

Marco social

El coche en la ciudad: de anfitrión a invitado¹

Màrius Navazo

Geógrafo del equipo de Gea21

Probablemente, se estará de acuerdo con que los principales puntos débiles de la movilidad a pie y en bicicleta en los cascos urbanos son la seguridad y la comodidad, los cuales están comprometidos por la presencia del coche en la ciudad. Ahora bien, hay que subrayar que no es la mera presencia del coche lo que crea inseguridad e incomodidad a los modos no motorizados, sino la presencia del coche tal como la concebimos hoy en día.

Así, podemos caracterizar de manera simplificada la actual situación del coche en la ciudad definiéndolo como el *anfitrión* del espacio público. Es decir, el coche es el principal agente del espacio público, aquel que predomina y para el cual se diseñan las calles en primera instancia. Y este papel otorgado al coche es, precisamente, el hecho que genera peligro y carencia de confort en el medio urbano.

Ahora bien, contrariamente, podemos otorgar al coche la categoría de *invitado*. Conseguir que el coche se convierta en invitado significa que el espacio público sea diseñado en primera instancia para los usos que definen precisamente el hecho urbano (lugar de encuentro e intercambio, juego, reunión, paseo, etc.), como también para los medios de transporte eminentemente urbanos (el peatón y la bicicleta). Una vez establecidas estas prioridades, la circulación de coches ten-

dría que acomodarse al espacio construido bajo estas premisas, como un invitado que es bienvenido siempre que no imponga sus necesidades y modifique la naturaleza existente.

Por lo tanto, no se trata de expulsar al coche del ámbito urbano y convertir las calles en espacios exclusivos para peatones y bicicletas, sino que el verdadero reto consiste en integrar adecuadamente dentro de la ciudad este artefacto emblemático del siglo xx. De hecho, este reto hace referencia a la práctica totalidad de la superficie urbana, dado que las únicas excepciones que se escapan de esta necesidad de integración son los viales de los centros históricos (fundamentalmente para los modos no motorizados) y las rondas urbanas (fundamentalmente para los modos motorizados). Mientras que los dos casos citados constituyen los casos extremos –y poco significativos en términos porcentuales respecto del total de las tramas urbanas–, el resto de la trama urbana es aquella que constituye el fenómeno urbano de manera amplia, y la que tiene que asumir la complejidad de integrar adecuadamente los modos no motorizados y motorizados. En otras palabras, es precisamente en las tramas urbanas que se extienden entre los centros históricos y las rondas urbanas donde hace falta que el coche deje de ser el anfitrión del espacio público y pase a ser un mero invitado.

Asimismo, ¿cómo puede conseguirse que el coche devenga un mero invitado? La propuesta del presente artículo es muy simple (que no quiere decir fácil de ejecutar): tan solo hay que echar una mirada al pasado para descubrir qué hicimos en su día para que el

coche dejara de ser un invitado y pasara a ser un anfitrión, y proponernos recorrer el camino inverso.

Dado que el espacio público es un recurso finito y escaso, todo aquello que se destine a unos usos o medios de transporte irá a menudo en detrimento del resto de usos o transportes. Es por eso que todas aquellas actuaciones que las ciudades emprendieron para facilitar la fluidez y la comodidad de la circulación de los coches fueron en detrimento de funciones propiamente urbanas, como la movilidad a pie, los desplazamientos en bicicleta, el juego de los niños o la reunión de los vecinos. Si analizamos esas actuaciones del pasado, podemos confeccionar una buena guía para hacer el camino inverso y devolver al coche su primera condición de invitado en la ciudad.

En este sentido, la **tabla 1** presenta trece acciones que históricamente se han ido implementando para favorecer la circulación de los vehículos privados. Seguramente, se podrían presentar más u organizarlas de una manera diferente, pero el objetivo de la tabla es ofrecer una mirada rápida sobre este proceso histórico de transformación. En concreto, la tabla diferencia las actuaciones acometidas en tres actuaciones: respecto del concepto de modelo de ciudad, de gestión viaria y de diseño viario. Así pues, se han considerado diferentes niveles de actuación que van desde los más genéricos y conceptuales hasta los más concretos y con traducción física directa.

A continuación, se desarrolla cada una de las acciones expuestas en la **tabla 1**, poniendo el énfasis en los beneficios que aportaron para el coche y en los prejuicios que comportaron

1. Título inspirado en el libro de David Engwicht *Mental Speed Bumps*.

y comportan para los modos no motorizados.

Cambios en el concepto del modelo urbano

Preponderancia de la función desplazamiento, especialmente con vehículo privado

Los cascos urbanos han otorgado la mayoría del espacio público a la circulación y aparcamiento de coches. De hecho, en buena parte de las calles de nuestros pueblos y ciudades, el porcentaje de espacio destinado al coche es de entre el 60% y el 80% del espacio disponible entre fachada y fachada.

Naturalmente, mientras esta apuesta se ha traducido en un aumento de la capacidad de los cascos urbanos para desplazar y aparcar coches, también ha significado la pérdida de espacios para otros usos urbanos y medios de transporte. Así pues, el espacio destinado a peatones y ciclistas se ha visto significativamente reducido, o casi simplemente eliminado.

Incremento de la predictibilidad del entorno urbano

La ingeniería de tráfico ha perseguido que las calles fueran predecibles y las ha querido asimilar a las vías interurbanas. Ahora bien, esta voluntad olvida la naturaleza intrínsecamente impredecible del hecho urbano, donde los acontecimientos no se tendrían que prever fácilmente, dado que estos tienen que suceder de manera espontánea. En otras palabras, si bien fácilmente se estará de acuerdo con que en una carretera interurbana no puede aparecer repentinamente un niño detrás de una pelota o que un ciclista no puede detenerse repentinamente para hablar o saludar a alguien, hace falta que esto ocurra –y no de manera excepcional– dentro de una ciudad. Por el contrario, pretender que el entorno

urbano sea predecible como una carretera comporta la pérdida de riqueza del fenómeno urbano.

Ahora bien, el aumento de la predictibilidad que han sufrido los cascos urbanos (por ejemplo, expulsando funciones urbanas como el juego infantil a espacios confinados que denominamos parques y plazas) ha permitido que los coches que circulan incrementen la velocidad, dado que los conductores se sienten en un espacio específicamente diseñado para ellos. Paralelamente, a la vez que el coche acelera en espacios predecibles según su óptica, los peatones y las bicicletas se sienten más amenazados por la velocidad de los coches. Además, en este entorno transformado en falsamente predecible, los modos no motorizados no encajan por su propia naturaleza de modos urbanos, es decir, altamente impredecibles (quién sabe qué hará un peatón, que afortunadamente no está obligado a anticipar sus movimientos con intermitentes o luces de marcha atrás).

Establecimiento del lenguaje de la señalización ante la comunicación entre usuarios

Muy relacionada con el punto anterior, la señalización constituye una de las principales herramientas que la ingeniería de tráfico ha empleado para introducir predictibilidad en el espacio público. Con la señalización, las personas dejan de comportarse por códigos sociales –gestionados a través de la comunicación verbal o visual– y pasan a regirse según aquello que establece la señalización: girar obligatoriamente, no paséis por aquí, pasad primero, deteneos, reducid la velocidad, etc.

Si bien la señalización tiene aspectos positivos en las carreteras interurbanas, puesto que anticipan acontecimientos, en los ámbitos urbanos la anticipación de

acontecimientos erosiona sensiblemente la necesidad de la comunicación visual o verbal entre usuarios, la cual solo se puede dar a distancias y velocidades reducidas. En definitiva, la anticipación de acontecimientos permite que los conductores se abstraigan en cierto grado del entorno que atraviesan e, incluso, permite mantener velocidades elevadas en muchos tramos en los que tal cosa no sería posible si no fuera porque están señalizados.

Así pues, los coches han impuesto al medio urbano un sistema de comportamiento que les beneficia al aumentar la predictibilidad del entorno y evitar muchos frenazos, a la vez que erosiona los códigos sociales y la comunicación verbal o visual, propia de las velocidades no motorizadas.

Cambios en la gestión viaria

Establecimiento de prioridades predeterminadas en las intersecciones

Estrechamente relacionado con el punto anterior, uno de los principales códigos sociales que ha eliminado la señalización es aquel según el cual, en un cruce, pasa primero quien llega antes.

El establecimiento de prioridades –mediante semáforos, señalización vertical u horizontal– comporta que aquellos coches que tienen la prioridad pasen por la intersección a velocidades más elevadas de lo que lo harían si la prioridad no estuviera preestablecida. E incluso puede ser que atraviesen la intersección fijándose más en la señalización (por ejemplo, mirando la luz ámbar de un semáforo) que en el entorno y en el hecho de estar atentos a reducir las situaciones de peligro que pueden ocasionar.

Dado que las intersecciones son los puntos más peligrosos de la red viaria, el hecho de inhibir a los conductores para que frenen me-

diante el establecimiento de prioridades predeterminadas no ayuda a mejorar la seguridad en los cruces, más bien lo contrario. Y, como es bien sabido, esta peligrosidad afecta más a los modos más débiles, como ir a pie y la bicicleta.

Regulación de intersecciones con semáforos

Otra cosa son las intersecciones reguladas mediante semáforos, pues este artefacto introducido en las ciudades a principios del siglo xx fue diseñado, exclusivamente, para regular los cruces entre vehículos con velocidades elevadas. A velocidades reducidas, es evidente que las intersecciones se producen espontáneamente y que no tienen que ser reguladas con luces de colores.

Así, a la vez que los semáforos sustentan y permiten velocidades elevadas dentro de los cascos urbanos (30-50 km/h), imponen unas reglas de juego a peatones y ciclistas que les son impropias e innecesarias por naturaleza. Pero no solamente les son impropias, sino que alargan los tiempos de desplazamientos a pie y en bicicleta debido a los tiempos que tienen que estar parados por culpa de los semáforos en rojo.

Jerarquización viaria débil

La ausencia de una jerarquía clara de la red viaria urbana permite que todas las calles sirvan para cruzar la ciudad en coche. Esta situación es contraria a lo que promueve la moderación del tráfico o las teorías sobre celdas ambientales o superislas, las cuales destinan un número reducido de viales a la función preeminente de circulación de tráfico motorizado y otorgan preponderancia a otros usos y medios de transporte en la mayoría de viales.

Así, mientras la jerarquización débil abre la puerta a numerosos itinerarios y atajos para los conductores de coches, elimina la

posibilidad de crear corredores y áreas caracterizadas por la seguridad y el confort de los modos no motorizados.

Creación de calles con sentido único

Seguramente, se estará de acuerdo con que el peatón y la bicicleta, en tanto que modos de propulsión humana, tienen que hacer los itinerarios siempre por el camino más corto. Por este motivo, las calles no pueden tener sentido de circulación, dado que los sentidos únicos de circulación alargan distancias.

Así pues, si bien las calles de sentido único inducen y facilitan velocidades más elevadas de los coches, a la vez que a menudo se han establecido para ofrecer más plazas de aparcamiento en calzada, son un verdadero obstáculo para los desplazamientos en bicicleta.

Instauración de los pasos de peatones para reducir los cruces con los coches

En el mismo sentido, dado que los peatones siempre buscan el camino más corto, el establecimiento de pasos de peatones a menudo alarga los recorridos que hay que hacer a pie. Esta situación es apreciada sobre todo por las personas con movilidad reducida, que no pueden atravesar la calzada en cualquier punto. Por lo tanto, mientras la instauración de los pasos de peatones mejora la fluidez del tráfico motorizado (gracias al hecho de que reducen muy significativamente los puntos donde los coches pueden cruzarse con peatones), por otro lado comportan un alargamiento de las distancias que se tienen que recorrer a pie.

Introducción de iluminación nocturna en los vehículos para circular por la noche

Si bien no es propiamente una actuación de gestión viaria, sí que

es cierto que la obligatoriedad de tener iluminación nocturna en los vehículos complementa la iluminación propia viaria. Ahora bien, mientras la iluminación viaria urbana es suficiente para desplazarse sin riesgo de accidente a la velocidad en la que lo hacen los modos no motorizados, es insuficiente para circular a grandes velocidades (50 km/h). Por este motivo, fue necesario que los vehículos llevaran una iluminación complementaria que les permitiera ver con claridad a grandes distancias dentro del ámbito urbano.

A pesar de que esta iluminación complementaria también permite correr por la noche, no hace más que incrementar la inseguridad de los modos no motorizados, especialmente de las bicicletas que circulan por la calzada sin unos faros de gran potencia como el resto de vehículos. Así pues, se puede afirmar que los faros de los coches vuelven «invisibles» a las bicicletas, a cambio de no tener que reducir la velocidad a que circulan los coches por la noche.

Cambios en el diseño viario

Ampliación de los radios de giro en las intersecciones

Los radios de giro generosos se diseñan para permitir el giro de los vehículos motorizados a velocidades elevadas, sin tener que reducir a la segunda marcha o la primera. Esta opción, que incrementa el peligro en las intersecciones, a su vez suele conllevar o bien un aumento de la sección de calzada que tienen que atravesar los peatones o bien un alargamiento y retranqueo de las trayectorias de los peatones, puesto que alejan los pasos de peatones de las intersecciones.

Segregación nítida entre calzada y acera

Los estudios de percepción que sustentan buena parte de las teorías y experiencias de pacifi-

cación del tráfico han dejado bien claro que la disponibilidad de un espacio propio y bien segregado para circular predispone a los conductores a pulsar el acelerador, mientras que la situación contraria actúa como inhibidor. Por este motivo, las plataformas únicas –que pretenden diluir esta diferenciación– suelen ser más seguras que las vías convencionales.

Esta clara segregación no solamente favorece la fluidez y la velocidad de los coches (y aumenta, por lo tanto, el peligro en el espacio público), sino que confina implícitamente a los peatones a las franjas situadas a ambos lados, llamadas aceras. El resto del espacio entre fachada y fachada es tomado prestado de los peatones (y de otros usos urbanos) y pasa a destinarse claramente al coche.

Potenciación de la amplitud y rectitud de los carriles para vehículos motorizados

También es muy sabido que la amplitud y rectitud de los carriles inducen a aumentar la velocidad en los conductores, mientras que el estrechamiento de carri-

les y las roturas de la trayectoria inhiben de correr. Así pues, con el objetivo de mejorar la seguridad en el espacio público, también se tiene que cuestionar el diseño tradicional de calzadas en este sentido.

Regulación de intersecciones con rotondas

Es obvio que, si bien las rotondas facilitan la fluidez de los vehículos motorizados, son un punto negro para el confort y la seguridad de peatones y ciclistas. No solamente porque las distancias para atravesarlas son largas (sobre todo en el caso de los peatones y ciclistas que no circulan por la calzada), sino por la inseguridad que generan la velocidad de los vehículos o el hecho de que los conductores a menudo no esperan encontrarse con un peatón o un ciclista a la salida de la rotonda.

En definitiva, el presente artículo no descubre nada nuevo que no hayan puesto de relieve, desde hace años, las experiencias de *woonerf*, *shared spaces*² o *naked streets*. En cualquier caso, sin embargo, el artículo pretende aportar una visión global del camino que tendríamos que des-

hacer para redefinir el papel del coche en los núcleos urbanos, desde la escala de detalle del diseño urbano hasta el nivel conceptual del modelo de ciudad.

Con todo ello, sin embargo, no quiere abogarse por la desaparición absoluta de los elementos aquí expuestos. Bien al contrario, el hecho de reconocer explícitamente las transformaciones que se han producido tiene que servir para decidir en qué viales se tienen que seguir manteniendo estas características, sobre todo pensando en favorecer unos vehículos motorizados en particular: los transportes colectivos en superficie.

En conclusión, el paso de una ciudad donde el coche es el anfitrión a una ciudad con el coche como invitado tiene que leerse como una necesidad para enriquecer la complejidad urbana y mejorar las condiciones de movilidad a pie y en bicicleta. Pero, sobre todo, redefinir el papel de anfitrión del coche en la ciudad comporta avanzar hacia un horizonte en que el coche aporte a la sociedad más ventajas que desventajas.

2. Ved <<http://www.shared-space.org/>>.