

CENTRO NACIONAL DE EDUCACIÓN AMBIENTAL

CENEAM

<http://www.mma.es/ceneam>

Automóvil: el príncipe a destronar

Propuestas para poner al coche en su sitio

María Sintés. CENEAM

coop.ceneam@oapn.mma.es

Resumen

¿Realmente el coche privado contribuye a elevar nuestra calidad de vida? En este artículo se nos aportan datos, casos e iniciativas que deberían ayudarnos a repensar sobre ello.

*“Hagas lo que hagas,
no me rayes el coche”*
Def con dos

El automóvil es uno de los artefactos tecnológicos que con más fuerza se ha instalado en nuestras vidas. A la impresionante rapidez con la que el coche se ha popularizado, se une el no menos impresionante arraigo en nuestros hábitos diarios, hasta el punto de que se nos hace difícil imaginarnos sin él. En estas circunstancias, poner en cuestión este símbolo, por excelencia, de la independencia, el bienestar y el prestigio social, puede parecer un empeño abocado al fracaso. Y, sin embargo, resulta cada vez más necesario si queremos afrontar realmente muchos de los problemas ecológicos y sociales vinculados con la movilidad.

En este nuevo artículo sobre movilidad, repasamos algunas de las inconsistencias y los perjuicios para el bienestar colectivo ligados al automóvil, tratando de animar el debate sobre nuestra dependencia del mismo, y señalando algunas iniciativas y proyectos que buscan situar al coche en un lugar razonable, dentro del abanico de alternativas de desplazamiento.

¿Es el coche ese medio de transporte veloz que soñamos?

Ésta es la primera cuestión en un análisis a la eficiencia del coche, ¿está cumpliendo adecuadamente con la función que se le adjudica: transportarnos, de modo rápido, adonde y cuando deseamos? La evolución del último medio siglo refleja dificultades cada vez más grandes para ello, en paralelo con la evolución experimentada por el propio coche, que pasa de vehículo exclusivo, de lujo, a bien de consumo generalizado. Ya en 1973, André Gorz escribía: **“A diferencia de la aspiradora, la televisión o la bicicleta, que siguen conservando la integridad de su valor de uso cuando todo el mundo dispone de ellos, el coche, al igual que el chalet en la playa, no tiene interés ni ventaja alguna más que en la medida en que la masa no dispone de ellos. Y ello se debe a que, tanto por su concepción como por su destino original, el coche es un bien de lujo. Y el lujo, por definición, es imposible de democratizar: si todo el mundo accede a un lujo, nadie saca provecho de su disfrute”**.

Veamos algunos ejemplos que apoyan esta duda razonable:

- La velocidad media de desplazamiento en las ciudades ha ido disminuyendo progresivamente hasta alcanzar cifras similares a las de la bicicleta o los vehículos de tracción animal. En una noticia sobre la reciente tasa aplicada por la Alcaldía de Londres para circular por el centro, se dice: **“desde hace unos 100 años, da lo mismo circular sobre ruedas o a caballo, la velocidad media es idéntica: 10 millas/h (16 km/h)”**¹

- La comparación con sistemas de transporte colectivo, como el metro, pone al coche en apuros: un informe sobre la velocidad media del metro madrileño, en horas punta, la cifra en 20 km/h, sin contar tiempos de espera y accesos, y en 17 km/h, incluyéndolos². Asimismo, un informe de la Unión Internacional de Transportes Públicos, realizado en 100 ciudades del mundo, confirma la ventaja, en términos de fluidez y velocidad, de aquéllas que cuentan con vías de transporte colectivo exclusivas y bien desarrolladas, mencionando el ejemplo de Santiago de Chile, donde los trenes de cercanías circulan a un promedio de 70 km/h, el metro a 29,90 km/h, mientras que la media en la red de carreteras urbanas es de 25 km/h.³

Retorno a las viejas, buenas, ideas

El regreso del tranvía a muchas ciudades europeas supone el reconocimiento de un error cometido en la gestión de la movilidad urbana: el desmantelamiento generalizado de sus vías, a partir de la década de los 60, para dejar espacio al coche ha contribuido, en un penoso efecto boomerang, a la disminución de la velocidad de circulación superficial, tanto privada como colectiva, como consecuencia del aumento de la congestión del tráfico urbano. Desde hace unos años, se está replanteando enmendar el error: Francia ha sido pionera, con la reintroducción del tranvía en Nantes, Estrasburgo, París, Orleans, Burdeos, Lyon... En España, tras los pasos de Valencia, han seguido Bilbao, Barcelona, Alicante o Coruña.

En todo caso, la velocidad como valor en sí mismo, aparte de hacerse cada vez más difícil, entra en colisión con un bien superior, como es la utilización por todos los ciudadanos del espacio público “calle”. De hecho, una idea que está suscitando mucho interés es la de “calmar el tráfico”: implantar el principio de moderación de la velocidad de circulación en las calles urbanas, de modo que el coche privado pueda ser compatible con otras alternativas más “blandas” y respetuosas con las necesidades de las personas:

¹ Página web: www.viamichelin.com/viamichelin/esp/tpl/mag3/art20030501/hm/rte_londres_Print.htm

² El informe se puede descargar de la página web de Madrid Camina: www.madridcamina.org/GruposTrabajo/Metro/GTMetroPres.htm

³ Ver página web de la UITP: <http://www.uitp.com>

principalmente, el desplazamiento a pie y la bicicleta.

La pacificación del tráfico surge como concepto ***”en algunas ciudades de Holanda cuando el avance del automóvil amenazó el juego en la calle. Algunas comunidades decidieron que niños y niñas tenían tanto derecho a utilizar la calle como los automovilistas a circular, y descubrieron que ambas cosas sólo eran compatibles creando zonas de residencia donde la prioridad es de las personas de a pie: se debe circular a un máximo de 15 ó 30 km/hora: El diseño de las calles incluye barreras arquitectónicas y recorridos sinuosos que calman el paso de los coches. En esos espacios puede haber zonas únicamente peatonales y otras con prioridad para el automóvil, pero abundan los espacios de coexistencia donde no se necesitan carriles-bici porque las bicicletas circulan sin peligro.”***⁴

Las sorpresas de la moderación

Además de los beneficios en términos de seguridad, el desarrollo de estos planes de pacificación del tráfico reserva algunas sorpresas. Un caso ilustrativo es el de Graz (Austria), un ejemplo de “ciudad a 30 km/h” (50 km/h sólo en las grandes arterias). La aplicación del plan de moderación de la velocidad demostró que la reducción obligatoria a 30 km/h sólo implicaba un minuto más, sobre los 15 habituales, para el recorrido de un trayecto dado.

¿Es el coche un medio seguro y cómodo de desplazamiento en la ciudad?

Continuando con nuestra argumentación, entramos ahora en la revisión de otras dos teóricas prestaciones del vehículo privado: seguridad y comodidad.

Por un lado, la masificación creciente del número de vehículos, tanto en carretera como en ciudad, está contribuyendo a un preocupante aumento del número de accidentes, con resultado de muertes y lesiones graves. A fuerza de hacerse familiares, estos datos, que asoman a la prensa sobre todo en fechas clave, se han integrado ya en nuestra cotidianidad como un desastre “natural” más, uno de esos fenómenos sobre los que carecemos de control.

Últimamente, se ha hablado especialmente de la incidencia de los accidentes de tráfico en la población infantil, dado que se han convertido en una de las primeras causas de mortalidad en este grupo de edad: en el año 2001 y en España, 658 menores de 14 años murieron o

Vamos al cole, a pie y seguros

En numerosas ciudades de todo el mundo, están surgiendo iniciativas y proyectos educativos en torno a la movilidad infantil. Pretenden sensibilizar sobre los riesgos a los que están sometidos los más pequeños en sus desplazamientos cotidianos, sobre todo a los colegios, y también promover cambios en los hábitos de movilidad, animando a caminar o a usar los transportes colectivos y la bicicleta como medios alternativos al coche.

El objetivo de estos programas, como “La ciudad de los niños”, “Caminos seguros a la escuela” o el “Día para ir al cole de forma ecológica”, va mucho más allá: ponen en evidencia cómo hemos ido desplazando a los más débiles del espacio público por excelencia: la calle, y tratan, incluso, de influir en las políticas municipales, con el fin de transformar la ciudad en un espacio más adecuado a las necesidades de estos “otros” ciudadanos.

resultaron heridos graves (1,8 niños diarios). Las estadísticas europeas hablan de 80.000 niños lesionados y 1.000 muertos al año. La vulnerabilidad de los menores en caso de accidente debería ayudarnos a repensar si realmente el coche es la mejor alternativa para desplazarnos con nuestros niños, y también a vencer las resistencias a utilizar otro tipo de alternativas.

Por otro lado, pensemos con un poco de calma en esa indudable ventaja que supone la comodidad del coche privado. La disponibilidad de un medio de transporte cuando nos interesa o apetece, sin depender de horarios y esperas, tiene un atractivo innegable, por más que ello suponga problemas colectivos.

⁴ Tello, Enric. *Ciudades Sostenibles*. En la página web: www.cuadernosdelsureste.com/pdfs/numero02/ciudadessostenibles.pdf

Sin embargo, sin necesidad de apelar a la conciencia ética y desde el pragmatismo más puro, hay que reconocer que esa idea tan atractiva topa cotidianamente con la realidad del atasco y las dificultades crecientes para aparcar. Un jarro de agua fría a nuestros deseos, fruto de la simple aplicación de las leyes físicas: el espacio urbano es limitado y, por tanto, incapaz de absorber una cantidad de vehículos que no deja de aumentar.

En el nº 18 de la revista World Watch, José Santamarta ofrece datos para la reflexión: **“El parque de vehículos en España hoy llega a los 25 millones, de los que 19 millones son turismos, cifra muy superior a la suma de los automóviles de India y China, países cuya población supera los 2.200 millones de personas, 55 veces más que España. (...) El modelo norteamericano, con 200 millones de vehículos para 280 millones de personas, no es viable...”** ¿Dónde poner el límite?

¿Es posible usar el coche de manera más razonable?

En espera del desarrollo de sistemas colectivos de movilidad más adecuados, desde el punto de vista social y ambiental, es importante repensar el uso personal del coche, algo que entra en la esfera de decisiones más privada.

La primera de estas decisiones se produce en el momento de la adquisición del vehículo. Establecer cuáles son nuestras necesidades reales (y no acabar con un “todo terreno” para ir a hacer la compra); evitar la tentación de proyectar en el vehículo aspiraciones de lucimiento social ajenas a sus prestaciones; buscar información y comparar ofertas respecto a consumos de combustible, emisiones de gases contaminantes y otros datos de interés ambiental... son algunos de los ejercicios que conviene hacer antes de la compra.

Afortunadamente, esta última tarea es más fácil desde que se ha establecido, en 2002, la obligatoriedad de informar, por parte de fabricantes y concesionarios, sobre los consumos y emisiones de CO2 de todos los modelos de coche en venta. Además el IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía) mantiene, en su página web, una actualizada y detallada base de datos que permite comparar entre los vehículos en el mercado.

Si ya tenemos coche, la mejor estrategia consiste en tratar seriamente de reducir su uso a los desplazamientos imprescindibles, que no podamos realizar con una alternativa más saludable para nosotros -a pie- o el ambiente -transportes públicos-.

Conduciendo, también tenemos posibilidades de un uso más cívico, en lo que se refiere al respeto a peatones, ciclistas y transportes colectivos, y más responsable ambientalmente. En este sentido, contamos ya con mucha información sobre formas de conducción menos contaminantes⁵.

La reducción del tráfico motorizado, y en especial del coche privado, tenderá a imponerse como una necesidad a medida que los problemas, los riesgos y las incomodidades se hagan más insostenibles. Pero todo sería más fácil si, desde las políticas municipales, se trabajara ya

Un coche menos – “Un Cotxe Menys”

La frase “un coche menos” resume bien el objetivo de transformar el modelo de movilidad urbana hacia una menor dependencia del coche privado, pero también es un buen ejemplo del tipo de ideas novedosas que necesitamos.

Efectivamente, “Un Cotxe Menys” es el nombre de una original propuesta empresarial, nacida en el año 1995, que ofrece una manera diferente de descubrir Barcelona, a través de rutas en bicicleta, por los mejores rincones de la ciudad, tanto de día como de noche, y acompañados por un monitor-guía y un monitor-mecánico. Los recorridos son interesantes en todos los sentidos: cultural, turístico... y ecológico, y transcurren por una Barcelona que ya cuenta con más de 100 km. de carril-bicicleta y un amplio Casco Antiguo peatonal, que permite circular con seguridad. “Un Cotxe Menys” colabora habitualmente con agencias de viaje, Oficinas de Turismo, hoteles, Universidades, Ayuntamientos, etc. Un buen ejemplo de cómo la creatividad empresarial puede ser puesta al servicio de una ciudad mejor

⁵ Ver, por ejemplo: www.consumer.es/web/es/economia_domestica

para diseñar los cambios y si, como individuos, empezásemos a modificar esa visión según la cual el único coche que no está de más es el propio.

PARA SABER MÁS:

- www.idae.es (Página del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía)
- **Mobilitat sostenible i segura.** Monogràfic 2, set 2002. En: www.laptp.org
- **La ciudad, los niños y la movilidad.** Comisión Europea. Oficina de Publicaciones oficiales de las Comunidades Europeas, 2002.
- **Una Comarca en movimiento y Movilidad sostenible. El transporte urbano en la Comarca de Pamplona.** Materiales educativos, para Educación Primaria y Educación Secundaria Obligatoria, elaborados por la Mancomunidad Comarca de Pamplona.