

El automóvil devora la ciudad

por José Santamarta

La guerra de Irak o el accidente del Prestige son muestras de lo que significa un modelo energético basado en el petróleo, y el transporte es el sector más dependiente.

«**P**eor que estar enfermo es tener un mal médico», escribía Quevedo, y el médico que trata las enfermedades del transporte, el ministro Álvarez Cascos, no podía ser más peligroso. La política de infraestructuras del gobierno del PP va encaminado a facilitar aún más el uso insostenible del automóvil privado, con miles de kilómetros más de autovías y autopistas, que es como querer tratar la adicción con una sobredosis, aplicando la eutanasia al ferrocarril tradicional con una mortal inyección de nuevas líneas de AVE, hasta alcanzar los 7.131 kilómetros.

El precio de la sobredosis de infraestructuras de transporte es el enorme coste de miles de millones de euros, a pagar por todos y a cobrar por unas pocas empresas, como Dragados y Construcciones, Cubiertas y MZOV, Fomento de Construcciones, Ferroviario o Agromán.

El retraso histórico de las infraestructuras españolas es una verdad o una mentira a medias. ¿Frente a quién se define tal retraso? Frente a Estados Unidos, Alemania y otros países de la Comunidad Europea. ¿Y por qué no frente al llamado Tercer Mundo o el Este de Europa? Pero, como enseña cualquier manual de economía, las necesidades son infinitas y los recursos limitados, incluida la capacidad de sumidero de la atmósfera. Se olvidan de citar a las multinacionales del automóvil y a las grandes empresas constructoras, pero un olvido así lo tiene cualquier gobierno tan ocupado en destrozar el medio ambiente durante la mañana y por la tarde evaluar el impacto ambiental de los destrozos.

El problema del transporte en España no es la carencia de autovías, autopistas, vías de circunvalación y aparcamientos subterráneos, sino las causas que inducen a multiplicar las necesidades de desplazamientos, cada vez más frecuentes y distantes, el incremento de la accesibilidad del vehículo privado y la orientación de la demanda hacia los modos menos eficientes energéticamente, como la carretera y el transporte aéreo. España dispone de 8.000 km de vías de gran capacidad, y para el año 2010 se llegará a 13.000 km. La solución no es aumentar la movilidad y el empleo del automóvil privado, para ir a comprar al hipermercado arruinando al pequeño co-

mercio de barrio o desplazarse a un puesto de trabajo localizado a 30 kilómetros del lugar de residencia, dejando el ferrocarril para algún desplazamiento rápido en el AVE en sustitución del avión a Barcelona, Sevilla o Valencia. La solución es la reducción de la necesidad de desplazarse, que no su posibilidad, y el cambio del automóvil por otros modos de transporte, como el caminar, la bicicleta, los autobuses, el tranvía y el tren.

Transporte y cambio climático

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. Nuestra motorización es 300 veces mayor que la de India y China. El modelo norteamericano, con 200 millones de vehículos para 280 millones de personas, no es viable, pues de extenderse al resto del mundo el parque automovilístico debería ser hoy de 4.500 millones, ocho veces más que los 580 millones de vehículos que ahora circulan por las carreteras de todo el mundo. El modelo no es viable, pero todos lo imitan, y lo imitarán hasta que la crisis ambiental sea irreversible.

En el año 2000, el transporte absorbió en España el 42% del consumo final de energía y, desde 1995, los consumos han aumentado un 26%, más que en cualquier otro sector. La carretera representa el 79,5% del consumo del sector, el transporte aéreo el 13,7%, el transporte marítimo el 4,2% y el ferrocarril el 2,6%. En términos absolutos el transporte consumió 32,8 millones de toneladas equivalentes de petróleo en el año 2000.



«The American Way of Life» no se negocia, según Bush.



En el mundo las emisiones del sector transporte ascendieron a 1.500 millones de toneladas de dióxido de carbono (el 17% de las emisiones antropogénicas o causadas por el hombre), 140 millones de toneladas de monóxido de carbono (60% de las emisiones), 40 millones de óxidos de nitrógeno (42% del total), 30 millones de hidrocarburos (40%), 9 millones de partículas (13%) y tres millones y medio de toneladas de óxidos de azufre (3%). La Comisión Europea y la Asociación de Constructores Europeos han acordado rebajar las emisiones de dióxido de carbono desde los 170 g/km actuales a 140 g/km en 2008, pero tal acuerdo es insuficiente, dado que cada año se venden más todoterreno, auténticos devoradores de gasolina o gasóleo, el parque aumenta, los vehículos son cada vez mayores y cada año recorren más km. Probablemente la única medida eficaz para frenar las emisiones sea una profunda reforma fiscal ecológica, que penalice el consumo de combustibles.

Si las emisiones actuales se multiplicasen por ocho, que es lo que supondría la extensión del modelo norteamericano y de la Europa rica, la vida sería imposible y el barril de petróleo no estaría a sólo 25 dólares, a pesar de la invasión de Irak. Pero nadie tiene el derecho de negar a los chinos, indios, africanos o a los latinoamericanos, los bienes de consumo (automóviles o frigoríficos) que tiene la población de los países ricos. La extensión de tales bienes es imposible, pues su generalización desataría una crisis de recursos y de sumideros (ambiental) de proporciones inimaginables.

Hoy el transporte absorbe la mitad del petróleo consumido anualmente. Si los pobres del Sur no pueden y nosotros, los pobres y los ricos del Norte, sí, ¿con qué derecho

La extensión del modelo norteamericano al resto del mundo supondría multiplicar el número de automóviles por ocho.

podemos pedirles que conserven los bosques tropicales y la biodiversidad, o los grandes mamíferos como el tigre, el panda, el gorila, el elefante o el rinoceronte, y que no contribuyan al cambio climático o a la destrucción de la capa de ozono con sus frigoríficos y aparatos de aire acondicionado? Incluso con el escenario más realista, que no el más justo, donde los del Sur siguen siendo pobres excepto una pequeña élite, y los del Norte ricos excepto una minoría de pobres cada vez mayor, con un incremento anual del parque de turismos en 10 millones de unidades y de 5 millones el de autobuses y camiones, el número de vehículos llegaría a 1.000 millones en el año 2030.

Ni el aumento de la eficiencia energética, ni los nuevos combustibles (con la excepción del hidrógeno consumido en pilas de combustible o la electricidad procedente de células solares fotovoltaicas), ni los nuevos materiales, impedirán la crisis ambiental. El llamado automóvil ecológico es una quimera de un hábil marketing sin ninguna base real. El coche que consumirá tres o cuatro litros por cada 100 km, en vez de los 9 litros de media hoy en la Comunidad Europea, crea unas falsas expectativas de resolución de los problemas ambientales, sin reducir drásticamente el uso del automóvil. Como recuerda la propia Comisión de las Comunidades Europeas, «los usuarios que disponen de automóvil cubren más de cuatro veces el kilometraje recorrido por los usuarios que no lo tienen».

Incluso unos hipotéticos automóviles que utilizasen hidrógeno o electricidad, obtenido a partir de células fotovoltaicas, no acabarían con los atascos ni la congestión, y seguirían necesitando carreteras y un lugar donde aparcar. Las reducciones en los consumos energéticos específicos previstos, de 9 l/100 km a 7,8 l/km en el año 2010, no tendrán ninguna repercusión global, debido al aumento del parque automovilístico; en la Comunidad Europea pasará de 115 millones en 1987 a 167 millones de vehículos en el año 2010 (de 381 a 503 automóviles por cada 1.000 habitantes).

En España, el transporte emitió a la atmósfera el 30% de las emisiones de dióxido de carbono, 3 millones de toneladas de monóxido de carbono, 620.000 toneladas de óxidos de nitrógeno, 600.000 de compuestos orgánicos volátiles, 61.000 de dióxido de azufre y 31.000 toneladas de partículas. Un automóvil de tamaño medio matriculado hoy, con todos los adelantos para reducir la contaminación (catalizadores, gasolina sin plomo), y con un bajo consumo energético, que haga unos 13.000 kilómetros anuales y que dure 10 años, emitirá 22,1 toneladas de dióxido de carbono; 4,8 kilogramos de dióxido de azufre; 46,8 kg de óxidos de nitrógeno; 325 kg de monóxido de carbono; 36 kg de hidrocarburos; y 26,5 toneladas de residuos. Además hay que considerar la contaminación de

suelos, aire y agua por gasolina o gasóleo, cadmio, plomo, cobre, cromo, níquel, zinc y PCB. Las deposiciones ácidas de cada auto causarán la muerte de tres árboles y dañarán seriamente a otros 30. El coche en cuestión acortará, por término medio, la vida en 820 horas, debido a accidentes mortales de tráfico; uno de cada 100 conductores morirá en accidentes de tráfico. Los costes externos debidos a la contaminación, el ruido y los accidentes, una vez deducidos todos los impuestos que paga el vehículo, ascienden a 4.100 euros anuales.

El transporte contribuye a las emisiones de gases de invernadero, acelerando el cambio climático, y a la destrucción de la capa de ozono, debido a la utilización de cloro-fluorocarbonos (CFC) en las espumas de los asientos y en los sistemas de acondicionamiento de aire del parque actual o sus sustitutos (HCFC, HFC). El automóvil destruye el ozono de la estratosfera, donde es más necesario, pero aquí abajo, en la troposfera, donde no lo necesitamos, el automóvil produce grandes cantidades de ozono troposférico al reaccionar los óxidos de nitrógeno y los hidrocarburos en presencia de la luz solar, dañando la salud de las personas, los cultivos, los árboles y las plantas en general, y contribuye además con un 8% al efecto invernadero. El transporte es, junto con las centrales termoeléctricas de carbón, la principal causa de las lluvias ácidas, debido a la emisión de óxidos de nitrógeno y de dióxido de azufre.

Ocupación del suelo

La producción de un automóvil de 850 kilogramos requiere cerca de dos toneladas equivalentes de petróleo y numerosas materias primas y productos industriales, como acero, aluminio, caucho, pinturas, vidrio o plásticos. La elaboración y transformación de tales productos tiene un enorme coste ambiental, directo e indirecto. Basta pensar en las grandes hidroeléctricas destinadas a proporcionar la electricidad necesaria para la transformación de la bauxita en aluminio, un metal imprescindible para los automóviles, en las industrias siderúrgicas (la industria automovilística absorbe el 20% del acero), en los polos petroquímicos que producen los plásticos o las materias primas para su fabricación, o en las refinerías que producen la gasolina, el gasóleo y el asfalto para las carreteras.

Desde 1946 hasta 2003 un total de 500 millones de coches se han convertido en residuos, sólo en Estados Unidos; el reciclaje de todas las partes del automóvil, especialmente los 9 kilos de plomo de las baterías o los 60 plásticos diferentes que lo componen, no está resuelto, no obstante la propaganda engañosa de las principales multinacionales del sector. Anualmente se producen 40 millo-

nes de automóviles, que en un periodo que rara vez supera los diez años, acabarán convertidos en chatarra.

La construcción de un kilómetro llano de autopista de 4 carriles requiere 1.500 kilogramos equivalentes de petróleo en asfalto o combustible para la maquinaria de obras públicas. Las infraestructuras de transporte tienen una repercusión irreversible en la ocupación del suelo, en el paisaje y en la fragmentación de hábitats. El 2% del territorio de Estados Unidos está ocupado por el automóvil (carreteras, calles, aparcamientos), y en los 15 países de la Comunidad Europea sólo la red vial ocupa 40.000 kilómetros cuadrados. En España 7.200 kilómetros cuadrados están ocupados por carreteras, calles, aparcamientos, estaciones y aeropuertos.

Las pequeñas mejoras propuestas en los estudios de impacto ambiental en poco o nada ayudan a reducir las consecuencias irreversibles de esas infranqueables barreras que son las autopistas y autovías, no sólo para la flora y fauna, sino incluso para las personas o peatones, cuya movilidad queda reducida. Los estudios de impacto ambiental son un mero trámite burocrático, sin ninguna trascendencia.

El coche devora la ciudad

México, Santiago, Bogotá, Atenas, Roma, Bangkok, Los Ángeles, Lagos, Sao Paulo, Nueva Delhi, Calcuta, El Cairo, Londres y Madrid, son algunas de las ciudades que año tras año sufren la contaminación atmosférica debido al tráfico de automóviles, autobuses, furgonetas, camiones y motocicletas. En condiciones normales los contaminantes emitidos por los vehículos ascienden con los gases calientes mientras encuentren masas de aire más frías. Sin embargo, las condiciones topográficas y meteorológicas causan las inversiones térmicas: la temperatura de la capa de aire situada a varios centenares de metros de altitud es superior a la de la capa de aire en contacto con el suelo, a la que bloquea, como una tapadera, impidiendo la difusión de los contaminantes, situación agravada aún más cuando el viento cesa. Entonces se disparan los índices de inmisión (cantidad de contaminantes por unidad de aire), lo que al menos sirve para que las autoridades se preocupen durante unos días, sin ir al meollo del asunto, es decir, atacar la contaminación en sus raíces, allá donde se emite.

Diariamente nuestros pulmones filtran 15 kilos de aire y si vivimos en una gran ciudad o próximos a una carretera, ese aire contendrá contaminantes emitidos por los automóviles, como el monóxido de carbono, los óxidos de nitrógeno, el dióxido de azufre, partículas, plomo y dicloro-1,2-etano, hidrocarburos, formaldehído, y contaminantes secundarios como el ozono y los peroxiacetilnitratos, algunos de ellos cancerígenos, y casi todos perjudiciales para la salud humana. El monóxido de carbono se combina 210 veces más rápidamente con la hemoglobina de la sangre que el oxígeno, formando la carboxihemoglobina, que impide la oxigenación de los tejidos.

La contaminación se agrava tanto por situaciones temporales, como las inversiones térmicas, como por la congestión en las horas punta. En Estados Unidos 130 millones de personas, casi la mitad de la población, vive en áreas cuya contaminación supera los niveles recomendados

Los automovilistas cubren más de cuatro veces el kilometraje recorrido por los usuarios que no tienen coche.

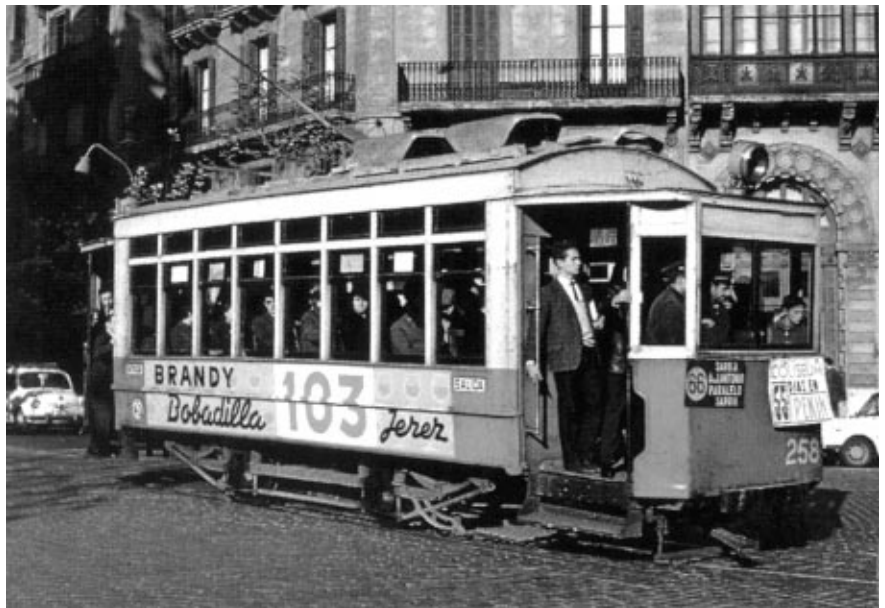
por la EPA (Agencia de Protección Ambiental). En Madrid, Barcelona y en otras ciudades españolas no hace falta ser ningún adivino para saber que año tras año en los meses de noviembre, diciembre y enero la contaminación alcanzará límites insostenibles, sin que el alcalde de turno haga absolutamente nada, excepto dictar algún bando y mirar al cielo para ver si llueve o desaparece la inversión térmica. Y durante los veranos se disparará la contaminación por ozono troposférico, dañando a plantas, animales y personas.

Demasiados decibelios

El ruido causado por el tráfico depende fundamentalmente de los ruidos de los motores y del contacto de las ruedas con la calzada. Los camiones, motos y autobuses son los vehículos que más ruido producen. Un camión provoca un ruido equivalente al de 10 a 15 coches. El ruido empieza a ser molesto a partir de los 55 decibelios. Del 40 al 80 por ciento de la población de los países llamados desarrollados (OCDE) vive en zonas con más de 55 decibelios, y entre el 7 y el 42% de la población (más de 130 millones de personas) vive en zonas con niveles inaceptables, con ruidos superiores a los 65 decibelios. España es el segundo país del mundo industrializado, sólo superado por Japón, en niveles de ruido, y el primero entre los países de la Unión Europea: el 74% de la población está expuesta a niveles de ruido superiores a 55 decibelios leídos en curva A (a las que el oído humano es más sensible), y el 23% sufre niveles de ruido superiores a 65 decibelios. Madrid es una de las ciudades del mundo más ruidosas. El 0,5% de la población de la OCDE soporta niveles de ruido superiores a 65 decibelios debido a los aeropuertos. En Madrid la ampliación del aeropuerto de Barajas, así como el aeropuerto de Torrejón, utilizado hasta hace poco por aviones de EE UU, han sido motivo de numerosas protestas ciudadanas, apoyadas por grupos ecologistas.

Las vibraciones son movimientos de baja frecuencia con consecuencias comparables a las del ruido, y que provocan daños en edificios, calles e infraestructuras subterráneas. Como resultado del aumento del tráfico y sus consecuencias de contaminación atmosférica, ruido, embotellamientos y nuevas infraestructuras viarias, el centro de las ciudades se ha ido degradando.

En España mueren anualmente más de 6.000 personas a causa de los accidentes de tráfico (4.026 personas en 2002, según las estadísticas oficiales que sólo contabilizan los muertos en las primeras 24 horas), muchos de ellos peatones (unos mil al año) o ciclistas (unos 150). La población se ha acostumbrado, o nos han acostumbrado, a convivir con una muerte estúpida que fácilmente se podría evitar, hasta el punto de que los muertos tienen que ser muchos para llamar la atención. Ningún grupo terrorista en el mundo, ni si-



El tranvía no contamina la ciudad.

quiera el ataque terrorista del 11 de septiembre o las guerras de la posguerra fría, causan tantas muertes como el automóvil. Cerca de medio millón de personas mueren anualmente en el mundo a causa del automóvil.

Alternativas al transporte

Una política decidida, clara y bien estructurada, para reducir la necesidad de desplazarse, que no su posibilidad, y para orientar la demanda hacia los modos más eficientes de transporte, significaría una sensible reducción del consumo de energía, de la contaminación atmosférica y del ruido, menor ocupación de espacio, reducción del tiempo empleado en desplazarse, menor número de accidentes, inversiones más reducidas en la infraestructura viaria y una mejora general de la habitabilidad de las ciudades.

Disminuir las necesidades de transporte, tanto en el número de desplazamientos como en la longitud de éstos, debería ser el norte que presida la política en el sector, lo que indudablemente no es fácil, dada la segregación espacial y social de las áreas metropolitanas, la inercia en los hábitos de vida, y sobre todo los intereses de las multinacionales del automóvil y de las empresas constructoras de infraestructuras.

Un caso ilustra la dificultad de articular otra política de transportes, más acorde con los intereses de la mayoría de la población. En 1936 General Motors, Standard Oil, Firestone, Phillips Petroleum y Mack Truck, entre otras empresas con intereses en la industria automovilística, crea-

*Todos los años mueren
atropellados más de mil
peatones.*

ron la compañía *National City Lines* en Estados Unidos. En pocos años la *National City Lines* compró más de un centenar de líneas de tranvías y trolebuses en 45 ciudades, cerrándolas a continuación. En 1949 la General Motors y las otras empresas fueron condenadas y multadas con la ridícula cifra de 5.000 dólares por «conspirar para reemplazar los sistemas de transporte eléctrico con autobuses y monopolizar la venta de éstos». Pero para entonces el daño ya estaba hecho; en 1947 el 40% de los trabajadores estadounidenses se desplazaban al trabajo en transporte público, en 1963 sólo el 14%, y hoy el 4,6%. Procesos parecidos tienen lugar en la actualidad con las líneas de ferrocarril, pero ahora es el Estado el que determina los cierres. El objetivo es obligar a que sólo se pueda ir en automóvil, o todo lo más en autobús.

Hoy en la Europa comunitaria un poderoso grupo de presión, la «European Round Table of Industrialists» (ERT), entre cuyos miembros están Fiat, Daimler-Benz, Man, Volvo, Total, Shell, BP y Pirelli, juega un papel parecido, aunque esta vez el objetivo es llenar Europa, aún más, de autopistas, autovías, túneles y algunas líneas de trenes de alta velocidad.

Las flores del campo

Como sentenció Henry Ford, «resolveremos los problemas de la ciudad abandonando la ciudad... para vivir entre flores lejos de las calles abarrotadas de gente». Henry Ford logró vender sus automóviles y mandó a sus paisanos a vivir entre flores, pero no les explicó que todos los días iban a pasarse varias horas entre atascos o trabajando para pagar el coche, la gasolina, los seguros o los impuestos con los que financiar las infraestructuras que llevasen al ciudadano de las flores del chalet adosado a la oficina. El cantar de los pájaros y el olor de las flores a duras penas sirvió para compensar de la contaminación, el ruido, el stress del tráfico, los riesgos de la circulación o las miles de horas pasadas en el coche o trabajando para pagarlo.

Una política alternativa debería hacer lo contrario de lo que quería Henry Ford: recuperar la ciudad densa y compacta, favorecer la proximidad entre el lugar de resi-

En España, el segundo país más ruidoso del mundo industrializado, una de cada cuatro personas sufre niveles inaceptables de ruido.

ciarización del centro de las ciudades, mezclar las actividades en lugar de segregarse en el espacio y poner coto a la tiranía del automóvil, recuperando calles, bulevares y plazas para caminantes, ciclistas y niños.

La zonificación hoy carece de sentido, pues la mayoría de las industrias y servicios apenas presentan problemas ambientales. Una ciudad compacta con alta densidad, con viviendas, oficinas, comercios, guarderías, escuelas, hospitales y zonas verdes mezcladas, y drásticas restricciones del

dencia y el trabajo, no permitir abrir ni un sólo hipermercado más, revitalizar el pequeño comercio de barrio próximo a nuestras viviendas y generador de miles de empleos, frenar la ter-

empleo del automóvil, es la mejor y única alternativa a los problemas actuales. Las medidas encaminadas a pacificar el tráfico y a promover el coche compartido, junto con una mayor fiscalidad ecológica sobre el automóvil, el uso de las infraestructuras viarias y el consumo de combustibles, deben formar parte de una nueva política encaminada a reducir el uso del automóvil.

¿Utopía? La

utopía es la generalización del automóvil con todas sus consecuencias ambientales, sociales y económicas, y el modelo estadounidense de ciudad dispersa, con gran consumo de espacio y recursos.

El problema de la accesibilidad

El incremento de la accesibilidad del vehículo privado al centro de las ciudades, es una de las causas de la segregación espacial, y más que dar respuestas a una demanda existente con anterioridad, la crean, permitiendo que las viviendas estén cada vez más alejadas del lugar de trabajo, de los centros comerciales, de enseñanza y de los servicios en general. Una política distinta al callejón sin salida de la práctica actual debería aumentar sólo en lo imprescindible la oferta de nuevos medios de transporte, y dentro de éstos, beneficiar a los menos dañinos. Bajo este punto de vista la prioridad, en orden decreciente, sería la siguiente: el peatón, la bicicleta, el transporte público urbano menos contaminante (tranvía, trolebús), el ferrocarril, el autobús, y en



La recuperación de la ciudad pasa la ampliación de las áreas peatonales.



La separación de actividades aumenta la demanda de transporte.

último lugar el automóvil privado y el camión para el transporte de mercancías. Lo contrario de lo que ahora se hace.

El establecimiento de amplias áreas peatonales, sin aparcamientos subterráneos en sus proximidades (excepto para los residentes), los carriles-bicicleta, un diseño urbano que favorezca a los no motorizados (peatones y ciclistas) y la mejora de la accesibilidad a los puntos de toma del transporte público, deben ir acompañadas de estrategias encaminadas a evitar las horas punta, causa principal del sobredimensionamiento de la infraestructura viaria, y su consecuente subutilización en horas valle, estableciendo la jornada continua (menos desplazamientos) y escalonando las horas de entrada y salida de centros laborales, escolares y comerciales, así como las vacaciones.

Una economía ecológica, más local y menos orientada hacia mercados internacionales, reduce el flujo de mercancías y el absurdo de bienes producidos en un lugar para ser vendidos en otro país, mientras se importa un producto idéntico de un tercer país, únicamente porque los salarios son inferiores y los bajos costes de transporte no encarecen el producto.

Tarifas políticas

El transporte por carretera no paga su coste real, y lo mismo sucede con el transporte aéreo. El Estado, los gobiernos regionales y los municipios han hecho inversiones públicas para construir carreteras, autovías, vías de circun-

lación y calles al servicio del automóvil. Por otro lado ni los fabricantes de vehículos ni los usuarios pagan directamente las «externalidades» que todos sufrimos, como la contaminación, el ruido, los accidentes de tráfico, las lluvias ácidas, el cambio climático o los residuos generados por los coches al final de su vida útil.

Tales factores deben ser tomados en consideración cuando se habla del déficit de los ferrocarriles, metro y transporte público en general. El llamado déficit del transporte público no se puede subsanar a través del aumento de las tarifas, que lo único que conseguirían es aumentar el número de motorizados, pues tal déficit queda ampliamente compensado por otras ventajas, como el ahorro energético, de ruido, de contaminación, de infraestructuras y de congestión.

En el caso de las grandes ciudades, en vez de construir nuevas y carísimas líneas de metro, se deberían construir líneas de tranvías, más eficientes, al no requerir servicios auxiliares (escaleras mecánicas, iluminación de túneles), más baratos (la infraestructura cuesta menos de la mitad que la del metro) y agradables y cómodos.

El tranvía no contamina y es sin lugar a dudas el transporte público ideal, como han comprendido los gobiernos municipales de numerosas ciudades de todo el mundo. Hoy más de 350 ciudades cuentan con modernos sistemas de tranvías. A sus ventajas se une la de quitarle un poco de espacio al automóvil, que fue la única razón para su desaparición en los años en que el automóvil era visto como la quintaesencia de la libertad y de la movilidad. El tranvía es el medio más indicado para densidades medias comprendidas entre las 2.500 y las 8.000 plazas/hora en cada sentido, mientras que el autobús sólo es apropiado para densidades bajas (inferiores a 2.500 plazas/hora) y el metro sólo debería ser construido cuando las densidades superan las 12.000 plazas/hora/sentido. Una adecuada jerarquización de los medios de transporte público (taxis, microbuses, autobuses, tranvías, trolebuses, tranvía rápido o pre-metro, metro, ferrocarril, intercambiadores de transporte), complementada con los modos no motorizados, como el caminar y la bicicleta, y las nuevas tecnologías (correo electrónico, Internet, teléfonos móviles, entre otras) permitiría reducir considerablemente el uso del automóvil.

Ferrocarriles en vía muerta

Los trenes españoles son lentos y caros, debido a una política de desidia y de abandono por parte de la Administración, gracias a la cual nuestro ferrocarril es el furgón de cola de Europa. De seguir la política actual el ferrocarril se extinguirá prácticamente como medio de transporte, con la única excepción del AVE en las líneas de gran densidad y los servicios de cercanías en las grandes áreas metropolitanas, como Madrid.

Las causas de la pérdida de competitividad del ferrocarril tradicional son las altas tarifas y la baja velocidad, debido al perfil y al trazado de las líneas, y la ausencia de doble vía. Sólo el 66% de la red convencional está en línea recta, mientras que más de un 15% del trazado son curvas con radio menor de 500 metros, a la vez que casi el 80% está en rampa. Tan sólo el 16% de la red tiene doble vía, mientras

que en Francia es el 44% y en Alemania el 43%. ¿Se imaginan si la mayor parte de las carreteras tuviesen un solo carril a utilizar alternativamente para circular en uno u otro sentido?

El ferrocarril es el medio de transporte que menos energía consume, el más rápido, cómodo, seguro, el que menos contamina y menos espacio ocupa, características que lo convierten en el transporte ideal para el tráfico de mercancías y de pasajeros. Una sola y simple vía de ferrocarril puede transportar tantos viajeros como 26 carriles de autopistas.

Las razones para potenciar el ferrocarril son claras, y sin embargo el gobierno practica una sistemática política de abandono y cierre de líneas, destinando los únicos fondos disponibles a actuaciones faraónicas e innecesarias, pero muy vendibles a un electorado poco informado, como el AVE Madrid-Sevilla, Madrid-Barcelona, Madrid-Valencia, o las nuevas líneas contempladas por el gobierno.



La ciudad difusa

Modos no motorizados

Las autoridades olvidan que aún hoy cerca de la mitad de la población española no tiene ni automóvil ni siquiera permiso de conducir. En cualquier país del Tercer Mundo la inmensa mayoría de la población carece de automóvil e incluso en los países más ricos los niños, ancianos, minusválidos y los pobres ven su movilidad reducida, a causa de la escasez de transporte público. Las ventajas del caminar o de la bicicleta son tan evidentes que no es necesario justificarlas, y sin embargo parecería que son las peores alternativas, pues andar a pie o en bicicleta es una carrera de obstáculos, e incluso una forma de vivir peligrosamente. Pero para que los modos no motorizados sean viables hay que atenuar el tráfico privado, ensanchar las aceras, impedir que los coches aparquen en cualquier lugar, ampliar las áreas peatonales y no sólo en ciertas áreas comerciales de los centros históricos. Los ayuntamientos deben crear áreas peatonales en todos los barrios, concebidas como lugares de encuentro, de juego de los niños y de convivencia.

En caso de conflicto entre el peatón y el automóvil, el peatón siempre tiene razón, y a este respecto es especialmente criticable el diseño de las glorietas y ciertas avenidas, donde el peatón ha de dar enormes rodeos para no entorpecer al

automóvil, o el ancho de las aceras, siempre en función del coche, o los semáforos que obligan a cruzar a la carrera o con grave riesgo para la vida del no motorizado.

La bicicleta puede y debe entrar a formar parte de nuestra vida cotidiana, al igual que en otros países; para ello, es necesario crear vías para bicicletas, aparcamientos, conexiones con las paradas de transporte público, mejorar las condiciones ambientales y sobre todo la seguridad.

Referencias

- *Comisión de las comunidades Europeas (1992). *Libro Verde sobre el impacto del transporte en el medio ambiente*. COM (92)46. Bruselas.
- *Comisión de las Comunidades Europeas (1990). *Libro Verde sobre el Medio Ambiente Urbano*. COM (90)218. Bruselas.
- *Comisión de las Comunidades Europeas (1992). *Infraestructura de transporte*. COM (92) 231. Bruselas.
- *Fungesma (2002). *Medio ambiente en España 2002*. Madrid.
- *Fungesma (2003). *Medio ambiente en España 2003*. Madrid.
- *Holtz Kay, J. (1998). *Asphalt Nation*. University of California Press. Berkeley.
- *Lowe, M.D. (1990). Alternatives to the automobile: transport for livable cities. *Worldwatch Paper 98*, Washington.
- *Lowe, M.D. (1991). *Shaping cities: The environmental and human dimensions*. Londres.
- *Nadis, S. y MacKenzie, J.J. (1993). *Car Trouble*. World Resources Institute, Beacon Press, Boston.
- *Newman, P. y Kenworthy, J. (1989). *Cities and automobile dependence: an international sourcebook*. Gower, Aldershot.
- *OECD (1988). *Transport and environment*. Paris.
- *Renner, M. (1988). Rethinking the role of the automobile. *Worldwatch Paper 84*, Washington.
- *Revista *World Watch*.
- *José Santamarta Flórez es director de *World Watch*. worldwatch@nodo50.org <http://www.nodo50.org/world-watch> Teléfono: 650 94 90 21

*La prioridad, en orden
decreciente, debería ser el
peatón, la bicicleta, el tranvía,
el trolebús, el tren, el autobús, y
en último lugar el coche.*