

# Criterios para una movilidad más sostenible

En los últimos años se viene alzando una corriente humanista entre los ingenieros que participan en el diseño urbano. Creando espacios más comprometidos con el peatón como usuario prioritario, e incentivando el uso del transporte público y la bicicleta. Un viento que viene del centro y del norte de Europa, cuyas ciudades han ido devolviendo al ciudadano parte del terreno cedido a los vehículos.

**Cristóbal R. Román Bustos**

Ingeniero Técnico de Obras Públicas



Foto 1: Tranvía de Milán más que amortizado. Diciembre de 2007

## LOS TRANSPORTES URBANOS COLECTIVOS

Con el auge del automóvil en la segunda mitad del siglo pasado, el coche se convirtió en un instrumento liberalizador y sinónimo de una sociedad más próspera. Nuestro país se apresuró a implementar políticas de movilidad urbana centradas en el vehículo. Medidas que han traído ventajas pero también inconvenientes, ya que

ha crecido notablemente la polución acústica y ambiental. Sin olvidar el número de personas muertas en nuestras calles como consecuencia de los atropellos.

Además, en la década de 1960 y 1970 del siglo XX, las ciudades españolas iniciaron el desmantelamiento de los tranvías por considerarlos anacrónicos, mientras muchos de nuestros vecinos europeos mantenían este tipo de transporte. Todavía circulan tranvías muy antiguos en

---

Hay que eliminar de la sociedad los estereotipos que menosprecian a la bicicleta como medio de locomoción. En Copenhague, el uso de la bicicleta es generalizado y se estima que un tercio de la población va en bici al trabajo

---

nuestro siglo, incluso en ciudades de gran prosperidad económica (ver foto 1).

El tiempo ha demostrado que el tranvía es uno de los transportes más funcionales, cómodos y accesibles para el ciudadano. Un modo de locomoción saludable ambiental y socialmente, romántico en muchos casos, que debemos cuidar con tesón. Subir al tranvía, al metro o al autobús debería formar parte de nuestra vida diaria, sin prejuicios ni recelos absurdos.

En este sentido, se está constatando el renacimiento del tranvía en España. Una noticia que sin duda mejorará la vida urbana siempre que consiga atraer usuarios del vehículo privado.



Foto 2: Sección de calle con reparto de usos más equitativo. Tranvía central, calzada compartida entre vehículos y bicicletas, y aceras laterales.

Sin embargo, es necesario que el tranvía se complemente con los demás transportes públicos, para que cada uno ofrezca la mejor alternativa en función de la distancia o del motivo del desplazamiento. Siempre dentro de un plan de movilidad global, que estudie la coexistencia entre todos los ocupantes de la calle (peatón, bicicleta y vehículos a motor).

#### LA BICICLETA Y LOS PEATONES

El enorme incremento del tráfico durante las últimas décadas del siglo XX, supuso el declive de la bicicleta como medio de transporte. La bici se convirtió en un elemento asociado a las personas sin recursos, que entorpecía la circulación a motor, limitándose su uso a lo meramente recreativo o deportivo.

No obstante, la bici es especialmente adecuada para distancias cor-

tas. Es más rápida que ninguno de sus competidores en desplazamientos menores de 3 Km en la ciudad. Incluso en distancias mayores de 8 Km, en horas punta una bicicleta todavía puede ser más veloz que un coche.

Hay que eliminar de la sociedad los estereotipos que menosprecian a la bicicleta como medio de locomoción. En Ámsterdam o en Copenhague, el uso de la bicicleta es generalizado; en esta última ciudad, se estima que un tercio de la población va en bici al trabajo. Y ambas tienen una elevada renta per cápita, además de climas muy fríos y lluviosos. Sin embargo, han comprobado que esta forma de moverse ofrece numerosas ventajas individuales y colectivas.

Un aumento del uso de la bicicleta mejora la calidad del aire, nos conduce a un entorno mucho menos ruidoso, y consigue una ciudad



Foto 3: El carril bici ha ocupado un carril de circulación en uno de los sentidos; retirando aparcamientos y ampliando aceras.

---

## El incremento de la oferta de los transportes públicos, de los carriles bici o de los espacios peatonales, debe ir acompañada de una reducción de la superficie disponible para el automóvil

---

más sostenible ambientalmente. Sin olvidar que ayuda a reducir el riesgo de aparición de enfermedades inherentes a la vida sedentaria (colesterol, afecciones cardíacas, etc.). Moverse regularmente en bicicleta o andando, sin duda mejora nuestra salud física y mental. Incluso podríamos disminuir la factura sanitaria de nuestro país impulsando este tipo de movilidad urbana.

En la actualidad, todavía la mayoría de los desplazamientos del centro de las ciudades se realiza a pie. El

coche ha ganado muchos fieles en detrimento del peatón, llegando a tener la supremacía en la periferia de las urbes. Por ello, hay que buscar fórmulas para reintegrar al peatón en los espacios urbanos; una apuesta que traerá beneficios a nuestra vida y a nuestras relaciones sociales.

### EL NUEVO DISEÑO URBANO

La movilidad urbana ha de pasar por la aplicación de medidas tanto de estímulo como de disuasión. Con

el objetivo de aumentar los modos de transporte más saludables y por ende el bienestar ciudadano y la calidad ambiental.

El incremento de la oferta de los transportes públicos, de los carriles bici o de los espacios peatonales, debe ir acompañada de una reducción de la superficie disponible para el automóvil. El usuario tiene que constatar que disminuye su tiempo de desplazamiento empleando medios más sostenibles, siendo éstos más baratos y accesibles.

Para conseguir los fines marcados se relacionan algunas propuestas, en su mayoría desarrolladas con éxito en España y el resto de Europa:

- Aprobar leyes y ordenanzas que obliguen a presentar estudios de evaluación de la movilidad en los nuevos desarrollos.

- Generar plataformas reservadas para el transporte colectivo, potenciando también su uso con nuevas infraestructuras. Campañas de información, moderación de las tarifas, etc.

- Mejorar los nudos o intercambiadores entre peatón-bicicleta y transporte público, de forma que disminuya el tiempo del desplazamiento.

- Crear itinerarios peatonales (con prioridad para este) entre los centros urbanos comerciales y de servicios y los barrios más cercanos (hasta 20 min a pie o 1.600 m).

- Establecer recorridos ciclistas seguros, a ser posible separados, para desplazamientos en bicicleta de hasta 5 Km.

- Disuadir al vehículo restringiendo su circulación o su aparcamiento en algunas zonas.

- Reducir la velocidad de los vehículos mediante pasos elevados y



Foto 4: Carril bus separado y protegido.

lomos de asno, chicanes, bandas reductoras, etc.

En síntesis, poner en marcha políticas que apuesten por la renovación urbana, primando al transporte público, al ciclista y al peatón. Sin condenar al coche, pero repartiendo el espacio de forma más equilibrada. Los vecinos y las vecinas lo agradecerán a medio y largo plazo, aunque inicialmente puedan aparecer algunas discrepancias.

Esta política se encuentra avallada por cientos de calles y plazas trazadas bajo criterios más huma-

---

Hay que poner en marcha políticas que apuesten por la renovación urbana, primando al transporte público, al ciclista y al peatón

---

nistas. Diseños generalmente con gran atractivo funcional y estético, que aportan elegancia e innovación al mismo tiempo. Proyectos en muchos casos elaborados por ingenieros de la rama civil, demostrando nuestra amplia labor y nuestra capacidad de adaptación. Por ello, no debemos pasar la oportunidad de participar en la consecución de un planeamiento más cercano a las personas y a su entorno. ■

## BIBLIOGRAFÍA

Revista *Ingeniería y Territorio*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Números 69, 75 y 86.

*Calmar el tráfico*. Alfonso Sanz Alduán. Ministerio de Fomento. 1998.

*Calmar el tráfico. Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana*. Alfonso Sanz Alduán. Ministerio de Fomento. 2008.

*50 Ideas para viajar y desplazarse de forma más ecológica*. Siân Berry. Plume.

*La ciudad de los niños*. Francesco Tonucci. Fundación Germán Sánchez Ruipérez.

*Cuando los niños dicen basta*. Francesco Tonucci. Fundación Germán Sánchez Ruipérez.