



Un vehículo por cada dos habitantes... ¿y qué piensa la ciudadanía? El caso de Fuenlabrada

Autor: Néstor García Montes

Institución: Observatorio Internacional de Ciudadanía y Medio Ambiente Sostenible (CIMAS)

Resumen

La generalización del uso del vehículo privado y la mejora de la red de comunicaciones y transportes han favorecido la expansión y complejización de las ciudades, así como la especialización funcional del espacio. Este proceso acarrea una serie de costes ecológicos y para la calidad de vida de las personas: contaminación (acústica y atmosférica), ocupación del suelo, consumo de energía, problemas de salud para los habitantes de las ciudades, contribución al calentamiento global...

En cualquier gran ciudad se dispone de una media de un coche por cada dos habitantes. Es el caso de Fuenlabrada, municipio de la Corona Sur metropolitana de Madrid que ha experimentado un crecimiento explosivo en las últimas décadas, pasando de ser un pequeño pueblo rural de apenas 2.000 habitantes en los años 60 a convertirse, en la actualidad, en la tercera ciudad de la Comunidad de Madrid y la 30 de España, con 202.230 habitantes. En Fuenlabrada, la mayoría de los desplazamientos tienen su origen y destino en el propio municipio, seguidos de los que tienen como destino la ciudad de Madrid. De los primeros, un 71% (según la última "Encuesta domiciliaria de movilidad en la Comunidad de Madrid", realizada por el Consorcio de Transportes de Madrid en 2004 y no habiéndose publicado ninguna posterior) se llevaba a cabo en vehículo privado y un 29% en transporte público. Respecto a los desplazamientos a Madrid, el 58% se realizaba en transporte público y el 42% en coche. Esta tendencia lleva a la reflexión... Pero, ¿qué piensan los vecinos/as de Fuenlabrada? ¿cómo percibe la ciudadanía el excesivo uso del coche, especialmente en trayectos cortos? A través de la Agenda 21 de Fuenlabrada se ha recogido información sobre estas cuestiones, desarrollando tanto un diagnóstico ciudadano sobre movilidad como propuestas vecinales para impulsar un modelo más sostenible, que pasa por un mayor fomento de los desplazamientos a pie o en bicicleta en la ciudad (con un carril bici funcional), la eficiencia y el abaratamiento del transporte público y la concienciación ciudadana. No en vano, el tráfico y la movilidad es una de las preocupaciones más señaladas por los vecinos/as de Fuenlabrada, como en cualquier gran ciudad de nuestros días.

Palabras clave: Uso del vehículo privado; percepción ciudadana; movilidad; uso de la bici; transporte; concienciación ciudadana

Movilidad y uso del coche en las ciudades modernas

El crecimiento de las ciudades genera una mayor complejidad en los desplazamientos de mercancías y personas. La mejora de los sistemas de transporte permite a los territorios importar recursos externos que compensen el agotamiento de los propios y aumenta las posibilidades de movilidad de las personas, produciendo una separación funcional de espacios (trabajo, ocio, servicios, residencia...). Pero este modelo de complejización y extensión de los desplazamientos, fruto de los avances tecnológicos en el transporte, conlleva importantes impactos ambientales y consecuencias en la calidad de vida de la ciudadanía: contaminación (atmosférica y acústica), consumo de energía, ocupación del suelo con infraestructuras viarias, colapsos circulatorios, mayor tiempo destinado a desplazarse... La movilidad de mercancías y personas tendrá características distintas en función del tipo de urbanismo en que se desarrolle. En núcleos urbanos de alta densidad y concentración de espacios, en los que los lugares de trabajo, ocio, servicios y residencia estén próximos, las necesidades de movilidad podrán satisfacerse de manera más factible a través de una red de transporte público eficiente y con desplazamientos a pie o en bicicleta. Por el contrario, en las ciudades dispersas, donde los usos están más distanciados, se propicia un modelo de movilidad basado en el vehículo privado, algunas veces por necesidad ya que no existe transporte público alternativo, y otras por comodidad puesto que unas de las variables que más influyen en la elección de un modo de desplazamiento u otro es el tiempo y la accesibilidad. La presencia de una alta demanda de desplazamientos urbanos en las áreas metropolitanas y de las infraestructuras necesarias y suficientes, permite al transporte público competir con el vehículo privado (de forma más marcada en horas punta). Por su parte, una baja demanda (que hará disminuir la oferta de transporte público, bajando la calidad del servicio y aumentando los tiempos de espera y el número de transbordos), un tráfico fluido y una red viaria con un amplio ratio entre capacidad e intensidad, como en las zonas más alejadas de los núcleos urbanos, hace que el vehículo privado sea más atractivo.

En las zonas exteriores de las ciudades disminuye el uso del transporte público, aumentando el del vehículo privado, y en las zonas interiores ocurre el fenómeno inverso. Sin embargo, según el *Informe del Estado de de la Movilidad de Madrid* que la Fundación Movilidad publicaba en 2012, a partir de la crisis económica que comienza en 2008 la tipología y el número de desplazamientos están cambiando. En general, se ha producido una reducción de la demanda tanto del transporte público como privado, aunque el primero se ha visto más perjudicado en los viajes de entrada y salida de la capital. Considerando los accesos y el tráfico interior, el estudio sitúa el descenso de desplazamientos en vehículo privado en un 2,5% y un 4,4% en transporte público. Esto se explica porque estos últimos desplazamientos reflejan la movilidad laboral, relacionada con la población ocupada. Con el aumento de las tasas de desempleo a partir de 2008, la utilización del transporte público para desplazarse al lugar de trabajo, que es el uso mayoritario que se le da, es menor. En cambio, la crisis parece afectar menos a los usuarios del vehículo privado (a pesar de la disminución de actividad laboral y de los salarios), según el mencionado estudio, debido a que su uso se relaciona más con el PIB per cápita que con la población ocupada. Además, según señala el estudio, se ha producido una baja de los precios de los carburantes y la reducción generalizada de la movilidad puede influir en una mayor utilización del vehículo privado al verse reducido el volumen de tráfico.

Es sabido que el automóvil es el medio de transporte que más perjudica al medio ambiente, que más costes supone y que más energía consume. Aún así, su uso se ha generalizado y extendido en las últimas décadas, produciendo un impacto sobre la organización económica y la distribución espacial de las actividades humanas que, al mismo tiempo, retroalimentan la necesidad de su uso. Se genera un círculo vicioso: el coche (y los medios de transporte motorizado) favorecen la especialización funcional del espacio y, esta especialización, hace necesario el uso del coche. El vehículo se ha convertido en pieza clave y medio de conexión de unos lugares y otros: centros comerciales, centros de trabajo, espacios de ocio... Es cierto que su uso puede ser muy útil en determinados trayectos que no son cubiertos por el transporte público o que no pueden ser recorridos a pie o en bicicleta, o para la movilidad de personas con algún tipo de discapacidad, o para trasladar objetos pesados, o para desplazamientos rápidos y urgentes. La flexibilidad, autonomía e independencia que proporciona le convierte en un medio de transporte predilecto para muchas personas y en determinadas ocasiones (tráfico fluido, largas distancias, desplazamientos puerta a puerta, posibilidades de aparcamiento...). Pero el problema es el uso desmesurado que se hace, muchas veces en situaciones innecesarias o fácilmente solventables a través de otros medios de transporte alternativos.

Aunque hay ciudades del centro y norte de Europa que apuestan, por ejemplo, por la bicicleta (como en los Países Bajos donde, tras la crisis del petróleo de 1973 optaron por un modelo energético y de movilidad más sostenible), en los espacios urbanos de las sociedades industriales avanzadas el protagonismo suele ser del coche. La fisonomía urbana está adaptada al uso del vehículo privado, lo cual promueve su utilización (a pesar de cada vez mayores intentos por corregir esta situación) y, al mismo tiempo, "obliga" a dedicar gran parte del espacio público a infraestructuras para el coche. La dispersión urbana ("sprawl"), la separación funcional de espacios, es otra característica de muchas ciudades actuales que también fomenta el uso del vehículo. Es el caso de las ciudades metropolitanas, en las que el transporte y la movilidad se convierten en un eje fundamental de las políticas públicas y de la satisfacción de las necesidades ciudadanas. El término "área metropolitana" empezó a utilizarse cuando hubo que referirse a grandes zonas urbanas que crecían, a partir de la industrialización, en torno a la metrópolis central. Se trata, por tanto, de la zona ocupada por una ciudad de referencia y una serie de ciudades satélite, en muchos casos "ciudades dormitorio", que se conectan con la metrópoli a través de flujos sociales y económicos. El área metropolitana de Madrid es una de las más grandes de Europa (junto con Estambul, París, Londres, Berlín y Roma) y, perteneciente a la llamada "segunda corona metropolitana", Fuenlabrada es parte integrante de esa conurbación que hoy se extiende al sur del municipio central de la metrópoli, con una población total de alrededor del millón de habitantes.

Fuenlabrada: de ciudad satélite a ciudad autosuficiente

Fuenlabrada ha dejado de ser una ciudad satélite para ser una ciudad autosuficiente, con los equipamientos y servicios necesarios para desarrollar una vida plena en el municipio sin dependencia de Madrid. Ha pasado de ser un pequeño pueblo rural y agrícola de apenas 2.000 en los años 50 a convertirse en la tercera ciudad más grande de la región metropolitana madrileña (excluyendo la capital), por detrás de Móstoles y Alcalá de

Henares, con más de 200.000 habitantes (202.230 habitantes -INE, enero 2013¹-). El ritmo casi vertiginoso con el que esta ciudad se ha desarrollado, sobre todo en los 70, hace que cumpla todas las características que definen un proceso de “suburbanización”. Este fenómeno responde al importante proceso migratorio del periodo conocido como “desarrollismo español”, durante las décadas de los 60 y 70. En ese momento, localidades que se encontraban en las coronas metropolitanas de las grandes ciudades, como Fuenlabrada en relación a Madrid, crecieron exponencialmente producto de la llegada de importantes contingentes de inmigrantes, y por la forma que ha adoptado como ciudad de gran tamaño (en la actualidad tiene en torno a 200.000 habitantes), podría considerarse una expresión más de lo que se conoce como *ciudad dormitorio*. Sin embargo, junto con esa condición inicial de ciudad dormitorio que acoge a importantes cantidades de población llegadas de otras áreas y de lugares más centrales como consecuencia de los precios del mercado inmobiliario, Fuenlabrada en la actualidad no puede entenderse como una ciudad satélite de la metrópoli y ofrece todo el repertorio de servicios, equipamientos y comodidades necesarios para ser autosuficiente, encabezados por un tejido industrial de gran implantación y por todo un sistema de bienes públicos y privados (deportivos, educativos, culturales, asistenciales y de salud, de ocio y comerciales) que hacen innecesaria su búsqueda fuera del municipio para los vecinos.

Las consecuencias e insuficiencias que impuso en su momento un desarrollo tan rápido, intenso, desordenado y precario, sin excesiva planificación en sus orígenes, han ido siendo corregidas por las distintas actuaciones municipales durante las últimas décadas, superando una situación básica y carencial, aunque ello se ha producido desde una orientación excesivamente marcada por los problemas de carácter local y por la búsqueda de soluciones de manera autónoma -como en el resto de municipios vecinos-, y no tanto por una conciencia de pertenencia a un territorio de mayor escala (comarcal) y el trabajo en red como área metropolitana.

En el área sur de la región, lo que a principios de los 60 eran pequeños pueblos de características rurales se convirtieron en apenas dos décadas en una mezcla de suburbio industrial (suburbio en el sentido que se le da en el urbanismo estadounidense, es decir, zonas periurbanas determinadas por el componente social de su población: gente joven de clase media trabajadora, que se establecen en multinúcleos menores dispersos cercanos a la ciudad y comunicados con buenos sistemas de carreteras hacia las periferias) y ciudad dormitorio, con gran carencia de dotaciones básicas. Sin embargo, a partir de las primeras elecciones democráticas -1979-, los distintos gobiernos locales han realizado un notable esfuerzo para reducir el déficit acumulado en los años anteriores de crecimiento demográfico explosivo, sentando las bases para superar la inicial marginalidad periférica –todavía presente en algunos casos- y generando una red de equipamientos acorde con las necesidades de la población. Así, de la casi total dependencia de estas áreas respecto al núcleo central de la metrópoli se ha ido pasando a una interdependencia de carácter más “horizontal” entre los propios municipios, adquiriendo cada vez mayor importancia las relaciones transversales en la corona metropolitana.

¹ Último dato publicado.

El crecimiento urbano de la región metropolitana de Madrid (como de otras grandes ciudades –Barcelona, Buenos Aires, Londres, etc.-) provoca un modelo de *ciudad difusa*, enfrentada a la *ciudad compacta*, y caracterizada por una ocupación diseminada del territorio, separando funcionalmente sus usos (la universidad, la industria, las zonas residenciales, las zonas comerciales, las oficinas...) y segregando a la población en base a su capacidad económica. El concepto de ciudad difusa es opuesto al de urbanización concentrada propio de la era industrial, del crecimiento espacial polarizado y de las economías de aglomeración. Representa el ensanchamiento de la urbanización tradicional que se difunde o expande en el territorio de forma laxa y no polarizada. Es el fenómeno que promueve la urbanización del entorno natural y permite “habilitar la distancia”, al desvincular el lugar de trabajo del lugar de residencia en relación directa a las mejoras y avances de las comunicaciones. En la difusión desconcentrada de la urbanización intervienen los procesos de suburbanización y de contraurbanización que tienen por denominador común el hecho de que su presencia implica movimientos desconcentradores de población en los asentamientos urbanos desde el centro hacia la periferia.

La tendencia hacia la dispersión genera una serie de consecuencias negativas, como señala Rueda (*“La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa”*, Salvador Rueda -1998-), destacando la ocupación intensiva del suelo, el consumo de materiales y energías y la explotación de los ecosistemas más allá de su capacidad de carga. Este modelo provoca, a su vez, la reducción del patrimonio agrícola y de los espacios naturales, la crisis del sistema de comercio de proximidad, pérdida de cohesión social, el aumento de necesidades de movilidad, un mayor consumo de recursos (agua, energía...) y la generación de mayor cantidad de residuos. Sin embargo, en la actualidad se está tomando conciencia de la insostenibilidad (en términos de desarrollo sostenible y calidad de vida) de la tendencia al crecimiento difuso y el modelo de ordenación del territorio que se propone es el de una ciudad compacta (cohesionada y con un buen aprovechamiento de los recursos –suelo, energía y recursos naturales-) y diversa (multifuncional y heterogénea, capaz de satisfacer las distintas necesidades de sus habitantes), lo que podríamos denominar una ciudad “autosuficiente” y sostenible.

Por otro lado, la evolución experimentada por Fuenlabrada parece demostrar que la etiqueta “ciudad dormitorio” ya no se ajusta mucho a la realidad actual. Si bien hasta hace unos 20 años la ciudad tenía excesiva dependencia de la metrópoli central (Madrid), no sólo en lo que al empleo se refiere (que es la connotación que frecuentemente se asocia al concepto “ciudad dormitorio”, es decir; un municipio compuesto, básicamente, por población que pasa el día fuera trabajando en la ciudad de referencia) sino también para la satisfacción de determinadas necesidades (educativas, sanitarias, de ocio y cultura, comerciales...), convirtiéndose en una ciudad satélite, Fuenlabrada, ya desde principios de la década de 2000, cuenta con numerosos servicios, equipamientos y dotaciones que facilitan una vida plena a sus vecinos. Así lo reconocen los propios residentes consultados en el marco de la Agenda 21; ninguno de ellos percibe Fuenlabrada como ciudad dormitorio o ciudad satélite y manifiestan que el desarrollo producido en los últimos años ha cambiado la concepción que se tiene de este municipio periférico.

“Cuando yo vine a vivir aquí, en el año 81, no teníamos nada, ni las calles asfaltadas. Todo eso de allí, donde La Serna, era campo. Mucha gente trabajaba en los polígonos, aquí siempre ha habido mucha industria, pero también somos muchos los que tenemos que ir a trabajar a Madrid todos

los días. Si no fuera por eso, yo no tendría necesidad de ir a Madrid, si aquí tenemos ya de todo...” (Vecino de Fuenlabrada).

La transformación de Fuenlabrada de pequeño pueblo agrícola a gran ciudad también es un aspecto destacado en las conversaciones con los residentes consultados, con las consecuencias positivas y negativas que ello ha supuesto. Antes, las relaciones sociales eran más fluidas, más cercanas y de mayor profundidad entre los vecinos, existía un “espíritu de pueblo” y una gran cohesión social, además de mayor tranquilidad y contacto con la naturaleza, pero había grandes carencias en cuanto a servicios e infraestructuras de todo tipo. Hoy en día, con el incremento poblacional y urbanístico, ese tipo de relaciones sociales se pierden, así como la extensión del entorno natural y cierta tranquilidad en la vida cotidiana, pero a cambio se ha ganado en comodidades, satisfacción de necesidades y oportunidades (de empleo, sanitarias, educativas, culturales...) para la ciudadanía.

“Yo me acuerdo que cada vecino barría su trozo de calle. Era otra cosa, nos conocíamos todos, ibas por la calle y te parabas a saludar, ¿cómo está fulanito, cómo está menganito?” Había, no sé, más armonía vecinal. (...) Había más tranquilidad, menos coches, menos ruidos” (Vecina de Fuenlabrada).

El acelerado crecimiento de Fuenlabrada ha hecho necesario impulsar las infraestructuras de transporte a lo largo de las últimas décadas, tanto para comunicar el municipio con la ciudad de Madrid como con las localidades limítrofes. Así, a partir de principios de los 80, el primitivo sistema radial de comunicación viaria, además de desdoblarse y reforzarse con un moderno servicio ferroviario de cercanías, se ha ido complementando con un sistema viario transversal, conformado principalmente por las variantes de circulación rápida que han venido a sustituir el insuficiente entramado original de comunicación que conectaba los núcleos de cada una de las coronas metropolitanas de la región de Madrid. Este sistema de comunicación, reforzado más recientemente por la autovía de circunvalación M-50, además de facilitar el acceso a Madrid de forma indirecta, conecta con los municipios cercanos, como Móstoles, Getafe, Leganés, Humanes de Madrid, Griñón y Pinto. A ello se suman las distintas inversiones realizadas en la red de transporte público, destacando la línea de tren de cercanías, la flota de autobuses urbanos propios, dependientes de la pionera Empresa Municipal de Transporte (EMT) de Fuenlabrada (la primera que se creó en la Comunidad de Madrid, después de la de la capital) y que cuenta con 5 líneas que conectan cada barrio con las dotaciones más importantes que existen en la localidad (como el hospital), y la línea 12 de Metro de Madrid (MetroSur), inaugurada en 2003.

La movilidad en una ciudad metropolitana: el caso de Fuenlabrada

En una ciudad moderna metropolitana, como Fuenlabrada, adquiere una gran importancia el sistema de comunicaciones para la conexión con la metrópoli central (Madrid) y para la conexión intramunicipal e intermunicipal. La *Encuesta domiciliaria de movilidad en la Comunidad de Madrid*, realizada por el Consorcio de Transportes de Madrid, tiene los últimos datos disponibles de 2004 (no se ha publicado ninguna posterior a ese año), y aunque está bastante desactualizada, ofrece información relevante acerca de los desplazamientos en diferentes medios de transporte por carretera con origen en Fuenlabrada. Atendiendo a los desplazamientos en diferentes medios de transporte motorizado con origen en Fuenlabrada, los más frecuentes, según dicha encuesta, eran

los que tenían origen y destino en Fuenlabrada (39,3%) seguidos de los que tenían destino en Madrid (26,1%). Se estimaba que de los desplazamientos internos (con origen y destino en Fuenlabrada), un 29% se realizaban en transporte público y un 71% en vehículo privado. En el caso de los desplazamientos a Madrid, un 58% se realizaba en transporte público y un 42% en transporte privado. Se trata del único destino donde la mayoría de los desplazamientos se producían en transporte público, si bien la proporción de desplazamientos en transporte público a otros municipios del área metropolitana (Leganés, Getafe, Móstoles) también era elevada, entre el 40-44%. El uso del transporte público para los desplazamientos hacia otros municipios de la zona situados fuera del área metropolitana era mucho menor, con porcentajes entre el 21% y el 36%.

La información más reciente sobre desplazamientos motorizados con origen en Fuenlabrada procede del *Proyecto Bicisur del Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid*, elaborado en 2013. Las conclusiones que se pueden extraer de la información que aporta este proyecto no difieren mucho de las conclusiones derivadas de la *Encuesta domiciliaria de movilidad en la Comunidad de Madrid del Consorcio de Transportes de Madrid* de 2004. Según los datos aportados por este último estudio de 2013, los desplazamientos internos siguen siendo los más frecuentes (42,8%) seguidos de los que tienen destino en Madrid (28,5%). De todos los desplazamientos con origen en Fuenlabrada realizados en vehículo privado en 2013, más de la mitad de ellos (un 51,9%) se producen dentro del propio municipio, seguidos de los realizados hacia Madrid (un 18,3%). Respecto a los desplazamientos en transporte público con origen en Fuenlabrada en 2013, un 42,9% se realizan con destino a Madrid y un 29,4% dentro del propio municipio.

Lo que sí nos permite comparar ambos estudios es la proporción de desplazamientos en transporte público o privado desde Fuenlabrada a los principales municipios de su entorno. De ambos estudios se pueden extraer las mismas conclusiones, es decir; la gran mayoría de desplazamientos internos motorizados en Fuenlabrada se producen en vehículo privado y el único destino en el que la mayoría de desplazamientos se producen en transporte público es Madrid, destacando también el alto porcentaje de uso del transporte público (en torno al 40%) en los desplazamientos a grandes municipios de la primera Corona Metropolitana al contar con importantes infraestructuras de comunicación como la red de Metrosur o la red de Cercanías, que complementan la red de autobuses interurbanos. En los desplazamientos motorizados a otros municipios sin la red de Cercanías o Metrosur, el porcentaje de uso del vehículo privado es similar al de los desplazamientos internos motorizados en Fuenlabrada, en torno al 65-75%. En cualquier caso, cabe señalar que en la última década se ha intensificado el uso del vehículo privado en los desplazamientos internos motorizados de Fuenlabrada, pasando de un 71% en 2004 a un 74% en 2013, al mismo tiempo que disminuye el uso del transporte público en ese tipo de desplazamientos (pasando del 29% en 2004 al 26% en 2013). Los datos que hemos visto en relación al municipio de Fuenlabrada refuerzan que a medida que aumenta el anillo de la ciudad, el uso del transporte público disminuye y aumenta el uso del coche, lo que está relacionado directamente con los movimientos transversales en las ciudades. Decece la utilización del transporte público en las zonas exteriores y aumenta en gran medida su uso en el interior, posiblemente por una mejor red de transporte público, una mejor conexión de los núcleos y espacios funcionales, la dificultad de aparcamiento para el vehículo privado, la congestión del tráfico... Por su parte, en las zonas periurbanas el transporte público suele ser más deficiente, con menor frecuencia,

la densidad del tráfico suele ser menor y, en definitiva, el uso del coche disminuye los tiempos y facilita la conexión.

Respecto al uso del transporte privado motorizado, ya hemos visto anteriormente cómo existía un uso preferente de este tipo de transporte en los desplazamientos urbanos e interurbanos, a excepción de los desplazamientos a Madrid (en los que predomina el uso del transporte público). Pero Fuenlabrada, con una extensión de 39,2 Km², es una ciudad en la que la distancia media de los desplazamientos internos es de 1,6 kms y un 68% de ellos se realiza a pie, según datos del *Proyecto Bicisur del Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid (2013)*. El uso de la bicicleta como transporte en este tipo de desplazamientos sería muy eficiente puesto que suponen una distancia media inferior a 2 kms. Por otro lado, según datos del *Atlas de la movilidad residencia-trabajo en la Comunidad de Madrid (2010)*, la mayoría de los desplazamientos al trabajo de residentes en Fuenlabrada son inferiores a 6 kms (77%), puesto que hay población ocupada en el propio municipio (un 23,3%, según el Observatorio Local de Empleo), y, por tanto, podrían realizarse en bicicleta ya que hasta esa distancia la bicicleta sigue siendo un medio de transporte eficiente que permitiría incluso el desplazamiento a municipios limítrofes. En el *Estudio de Movilidad del Trayecto Ciclista Municipal de Fuenlabrada (2008)*, elaborado por el propio Ayuntamiento durante la realización del PMUS y basado en una encuesta por correo electrónico y postal y otra encuesta telefónica, se señala que la frecuencia de uso de la bicicleta como medio de transporte es bastante baja, puesto que solamente un 6,11% de los encuestados afirma que la usa a diario y un 15,56% varias veces a la semana. El uso de la bicicleta en Fuenlabrada estaría muy relacionado con un uso lúdico o deportivo ya que un 78,34% de los usuarios lo son durante los fines de semana o la usan ocasionalmente y más de un 80% afirma expresamente que la usan por motivos deportivos o para pasear (el 60,87% para ocio o paseo y el 21,74% para entrenamiento o competición).

En cuanto al vehículo privado, hasta 2008 el parque automovilístico de Fuenlabrada crecía anualmente, entre un 3% y un 4%. A partir de ese año, quizás relacionado con el periodo de crisis económica que se inició, el parque de vehículos se ha mantenido estable. Atendiendo al número de vehículos por cada 1.000 habitantes en este municipio, se aprecia también cómo la tendencia de crecimientos anuales (que en ocasiones han alcanzado el 9,6%) se termina en 2007 para, a partir de entonces, estabilizarse en torno a los 470 vehículos por cada 1.000 habitantes (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid), es decir casi un vehículo por cada dos habitantes. Si consideramos sólo las personas que tienen edad para conducir (a partir de 18 años), y teniendo en cuenta que Fuenlabrada es uno de los municipios más jóvenes de España, el número de coches por conductores potenciales es mucho más alto. En torno al 22% de la población del municipio tiene menos de 18 años (unas 45.000 personas), si restamos ese porcentaje al total de la población, tenemos unos 150.000 conductores potenciales. Y el número de turismos censados en Fuenlabrada ronda los 95.000 (93.321 en 2011, último dato disponible del Instituto de Estadística de las Comunidad de Madrid). Esto supone alrededor de 0,6 coches por cada conductor potencial; o 1,6 conductores por coche. Es decir; estamos en una situación en la que nos aproximamos a la disponibilidad de casi un coche por potencial conductor. ¿No estaremos llegando a crear ciudades para coches y no para personas?

Y la ciudadanía, ¿qué opina?

A través del proceso de participación ciudadana en el marco de la Agenda 21 de Fuenlabrada, desarrollada por el Observatorio Internacional de Ciudadanía y Medio Ambiente Sostenible (CIMAS)², se han detectado la percepción, las demandas y las expectativas de la ciudadanía respecto a muy diversas cuestiones relacionadas con el desarrollo sostenible. Entre ellas, la movilidad y el transporte (*“Llega un momento en que una ciudad se convierte en un sitio estresante, donde pierdes muchísimo tiempo en transporte... y la calidad de vida disminuye muchísimo” –vecino-*). En este sentido, la movilidad y el transporte son uno de los aspectos de mayor preocupación entre los vecinos de Fuenlabrada. Cuando se les consulta por los aspectos municipales más importantes, la movilidad y el transporte figuran entre los primeros, y distintos elementos relacionados con ello son citados cuando se pregunta por los principales problemas del municipio: la ordenación del tráfico, la contaminación acústica ocasionada por el tráfico, la falta de plazas de aparcamiento, la necesidad de mejora del transporte público urbano e interurbano o el fomento de los desplazamientos en bici a través de la ampliación y mejora de los carriles.

Las personas participantes en el proceso participativo reconocen que existe un excesivo uso del vehículo privado dentro de la ciudad y se apunta a diversas causas: la comodidad de ir en tu propio vehículo; el individualismo y falta de concienciación actitud ciudadana; el desconocimiento de las líneas de autobús urbano; la mala planificación de las líneas de la EMT; la existencia de un transporte público caro e irregular; el haber heredado la cultura del uso del vehículo que se generó en épocas anteriores, cuando no había transporte público y era necesario para desplazarse por la ciudad y otros municipios; las dificultades para utilizar medios alternativos de transporte, como la bici (escasez y poca funcionalidad del carril bici para los desplazamientos por el municipio, poca oferta de bicicletas de alquiler o inexistencia de lugares seguros donde dejar la bici, por ejemplo dentro de los colegios y otros centros públicos).

“Todavía la gente tiene la mentalidad de desplazarse en vehículo privado, aunque se ha ampliado la red de carril bici y hay más conciencia de desplazarse a pie y en bici” (Vecino)

“Se usa mucho el coche porque somos muy cómodos... Yo no sé muy bien el transporte público las zonas por dónde va, muchas veces voy a coger un transporte y digo: ¿y qué cojo?... ¡Pero mucha gente lo hace por comodidad!, te fijas y hay mucho tráfico y los autobuses están vacíos” (Vecino)

“Sigues teniendo muy arraigada la cultura de `tengo que coger el coche para abastecerme de lo que necesito y me desplazo al centro comercial`. Por ejemplo, eso en mi barrio no pasa, la gente está muy acostumbrada a ir a los sitios andando, pero en las zonas de la periferia de Fuenlabrada están acostumbrados a utilizar el coche para todo” (Vecina)

² www.redcimas.org

El uso excesivo del vehículo privado tiene consecuencias negativas de carácter global que afectan al conjunto del planeta, en relación al consumo de energía (la energía consumida en el transporte supone una gran parte del consumo energético de la humanidad), la contaminación atmosférica (producida, principalmente, por la emisión de gases de los motores de combustión: CO₂, monóxido de carbono y nitrógeno), la contaminación acústica o el calentamiento global que produce lluvia ácida y provoca problemas en la salud de los habitantes de las ciudades. Pero también tiene una serie de efectos de carácter subjetivo (estrés, horarios, tiempo invertido en desplazarse...), que afecta a la vida cotidiana de muchas personas y que condicionan el comportamiento individual y colectivo en las grandes ciudades, puesto que, en muchas ocasiones, adaptamos algunos de nuestros hábitos al uso del coche. Para revertir este modelo, desde la ciudadanía (en concreto, los vecinos de Fuenlabrada que han participado en la Agenda 21), al igual que desde el ámbito de los profesionales, expertos y técnicos en movilidad, se plantean dos opciones: sustitución del coche por el transporte público o por la bicicleta o los desplazamientos a pie para distancias cortas.

El transporte público es considerado el principal medio alternativo al uso del coche. La valoración generalizada que se hace del transporte público de Fuenlabrada es buena, a pesar de determinadas deficiencias en algunas zonas. La conexión con Madrid se considera adecuada y se percibe que la movilidad ha mejorado tras la construcción de MetroSur, que supone un buen complemento a la red de tren de Cercanías. Sin embargo, se echa en falta un servicio de metro de madrugada los fines de semana y una mayor frecuencia de otro tipo de transportes públicos en fin de semana. La demanda que más se repite entre las personas participantes en el proceso de Agenda 21 de Fuenlabrada es la reducción de los precios del transporte público, considerado excesivamente caro y, por ello, se desincentiva un mayor uso del mismo en favor del coche. Al mismo tiempo, se reclama mayor cobertura y regularidad en algunas zonas (especialmente en el barrio de Loranca, que se encuentra separado del núcleo urbano de Fuenlabrada).

“Pero la verdad que el transporte público está muy bien, porque mira hoy hemos venido nosotras y se venía tan fresquito y todo... que está muy bien” (Ecologistas)

“Bien comunicado sobre todo tras la construcción del Metrosur que comunicó zonas de la ciudad que entre sí no estaban enlazadas (...) Hasta que se hizo Metrosur había zonas de Fuenlabrada algo incomunicadas que suponía un desplazamiento al centro del pueblo para desde allí ir a la otra zona.” (Ecologistas)

“Mejoraría el precio del transporte público pero no son competencias de la ciudadanía, sino del gobierno regional o estatal. Ir y venir de Madrid son 8€ o 10€. También se debería mejorar la regularidad” (Consumidores)

“Ahora, nos han quitado unos trenes... la frecuencia de trenes por la mañana ha pasado de 3 a 5 minutos lo que supone casi la mitad de trenes, la limpieza no es la misma, las escaleras mecánicas... hay un ascensor en la estación Central de Fuenlabrada que lleva roto 6 meses, o sea...” (Consumidores)

“Si pudieran poner algún autobús más nocturno que diera toda la vuelta... porque daros cuenta que es que se queda el nocturno hasta la Avenida de España y toda está parte... no tiene... el nocturno tendría que pasar por más barrios... yo por ejemplo donde vivo no

tengo problema porque pasa el verde y lo tengo más o menos, pero hay barrios como por ejemplo esto, La Serna...” (AA.VV)

Las propuestas ciudadanas en relación al transporte público giran en torno a una reducción de precios y la aplicación de descuentos a colectivos determinados (desempleados, jóvenes, dependientes...); la ampliación de horarios e itinerarios; la utilización de microbuses eléctricos en las líneas de la Empresa Municipal de Transportes que atraviesen el municipio y no tengan recorridos circulares, buscando la complementariedad con otras líneas de autobuses; mejorar la frecuencia de la comunicación en transporte público con los polígonos industriales (incorporar a los recorridos de la EMT los polígonos Cobo Calleja y La Cantuela) y con el barrio de Loranca; o crear nuevas líneas de autobús que comuniquen con zonas céntricas de la ciudad de Madrid, principalmente en líneas nocturnas.

Además del transporte público, la ciudadanía considera que la bicicleta (y los desplazamientos a pie para distancias cortas) puede ser un medio alternativo al excesivo uso del coche. Se demanda una mejora de la comunicación en bicicleta dentro del municipio puesto que se percibe que todavía se usa mucho el coche en los desplazamientos internos (algunos de los participantes proponen priorizar la movilidad a pie y en bici en detrimento del vehículo privado). También se reclama una ampliación del carril bici, cerrando un anillo circular y conectando los distintos barrios, los equipamientos públicos y puntos neurálgicos del municipio y los principales nodos de transporte público que conecte los puntos neurálgicos del municipio. Se considera que el actual carril bici tiene poca funcionalidad para los desplazamientos funcionales por el municipio. Por otro lado, aunque existe transporte público a los polígonos, algunos vecinos creen que habría que mejorar los itinerarios a pie o en bicicleta. Algunos mecanismos que podrían fomentar un mayor uso de la bicicleta serían el establecimiento de un servicio de alquiler (estableciendo puntos de alquiler de manera estratégica a lo largo del recorrido del carril-bici o en los centros educativos) y la habilitación de aparcamientos y lugares seguros donde dejar la bici (dentro de los colegios y otros centros públicos o en los nodos de transporte público). Por último, se alude a la necesidad de mejorar la señalización y la visibilidad en los carriles bici, así como la sensibilización a los peatones para no invadirlos.

“Habría que facilitar el uso de la bici dentro de la ciudad, con sitios donde poder dejar la bicicleta, el alquiler de bicicletas, etc... Veo yo que eso es una asignatura pendiente” (Vecina)

“En el carril bici que va por el parque tendrían que haber hecho dos carriles, uno para peatones y otro para ciclistas, y nada más que hay uno y eso da problemas... Han puesto un cartelito porque está muy mal diseñado en ese sentido” (Vecino)

“Tenemos que ponernos a la altura de cualquier ciudad europea, fomentar las calzadas compartidas, fomentar el proyecto de vías 30” (Vecina)

“Lo del alquiler de bicis estaría bien, lo que pasa que aquí se presentó el estudio y tal, y que yo sepa no se ha hecho nada de eso, aunque estuvo a punto de realizarse...” (Vecino)

Conclusión

¿Ciudades para las personas o ciudades para los coches? ¿Qué modelo se está fomentando? Sin negar la función social y la utilidad instrumental del automóvil, lo que debemos plantearnos es si estamos haciendo un uso racional y necesario del mismo. Por regla general, la mitad de los desplazamientos que se realizan en coche dentro de una ciudad son inferiores a 3 kilómetros, y en la mayoría de los casos el número de viajeros es una sola persona. El coche se está adueñando de muchas ciudades, ocupando gran parte del espacio urbano y generando infraestructuras que permitan seguir utilizándolo de modo prioritario. El enfoque urbanístico predominante ha impulsado una movilidad dependiente del vehículo privado, y la tendencia ha sido facilitar el uso de este medio de transporte. Sin embargo, hay que señalar que está emergiendo una conciencia social (que también arrastra, en algunos casos, a la conciencia política) para poner freno al imperio del automóvil por el bien de nuestra salud (enfermedades respiratorias y cardiocirculatorias), la salud de nuestro planeta y la mejora de la calidad de vida (estrés, ruido, tiempo perdido...). De quitarle el protagonismo al coche en favor de medios alternativos, dependerá la sostenibilidad de nuestro modelo de movilidad.