carne y en su alma. No hace falta ser técnico en sociología para adivinar el comportamiento diferente del individuo desarraigado de su solar nativo que el de aquél que vive al amparo y proximidad de la iglesia donde fue bautizado y del cementerio donde reposan las cenizas de todos los suyos.

Desde siempre, constituye un signo de retraso, y no de progreso, la imitación del hombre a las costumbres de los insectos. No es adelantar nada que el «homo sapiens» se haya hecho actualmente enjambre y hormiguero, viviendo en verdaderos «nidos» colectizados, donde es imposible la existencia íntima, privada, familiar. Incluso las actividades que exigen mayor recato se realizan a contrapelo de la discreción de los vecinos de piso o de apartamento. Como contraste, se pueden recorrer grandes extensiones del planeta sin encontrar alma viviente. De la densidad «cero» ostentada por extensos sectores del territorio nacional —y no digamos nada si nos limitamos al mapa de Aragón— pasamos a los absurdos centenares, y aún millares, de habitantes por kilómetro cuadrado, que es la densidad relativa habitual en Madrid o en Bilbao. Mas tampoco podemos ser demasiado optimistas en lo que respecta a Zaragoza, cuyos escasos kilómetros cuadrados alojan triple población humana que los 17.194 kilómetros cuadrados del entorno provincial que la rodea.

LA CIUDAD FUTURA

De cuanto se lleva dicho podemos deducir que la metrópoli aragonesa habrá de convertirse, en los años finales del presente milenio, en una gran urbe cosmopolita, con problemas numerosos y nada ínfimos en lo que respecta al tráfico y transporte que circule por su suelo urbano. Hay que suponer que la población activa de la futura Zaragoza, por si algo faltara, tendrá tasas muy altas de escolaridad, de población infantil, cual corresponde a toda ciudad en vías de expansión y de progreso. Hemos de prever así mismo que, siendo su vecindario no inferior al millón de habitantes, su índice juvenil llegará a los 200.000 vivientes, en números redondos. La prevista demografía cesaraugustana queda distribuida a continuación de acuerdo a estas tres condicionantes básicas:

a) Se potenciará el desequilibrio humano actual en el sector Norte-Sur, en la relación «habitante-puesto de trabajo», de tal modo que las zonas residenciales deberán desplazarse al mediodía de la urbe —Miraflores, Casablanca, las Abdulas—, y las factorías industriales concentradas en su mayoría hacia el Norte, en las cercanías del sector de Malpica y otros colindantes.

b) Se intensificará la densidad del centro urbano no residencial, a efectos de las actividades secundarias y terciarias, por haberse transformado Zaragoza en un gran emporio comercial y de servicios.

c) Se crearán nuevos subcentros urbanos, previniéndose como más inmediato el de la avenida de Gómez Laguna, en función ésta de eje longitudinal de expansión urbanística, pero dotándolo de todos los servicios en el aspecto más amplio.

De este modo, se logrará dar mayor movilidad operatoria al transporte y tráfico urbanos, consiguiendo una circulación desembarazada y ligera, tanto en el interior como fuera del circuito de circunvalación ur-

baña, eliminando los embotellamientos viarios, o al menos reduciéndolos al mínimo.

Estimo también necesario que la Zaragoza futura cuente con tres áreas suburbanas distintas: la próxima y más inmediata, la intermedia y la más alejada. Solamente en esta última podrá encontrar la agricultura espacio suficiente donde atender la demanda diaria de verduras del mercado local. Será una agricultura orientada hacia la horticultura, que formará como el cinturón verde del mapa urbano de Zaragoza. La zona media servirá para instalaciones industriales, y, la más alejada, podrá dar cabida a los conjuntos residenciales, parte de ellos ya realizados, como el de La Muela.

DENSIDAD DE TRAFICO

Desde la aurora de la civilización, el fundamento de la ciudad no es otro que el de favorecer y promover la comunicación entre las gentes, entre las personas, rompiendo un aislamiento tribal primigenio y favoreciendo todo lo posible la vida de relación de las personas que residen en una misma área, donde trabajan, gozan y sufren, ya que son seres sociales hasta por instinto.

En la Zaragoza 2000, este movimiento de relación, de intercomunicación, y hasta de esparcimiento espiritual, supondrá un número de desplazamientos individuales por día que afectará a todo su vecindario activo, y que no será inferior a los dos millones y medio de movimientos viajeros, iniciándose éstos desde el centro o centros urbanos hacia el cinturón exterior de los barrios, bien de barrio a barrio o de alguno de éstos al centro o centros. Tales desplazamientos los considero distribuidos de acuerdo con el siguiente cuadro:

— 1.000.000 tendrán como origen o destino algún

punto del sector central (Avenida de Goya, Camino de las Torres, Paseo de María Agustín, Gran Vía, Marina Moreno, Asalto).

— 400.000 usuarios necesitarán cruzar el río por el Ebro mediante unos puentes razonablemente situados de trecho en trecho, a partir del barrio de la Química, hasta llegar más abajo de donde se halla emplazada la Facultad de Veterinaria.

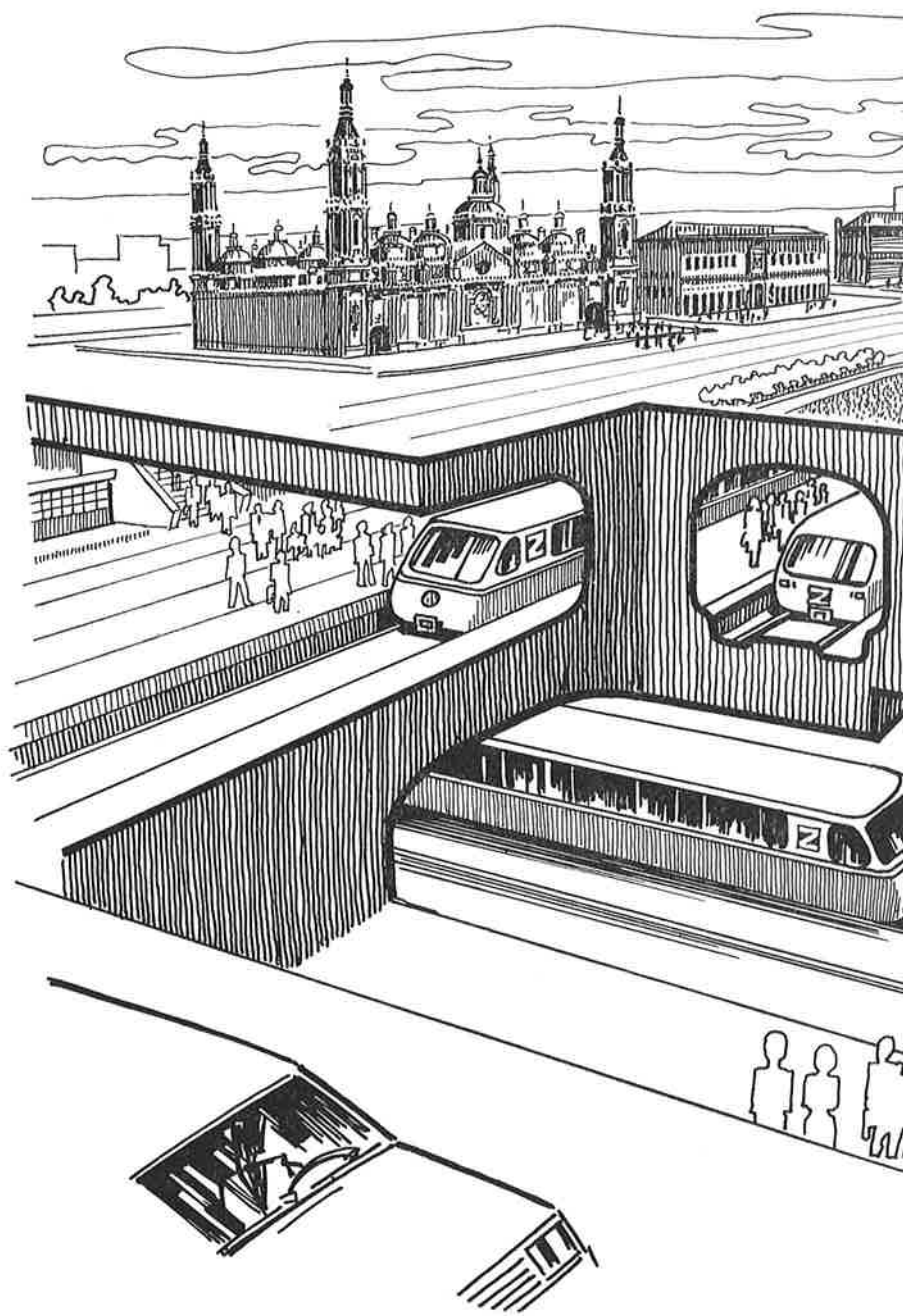
— 400.000 usuarios necesitarán cruzar a diario por el Ebro mediante unos puentes razonablemente situados de trecho en trecho, a partir del barrio de la Química, hasta llegar más abajo de donde se halla emplazada la Facultad de Veterinaria.

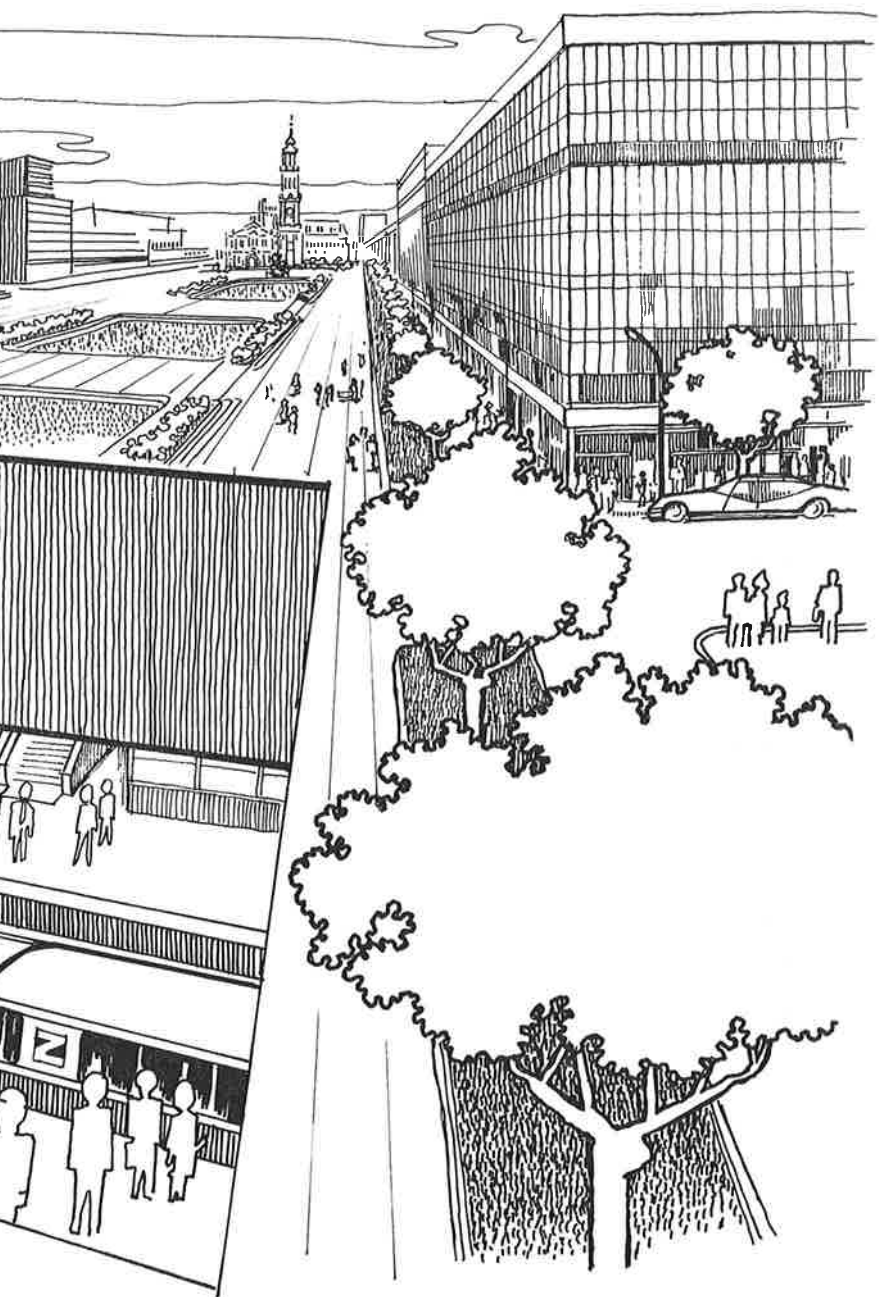
Es fácil adivinar que con número tan importante de desplazamientos viarios, principalmente en las horas diurnas, la actividad del tráfico y transporte zaragozano tendrá una densidad preocupante, razón por la cual habrán de tomarse las medidas adecuadas con anticipación. No olvido que nos encontramos en una tierra propicia como pocas a la improvisación apresurada; al irreflexivo «ya vale», tradicional del buen baturro; a los remedios de urgencia insuficientes y hasta perjudiciales por poco meditados. Si el zaragozano de los años 2000 sigue condicionado por su herencia racial, por su falta de reflejos rápidos, mucho me temo que su capacidad de previsión sea tan reducida como la de ahora.

MEDIOS DE TRANSPORTE

Para cubrir satisfactoriamente la demanda viajera que acabamos de enumerar será preciso contar con unos medios de transporte adecuados a esa misma demanda.

Tales recursos viajeros pueden dividirse en dos clases o categorías diferentes:





a) Transportes convencionales (autobús, coche, tranvía, taxis, metro subterráneo, ferrocarril urbano por vía al aire libre, etc., etc.).

b) Transportes no convencionales (monocarriles elevados y a nivel del suelo, túneles neumáticos de circulación rápida, servicio de helicópteros, etc., etc.).

Como sistema de transporte urbano, el automóvil resulta hoy notablemente antieconómico, no sólo en lo referente a los turismos o vehículos privados, sino también en lo relativo a los autocares o coches de transporte colectivo. Este sistema, en efecto, lo adoptaron alegremente los EE.UU. en la década de los años 20, precisamente aquélla en que se produjo el «boom» de los Ford modelo «T», que invadió el mercado mundial saturándolo en pocos meses, desde el lejano Oriente a la vieja Europa. Nadie paró mientes entonces en el mayor peligro que revestiría el automóvil como medio de tracción urbana: la polución del ambiente; ni tampoco, en el «derroche» de espacio que supone el empleo de un turismo cualquiera que, por contera, ofrece unos rendimientos notoriamente bajos. Porque un coche, por pequeño que sea, requiere para su desplazamiento 15 metros cuadrados, al menos, de calzada pública, lo cual significa que cada persona desplazada de un punto a otro de la ciudad necesita «robar» para ella sola 15 metros cuadrados del suelo urbano.

La concentración automovilística, insisto, es la principal responsable del deterioro atmosférico, ya que los índices de toxicidad de una ciudad con un parque rodado de alguna importancia la hacen peligrosa a corto plazo. Además, ocupados los bordillos de las aceras de sus calles con coches y más coches estacionados, tanto la circulación rodada como la peatonal resultarán enojosas e incómodas, al ser constantes y frecuentes también las interrupciones del tráfico, que aumentarán hasta producir el colapso viario en las horas punta de entrada y salida del mundo laboral a los centros de trabajo, horas en que la veloci-

dad media de un coche, por potente que sea, no excederá la de los antiguos simones arrastrados por robustos percherones.

La mezcla «ciudad-automóvil» produce, necesariamente, esa llamada «trombosis circulatoria» a que aludía al abrir las páginas de este libro, y que, se quiera o no, es la causa determinante de la degradación e insalubridad de la vida urbana, la cual podrá remediarse algún tanto si se disminuye este riesgo integrando con acierto los distintos sistemas de transporte, para lo que hay que prever y planificar, de una parte, y de otra, saber coordinar los movimientos viajeros del «cives» —ciudadano— dentro del ámbito de la «civitas», de la urbe.

Mayores calzadas, autopistas más amplias, avenidas espléndidas, paseos expeditos, todo esto junto, que parece ser la solución, agrava más el problema circulatorio, por atraer a los vehículos como la miel a las moscas, aumentándose su número y provocando mayores concentraciones de coches y más grandes embotellamientos de tráfico.

POLITICA DISUASORIA

Entendemos que las dificultades insinuadas no son de fácil remedio, sobre todo en la vertiente positiva de aquellos instrumentos de tráfico que las eviten por completo. Por esto resulta útil y provechoso aconsejar a los conductores que dejen sus vehículos a la entrada de la población, es decir, en el cinturón límite del centro urbano, que yo contemplo como constituido por tres áreas superficiales diferentes. La primera, —el centro capitalino mismo—, donde la ciudad toma conciencia de sí misma y de su fisonomía propia. Rodeando a este núcleo central, un amplio anillo urbano organizado de acuerdo con todos los adelantos propios de una ciudad digna de este nombre. Finalmente, un tercer pasillo exterior, que separará el paisaje pro-

piamente urbano de la campiña. Así está organizada actualmente la antigua Antioquía, venerable y vetusta ciudad en cuyos típicos rincones se remansa todavía la voz del apóstol Pablo.

Para que esto sea posible, es preciso que Zaragoza cuente, de entrada, con adecuados, baratos, numerosos y bien situados estacionamientos, desde los cuales el viajero particular, una vez aparcado su coche, pueda utilizar los transportes públicos puestos a su servicio, al objeto de que se trasladase ipso facto a los puntos que necesite visitar. Esta política de disuasión requiere previamente que disponga Zaragoza de los elementos siguientes:

a) Aparcamientos públicos, semipúblicos y privados, en el susodicho cinturón exterior de la Zaragoza metropolitana, los cuales satisfagan la demanda de la circulación rodada, tanto doméstica como forastera.

b) Que la oferta de transporte público esté cuantitativamente proporcionada con la demanda de los automovilistas y de los peatones. Sólo así tendrá efectividad una disuasión que, en otro caso, se convertiría en un consejo peor que inmoral, contraproducente. Todos los expertos del tráfico abundan por la adopción de este sistema conjunto del público y del privado, en todas las grandes ciudades que, al igual que Zaragoza, presenten problemas idénticos y postulen soluciones parejas.

El uso equilibrado de ambos sistemas —particular y colectivo— no podrá conseguirse en ninguna ciudad de no contar ésta con las antedichas y enumeradas posibilidades de actuación.

En los transportes colectivos se rechaza actualmente en todas las grandes ciudades el uso y empleo de los viejos tranvías, cuya sugerente estampa retrospectiva evoca la vida plácida de nuestros abuelos de finales de siglo y primeras décadas del presente.

La vida moderna, con su avidez creciente de velo-

cidad, renuncia a este medio de transporte, popular y barato, no tan sólo por la lentitud obligada de este tipo de vehículos sino también por la falta de seguridad para los usuarios, agravada, en lo que respecta a la ciudad de Zaragoza, por el muy deficiente estado del material y de las instalaciones de los diferentes itinerarios de las líneas de tranvías, cuya modernización y mejoramiento hubieran comportado un desembolso económico ruinoso y desproporcionado en absoluto con las hipotéticas ventajas que para el transporte urbano de Zaragoza hubiera significado su puesta al día. De todas formas, nuestra ciudad fue la última de las capitales de provincia que decidió clausurar definitivamente la puesta en servicio de los tranvías, que de haberse hallado en las condiciones más que aceptables de los que todavía corren por las calles de Francfort del Main y de Zurich no se habría planteado siquiera el problema de su desaparición.

Medio de tracción simpático de veras éste de los tranvías, que los padres de los nuestros avizoraron con deleite cuando los vieron «surcar» las calles de la noventaiochista Zaragoza como vulgares coches de tiro y no automatizados eléctricamente hasta la primera decena de nuestro siglo XX. Los que ya peinamos canas, recordamos haber visto de niños el tranvía llamado de «Circunvalación», que día tras día dibujaba el mapa urbano de la Cesaraugusta romana saliendo de la plaza ahora de España y antes de la Constitución, para continuar por el Coso Bajo y deslizarse, ya en las Tenerías, por la ribera del Ebro hasta rebasado el templo-basílica del Pilar. Por la calle de Antonio Pérez —hoy final de la Vía Imperial— volvía a penetrar el renqueante tranvía en el casco urbano, atravesando lateralmente la plaza del Mercado o de Lanuza y siguiendo por la adyacente calle de Cerdán —unida su calzada ahora con la de la calle de las Escuelas Pías para formar entre ambas el último tramo de la referida Vía Imperial— hasta que el vehículo

—unas veces con jardinera y otras sin ella— volvía al punto de partida por el Coso Alto.

Tengo criterios muy firmes acerca del viejo Mercado, pero en mi calidad de Delegado municipal del tráfico he de decir que el puente de Santiago y la Vía Imperial piden a gritos su traslado adonde no actúe de tapón, como sucede con la iglesia del Portillo. Si se pretende ir contra la lógica, es otra cosa...

Entonamos con pena el «requiem» a los tranvías zaragozanos, cuya sustitución por autobuses se impuso por lógica y por economía, además de las razones de seguridad viajera antes apuntadas. Si miramos las cosas con mentalidad de futuro, tampoco los autobuses colectivos representarán la «panacea» como sistema de transporte urbano, por los costos elevados de la «flota» de autocares que hay que poner en servicio para así asegurar su frecuencia y por la nómina numerosa que este medio representa, aún llevando cada coche sólo un empleado: el conductor-cobrador.

No podemos desconocer la concurrencia de otra desventaja peor, es decir, la alta tasa que estos vehículos tienen de contaminación atmosférica, alcanzando niveles de peligrosidad que, en nuestra ciudad, resultarían evidentemente mortales de no contar con la escoba aérea del cierzo, nuestro tradicional elemento purificador, para barrer tanta inmundicia tóxica como la que dejan los terribles mensajeros de la enfermedad que son estos vehículos movidos por motores de gas-oil o por gasolina común.

Dentro de los transportes públicos convencionales, el ferrocarril subterráneo metropolitano se ofreció hace tres cuartos de siglo como la solución ideal para el tráfico y transporte urbano. Al no incidir este medio de comunicación con los de superficie, antes al contrario completándolos, nuestras dos grandes ciudades por antonomasia —Madrid y Barcelona— se apresuraron a adoptarlo como medio de comunicación

popular, siguiendo de cerca el ejemplo de lo hecho en Londres y París.

Entre nosotros, allá por el año 1950, el zaragozano Angel Escoriaza Castellón, que sentía como propios los problemas de la futura metrópoli pilarense, estudió la posibilidad de construir en Zaragoza el tercer metropolitano español. Según él, la pega evidente del paso del Ebro no era tal, al contar con los medios de la poderosa ingeniería moderna. Para Escoriaza, el metro cesaraugustano debería proyectarse como dos grandes túneles cortados en cruz, con el punto de intersección situado en la Plaza de España, o mejor dicho, en el subsuelo de misma, que convertiría según él nuestro tráfico público en un juego de niños.

Para Escoriaza y su equipo de técnicos, el ramal Norte-Sur del metro en proyecto enlazaría directamente los barrios de Torrero-La Paz con el todavía inexistente minipolígono industrial instalado a la altura de Villanueva de Gállego, rebasadas ya las instalaciones de la Academia General Militar, el primer centro castrense de España, y del actual C. I. R.. En cuanto al ramal Este-Oeste, habría de servir de comunicación entre el Bajo Aragón (Facultad de Veterinaria) y el sector de los Enlaces, atravesando por el desparramado y pintoresco barrio de las Delicias.

¿Contará la Zaragoza 2000 con metro propio, como sin duda esperaba Escoriaza? La respuesta no me corresponde hacerla, aunque dé por descontado en mis previsiones, a veinte años de distancia, su probable, por no decir segura, existencia, como eficaz instrumento de comunicación rápida interlocal.

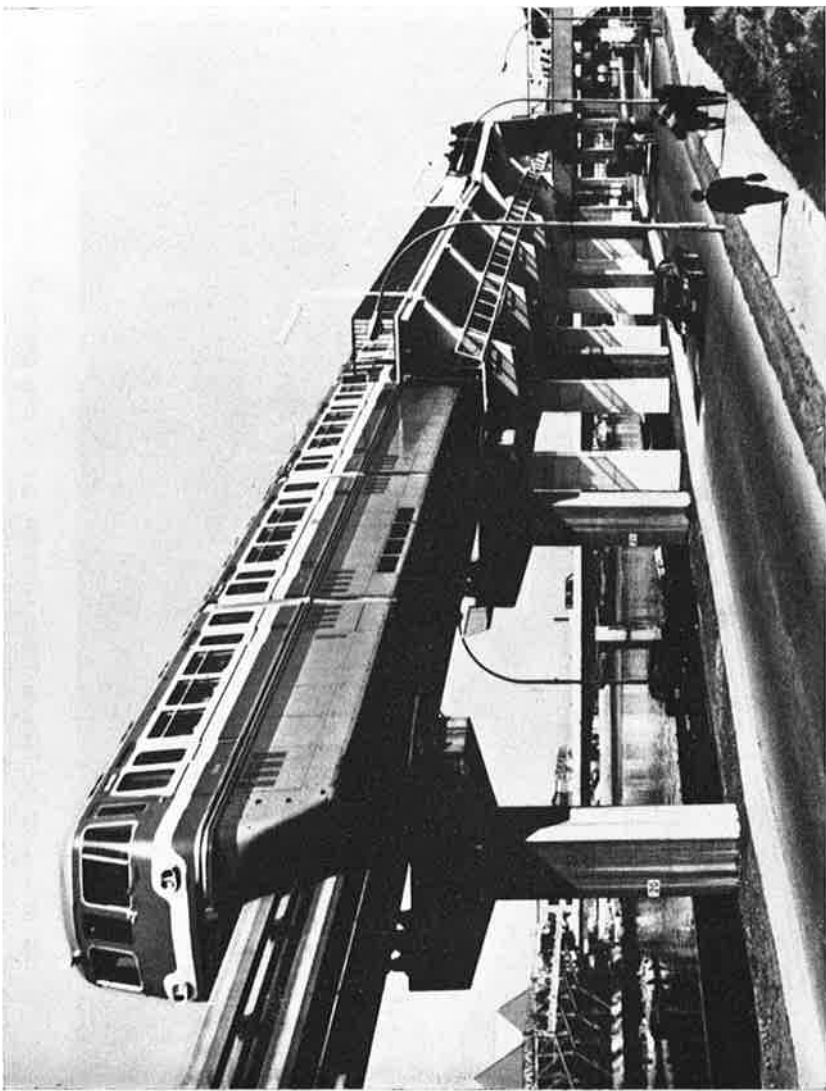
Acaso podrá argüírseme que el metro concebido y proyectado por Escoriaza —radial y no reticular— dejaría amplias zonas de la geografía zaragozana, sin beneficiarse poco ni mucho con este sistema de transporte público, cual sucede en las antedichas ciudades de Madrid y Barcelona, quienes adoptaron por más barato el sistema de estrella, con un punto central

de obligada comunicación para todas las correspondencias. Admito la objeción, pero no la comparto en absoluto, pues nada impide que esta deficiencia inicial del trazado la salven los transportes de superficie, debidamente coordinados en tiempo y espacio, como sucede en el área metropolitana de la capital de Francia, cuyo metro ofrece la singularidad de ser como nuestro Guadiana celtíbero, es decir, que juega al escondite en el suelo parasino, convirtiéndose incluso en tren elevado en algunos trayectos.

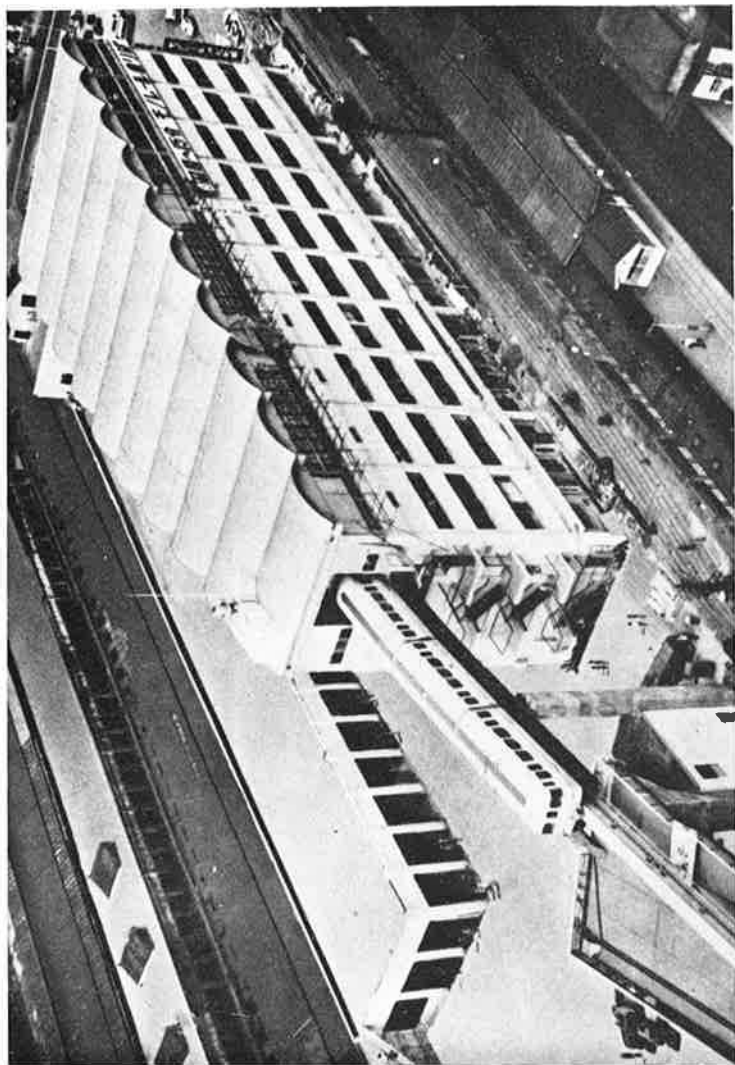
Los «higienistas» discurren un tercer inconveniente de peso a los metropolitanos en general, y es el de la limpieza, no demasiado observada por la gente en la capital de España y en la pretendida capital del Mediterráneo. A fuer de sinceros, el reproche de tales sujetos es válido, ya que el metro madrileño, por ejemplo, abunda de una ganga parasitaria de homúnculos de larga pelambrea y de no tan amplio talento, los cuales infectan los subterráneos de la capital del Oso y del Madroño, para tormento de la pituitaria de los viajeros y para ningún recreo de la vista de quienes se ven en la necesidad de contemplar a tan desarrapados sujetos. Naturalmente que este reproche cabe hacerlo también al metropolitano de la capital de Francia, pero allí el brillante duraluminio que recubre las paredes mitiga la impresión de suciedad y de cochambre.

MEGAPOLIS INEVITABLE

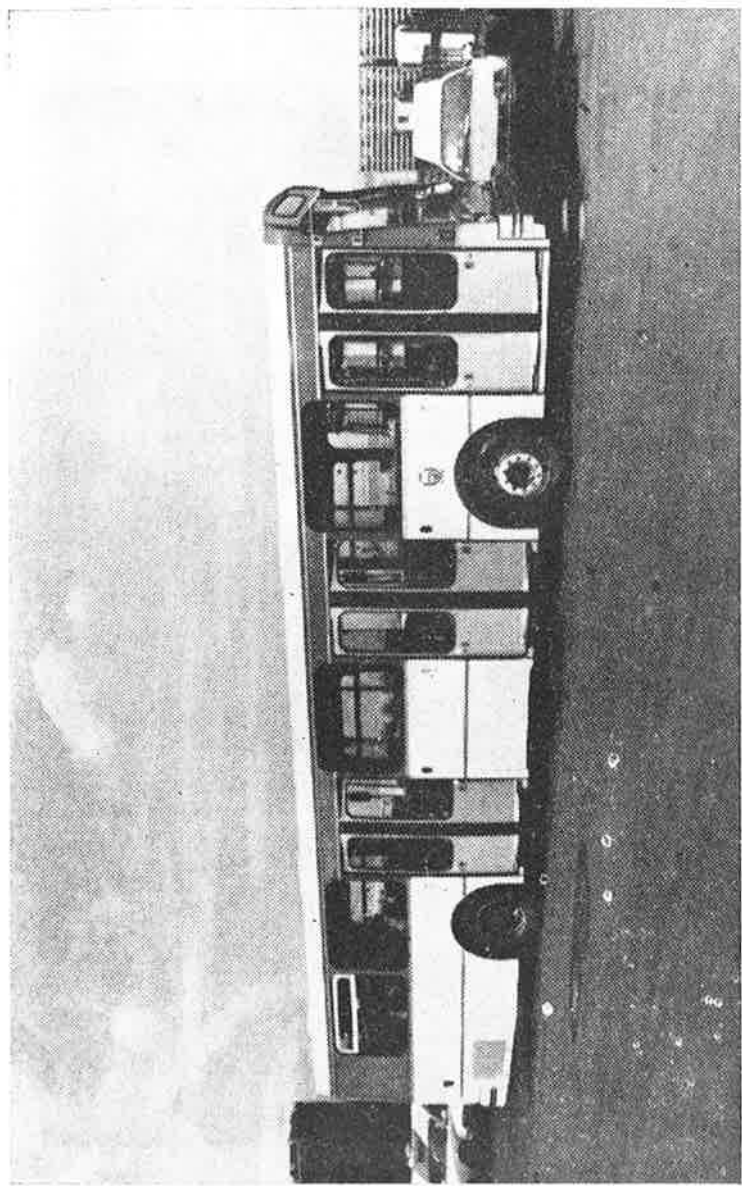
Me referí anteriormente al fenómeno mundial que está provocando, de pocas décadas a esta parte, la concentración humana en ciudades que son como islotes donde la humanidad se apretuja al máximo, entretanto que desdeña y desertiza los grandes espacios abiertos del globo terráqueo, cual si una maldición apocalíptica pesara sobre ellos. Los economistas de oriente y occidente —capitalistas o marxistas, da



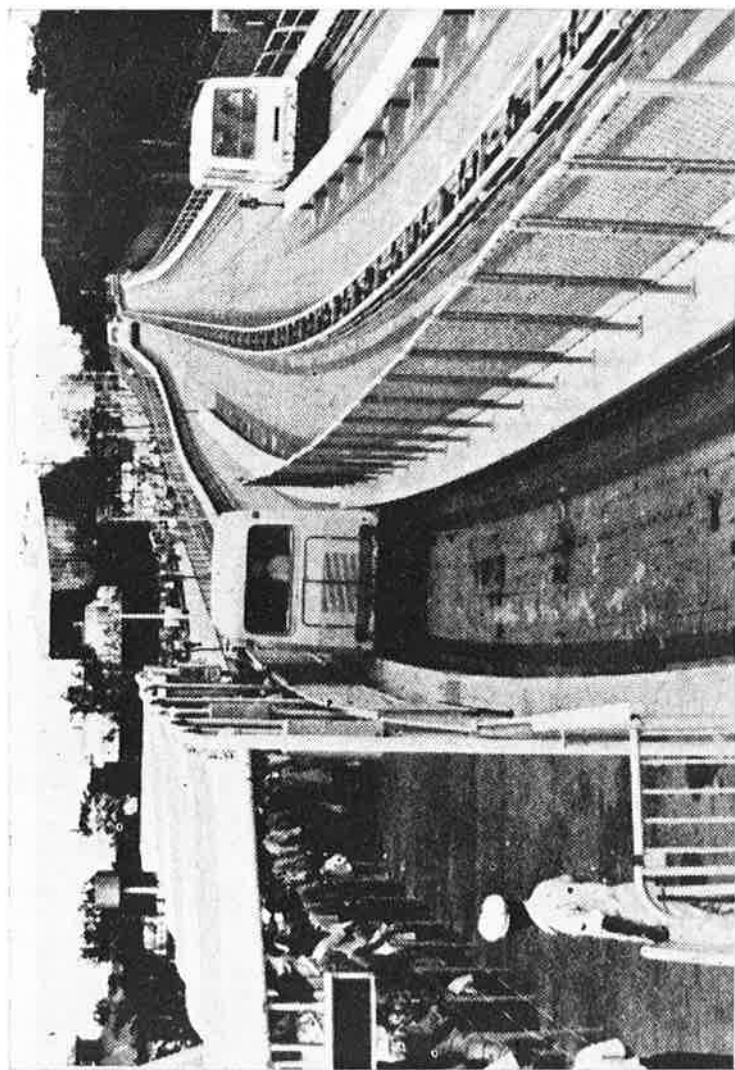
Estación elevada del monocaril japonés



El monocarril de Haneda-Tokio entrando por el piso último de una estación



Cocche no convencional ispirado en el desaparecido tranvía



Otro sistema no convencional de gran velocidad

lo mismo— hablan con desparajo de que las obras de infraestructura necesarias son costosas sobremanera para que se «desperdicien» en los pueblos y aldeas, habitáculos sin atractivo ni porvenir.

En efecto, estamos en la era de las megalópolis, fenómeno social que no es de nuestros días, ni mucho menos, ya que las culturas sumeria, hitita, caldea y babilónica, de 5.000 años atrás, lo padecieron igualmente. El hermetismo bíblico cede algún tanto al referirse a las poblaciones de Nínive y de Ur, estimadas en cifras que rebasan ampliamente el millón. En este sentido, no les envidian en nada urbes modernas tales como la de Londres, con sus 7.763.820 habitantes; Tokio, con sus 11.165.944 habitantes; Chicago, con sus 3.520.000 habitantes; Moscú, con sus 6.000.000 de habitantes. Mas no para aquí todo, ya que a poblaciones de cifras tan enormes hay que sumar el movimiento viajero que acentúa, día tras día, una circulación humana de verdadera locura. Si París, con sus 6.500.000 de habitantes, recibe una masa viajera próxima a los 200.000 individuos por jornada, y si nuestra misma Zaragoza con sus 600.000 habitantes en términos aproximados, mantiene una población flotante evaluada en más de 50.000 personas, todo esto quiere significar que los problemas viajeros son más agudos a medida que pasan los años. Y no digamos nada de lo que sucede en ciudades como Lourdes, con su 1.500.000 de peregrinos por año, totalizando por lo mismo más que entre la Meca y Benarés juntos, debido a su prestigio como ciudad religiosa de rango universal dentro del Credo católico.

Este criterio aberrante de apiñameinto urbano ha provocado la succión demográfica proverbial en toda megalópolis, de la que resulta víctima propiciatoria su entorno próximo y mediato. Así sucede con Zaragoza, que se ha convertido en elemento perturbador del equilibrio de la más que magra población aragonesa, la cual lleva cerca de un siglo sufriendo el espejismo de la atracción no sólo de la capital del Ebro

sino de Valencia y de Barcelona. Queramos o no, nos encontramos ya de rondón en la era de las ciudades gigantes, de las megalópolis, como si la Historia nos retrotrayese a cincuenta siglos atrás.

MOVIMIENTOS URBANOS

En la Zaragoza 2000, y en la vertiente de lo que podemos llamar, enfáticamente, la problemática del tráfico y transporte, no es un desatino conjeturar que las dificultades habrán multiplicado por mil esa problemática, tanto en su puesta en marcha como en su ordenada regulación. Si escribiera con la mentalidad abierta de un autor de ciencia-ficción podríamos tú y yo, caro lector, recrearnos en la perspectiva de una ciudad futura atravesada por feos y pesados «skales-tris» que obturaban no sólo el paso por las calles, sino hasta la visibilidad del paisaje.

De todos modos, no hay que ser un Julio Verne para poder deducir que dentro de un cuarto de siglo el tráfico y transporte de nuestra ciudad seguirá en vías de esperanzada solución definitiva. Sin embargo, la que a continuación propongo no sólo es congruente, sino posible a todas luces.

Un factor muy a tener en cuenta es el de las «migraciones» o movimientos viajeros, tanto diurnos como nocturnos, dentro del ámbito de un municipio tan desparramado e irregular como el nuestro, cuyos ejes de crecimiento distan bastante de ser ordenados y armónicos por obedecer a las más variadas e imprevisibles concausas histórico-sociales. Citaremos, entre las mismas, las guerras de 1808 y 1936, con su juego alternativo de retroceso y de avance, como espolique y como freno del proceso urbanístico. La euforia de la remolacha de los años 20, con su cortejo de dinero fácil; la concentración industrial de los años 60, y tantas motivaciones históricas más, actuarían para transformar rápidamente una población de 25.000 ha-

bitantes, a nivel de los años 1850, en la gran urbe que hoy contemplamos.

El movimiento migratorio de los vecinos de Zaragoza, dentro de su municipio, es mucho mayor, más intenso, que el observado en otras ciudades del mismo censo, pero de población más apiñada y regular, como Toulouse, pongamos por caso, menos desparrajada, con menos «urban sprawl» urbanístico. Para satisfacer la demanda de medios de transporte en proporción a esta migración callejera, tanto diurna como nocturna, no basta con lanzar al tráfico ciudadano «más» vehículos particulares o colectivos, ni con ensanchar las calzadas a expensas de la amplitud de las aceras. La única política acertada consistirá en descentralizar las áreas urbanas de la metrópoli, polarizando sus habitantes en torno a uno o más «subcentros» paralelos, que eviten ese peligro de congestión que da una planificación urbana monocolor y centripeta.

En Leicester (Inglaterra) se ha realizado un estudio serio y detenido, con todas las alternativas posibles en lo referente al tráfico y transporte urbano. Tras de ensayos muy reiterados, muy minuciosos, se ha desterrado la utilización prioritaria del vehículo particular («full car penetration»), por representar este sistema unos costos excesivos, al exigir una infraestructura de costo superior a los 200.000.000 de libras esterlinas, con la destrucción consiguiente del «habitat» ciudadano. Debido a esto, los regidores de Leicester terminaron por adoptar como propio el sistema integrado de transporte, combinando adecuadamente el tráfico privado y el público. Sobre ser más barato, este procedimiento mixto reviste también mayor eficacia urbanística desde todos los puntos de vista. Pensemos en que tal alternativa supone y significa:

a) Empleo del coche privado en las áreas externas o periféricas de la ciudad, con prohibición condicionada o restringida en las áreas centrales.

b) Intercambio de los transportes públicos y privados, facilitando esa conexión por medio de una red de aparcamientos, bien de superficie o bien subterráneos, ubicados en el cinturón de carreteras dentro del cual se sitúa el casco urbano de lo que llamamos Zaragoza.

c) La adopción de un sistema de transporte público que integre en sí mismo el más amplio abanico de posibilidades viajeras, y que suponga, además, un enlace cómodo y frecuente con el centro y subcentros de la ciudad, en el doble sentido de ida y de vuelta.

d) Dedicar para zona peatonal las principales áreas comerciales de la ciudad (Alfonso I, Coso Alto y algunas calles de acceso a las ya citadas); los sectores típicos y monumentales (Plazas de la Seo y de San Felipe, San Juan de los Panetes, Castillo de la Aljafería). En los sitios indicados existirá la más absoluta prohibición del tráfico rodado, tanto privado como público.

De todos modos, y teniendo en cuenta que la Zaragoza monumental y comercial ocupa sectores distantes entre sí, la prohibición a que aludo tendrá que tener en cuenta las zonas intermedias de enlace, donde por fuerza habrá de autorizarse en tráfico público de la circulación rodada.

SIEMPRE JOVEN

La Zaragoza actual es vieja y joven a un tiempo. Vieja, por la cronología de su nacimiento histórico, que excede a los 2.000 años de existencia, la cual debió a las legiones romanas de Cesar Augusto, huéspedes de la cuenca del Ebro en el siglo I antes de Cristo; joven, porque todavía hoy, a semejanza de una doncella, está en trance de crecimiento y desarrollo, al no haber alcanzado todavía su estatura definitiva.

Como todas las grandes ciudades españolas, la Za-

ragoza actual es hija de la revolución industrial del siglo XIX, cuyos primeros balbuceos se dieron en el último decenio del anterior. Aunque la guerra de la Independencia actuara, poco después, de rodillo apisonador, mediado el siglo XIX era Zaragoza mitad industrial y mitad artesana. Para bien o para mal —Dios quiera que sea para mejor— la ciudad labradora del Ochocientos cedería el paso, con el debut del presente siglo, al importante emporio económico-industrial en que nos encontramos, al que da la réplica un comercio lanzado igualmente hacia las metas más ambiciosas.

Dice un refrán francés que «la vie ne tolère pas la vide», y dice una gran verdad, porque es cierto que la vida no permite el vacío. De ahí que un defectuoso funcionamiento de los medios de transporte públicos tienda a crear sistemas privados de emergencia que llenen ese hueco de cualquier modo, nunca bueno ni exactamente adecuado a las necesidades del tráfico, por ser los medios particulares incómodos y caros. Se debe insistir, cuantas veces haga falta, en que un transporte municipal deficiente será fatalmente suplantado por otro privado que sólo busca el lucro a todo evento. Por eso no se encomiará bastante la política de Ayuntamientos como el de la Ciudad de Colonia —más desparramada todavía que Zaragoza—, que tiene en funcionamiento una red de transportes públicos que ya querríamos para nosotros, por lo eficiente y cómoda. En ciudades de este tipo no se echa de menos la circulación privada, incluidos los taxis, que no obstante abundan por sus calles y plazas.

Técnicos europeos de la categoría de Mr. Appelmans y de Mr. Devrolle, Director General e Ingeniero Jefe, respectivamente, de la Société de Transports Intercommunaux de Bruxelles (3), llegan a estimar, como la razón única del éxito o del fracaso de una ciu-

(3) PAÚL APPELMANS y JACQUES DEVROYE: «La vitesse commerciale facteur de productivité des transports en commun urbains».

dad, que ésta tenga o no una red adecuada y suficiente de tráfico y transporte. No de otro modo pensaban nuestros ancestros del Oligoceno Superior, que para resolver los transportes de la Salduba prehistórica hicieron del Ebro el elemento-eje de su tráfico individual y colectivo.

En resumen, que depende muy mucho para la suerte de la Zaragoza 2000 la forma en que ésta sepa encarar sus comunicaciones urbanas. Su éxito supondrá que la capital del Ebro alcance y consolide su prestigio como gran metrópoli. Su fracaso será tanto más triste cuanto que su papel se reducirá al de mero comparsa del vecino catalán o del colindante vasco-navarro, que han actuado siempre a contrapelo de los intereses de Aragón.

La ciudad creyente, la del Apóstol Santiago; la ciudad mártir, la de los Innumerables; la ciudad sabia, la de San Braulio; la ciudad culta, la de Al-Muqtadir; la ciudad guerrera, la del Batallador; la ciudad agraviada, la de Lanuza; la ciudad próspera, la de Pignatelli; la ciudad heroica, la de Palafox; la ciudad patriota, la del Alzamiento Nacional, y la ciudad en fin, de nuestros días, la de nuestros desvelos y de nuestros afanes, al afirmar su prestigio como gran urbe con vocación de futuro se ha convertido sin pretenderlo en la alegoría y en el símbolo de España, colocada al presente en la difícil encrucijada que los políticos hicieron posible con sus olvidos y con sus errores.

UN RETO AL FUTURO

Pero a un futuro lleno de grandeza ilusionada, de perspectivas genuinamente prósperas, es el que tiene que aceptar nuestra ciudad si quiere serlo de verdad, auxiliándose desde ahora con la aportación de todos sus hijos y en todos los aspectos, incluido también el

de los transportes y tráfico urbano, donde queda tanto por hacer aún.

No es tarde, pero tampoco demasiado pronto, ni mucho menos premutaro, para que Zaragoza empiece a abordar con decisión el problema de sus comunicaciones viarias, con la vista puesta ya en el debut del siglo XXI, o, si se quiere mejor, del inicio tan próximo del tercer milenio de la era de Cristo.

Muchas y muy variadas habrán de ser las previsiones a adoptar de aquí a entonces, pero colocándonos a la altura de la década de los años 80, ya en puertas, durante el transcurso de ésta dará lugar a pensar y a realizar obras de infraestructura que hoy por hoy Zaragoza está obligada a acometer con urgencia.

Las que considero imprescindibles voy a detallarlas a continuación, sujetándome a la sabia y experimentada opinión de los técnicos en la materia, a quienes he consultado.

a) En el centro de la ciudad:

— restringir todo lo posible el aumento de la densidad humana potenciado por la tendencia a la edificación masiva destinada a usos terciarios, que da un resultado final nada satisfactorio, con volúmenes de edificación superiores al actual.

Para modificar esta malformación urbanística, que ya empieza a experimentarse en Zaragoza, yo propondría, desde ahora mismo:

— nuevas Ordenanzas municipales de edificación que prevengan ese riesgo, disponiendo incluso la demolición de aquellos núcleos urbanos cuya situación así lo aconseje.

— creación inmediata de subcentros metropolitanos en la Avenida de Gómez Laguna y en «Ac Tur» (Actuación Urgente), aunque supongo que no resultará fácil ni sencillo frenar el impulso de edificar lo más cerca posible del centro geográfico de la pobla-

ción (Plaza de Paraíso), a pesar de cuanto en contrario se mande y legisle.

— item más, congelación taxativa de la volumetría edificable en este sector, evitando los edificios singulares colocados por la ley al margen de las proporciones habituales.

— denegación absoluta de nuevas instalaciones de cualesquier clase y condición, resolviendo este problema con la adecuación de los viejos edificios residenciales que vayan quedándose deshabitados. Así se evitará que los nuevamente contruidos generen más concentración humana en el centro y, por ende, aumenten los viajes por unidad de superficie desde éste a la periferia y al contrario.

Esta política restrictiva con respecto a la construcción de edificios contribuirá a hacer más ágil y menor el tráfico y transporte de la futura Zaragoza en su sector central, sobre todo, si a las medidas apuntadas se añaden las siguientes:

— retorno del Paseo de la Independencia a su condición de tal paseo-salón de la ciudad, entretanto se resuelve su prolongación, de acuerdo a como fue concebido por los urbanistas zaragozanos del siglo pasado y como lo conservó nuestra ciudad hasta que el alcalde Gómez Laguna lo habilitó en 1961 para cauce del tránsito rodado.

— circulación peatonal exclusiva por la Plaza del Pilar y sus aledaños, la «ciudad romana» (que poco tiene de tal, si exceptuamos el informe montón de pedruscos mal tallados y feos), junto a la cual se eleva la arquitectura de la Zuda, de estampa más falsa que Judas, pero haciendo «pendant» con el mudéjar de San Juan de los Panetes con más audacia que oportunidad.

— circulación rodada de doble sentido sólo para transportes públicos —taxis y autobuses— por la calle de Don Jaime I y por el Puente de Piedra.

— peatonalización rigurosa por las calles del Requeté Aragonés, Cádiz, Casa Jiménez y Canfranc, por el lateral derecho del Paseo de la Independencia.

— prohibición drástica también de toda circulación rodada por las calles de San Miguel, Zurita, Sanclemente y Cardenal García Gil, por el lateral izquierdo del mismo paseo.

b) En el extrarradio de la ciudad:

Delimitado, como se dijo ya, por el Primer Cinturón, la capacidad del mismo se verá notablemente aumentada, sin tener que alterar mucho las actuales estructuras viarias, con sólo atender las observaciones que se dan a continuación. Este Cinturón —delimitado por los paseos de Echegaray y Caballero, María Agustín, Pamplona, Marina Moreno, Mina y por las calles del Asalto y de Alonso V— verá aumentada su capacidad y fluidez peatonal con sólo ensanchar las aceras donde lo permita la anchura de las calzadas.

— en los paseos de Mola y Calvo Sotelo, además de ensanchar las aceras, se habilitará una calzada de doble dirección para taxis y autobuses; otra, para coches con dos carriles, uno con salida por Calvo Sotelo, y otro que se dirigirá al centro de la ciudad por el Paseo de Mola; y una tercera, en la confluencia de Calvo Sotelo con Alférez Provisional, que continúe por la orilla izquierda del Huerva.

— con entrada en Miguel Servet, Avenida de Cataluña y su prolongación, se prevén asimismo carriles exclusivos de acceso para el transporte público en contra dirección.

— en el límite del tráfico privado (Primer Cinturón) deberán existir gran número de estacionamientos para vehículos particulares, cuyos puntos de instalación estimo que pueden ser los siguientes: alrededores del Club de Tennis, Corral de la Leña, Plaza del Pilar, Estación de El Portillo, Paseo de Pamplona y final del Paseo de Mola.

Con estas medidas, y otras semejantes, la circulación rodada por dentro del sector central urbano de Zaragoza no sólo será más cómoda, sino que de esta forma se evitarán los atascos de los vehículos, tanto particulares que colectivos, los cuales se distribuirán por sus respectivas áreas de competencia.

c) Bus-Carril-Conectable (B-C-C).

Con este sistema de integración —o uso combinado de los diferentes medios de transporte—, se pretende en primer término utilizar las instalaciones viarias lo más posible, tanto las de tracción de superficie como las elevadas y las subterráneas. Haciéndolo así, se podrá hacer uso alternativo de un triple itinerario viajero por todo el ámbito de la ciudad.

Los autobuses, por ejemplo, si llega el caso, se transformarán fácilmente en trolebuses o en coches de metro, al coincidir con las líneas de trenes con tendido eléctrico, ya sea éste de superficie, subterráneo y aun elevado. De este modo, el utillaje viajero se aprovecha al máximo en cada ámbito del tráfico, aumentando su capacidad de recepción como tal medio de transporte.

Actuando así, se conseguirá, además:

a) Mejorar la red del tráfico y transporte, aprovechando las instalaciones sin necesidad de ampliarlas.

b) Disminuir los costos de explotación, a la vez que se consigue un ahorro muy notable de conductores y empleados.

Con el sistema B-C-C se triplica la posibilidad del tráfico sin que los medios de transporte tengan que aumentarse. Una ventaja subsidiaria, pero muy importante, es la del ahorro de las costosas infraestructuras que con este sistema de integración se consigue.

Pasando del plano teórico al práctico, el sistema B-C-C puede aplicarse, y aplicarse estupendamente en

nuestra ciudad, utilizando en primer término el tendido ferroviario ya existente, aparte del que se pueda instalar en el futuro. En una primera fase de lanzamiento, se conseguirán estos itinerarios de ferrocarril suburbano:

- 1.º Torrero = Ac Tur.
- 2.º Bajo Aragón = Delicias.
- 3.º Avda. Gómez Laguna = Avda. Cataluña.

Buscando las áreas metropolitanas más densas, es previsible a corto plazo una línea de B-C-C que, iniciándose en el barrio de Torrero-La Paz, y a través de las zonas intermedias de San José-Miguel Servet, continúe por el túnel subterráneo que a lo largo del Coso (Alto y Bajo) y de la Vía Imperial habrá sido construido. El cruce del Ebro se hará por un puente paralelo al de Santiago, continuando esta línea o ramal por el eje longitudinal y comercial de Ac-Tur (la Zaragoza futura de la margen izquierda del Ebro).

En este trayecto, y a partir del puente sobre el río, el recorrido deberá hacerse por carril elevado, como único medio de transporte posible, debido al bajo nivel del suelo de la ribera izquierda, en relación con el mismo río, causa de frecuentes inundaciones, sobre todo hasta que no se construya el tantas veces proyectado muro de contención que canalice el cauce del Ebro a su paso por Zaragoza, mejora ciudadana que permitirá transformar por completo un importante sector que lleva siglos y siglos aguardando la intervención de un Ayuntamiento zaragozano con ganas de afrontar de verdad este problema.

Los «anti-Ebro» aducen que por algo y por mucho lleva dos mil años largos la ciudad de Zaragoza a espaldas del río y mirando a éste con notoria indiferencia, y aun con cierta aversión. Los que lo consideran como el verdadero eje de la vida cesaraugustana oponen al caso de nuestra ciudad, con el Ebro, el del Sena en relación con París; el del Rin, con Berlín; el del

Danubio, con Viena y Budapest; el del Guadalquivir, con Sevilla, y el del Pisuerga, en fin, con Valladolid.

Es un hecho incontrovertible que hasta la época actual Zaragoza se desentendió de la vecindad fluvial del Ebro que, bien acondicionado su cauce, puede convertirse en fácil y cómodo medio de transporte, como sin duda lo fue cuando los galeones romanos surcaban sus aguas, desde Tortosa al muelle-embarcadero existente a la altura de las Tenerías.

Mirando las cosas con talante profético, es decir, con visión de futuro, la Zaragoza 2000 deberá construir, necesariamente, a ambas orillas del Ebro, dos grandes avenidas paralelas, unidas de trecho en trecho con puentes que hagan el transporte de superficie por esta zona más ágil y mejor organizado que lo está al presente.

La línea B-C-C, por mí imaginada, cuyo itinerario quedó explicado antes a grandes rasgos, contribuirá a la descongestión del tráfico por un sector de la ciudad que apenas si tiene hoy agilidad en el paseo de Echegaray y Caballero, pero que por la orilla izquierda del río ni siquiera es posible, al carecer de una vía que tanto embellecería la «cara» de Zaragoza, además de dotar a la ciudad de un nuevo acceso para el tráfico, que repartiría el existente por la avenida de Cataluña, desahogado ahora un tanto merced a la autopista de Alfajarín.

Las únicas obras de infraestructura serían las de la construcción del muro antes citado, por una parte, y de otra, el arrastre de tierras que fuera preciso para elevar la margen izquierda del río a la misma altura que la derecha. No lo hizo la ciudad en 1900, cuando por no haber apenas edificios era de más fácil realización que en la hora presente, pero si el Ayuntamiento sabe dónde está el verdadero interés de la Zaragoza 2000 habrá de acometer esta obra sin demasiada demora.

También debe estar prevista una segunda línea B-C-C, que se iniciará en el punto de enlace de la Avenida Compromiso de Caspe con la calle Jorge Cocci. Esta línea de penetración absorberá las de autobuses con origen en el barrio de Las Fuentes y del Bajo Aragón. El itinerario desde Compromiso de Caspe hasta Miguel Servet podrá resolver la dificultad que presenta la aglomeración de edificios existentes en el sector realizando su tráfico por túnel subterráneo, engarzándolo con otro del mismo carácter que, partiendo del barrio de Torrero, vaya por el subsuelo de la Avenida de San José, hasta desembocar en el túnel que, por debajo del Coso, deberá conducir el tráfico hacia la recién abierta Vía Imperial, como antes dije. Este tercer subterráneo continuará por General Franco hasta llegar al final de la Avenida de Madrid. A partir de este punto, los autobuses ya independientes saldrán a la superficie, donde desflecarán de nuevo sus rutas por las varias direcciones que no exijan una infraestructura propia y diferente.

USO DE LOS ENLACES

De los enlaces ferroviarios, naturalmente, a que antes me referí, y que constituyen la parca infraestructura ferroviaria con que cuenta Zaragoza actualmente. Este sistema puede y debe aminorar el problema del tráfico y transporte de la Zaragoza 2000, si los encargados del mismo ponen a su servicio lo construido por la Renfe, completado más adelante con la creación de varias líneas de ferrocarril suburbano, que sirvan de enlace entre la capital y sus barriadas de:

- a) Casetas = Malpica.
- b) Cuarte = Villanueva

Ambas rutas suburbanas, y otras que no se contemplan, pero cuya existencia se hará sentir, estarán en coordinación con las líneas de autobuses que tanto

en la ciudad como en su entorno enlazarán con las zonas industriales situadas en los alrededores de la ciudad; de tal modo, que tanto los enlaces ferroviarios actuales, como los ramales suburbanos futuros, impulsen y canalicen la demanda viajera por el «hinterland» cesaraugustano, que de aquí a veinte años se prevé de varios miles de kilómetros cuadrados de extensión.

De todas suertes, la Renfe deberá estudiar la ampliación de su jovencísima estación de El Portillo, moderna por su construcción, pero ya un tanto vieja y desfasada por lo limitado de sus instalaciones, que no cubren las necesidades del tráfico constante de los trenes de larga distancia que pasan por Zaragoza. Los de cercanías, inexistentes aún, habrán de realizar una función inestimable en orden a la frecuencia y baratura del tráfico y transporte de la ciudad con su entorno, que se prevé en pocos años convertido en potencia industrial de importancia, con el consiguiente aumento de su demografía.

LOS PUENTES DE LA CIUDAD

Para que el lector pueda tener una idea global o de conjunto del esquema básico en que consistirá la futura red viaria de Zaragoza, creo oportuno explicar antes en qué consiste, o puede consistir, esa necesaria red de comunicaciones urbanas, sin la cual jamás podrá alcanzar nuestra ciudad la estatura de gran urbe cosmopolita. Teniendo en cuenta la realidad futura de la gran metrópoli que, sin duda, será nuestra ciudad dentro de cuatro lustros, hemos de atender previamente a estas premisas insoslayables:

1.^a El triángulo arterial, que ya hemos insinuado anteriormente, y que está formado por la intersección de tres importantes vías zaragozanas:

— La llamada Autopista Ramal Norte.

— La Vía de la Hispanidad, y

— Una nueva Avenida que, partiendo del Canal Imperial de Aragón, a la altura del barrio de La Paz, pase luego junto a la Facultad de Veterinaria y, por el final del barrio de Las Fuentes, llegue hasta el Ebro, cruzándolo por un puente situado junto al del ferrocarril, para desembocar en la susodicha Autopista Ramal Norte.

2.^a La Vía de la Hispanidad, que se utilizará como Autovía totalmente a desnivel, enlazando la Autopista Ramal Norte con el Canal Imperial, a la altura de La Paz, a cuyo efecto deberá ser prolongada la antedicha Vía de la Hispanidad a través de los Pinares de Venecia, pasando luego por las cercanías del Cementerio Municipal y por su atinente el barrio de Torrero.

3.^a En el interior del amplio sector triangular que se prevé en la premisa 1.^a, como de realización urgente e imprescindible, lo serán también unos nuevos puentes sobre el Ebro y la adecuación de los ya existentes, con arreglo a un programa de actuación concretado en los puntos siguientes:

— El puente de comunicación del Arrabal con el barrio de Las Fuentes, junto a la desembocadura del Huerva. Lo considero como prioritario y fundamental si se quiere evitar la congestión viaria existente en esa zona particular de la ciudad por permitir el rápido enlace con Torrero y San José a través de la prolongación del Camino de las Torres.

— El puente gemelo al de hierro o de Nuestra Señora del Pilar, que duplicará la capacidad circulatoria de este último, aumentando de este modo las comunicaciones de tráfico y transporte entre el Arrabal y las Tenerías.

— El puente ya existente a la altura del barrio de la Almozara, por donde pasaba el ferrocarril antes de la supresión del tendido de enlace ferroviario existente entre la estación del Norte o del Arrabal y la hoy

llamada de El Portillo (antes de Madrid, del Mediodía o del Campo Sepulcro). Claro que este vetusto puente necesita una radical reforma que justifique su conservación como instrumento de enlace viario.

Todo esto, ya convertido en realidad, dará como resultado inmediato la creación de un gran cinturón urbano más en consonancia con la categoría actual de Zaragoza. Servirá, en primer término, como límite básico del sector de transporte privado, que irá por el paseo de María Agustín, Avda. de Clavé, Tenor Fleta, Camino de las Torres, proyectado puente del barrio de las Fuentes, cruce de la Avda. de Cataluña por la calle del Marqués de la Cadena, siguiendo a continuación por la de la Villa de Broto, Ac Tur, y cruce otra vez del Ebro por el nuevo puente ferroviario.

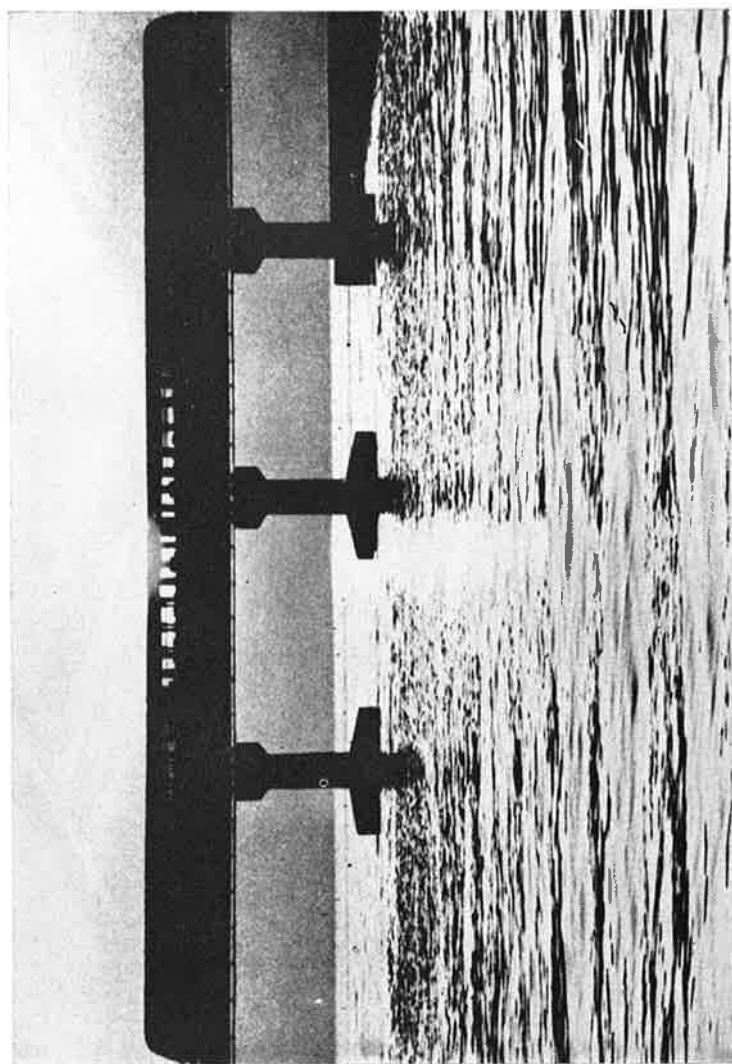
Ya dije, al hablar de «disuasión», que ambos transportes, privado y público, individual y colectivo, deberán respetar sus respectivas zonas de influencia, no rebasándolas ni uno ni otro. La eficacia de la integración de estos dos sistemas aumentará con un coeficiente multiplicador de varios enteros, si se sabe evitar que la circulación privada invada las áreas donde la pública tiene exclusivo o predominante papel.

PEAJE URBANO

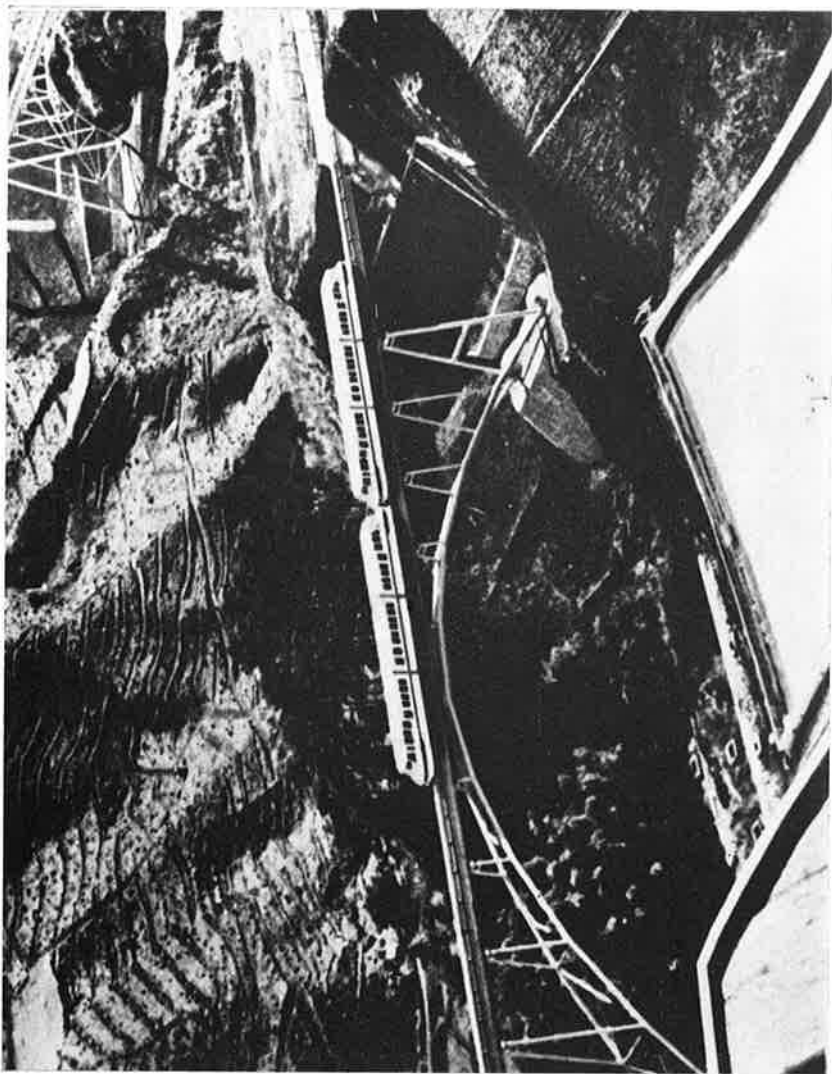
El cruce del automóvil particular por la zona antes circunscrita, diseñada según la experiencia adquirida por mi Departamento de Tráfico, habrá de ser posible gravándolo con una imposición fiscal que frene su excesivo aumento. Este canon se impondrá de acuerdo con las previsiones siguientes:

1. Para los residentes en el interior de la zona central se señalará, de una vez, un impuesto o tasa anual de la cuantía que disponga el Departamento de Tráfico del Excmo. Ayuntamiento de la Ciudad.

2. Todos los vehículos cuyos propietarios no sean



El monocarril atravesando la bahía de Tokio



El monocaril japonés salvando una depresión

vecinos de este sector, de prioritaria circulación pública, quedarán obligados en cada viaje al pago de un peaje, contabilizado como se dice más abajo.

3. En el límite urbano del sector susodicho se creará una red de aparcamientos en las condiciones ya previstas en el epígrafe titulado «política de disuasión», que las abordó en un sentido general teórico.

4. El importe a que ascienda el peaje antes citado se fijará mediante sistemas de detección automática, para lo que deberán situarse en las calzadas unos aparatos, los cuales recibirán una determinada señal al paso de cada vehículo, señal que será reenviada tanto al propio vehículo como al cerebro central ordenador de peaje, que controlará la identidad del coche, pasando a su dueño el correspondiente cargo, una vez contabilizado en su totalidad, evitándose así la detención excesiva de los coches, con evidente perjuicio para el buen ritmo de la circulación.

REGLA DE ORO

Es aquélla que afirma que tanto los transportes públicos como los privados deben atender la demanda viajera, por encima de todo, en cualquier circunstancia y oportunidad, venciendo con resolución cuantos obstáculos puedan presentarse y salvando con inteligencia y habilidad las coyunturas desfavorables. Tanto en lo relativo a los medios convencionales del tráfico y transporte, ya examinados, como a los menos convencionales y más audaces, que referiremos en la última parte de este trabajo, esa «regla de oro» deberá ser respetada con todo rigor. Como dice muy bien Jan Podoski, el viajero, y sólo el viajero, es el protagonista único de los transportes viarios. Todo debe estarle subordinado, todo debe girar alrededor de su persona. Un sistema viario, cualquiera que éste sea, que olvide garantizar a los usuarios la posibili-

dad de su eventual y frecuente utilización, será un sistema deficiente y caduco.

Cuando los medios viajeros de carácter público son fáciles, frecuentes, cómodos y razonablemente económicos, desplazan de un modo categórico a los vehículos privados, sobre todo hablando en términos de circulación rodada urbana. Una tracción pública jamás estará a merced de los imponderables ajenos, pues tendrá mucho cuidado para no carecer de estacionamientos, ni su material de transporte quedará expuesto a accidentes por su mala conservación. En realidad, los transportes urbanos públicos podrán resistir el desafío de los privados en cuanto a flexibilidad y eficacia, si no suponen además pérdida de tiempo para los usuarios.

REGULACION ELECTRONICA

En el movimiento viario de la Zaragoza 2000 hay que suponer que su tráfico y transporte urbano tengan una volumetría varias veces superior a la actual. Hacer previsiones a este respecto sería ingenuo, por ignorar la curva del desarrollo que de aquí a entonces habrá de tener la ciudad. He sugerido como imperativo necesario el de la integración de los diferentes medios de tráfico y transporte, por el sistema que llamo B-C-C, bien armonizado en todas sus partes. Mas ahora, voy a referirme a la regulación severa de cuantos sistemas puedan coincidir en las calzadas de la futura Cesaraugusta, calzadas que, a buen seguro, serán mucho más amplias y expeditas que las actuales. Aunque la ciudad modernice y complete las actuales estructuras urbanísticas, como paralelamente irá en aumento el número de sus habitantes, las eventuales posibilidades de expansión de su parque automovilístico quedarán mermadas por esta causa, reflejándose tanto en la calidad como en la cantidad de esos mismos medios de transporte.

Para evitar tales deficiencias, se impone una cuidadosa regulación del tráfico y transporte; un control permanente que lo haga eficiente y perfecto. No conseguiremos esto aun contando con una red de vigilantes competentes, bien penetrados de la importancia y transcendencia de su difícil y enojosa misión, si no acertamos a cubrir con eficacia este servicio mediante una plantilla nueva de agentes del tráfico, lo que representaría montos económicos prohibitivos.

La cibernética, por el contrario, ofrece medios más que bastantes y más baratos para ejercer una vigilancia continua y atenta, sin que el control adopte una enfadosa imagen policiaca. Por eso me parece lógico que la regulación del tráfico y transporte de la Zaragoza 2000 no dependa de la mayor o menor actividad y vigilancia de los agentes urbanos, sino que sean reemplazados éstos por un gran ordenador de tráfico, el cual recogerá toda la información de la red viaria, para actuar a continuación en una forma dinámica y ajustada, según lo precise cada caso y circunstancia.

Este sistema de ordenadores deberá actuar en y bajo control permanente, dirigido desde un centro de mando, en el cual estarán las computadoras, ayudadas con sistemas de televisión en circuito privado. Así podrán rastrear cualquier anomalía viaria desde su propio comienzo, protegiendo al tráfico y transporte contra los que estiman éste como campo propicio para sus fantasías viarias.

TRANSPORTES DEL FUTURO

Se explicó ya la necesidad imperiosa de que por encima de los transportes privados e individuales primen siempre los públicos o colectivos, esencialmente en las zonas centrales y subcentrales de la futura Zaragoza, para la que Angel Escoriaza soñaba con la construcción de una red de tráfico subterráneo que

aliviara al de superficie. Al margen de sus costos, más o menos prohibitivos, de su ruido, de su comodidad y aun de su suciedad, puesta de relieve anteriormente, el metro rinde una evidente utilidad como herramienta no sólo de tráfico sino de promoción urbana.

● El ejemplo de lo sucedido en Toronto (Canadá) es sobremanera elocuente. Inaugurado hace pocos años el ferrocarril subterráneo con un ramal de siete kilómetros de longitud, que conduce desde el centro de la capital del Ontario en dirección «a ninguna parte», por hacerlo al inaugurarse a algún lugar de la selva canadiense, poblada de simétricos abetos, a poco de la puesta en servicio de esta línea metropolitana fue surgiendo sobre el nivel exterior de la misma una floreciente urbanización de extramuros, bien concebida y mejor comunicada, lo que hizo revalorizar por miles de libras canadienses una zona suburbana por completo deprimida hasta entonces. Según leemos en una revista especializada, bastaron sólo diez años para que las inversiones hechas en este barrio residencial torontino se evaluaran en más de dos mil millones de dólares U. S. A.

● En estos mismos momentos, se está dando cima y remate en la ciudad de San Francisco de California a un nuevo sistema de transporte urbano rápido, pero de concepción ferroviaria clásica, aunque muy modernizada, tanto, que su funcionamiento y explotación no exige los servicios de ningún empleado, por ser completamente automático y regido por sistemas cibernéticos.

● En sistemas complementarios de avanzado diseño, los viajeros, mediante la presión de botones, envían sus mensajes al cerebro de la red, entrando así en juego las computadoras electrónicas, mucho menos falibles que las humanas inteligencias. Lástima que este sistema no pueda implantarse, aun a título de ensayo, de momento en la capital zaragozana, debido a los terribles costos que comportaría su instalación.

Confiemos en que nuestros descendientes se desarrollen financieramente lo bastante para que puedan disfrutar de esta maravilla de la técnica ultramoderna, que ya hace las delicias de los habitantes de la norteamericana San Francisco.

● El Japón está resolviendo su problema de acuerdo con las condiciones de su suelo nacional, que tiene de todo menos de firme y sólido, para que dentro del mismo pueda proyectarse algo consistente. Este inconveniente geológico hubiera desesperado a otras gentes menos ingeniosas que las del Imperio del Sol Naciente, quienes al desechar el subterráneo por imposible adoptaron el sistema del monocarril elevado, utilizando de esta forma el «vacío» existente por encima de los tejados de los edificios.

● Lo revolucionario del procedimiento ha demostrado su eficacia y utilidad, su solidez y su economía, principalmente en Osaka, que vio construir en sólo 18 meses un transporte elevado de viajeros absolutamente seguro, sin mengua de su rapidez. Inaugurado este monocarril en Marzo de 1970, durante los seis primeros meses transportó 34.000.000 de viajeros de un punto a otro de la desperdigada gran metrópoli japonesa.

Este éxito inicial convenció muy pronto al Ministerio de Transporte nipón, que lo ha declarado como el más adecuado y conveniente para el traslado masivo de viajeros, dada la densidad enorme de Osaka.

Basado en los adelantos técnicos de la más moderna ingeniería, el monocarril de hormigón pretensado usado por los japoneses no quita visibilidad alguna al paisaje ciudadano, ni exige tampoco su trazado obras de infraestructura de difícil realización.

Los soportes del monocarril japonés son también de cemento pretensado, adoptando la forma de esbeltas y gráciles columnas, situadas en la línea mediana de las calles y autopistas del recorrido, por donde dis-

curre sin interferir un tráfico paralelo y denso que marcha a ras de suelo con toda holgura y fluidez.

● Así nació en 1972 el monocarril nipón para transporte multitudinario rápido, que entre otras grandes ventajas destaca la de su incidencia negativa en lo referente a polución atmosférica, sin olvidar tampoco lo que dije anteriormente sobre su automatismo, que reduce al «minimum» en número de obreros y empleados, con las ventajas consiguientes de todo género que este ahorro humano representa.

El sistema de monocarril adoptado por el «51» Estado de los Estados Unidos, aunque «Libre y Asociado», esto es, Puerto Rico, representa en estos momentos un medio de transporte perimetral cómodo, frecuente y muy barato, supuesto que las tarifas viajeras se mantienen a niveles razonablemente bajos, si atendemos al standard de vida de los portorriqueños, ya que el precio de los billetes no excede de 1,50 pesetas por viajero y kilómetro recorrido.

La sociedad privada que explota este monocarril (4), en un alarde de eficacia, ha construido 480 kilómetros de vía, paralela en lo posible a su litoral costero, invirtiendo en esta obra la suma de seiscientos ochenta y dos millones de dólares. Esta cantidad, aun siendo importante, resulta comparativamente deleznable, habida cuenta de los millones y millones más que habría exigido la construcción de un ferrocarril subterráneo con parecido itinerario y longitud.

No debo omitir la mención de otro sistema no contaminante, en fase de ensayo todavía, que la República Federal Alemana intenta introducir en el país como medio de transporte para el tráfico de cercanías. Trátase de los «cabino-taxis», que se deslizan por un canal elevado, construido ya en la ciudad Hagen, que los está experimentando con resultado muy satisfactorio.

(4) La «Transportation and Urban Settlement Convined Action».

Entre las grandes ventajas de los «cabino-taxis», quiero destacar la de su marcha silenciosa y plácida, al deslizarse sobre ruedas de caucho que aminoran todo lo posible los bruscos movimientos dentro del vehículo, el cual marcha a velocidades superiores a las de los automóviles, sin que dentro de los «cabino-taxis» parezca que nada se mueve.

Otra ventaja nada pequeña de los mismos es la de su propulsión, no por gas, sino electrónica, que aminora el riesgo y hace muy reducidos también los costos de energía. Con la crisis mundial de los crudos del petróleo, de vez en vez más caros y de suministro menos asegurado, es llegada la hora de que los pueblos no productores del llamado oro líquido busquen su sustitución en la hulla blanca y sus derivados.

Más sofisticado todavía que el anterior, pero cuyas posibilidades frente al futuro son enormes, es el tren llamado «Planetrán» de tracción magnética. No cabe estudiarlo como propio de los transportes urbanos del futuro, ya que está proyectado para cubrir grandes distancias, no para moverse dentro de una población, aunque ésta sea, como Caracas, de dimensiones urbanas nada comunes.

Los ingenieros que están ensayando el «Planetrán» afirman que no existe para este sistema de transporte techo tecnológico alguno, que es posible «todo» con él, y ese «todo» consiste en la velocidad de crucero que puede desarrollar, no volando por los aires, sino metido, como los topos, bajo tierra, ya que se trata de un túnel donde los vehículos se mueven en el vacío a velocidades supersónicas.

El «Planetrán», en efecto, habrá de unir la ciudad de Nueva York, en el Este, con la de Los Angeles, en el Oeste, haciéndolo en 35 minutos solamente, pero incluida escala o parada en Dallas (Tejas). Si la distancia existente entre el comienzo y el fin del trayecto —Nueva York-Los Angeles— es superior a los 4.000 kilómetros, para que los cálculos de la «Planetrán»

puedan ser llevados a la práctica hace falta que este tren del futuro vaya a velocidades superiores a los 12.000 kilómetros por hora. Claro que los autores del proyecto tienen previsto todo esto, estando convencidos que el «Planetrán» es el vehículo propio del siglo XXI, pues podrá ser de más rápido desplazamiento que todos los que se utilicen de aquí a cincuenta años. Para entonces, se calcula a este monstruo de la rapidez una velocidad horaria de 22.500 km., mayor incluso que la de los bólidos espaciales no puestos en órbita.

Pero sin tener que estar aguardando las maravillas del «Planetrán» unos inventores de la californiana Los Angeles están ensayando un monocarril de hormigón pretensado, pero «flexible», al objeto de orillar las dificultades y riesgos que para el tráfico viario representan las estructuras rígidas. El monocarril flexible ideado por una firma de Los Angeles (5), también en ensayo, pero avanzado, se dobla y cede de la misma forma que lo hacen los edificios de hormigón de gran altura al ser azotados por las rachas de viento huracanado, tan frecuentes en las costas del Pacífico.

En este sistema californiano, los fuselajes de los coches van suspendidos a ambos lados del monocarril, de modo que el centro de gravedad de tales vehículos quede muy abajo, consiguiendo así una estabilidad que permite afrontar sin mayor riesgo velocidades de vértigo. No se trata de eso en este caso, sino de conseguir un móvil rápido y seguro de comunicación urbana e interurbana.

La *London Metropolitan Police*, por su parte, utiliza ya con gran éxito unos coches movidos enteramente por tracción eléctrica, muy maniobreros y de entretenimiento muy barato. Mas la principal ventaja de estos vehículos —cuya velocidad es obligadamente reducida— consiste en la nula contribución del sistema a la poluición atmosférica, por carecer en abso-

(5) La «North American Rockwell».

luto de toxicidad. Puede multiplicarse «ad infinitum» el número de los taxis eléctricos como eficaz auxilio del transporte público sin que incidan poco ni mucho en la contaminación del ambiente.

Por su parte, también la U. R. S. S. pretende resolver sus dificultades en lo referente a los transportes públicos, que en su caso tienen que admitir el reto diario de las grandes distancias que los viajeros de la ex Rusia zarista se ven obligados a recorrer. Y sin que el problema lo tengan resuelto del todo, ya llevan seis años disponiendo de un tren super rápido que llaman «Troika», y que en sólo cuatro horas se echa al coleto los 644 kilómetros que separan Moscú de Leníngrado. No es una hombrada incapaz de sobrepasar, pero es de justicia señalar que los españoles estamos todavía en manifiesta desventaja ferroviaria. Y si no, números cantan...

Otros vehículos no convencionales que tienen por propio derecho un buen puesto bajo el sol del futuro son los trenes movidos por turbo-motores, así como también los trenes alemanes puestos en acción por la Bundesbahn, lo que nos indica que a nivel mundial todos los pueblos un tanto desarrollados y preocupados por los avances técnicos sienten el problema de los transportes rápidos como urgente y prioritario. El paquete de medidas tomado por la Bundesbahn permite a los tudescos enamorados de la prisa un moderado optimismo a escala nacional.

Cuanto llevo dicho hasta aquí patentiza que estamos instalados en una época propicia como pocas a los pronósticos. Puede decirse que nunca el presente importó menos a la Humanidad, blanca o china, negra o verdirroja. Queremos evadirnos de los apuros que nos rodean hoy soñando mañanas espléndidos que endulcen el amargor de las decepciones actuales. Las «quinielas» futbolísticas no son sino un intento de evasión de un pueblo más amigo de soñar que de realizar, más propicio a divagar que a concretar. De ahí

el éxito de los embaucadores de todo pelaje y cata-dura.

Entretanto que al Este y al Oeste de la rosa de los vientos, lo mismo que del Norte al Sur de nuestro planeta, se estudia y ensaya, se imaginan y practican nuevos sistemas de transporte y tráfico menos convencionales que los actuales, nuestro país parece en este aspecto particular gustosamente resignado con la circunstancia histórica que le toca sobrellevar. Bien querría que en la información gráfica que se acompaña como ilustración complementaria se pudieran incluir prototipos o ingenios salidos de nuestros talleres, contruidos en nuestras fábricas, o inventados por nuestros científicos.

Un aragonés de pro —Cajal— dijo con arrogancia que los cerebros de los españoles no son inferiores a los de alemanes e ingleses en orden a asimilar y a producir ciencia. Lo difícil es que nuestros paisanos, que nosotros mismos, nos decidamos a ello. Zaragoza, la Zaragoza 1980, está en condiciones para acometer con éxito la hazañosa empresa de convertir la Zaragoza futura, la Zaragoza 2000, en una gran urbe sin problemas apenas, en una ciudad modelo por su hospitalidad y por sus servicios públicos. Que éstos sean buenos, malos o peores que los actuales, a veintitantos años fecha, depende de nosotros solamente, porque, insisto, no es cuestión de dinero, de recursos, sino de voluntad, de energía, de esfuerzo. Si queremos construir entre todos una Zaragoza 2000 mejor que la que recibimos nosotros, como un obsequio de la postguerra de 1936-1939, no hagamos lo que el monje gallego del cuento... Empecemos ya a movernos, a tomar nuestras medidas.

COLOFON

A las definiciones típicas de ciudad «rica», de ciudad «harta», de ciudad «heroica», de ciudad «inmor-

tal», quiero añadir para Zaragoza el título de «Ciudad del Tráfico», pero no de un tráfico semejante al que acabo de estudiar en las páginas precedentes, de puro movimiento traslatorio del ser humano, a pie o en coche, sino de un «tráfico» que no vacilo en calificar como «histórico», como «religioso».

Porque es un hecho, por nadie puesto en duda, que Zaragoza nació a la vida de la Historia por una doble causa, que comportó asimismo la solución de un problema de tráfico y transporte. En primer lugar, si no se hubiera encarado César Augusto con este problema de simple transporte viario, acaso la ciudad del Ebro hubiera permanecido «nonnata». Pero el sucesor de Julio César quería asegurar la comunicación de la España Citerior con la Ulterior. No hubiera habido conquista peninsular permanente sin la fundación de Cesaraugusta, erguida cabe la ribera derecha del Ebro como centinela y vigía de Roma.

La misión de Zaragoza no sería otra, en su origen, que la de defender y conservar la «cabeza de puente» sobre el río ibero por naturaleza, para hacer posible el tránsito entre sus orillas, un tráfico «histórico» sobre el cual se superpondría otro de índole y contenido «religioso». De ahí que la «civitas» cesaraugustana fuera mucho más que simple capital del convento jurídico de su nombre, por ser en definitiva la plaza fuerte que aseguraba la normalidad del tráfico viajero de los representantes del Imperio Romano con el rincón más occidental de Europa.

Mas la fisonomía esencial de la nueva ciudad hispano-romana no la obtendría Zaragoza hasta que la presencia de la Madre de Dios en nuestro solar patrio la convirtió en punto de cita de universal peregrinaje. Así lo afirma la Fe y la Tradición, siendo la presencia del viejo santuario del Pilar como la respuesta a esas objeciones que la hipercrítica moderna plantea con trapaceros alardes de pseudocientifismo.

He visto en la iglesia de San Germán de los Pra-

dos de París una vieja inscripción que recuerda el paso por Zaragoza de Childeberto, rey de París, al frente de un fuerte tropel de guerreros francos. Sucedió esto en el año 542, y los que vinieron en plan de enemigos no tardaron en volver grupas hacia su país, convertidos ya en devotos peregrinos portadores de la túnica de San Vicente Mártir, que se guardaba en el Pilar.

El París medieval de merovingios y capetos siguió experimentando el hechizo y sugestión de la Sarakosta sumergida en el diluvio de la idolatría árabe, pero que a pesar de todo iluminaba el horizonte espiritual de aquellos tiempos con la antorcha de su Pilarismo siempre tenso.

Corría el siglo IX cuando un monje parisino de nombre Almoino, escribía en el año 855 haciéndose lenguas de la iglesia de Santa María de Zaragoza, centro de grandes peregrinaciones, que primero precisaron del obligado «albalá» o salvoconducto del régulo musulmán, pero que a partir de 1118 estas peregrinaciones serían obligado preliminar de las de Compostela.

Tráfico religioso he dicho, y en verdad que por la Zaragoza de los años posteriores a su reconquista cristiana se aprecia el manso fluir de los peregrinos de toda suerte y condición, que ven en nuestra ciudad como gigantesco relicario recubierto por el oro de una Mariología pasmo de los teólogos de todos los tiempos.

Me interesa destacar este aspecto, hoy un tanto olvidado, del intenso tráfico religioso de que fue centro vital la Zaragoza antigua, la de San Valero y San Braulio, y la Zaragoza moderna, la del Tío Jorge y Agustina de Aragón.

Gentes malvadas que pasan por cultas y creyentes, han silenciado la Tradición del Pilar, motejándola de... ¡anticientífica! ¡Qué sabrán tales botarates, amamantados en el engaño, de lo que es la auténti-

ca sabiduría! Aparcados muchos de ellos —para nuestro sonrojo— en los círculos más conspicuos, en todo momento y oportunidad lanzan los dardos de sus insidias, poniendo al descubierto su miopía espiritual.

Pese a esta basura humana, la Basílica del Pilar sigue irradiando a niveles universales una devoción de entraña zaragozana y de raíz aragonesa, que nada ni nadie ha logrado marchitar. Subsumida en el informe montón de los olvidos caritativos quedó cierta campaña periodística, orquestada desde un diario de la villa y corte —que no lo era todavía—, acusándonos a los zaragozanos de convertir el Templo del Pilar en reclamo turístico. Y lo decía quien quería precisamente desviar el cauce de la devoción pilarista hacia otras tierras necesitadas del óbolo viajero que Zaragoza jamás recabó de nadie. Me limito a dejar constancia de la osadía, denunciando la maniobra pero sin nombrar al culpable. Lo era por partida doble, como creyente y como cronista religioso con ínfulas de sabio.

EL PAPA Y ZARAGOZA

Parece decidido ya que en las fiestas del Pilar de este año de gracia de 1979 va a tener nuestra ciudad el alto honor de recibir como huésped al Vicario de Cristo felizmente reinante, es decir, a Su Santidad el Papa Juan Pablo II, que durante su corto pontificado se ha revelado como el «Papa de la Virgen».

El compatriota de San Estanislao de Kostka procede de una tierra que no cede a la aragonesa en fervor mariano. Allí, la Santísima Virgen recibe el nombre polaco de Czestochowa, y aquí, el de Pilar, pero lo accidental de la desemejanza gramatical no puede ocultar que la devoción es la misma, como idéntica la excepcional Mujer que la origina, y que no es otra que la propia Madre de Dios-Cristo.

Si el Papa Wojtyla viene, en efecto, el próximo 12 de octubre, se repetirá a 457 años de distancia la visita de un Papa a la Basílica del Pilar, ratificando a este modo «urbi et orbe» la filiación especialísima de la ciudad de Zaragoza como gran metrópoli religiosa y peregrina, que, si no con estos dos nombres, sí con la función, lleva veinte siglos proclamando, como una constante histórica irrenunciable, que ha condicionado su pasado, sigue determinando su presente, y con la ayuda de Dios habrá de influir en el futuro de nuestra Inmortal Ciudad, tanto de la Zaragoza 2000 como de la Zaragoza de doble guarismo anual.

El Pontífice que rindió su visita al Pilar en 1522 no fue otro que el maestro de Carlos V, es decir, el Papa Adriano VI, que se encontró bajo el peso de la Tiara cuando más tranquilo vivía en Vitoria, en su capacidad de Gobernador del Reino, en ausencia del Emperador. Gracias al canónigo-cronista Blas Ortiz sabemos que la Zaragoza de entonces —pequeño burgo medieval todavía de apenas 30.000 habitantes— hubo de afrontar serios problemas de tráfico y transporte, ya que a la comitiva papal, muy numerosa, habría que añadir la del Arzobispo de Toledo, la del Inquisidor Mayor, la de los nobles castellanos de más cuenta y la de muchos otros principales caballeros que acudieron al arrimo todopoderoso del Papa venido a España desde la brumosa y entonces lejana tierra de Flandes.

Siguiendo el hilo retrospectivo de la Historia, anotamos en 1411 la visita al Pilar de otro Pontífice, en la plenitud todavía de su poder y de su gloria. La fecha nos revela de antemano que se trata de Benedicto XIII, a quien unos cardenales sin decoro, un clero lleno de celos mediocres, y un pueblo necio y desagradecido, sacrificarían para congraciarse con el emperador más métomentado y de menos quilates humanos que vió la Europa del siglo XV. Pero este Segismundo, y sus sacristanes de Constanza, aparearon al Papa Luna de una jerarquía de la que nunca ab-

dicó el, desde entonces, llamado Papa de Peñíscola, gloria de Aragón su tierra, y el más alto prestigio de Illueca, su villa natal.

La singularidad que reviste la anunciada visita del sucesor de San Pedro consiste en que no «va» a Roma, como en el caso de Adriano de Utrecht, sino que «viene» de Roma, es decir, que su presencia en nuestra ciudad no es originada por las peripecias viajeras de quien llega hasta nosotros de paso por las exigencias de un itinerario inflexible o poco menos.

El hasta hace muy poco Cardenal Arzobispo de Cracovia se ha sentido «hispanico» aun antes de pisar nuestra tierra; que la guadalupana Méjico —por él visitada en recentísimo viaje— ha dado la medida de su abrumadora personalidad; abrumadora, sí, porque en los cortos meses de su pontificado ha sabido ganarse el respeto de un mundo poco propicio a las reverencias y a las sumisiones jerárquicas, pero que ve en el Papa Wojtyla la encarnación de la autenticidad religiosa, sin concesiones ni falsos respetos al país donde reside y a la familia nacional de donde procede.

Este trabajo, que por algo está incardinado en el futuro de Zaragoza, debe ser el primero en dar la bienvenida al Soberano Pontífice, cuya voz augusta resonará bajo las bóvedas de la iglesia-basilica zaragozana para dar testimonio de cómo el Vaticano valora y estima a esta Zaragoza cantada ya por otra voz no menos augusta, no menos egregia, no menos sabia, no menos amante, en suma, de María del Pilar. Me refiero al Papa Pío XII, cuyo Mensaje radiado en 1940 constituye todavía la pieza oratoria de fervor mariano más recordada por todos nosotros.

Sin duda que las palabras del Papa Juan Pablo II irán al encuentro de otras cuyos sonoros ecos vibraron también cabe las amplias naves de la catedral más visitada de España. En efecto, la voz del Papa Juan XXIII —siendo aún Cardenal Patriarca de Venecia— llenó los ámbitos del Pilar al rezar, puesto de hino-

jos, ante la Patrona de Aragón, subiendo luego por las escalerillas del Camarín para besar su Imagen, lo que haría no sin cierta dificultad, por su desusada corpulencia.

Con la relación, un tanto extensa, del «tráfico papal» de que ha sido objeto Zaragoza, termino este trabajo, que considero de muy difícil catalogación literaria. Es —y no es— futurólogo; es —y no es— de ciencia-ficción. Si por un lado dejo que la fantasía se explaye a sus anchas, imaginando lo que será nuestra ciudad cuando el año 2000 asome la nariz por el escotillón del tiempo, por otro me ciño con severo cuidado a la ley de la probabilidad, sin desorbitar demasiado mis pronósticos a tan largo plazo. Tales augurios los hago a mi solo riesgo, pero apoyado en lo que sucede en países más adelantados en el ángulo concreto del tráfico y transporte urbanos. Ni deseo adivinar el porvenir, como una vulgar echadora de cartas de la parisina «rue» de Matignon, ni la pretendida enseñanza de los horóscopos parece sería para practicarla una persona de mis años y en mi posición de hombre sujeto a la realidad más estricta.

El cabo del ovillo de mi ya finiquitada incursión en la literatura «de avance» —más que de pura recreación imaginativa— ha dado de sí cuando yo esperaba al tomarlo en mis manos y dar comienzo a la difícil andadura del libro que tienes ahora en tus manos, lector paciente.

Ha sido el mío un camino nada fácil de recorrer, por no ser un escritor experto en el manejo del lenguaje. Mi papel se ha reducido al del sencillo narrador, exponiendo unas inquietudes que hicieron presa de mi persona al conocer de cerca —en los dos últimos lustros— lo poco que se ha hecho y lo mucho que falta por hacer para que el tráfico y transporte de Zaragoza sean para nuestra querida ciudad herramienta de mejora y de progreso, y no exactamente todo lo contrario...

Zaragoza y marzo de 1979

COMISION DE CULTURA



Excmo. Ayuntamiento de Zaragoza