



ECOLOGÍA DE LA VIDA COTIDIANA



La pérdida de espacio público urbano, ocupado por los automóviles, es un fenómeno progresivo y preocupante que condiciona nuestros hábitos cotidianos.

Movilidad racional en las ciudades

*María Sintés. CENEAM
Fotos: CENEAM. O.A. Parques Nacionales.*

"Nosotras, ciudades, debemos esforzarnos por mejorar la accesibilidad y por mantener el bienestar y los modos de vida urbanos a la vez que reducimos el transporte. Sabemos que es indispensable para una ciudad viable reducir la movilidad forzada y dejar de fomentar el uso innecesario de los vehículos motorizados. Daremos prioridad a los medios de transporte respetuosos del medio ambiente (en particular, los desplazamientos a pie, en bicicleta o mediante los transportes públicos) y situaremos en el centro de nuestros esfuerzos de planificación una combinación de estos medios."

Carta de Aalborg



Resolver el problema de la movilidad se considera hoy un eje central en la construcción de ciudades habitables. El imparable aumento del tráfico, en especial del automóvil privado, influye drásticamente en la vida de los ciudadanos: robando espacio público, contaminando el aire, creando ambientes ruidosos, ingratos e inseguros y condicionando los hábitos personales y colectivos. Así que difícilmente se pueden lograr avances relevantes en la mejora urbana sin hincarle el diente a este hueso duro de roer.

Pero, si el tráfico es causa de múltiples problemas, también es consecuencia de muchos factores diferentes, de modo que encarar su solución requiere intervenir en diversos frentes a la vez. Como plantea Alfonso Sanz: *"existe una combinación de fuerzas que empujan en la dirección de la dependencia (del automóvil): los estilos de vida deseados por buena parte de la población en coherencia con los valores mediáticos y culturales dominantes; los problemas de calidad de vida en los tejidos centrales de la ciudad; los intereses vinculados a la industria del automóvil, el petróleo y la construcción de infraestructuras; los mode-*

los y procedimientos técnicos tanto de la planificación urbana como de la planificación y gestión del tráfico"

Disminuir las necesidades de desplazamiento

Un primer frente de intervención, tan esencial como complejo, tiene relación con la planificación urbana y el modelo de ciudad que ésta promueva. La vinculación entre tráfico y morfología urbana es evidente. El tipo de ciudad que se va imponiendo: desparamada y dividida en sectores monofuncionales, obliga a un enorme aumento de los desplazamientos, imposible de cubrir desde el transporte colectivo. Cuanto más extensa y segregada es la ciudad, más esfuerzo dedicamos al me-

ro trabajo de movernos, de llegar a los sitios. Evitar los modelos urbanos "expandidos" y favorecer la mezcla de funciones es la vía para contrarrestar esa dinámica perniciosa.

Tratar de solucionar los problemas de movilidad sin cuestionar el tipo de ciudad que se fomenta desde el planeamiento es absurdo. Aunque no se puede "dar la vuelta" a la ciudad tal como es, sí es posible cambiar de estrategia y adoptar, como eje de la toma de decisiones, el criterio de acercar los servicios y corregir la tendencia a la dispersión espacial, en vez de multiplicar las facilidades de locomoción: favorecer la *accesibilidad*, en vez de promover la *movilidad*.

Apostar por formas de desplazamiento compatibles con el ambiente y con todas las personas

En todo caso, seguirá existiendo la necesidad de moverse en la ciudad.



En las ciudades históricas y monumentales, la incompatibilidad del tráfico con el espacio físico es más evidente y obliga a buscar soluciones en la línea de la movilidad sostenible.

La cuestión es: ¿Cómo? ¿Por qué medios? Está comprobado que la organización urbana orientada a facilitar el flujo de automóviles conduce a un aumento imparable del tráfico y de la congestión. Es un círculo vicioso en el que los coches demandan nuevas carreteras y aparcamientos, más espacio urbano, que nunca resulta suficiente porque, a la vez, promueve el uso de más vehículos, que colapsan las infraestructuras construidas y exigen otras nuevas... Y así. La ciudad se transforma en función del coche; muchos ciudadanos se ven obligados a adaptarse a un ambiente cada vez más difícil y menos suyo; el "medio" de transporte se convierte en "fin".

La motorización de las ciudades ha provocado, de hecho, un grave impacto social, empujando a un profundo cambio de hábitos en las personas y contribuyendo a abrir una brecha entre grupos de población, en función de la disponibilidad para tener y/o usar el

PACTO POR LA MOVILIDAD

El Ayuntamiento de Barcelona impulsó, en 1998, el llamado Pacto por la Movilidad, un foro, integrado por más de 50 entidades y asociaciones sociales y ciudadanas, que debaten para mejorar la movilidad de la ciudad con criterios de sostenibilidad, en torno a cifras y objetivos, y mediante un observatorio que hace un seguimiento periódico del transporte y de sus efectos. *"El objetivo del pacto es trabajar sobre "el espacio viario disponible" a partir de unas prioridades claras: primero, el transporte no motorizado (peatones y bicicletas); después, el transporte público y la distribución de mercancías; y... finalmente, el automóvil. Barcelona también se orienta así hacia una política de promoción de los modos no motorizados, y a pensar los proyectos de transporte público no en términos exclusivamente ingenieriles, sino como elementos de regeneración de la ciudad (nuevas líneas de tranvía)."*



automóvil. Éste es un aspecto a menudo olvidado, pero existen ciudadanos que no tienen coche o no pueden o no quieren usarlo, y que se ven, poco a poco, desplazados de unas calles cada vez más peligrosas, más incómodas y más desagradables para quienes no circulan pertrechados en un automóvil.

Los ejes de una nueva movilidad, más racional, que incluya a toda la ciudadanía y que respete el ambiente urbano, deben ser la marcha a pie, los transportes colectivos y la bicicleta. La preponderancia del automóvil privado ha ido arrinconando a las otras opciones: es motivo del declive peatonal, causa de la dificultad y peligrosidad de moverse en bici o motocicleta y competencia abierta con los transportes públicos. El coche, hoy en día, es demasiado poderoso y exigente como para permitir una convivencia pacífica con otras alternativas. Por eso la estrategia ha de dar un vuelco completo: del apoyo sin límites al coche, a la decidida restricción hasta racionalizar su uso.

Obviamente, los impedimentos al automóvil deben ir acompañados de una oferta de transportes colectivos completa, eficaz y ambientalmente respetuosa. Metros, autobuses, tranvías (que se están recuperando ya en diversas ciudades españolas) y otras modalidades que puedan ser adoptadas según las condiciones particulares de la ciudad (trenecitos eléctricos,



La apuesta decidida por el peatón, los medios no motorizados y los transportes colectivos es ya un eje central en las estrategias de movilidad de muchas ciudades europeas.

cos, escaleras mecánicas, microbuses o taxis colectivos...).

Este escenario parece aún imposible y, desde luego, provoca fuertes resistencias. Sin embargo, el reinado del automóvil en la ciudad tiene apenas 40 años, un periodo cortísimo en términos históricos. Podemos apostar a que "hay vida más allá del automóvil" y que una nueva etapa sustituirá a ésta, que da tantas muestras de crisis. Para ello, serán necesarias iniciativas audaces, por parte de las administraciones, y un proceso abierto a la participación ciudadana, que permita reunir apoyos de los grupos hoy desfavorecidos (peatones, niños y ancianos, discapacitados físicos, usuarios de los transportes colectivos y ciclistas) y sumar nuevas adhesiones entre los sectores reticentes.

Cambiar los enfoques de análisis y gestión

Otro frente a considerar atañe al conocimiento y análisis del problema. Es necesario contar con información fiable, que permita una visión más profunda y real de la movilidad urbana para acabar con ciertas creencias, no por arraigadas más ciertas.

De la falta de información o de su interpretación estrecha, derivan hechos como: la escasa consideración de las formas de desplazamiento no motorizadas a la hora de planificar la movilidad; la no inclusión de los costes ambientales y sociales –ruido, contaminación, accidentes, ocupación de espacio público, etc.– en los cálculos sobre lo que nos cuesta el transporte; y también esa especie de inercia que hace que las políticas reales

–tanto en el ámbito local como nacional o europeo– sigan circulando a menudo por los mismos raíles que décadas atrás, a pesar de que el discurso general de la sostenibilidad plantea abrir nuevos caminos.

Buen ejemplo de esa información que debería empezar a cambiar mentalidades son los resultados de algunas encuestas, realizadas en varias ciudades españolas, según las cuales la marcha a pie, a pesar de las dificultades con las que se topa, sigue suponiendo entre una tercera parte y la mitad de los desplazamientos diarios, hecho que justificaría un apoyo decidido a esta fórmula.

En esta línea de "romper esquemas" se enmarca el estudio realizado por la entidad investigadora *Deutsches Institut für Urbanistik* en 30 ciudades alemanas, según el cual: "el desarrollo comercial de los centros urbanos era, en Alemania, generalmente tanto mejor cuanto mayor fuera la proporción de estos medios de transporte (peatonal, dos-ruedas y transportes colectivos) para el acceso al centro, es decir, en aquellas ciudades en que el automóvil copa una proporción menor dentro de la distribución modal." Una información que contradice la idea, extendida entre los comerciantes, de que los proyectos que limitan el acceso en automóvil al centro van en contra de sus intereses.

Faltan datos sobre múltiples aspectos que sería muy útil conocer para planificar la movilidad. Sería interesante, por ejemplo, contar con estudios que valoren la respuesta potencial de la población a una política seria de promoción de la bicicleta: es

EL PLAN DE SAN SEBASTIÁN

La ciudad de San Sebastián inició, a partir de la aprobación en 1995 del Plan General de Ordenación Urbana, una nueva etapa en la que destaca, ante todo, "la nueva consideración del peatón en el sistema de transporte urbano y en la habitabilidad de la ciudad como eje de las nuevas políticas de movilidad". El Plan incluía, entre sus propuestas, "la promoción de los medios de transporte alternativos al automóvil y, en particular, la creación de una red de itinerarios para peatones y ciclistas. Por primera vez se consideraba que la marcha a pie y la bicicleta deberían tener su propia red de vías e intersecciones, tal como ocurre con la red viaria para vehículos motorizados."

¿QUÉ PUEDO HACER YO?

- Repensar cuáles son mis necesidades reales de uso del coche.
- Estudiar qué alternativas, no motorizadas o colectivas, tengo a mi disposición.
- Plantearme caminar más por la ciudad, diseñarme itinerarios apetecibles a pie.
- Si no hay otra posibilidad que viajar en coche al trabajo, buscar con quién compartirlo.

decir, recorridos gratos, seguros y viables –no ese tipo de carril-bici, que tanto ha proliferado, que sale de ningún sitio y llega, 1km más allá, a ninguna parte-.

Extender una nueva cultura ciudadana

Las barreras culturales y psicológicas afectan a toda la población. La sobrevaloración del coche, su transformación de "medio" en "símbolo" -de prestigio, de libertad...-, la relación de dependencia creada respecto de él, son fenómenos que hacen muy difícil afrontar cambios sin acompañarlos de un proceso educativo que favorezca un profundo vuelco en los valores sociales.

En estas pocas décadas de motorización acelerada, muchas cosas han ido cambiando en nuestro cerebro. ¿Nos hemos parado a pensar cómo se ha modificado la percepción general sobre lo que es una distancia aceptable para caminar? ¿Qué nos parecería si los vecinos sin coche decidieran apropiarse de unos metros de calle para instalar un billar, un armario o un aparcamiento para la pira-gua, como compensación por el espacio público ocupado por los coches ajenos? Reflexiones así nos ayudan a ver que hemos asumido un estado de cosas que no es el único posible, ni el más lógico, ni el mejor. Empezar a transformarlo requiere mirar con ojos nuevos y críticos.

Por ejemplo, una iniciativa cada vez más extendida en las ciudades europeas es el "Día sin Coches". Aparte del alivio puntual para la contaminación urbana que suponga esta medida de choque, puede que los beneficios principales deriven de



La inversión creciente en infraestructuras de acceso a las ciudades supone, muchas veces, el agravamiento del tráfico en el interior de éstas.

la experiencia que supone para la gente recuperar su ciudad por unas horas. Es una sensación extraña y festiva, que permite hacer algo habitualmente "prohibido": caminar por la calzada, cruzar sin mirar, sacar la bici o el patín, dibujar sobre el asfalto o merendar con los vecinos en una gran mesa colocada en plena calle.

La ciudad aparece completamente diferente –más limpia, tranquila, alegre- y se tiene la oportunidad de atisbar cómo podrían ser las cosas de otra manera. Este tipo de vivencias son importantes para poder ver más allá de esta realidad, a la que nos resignamos cotidianamente, y para empezar a desear otra mejor. 

Para saber más...

- **Accesibilidad y Calidad Ambiental. I Congreso sobre Movilidad y Calidad Ambiental en Centros Urbanos.** Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Madrid, 1995.
- **El Libro Verde sobre el impacto del transporte en el medio ambiente.** Comunicación de la Comisión al Consejo y Parlamento. Bruselas, 9 de abril de 1992.
- **Medidas encaminadas a mejorar la movilidad urbana en las ciudades europeas.** Comisión Europea. Dirección General de la Energía (AG XVII), 1995.
- www.laptp.com (web de la Associació per a la Promoció del Transport Públic)
- www.mobilitatsostenible.org
- www.madridcamina.org



- www.habitat.aq.upm.es (web de la Biblioteca Ciudades para un futuro más sostenible)
- www.earthday.net/footprint (web para calcular nuestra huella ecológica personal)

