

## La mayoría silenciada

*Alfonso Sanz Alduán*

[1]

Todos somos peatones, pero la marcha a pie es casi siempre olvidada en los planes y proyectos de las distintas administraciones y en las propuestas de los agentes sociales. Nuestros pasos quedan silenciados en los lugares y momentos decisivos de la construcción de la ciudad. Pero, para sorpresa de algunos, significan todavía mucho para el sistema de transporte y, sobre todo, son la esencia de lo urbano como espacio de convivencia y comunicación.

A pesar del intenso proceso de motorización ocurrido en las últimas décadas y de los obstáculos puestos a la marcha a pie, en la actualidad más de una tercera parte de los desplazamientos en las grandes áreas metropolitanas españolas se realizan andando (véase **cuadro 1** adjunto). Es cierto que si se tienen en cuenta los kilómetros recorridos, los vehículos motorizados toman el mando y el peso del automóvil se hace mayoritario, pero en cualquier caso no existe proporción entre lo que éstos ocupan y perturban y lo que representan para la movilidad de la población.

---

### CUADRO 1

**Distribución de los desplazamientos entre los distintos medios de transporte en las principales áreas metropolitanas españolas.**

Ciudad	ámbito	habitantes	fecha	a pie	Transporte Colectivo	Automóvil	otros
Barcelona	área metropolitana	3.700.000	1996	34%	31%	35%	—
Bilbao	provincia	1.140.000	1997	44%	19%	31%	6%
Madrid	área metropolitana	4.577.000	1996	37%	34%	29%	-
Málaga	área metropolitana	732.000	1993	49%	13%	34%	4%
Sevilla	área metropolitana	1.022.000	1995	41%	17%	37%	5%

Fuentes: "Estudio de Movilidad en Bizkaia", Consorcio de Transportes de Bizkaia 1998. Encuesta de Movilidad Origen-Destino de Málaga (MOPTMA, 1993); Plan Intermodal de Transporte del Area Metropolitana de Sevilla, Junta de Andalucía (1995); Jornadas Técnicas sobre la Encuesta Domiciliaria de Movilidad, Consorcio Regional de Transportes de Madrid (1998); y "La mobilitat quotidiana a la Regió Metropolitana de Barcelona", publicación de la Autoritat del Transport Metropolità (1997). El concepto de viaje a pie presenta diferencias en cada una de las encuestas, pero a efectos de orden magnitud las cifras pueden considerarse suficientemente homogéneas.

---

En ciudades con menor desarrollo metropolitano los porcentajes de viajes a pie son en general superiores, llegando a representar más de la mitad de los desplazamientos totales. Si además se tiene en cuenta que también se realizan andando los trayectos de acceso a los aparcamientos y paradas de los vehículos

motorizados, la preocupación por este modo de desplazamiento deja de ser una actitud testimonial para convertirse en un pilar básico de la recuperación de la ciudad.

En el debate sobre la sostenibilidad urbana esta importancia de la marcha a pie es un elemento diferencial positivo con relación a las ciudades europeas. Desafortunadamente, en otros lugares de Europa, la dependencia respecto al automóvil ha alcanzado todavía mayores cotas (véase **cuadro 2** adjunto). Los datos llaman la atención también en relación al transporte colectivo, pues la pretendida calidad que se le atribuye no es capaz de frenar la preponderancia automovilística, lo que representa un síntoma de que el peatón no es la única víctima del proceso. Los modelos de urbanización vigentes son antagónicos de los medios de locomoción alternativos al automóvil y, por tanto, las batallas que pierde el peatón ahora, anuncian o son paralelas a las que pierden o perderán el transporte colectivo y la bicicleta.

---

## CUADRO 2

### Distribución de los desplazamientos entre los distintos medios de transporte en algunos países europeos

País	A pie	Tr. Público	Automóvil	Bicicleta	Otros
Francia (1994)	23%	9%	63%	4%	-
Alemania (1989)	26%	10%	51%	13%	-
Noruega (1992)	20%	8%	64%	6%	-
Suiza (1994)	29%	12%	35%	7%	3%
Dinamarca (1994)	18%	8%	50%	21%	3%

Fuente: "Town and infrastructure planning for safety and urban quality for pedestrians". H. Monheim y G. Frankenreiter. European Commission. Cost Action C 6. 1998.

---

## La progresiva despeatonalización de las ciudades españolas

El diferencial con Europa puede ser efímero si no se cambia de rumbo con urgencia. Las oportunidades que ofrecen las ciudades españolas para resolver sus necesidades de desplazamiento gracias a la marcha a pie, la bicicleta y el transporte colectivo están siendo reducidas día a día como consecuencia de una ampliación de las distancias a recorrer y de la masiva difusión de la propiedad, el uso y el abuso de automóviles. La explosión de actividades comerciales, recreativas, industriales y de servicios en las periferias urbanas, vinculadas a la creación de infraestructuras viarias y aparcamiento, junto al crecimiento residencial suburbano forman el caldo de cultivo de grados inéditos en la dependencia respecto al automóvil.

La evolución de las áreas metropolitanas de Madrid y Sevilla (véase **cuadro 3** adjunto) puede servir de ilustración sobre lo ocurrido a este respecto, observándose cómo el vehículo privado es el gran vencedor del proceso sin que sean suficientes los esfuerzos en pro del transporte colectivo.

---

### CUADRO 3

#### Evolución del reparto modal en las áreas metropolitanas de Madrid y Sevilla.

<b>Madrid</b>	1996	1988	1981
A pie	37%	47,7%	57,7%
Automóvil	29%	20,4%	13,6%
Tr. Público	34%	27,4%	28,9%

<b>Sevilla</b>	1995	1990
A pie	41,4%	49,1%
Automóvil	36,4%	26,0%
Tr. Público	16,8%	17,5%
Otros	5,4%	7,4%

Fuentes: Madrid Región Metropolitana. CAM, 1990; "Estrategia de transportes en la región metropolitana de Madrid". CAM, 1988;

y Jornadas Técnicas sobre la Encuesta Domiciliaria de Movilidad en la Comunidad de Madrid 1996. Consorcio Regional de Transportes (1997 y 98). Plan Intermodal de Transporte del Area Metropolitana de Sevilla, Junta de Andalucía (1995).

---

Hay que advertir que este proceso de reducción del papel del peatón en el sistema de transportes urbano presenta una fuerte inercia, pues las políticas urbanísticas y de transporte vigentes generan un menor atractivo para caminar, de manera que es previsible que sin un cambio sustancial de rumbo, el predominio de los viajes motorizados y, en particular, del automóvil, siga incrementándose. Para dicho cambio de rumbo se requieren múltiples medidas aplicadas durante un periodo relativamente largo que hace falta iniciar ahora. Pero se necesita sobre todo romper la espiral del silencio, dejar de ser silenciosos comparsas de la destrucción urbana, evitar que la mayoría silenciada sea por más tiempo la mayoría silenciosa con la que nadie cuenta.

Fecha de referencia: 28-6-2000

---

1: Este artículo fue publicado en el Boletín de A PIE n. 0, en otoño de 1999.

Boletín CF+S > 13 -- Antes de la batalla: TRANSPORTE / Comercio / Trópicos / Ayuda Mutua >  
<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n13/aasan.html>