

Pensar sin coches

Alfonso Sanz

Tras el éxito de la jornada de 1998, se celebra hoy en Francia la segunda convocatoria nacional del llamado “día sin coches”, destinada a llamar la atención sobre los problemas causados por el automóvil y las maneras de paliarlos. Se pretende que una buena parte de los ciudadanos franceses dejen por un día su vehículo aparcado y utilicen toda la gama de medios alternativos de transporte, desde los autobuses y trenes hasta las bicicletas y la marcha a pie.

Una iniciativa semejante tuvo lugar el pasado 29 de abril en algunas ciudades españolas con distintos resultados según el interés puesto por las autoridades regionales y locales en su apoyo. Frente a la bajada significativa del tráfico en Barcelona, donde el ayuntamiento había establecido diversas medidas restrictivas del automóvil y promocionales del transporte colectivo, en Madrid la intensidad de la circulación fue semejante a la de los demás días, fiel reflejo de la actitud municipal respecto a la convocatoria.

La campaña realizada por la Generalitat de Catalunya en los medios de comunicación para difundir el “día sin coches” aplicó el acertado lema de “jornada de auto-reflexión” o de reflexión sobre el automóvil. Pues es precisamente de reflexionar de lo que se trata o debería tratarse en este tipo de acontecimientos de “un día al año”, sobre todo cuando se escapan de la órbita del consumo y no buscan aumentar las ventas de algunos productos.

Entonces y hoy la convocatoria de un “día sin coches” suscita numerosos interrogantes de interés ciudadano: ¿por qué sin coches?, ¿hay realmente alternativas al vehículo privado en los 365 días del año?, ¿hay algún derecho individual a circular en coche por encima de los derechos e intereses colectivos?

En efecto, todavía hace falta conocer más a fondo y difundir las facetas negativas del uso y abuso de ese vehículo tan deseado. Es cierto que el automóvil se asocia a daños ambientales como la contaminación atmosférica, el ruido o el calentamiento terrestre. Pero son todavía poco conocidas sus graves consecuencias para la salud de la población. Como revelaba un reciente informe de la Organización Mundial de la Salud, la contaminación causada por el tráfico es responsable, sólo en Europa, de la muerte prematura de varias decenas de miles de adultos y de enfermedades respiratorias como bronquitis o alergias en centenares de miles de niños. Los titulares de la prensa de finales de junio pasado referidos a dicho informe eran sintomáticos del desconocimiento público de la gravedad de la situación: “El humo del tráfico mata más que los accidentes”.

Y tampoco existe una conciencia ciudadana que aprecie las consecuencias sociales del automóvil más allá del número de vidas truncadas o perturbadas por los accidentes de tráfico.

No se suele relacionar, por ejemplo, el dominio que ejercen los vehículos sobre el espacio público y la disminución de autonomía de diversos grupos sociales como los niños, ancianos y discapacitados. La pérdida de la calle como espacio de juego, exploración y comunicación para la población infantil contribuye por ejemplo a problemas fisiológicos como el incremento de la obesidad; psicológicos, de comprensión de las dimensiones del entorno; y de socialización. El número y la velocidad de los automóviles son así simientes de la falta de comunicación y de la violencia urbanas.

Pero incluso habiendo comprendido la envergadura de los efectos negativos del automóvil, el ciudadano se suele sentir atrapado en la necesidad de usarlo. Las ciudades se han diseñado y gestionado en las últimas décadas ya no sólo para dar cabida al automóvil sino para que todo funcione dependiendo de este vehículo. Las actividades cotidianas se han dispersado en el territorio de manera que muchas veces ni la marcha a pie, ni la bicicleta, ni el transporte colectivo pueden servir para conectarlas entre sí y con las viviendas. Medios de transporte estos últimos que además han venido sufriendo un considerable desprecio y marginación en las políticas de tráfico.

No es de extrañar, por tanto, que a numerosos ciudadanos, habituados a utilizar-depender de su coche hasta para los viajes de menor recorrido, les suene imposible la opción de cambiar su manera de desplazarse en la ciudad, aunque sólo sea durante un día. Y que atribuyan toda la responsabilidad a los que gobiernan por no haber potenciado otros medios de transporte; o a los "otros" que "utilizan el coche sin necesidad".

Sin embargo, no basta con demandar medidas y políticas alternativas a las administraciones y gobiernos, pues cada individuo contribuye con un montoncito de arena a construir ese castillo de la dependencia del automóvil y debe preguntarse si su contribución podría ser evitada. Precisamente, una utilidad añadida a las jornadas de auto-reflexión es la de devolver la responsabilidad de los individuos sobre sus propios actos en materia de desplazamientos y sobre sus propias demandas y prioridades.

Antes de girar la llave del motor, los ciudadanos podemos pensar cuáles serían las consecuencias de cambiar de medio de transporte, cómo serían entonces nuestros itinerarios y nuestra apreciación de los lugares que hemos de recorrer; podríamos imaginar las ventajas para la salud que nos reportaría caminar o pedalear más; podríamos entonces reclamar caminos seguros y cómodos para peatones y bicicletas antes que costosas nuevas carreteras y pasos a desnivel que aplazan y alimentan los atascos. Podríamos preocuparnos de las molestias y riesgos que nos genera el tráfico en nuestros hogares, pero también de las que nosotros generamos cuando atravesamos otros barrios.

En definitiva, pensar sin coches, aunque sólo sea por un día, puede ser un revulsivo individual y colectivo para abrir nuevos caminos urbanos. Puede significar un punto de inflexión en la dependencia respecto a este artefacto cuyas consecuencias negativas empiezan a pesar cada día más en la balanza social, ambiental y económica de las ciudades actuales. Pensemos sin coches.

Alfonso Sanz es urbanista, especialista en tráfico, y colaborador de Bakeaz.

© Alfonso Sanz, 1999; © Bakeaz, 1999.
Publicado en *El Correo*, 23 de septiembre de 1999.