



Movilidad sostenible en el medio rural. La experiencia de la campaña -¿Cómo vas?- en El Boalo, Cerceda y Mataelpino

Autor: Amaya Castillo García

Institución: Terrativa S. Coop. Mad.

Otros autores: David Mateos Pascual (Terrativa S. Coop. Mad.); Aurora Lázaro Melero (Terrativa S. Coop. Mad.)

Resumen

La movilidad es una de las 'asignaturas pendientes' en el medio rural. A simple vista, no parece un problema, pues en los pueblos no existen los atascos, el ruido o la contaminación que produce el colapso circulatorio en las ciudades. Sin embargo, la escasez de transporte público, la dispersión de la población por un amplio territorio y la 'popularización' de los vehículos privados, han hecho que en el medio rural la movilidad sea ambiental, económica y socialmente insostenible.

Esta realidad ya está generando graves problemas en los pueblos, algunos de los cuales pueden ya percibirse a simple vista: ocupación de espacios públicos por coches, (limitando el uso recreativo de estos espacios y 'afeando' el espacio público.), ocupación de aceras, inseguridad o peligrosidad vial en las calles, aumento del sedentarismo (especialmente en el caso de niños/as y jóvenes) o generación de colectivos con dificultades para desplazarse por no tener vehículo propio o carnet de conducir (personas mayores, niños/as y adolescentes, personas con pocos recursos, etc.)

Consciente de esta situación y animado por la participación ciudadana, el Ayuntamiento de El Boalo, Cerceda y Mataelpino (un municipio situado en las faldas de la Sierra de Guadarrama, en la Comunidad de Madrid) decidió poner en marcha una campaña para fomentar la movilidad sostenible en el municipio. La campaña ¿CÓMO VAS? desarrollada por Terrativa a finales de 2013 y aún en marcha, comprende la realización de diferentes acciones de cara a visibilizar el problema de la movilidad en el municipio, proponiendo además alternativas y soluciones. Hasta la fecha, se han llevado a cabo dos fases de la campaña en las que se ha promovido el uso del transporte público y la práctica de compartir coche entre vecinos/as a través de una iniciativa de "autostop". En sucesivas fases está previsto tratar temas como el uso de la bicicleta o la movilidad a pie.

En la presente comunicación técnica se analiza brevemente la problemática relacionada con la movilidad en el medio rural. Además, se presenta la experiencia de la campaña "¿Cómovas?" en El Boalo, Cerceda y Mataelpino, haciendo un recorrido desde su planteamiento hasta los resultados de sus primeras fases.

Palabras clave: movilidad sostenible; rural; transporte público; autostop; compartir; coche;

INTRODUCCIÓN Y JUSTIFICACIÓN

La movilidad es uno de los grandes retos a resolver en el medio rural. Para ello, apostar por un modelo de sostenibilidad es imprescindible tanto para proteger los valiosos recursos naturales de nuestro entorno, como para garantizar cierta calidad de vida en nuestros pueblos.

Inconscientemente, muchas personas tienen (tenemos) la imagen mental de pueblos tranquilos, en los que la gente se desplaza caminando o en bicicleta, donde no existen los atascos ni los problemas de aparcamiento, donde no hay ruido ni contaminación provocada por el tráfico y los niños y niñas pueden jugar en la calle. Esta imagen, idílica para muchas personas, no solo dista mucho de la realidad de gran parte de los municipios rurales de nuestro país, si no que resulta engañosa y no refleja la problemática real que existe en torno a la movilidad en los pueblos.

Acercarse a la problemática de la movilidad en el medio rural exige cambiar el enfoque. No es posible analizar las dinámicas y hábitos de movilidad de la población rural utilizando los mismo marcos y parámetros que se utilizan para el medio urbano. Consecuentemente, no es posible resolver los problemas del medio rural aplicando las mismas “recetas” que en las ciudades. Otra mirada es necesaria, puesto que las condiciones de partida y las necesidades tanto del territorio rural como de quienes viven en él, son diferentes.

1. ALGUNAS CARACTERÍSTICAS DEL MEDIO RURAL EN RELACIÓN A LA MOVILIDAD

El objetivo de esta comunicación técnica no es realizar un análisis exhaustivo de las características del medio rural, sin embargo, consideramos interesante dar algunas pinceladas que ayuden a entender la problemática asociada a la movilidad en este contexto.

Uno de los elementos diferenciadores del medio rural es su demografía, cuyo estudio resulta básico para entender y analizar la movilidad. Por definición, son rurales aquellas zonas con poca población y/o cuya población se encuentra dispersa por un territorio amplio. Tanto es así, que hoy en el Estado Español, el criterio para diferenciar el medio rural es exclusivamente el número de habitantes y su densidad.¹

Siguiendo con la cuestión demográfica, y a pesar de que se está produciendo una llegada de nuevos residentes, las áreas rurales presentan aún un marcado envejecimiento poblacional, es decir, vive en los pueblos un porcentaje de personas mayores superior al

¹ Medio rural: el espacio geográfico formado por la agregación de municipios o entidades locales menores definido por las administraciones competentes que posean una población inferior a 30.000 habitantes y una densidad inferior a los 100 habitantes por km². LEY 45/2007, de 13 de diciembre, para el desarrollo sostenible del medio rural.

de la media nacional.² Los hábitos y necesidades de movilidad de los/as ancianos/as difieren notablemente de los del resto de la población, lo que es una cuestión a tener en cuenta a la hora de diseñar estrategias o redes de transporte.

Los servicios públicos (centros escolares, de salud, administrativos, culturales, deportivos o de ocio) así como otros servicios (sucursales bancarias, tiendas o centros comerciales) suelen concentrarse en determinados municipios, generalmente los más grandes o aquellos considerados “cabeceras de comarca”. Esto hace que las personas que viven en municipios más pequeños tengan que desplazarse con mucha frecuencia varios kilómetros para satisfacer necesidades cotidianas.

La movilidad juega en el medio rural un papel crucial a la hora de encontrar o mantener un empleo. Según un estudio publicado en 2009, “el acceso al empleo aparece claramente ligado en más de la mitad de los ocupados rurales a las posibilidades que ofrecen los medios de transporte de romper las constricciones de los mercados de trabajo locales.” (Camarero, 2009)³

Las redes de transporte público en el medio rural son en general escasas, insuficientes y están mal adaptadas a las necesidades de la población. Año tras año asistimos a su desmantelamiento, o a un continuo recorte de los servicios basado en criterios de “baja rentabilidad”. Dado que existe poca población, la demanda de este servicio no puede ser comparable a la que encontramos en las ciudades, de modo que aplicar criterios de rentabilidad económica resulta tan engañoso como insolidario e injusto. Bien al contrario, es importante dirigir los esfuerzos a diseñar un sistema de transporte colectivo diferente y bien adaptado a las necesidades y características del medio rural.

Por estos y otros motivos que sería complicado analizar en tan poco espacio (presión publicitaria, individualismo, “popularización” del coche) existe en el medio rural una fuerte dependencia del vehículo privado, que ha ido creciendo imparable en los últimos años, a pesar de la permanente subida del precio del combustible. El hecho de que no exista en los pueblos el colapso circulatorio de las ciudades, incentiva aún más su uso, incluso para desplazamientos cortos que podrían cubrirse a pie o en bicicleta. Así, poco a poco, la movilidad en las zonas rurales se ha ido volviendo más y más insostenible, lo que lleva aparejado toda una serie de problemas ambientales, pero también sociales y económicos.

² Luis Camarero (coord). La población rural de España. De los desequilibrios a la sostenibilidad social. Fundación “la Caixa”, 2009

³ Luis Camarero (coord). La población rural de España. De los desequilibrios a la sostenibilidad social. Fundación “la Caixa”, 2009

2. PROBLEMÁTICA ASOCIADA A LA MOVILIDAD EN EL MEDIO RURAL

El actual modelo de movilidad existente en la gran mayoría de las áreas rurales resulta ambiental, económica y socialmente insostenible. Veamos algunas de las consecuencias de este modelo, basándonos en la experiencia observada en el municipio de El Boalo, Cerceda y Mataelpino.

Sectores de población “inmovilizados”.

Al no existir redes de transporte público adecuadas, la población depende del uso del vehículo privado para realizar gran parte de sus desplazamientos. Sin embargo, existe un importante número de personas, pertenecientes a diversos colectivos sociales, que por múltiples motivos no quieren/pueden tener coche: niños/as y jóvenes menores de 18 años, un amplio porcentaje de las mujeres de edades medias y avanzadas, un número importante de las personas mayores, las personas con bajos recursos económicos, o todas aquellas que no quieren/pueden conducir o tener un coche propio.

Paradójicamente, son precisamente estos colectivos que no contribuyen a que haya más tráfico, los que resultan más afectados por las consecuencias negativas del aumento del uso del vehículo privado, especialmente en lo que se refiere a ocupación del espacio público y al riesgo de sufrir accidentes de tráfico y enfermedades relacionadas con la contaminación .

Entre estos colectivos queremos destacar al de las personas mayores (que como hemos visto son un destacado porcentaje de la población rural) que no saben, ya no pueden o no se atreven a conducir. Las personas mayores, aunque ya no tengan que desplazarse para trabajar, mantienen en el medio rural mucha actividad para la que frecuentemente necesitan moverse. Si no tienen vehículo propio, lo que es bastante común a partir de cierta edad y más aún en el caso de mujeres, dependen para poder desplazarse de vecinos/as o familiares. Por suerte, muchos de nuestros mayores conservan las habilidades, estrategias y lazos sociales necesarios para conseguir desplazarse cuando realmente les hace falta, es decir, “se buscan la vida”. Garantizar la movilidad de las personas mayores es fundamental para asegurar su calidad de vida.

Pérdida y deterioro de espacios públicos-peatonales

El creciente uso del vehículo privado en los pueblos unido al escaso ordenamiento urbanístico y circulatorio, ha convertido muchos espacios públicos como calles o plazas en aparcamientos, limitando o impidiendo su uso público como lugar de encuentro, juego o participación. La tendencia a aparcar en “cualquier sitio” dificulta en gran medida el tránsito de peatones, especialmente de aquellas personas con movilidad reducida (personas con dificultades motoras, ancianos, mujeres embarazadas, personas con niños/as pequeños/as) pues permanentemente se corta la continuidad de aceras y pasos peatonales.

Además, la acumulación de vehículos genera un grave impacto visual, ofreciendo una

imagen que no le hace ningún favor a la promoción de los valores naturales, culturales y arquitectónicos que conserva el mundo rural.

Presión “automovilizadora” hacia jóvenes

Los/as jóvenes constituyen un grupo de población muy importante. Se encuentran en una etapa de desarrollo en la que aún están estableciendo hábitos y pautas de comportamiento. Los hábitos de desplazamiento que adquieran en esta etapa van a sentar las bases de la forma en la que se van a movilizar cuando sean adultos. Si en esta etapa adquieren hábitos de vida, o en este caso de desplazamiento, sostenibles, es más probable que los mantengan en su etapa adulta.

Desgraciadamente, el mensaje que estos jóvenes están recibiendo es que para moverse necesitan un coche (o una motocicleta). En cuanto cumplen la edad legal para conducir, la mayor parte de la juventud del medio rural “se lanza” a sacarse el carné de conducir y se convierte en otro grupo social más que va a utilizar este medio de transporte por delante de cualquier otro, con las consecuencias sociales, ambientales y económicas que ello conlleva. Las altas tasas de accidentes de tráfico que se registran entre los/as jóvenes no parece ser un aspecto que desmotive esta elección.

Abandono del medio rural

La movilidad en las áreas rurales es fundamental para garantizar la calidad de vida de sus habitantes. Moverse es necesario para trabajar, estudiar, ir al médico o hacer gestiones personales, pero también para acceder a servicios culturales, socializarse o divertirse. La falta de políticas o medidas dirigidas a mejorar la movilidad en el medio rural no sólo desincentiva la llegada de nuevos pobladores, tan necesarios para mantener la vida en nuestros pueblos, si no que en muchos casos impide que la población se fije o incluso es uno de los motivos por los que la gente abandona los pueblos.

Impacto sobre el territorio

Por último, aunque por supuesto no menos importante, queremos subrayar que un modelo de movilidad basado en el uso del vehículo privado en detrimento de sistemas colectivos más eficientes y sostenibles, provoca un importante impacto ambiental, tanto a nivel local como global (agotamiento de los recursos naturales, contaminación, cambio climático, etc).

El territorio rural en el Estado Español comprende hoy un 91,3%⁴ de la superficie total. Afianzar un modelo insostenible de movilidad implica, en muchos casos, la construcción nuevas carreteras o la ampliación de las existentes, con los consecuentes impactos sobre este amplio territorio (y toda su biodiversidad) producidos por la fragmentación, la pérdida o destrucción de hábitats, los atropellos de fauna, etc.

4 LEY 45/2007, de 13 de diciembre, para el desarrollo sostenible del medio rural.

3. EL CASO DE EL BOALO, CERCEDA Y MATAELPINO: LA CAMPAÑA PARA EL FOMENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE ¿CÓMO VAS?

Localización

El Boalo, Cerceda y Mataelpino es un municipio de la Comunidad de Madrid situado en la ladera sur de la Sierra de Guadarrama, en un entorno de gran valor ecológico, a unos 50 km de la ciudad de Madrid. Está formado por tres entidades de población que distan entre sí entre 4 y 7 km.

La población actual del municipio es de 7.050 habitantes⁵, que se distribuyen entre los tres núcleos de población, siendo el más poblado Cerceda, con algo más de 3.000 habitantes. El municipio ha experimentado un fuerte crecimiento demográfico en los últimos 15 o 20 años, acogiendo a un gran número de personas procedentes en su mayoría de la ciudad de Madrid.

Aunque se ha hecho un importante esfuerzo por descentralizar los servicios públicos y dotar por igual a las tres entidades de población, hoy en día algunos centros municipales sólo se encuentran en uno de los núcleos. Por poner algún ejemplo, a partir de 3º de educación primaria, toda la población escolar acude a un único centro situado en la carretera de Manzanares El Real a El Boalo, la Casa de la Juventud se encuentra en Cerceda y el Centro de Mayores se localiza en El Boalo. Otros servicios, como el Instituto de Educación Secundaria, la oficina del SEPE o las especialidades médicas, se encuentran en otras localidades aledañas.

El municipio cuenta con varias líneas de autobús gestionadas a través del Consorcio de Transportes de Madrid, que cubren recorridos entre El Boalo-Cerceda-Mataelpino y la capital, pasando por municipios como Colmenar Viejo, Moralzarzal o Collado-Villalba. A pesar de la demanda ciudadana, no existe ninguna línea de autobús que realice expresamente el recorrido entre los tres núcleos de población que conforman el municipio, de modo que resulta difícil moverse entre ellos en transporte público.

Los inicios y la puesta en marcha

La campaña se inicia como una respuesta de la Concejalía de Desarrollo Local, Turismo, Transporte, Comercio y Desarrollo Rural a la demanda ciudadana recogida a través de los procesos de participación existentes en el municipio.⁶ Inicialmente, la campaña se plantea como objetivo mejorar el sistema de autobuses que presta servicio en el municipio, a la vez que busca fomentar y promocionar el uso del transporte público.

Con este planteamiento se diseña una primera campaña denominada “¿CÓMO VAS? YO VOY EN BUS” con la que a través de varias acciones se busca informar y sensibilizar a la

5 INE. Padrón municipal, enero 2013.

6 Para más información ver: <http://www.elboalo-cerceda-mataelpino.org/index.php/areas/participacion-ciudadana>

población local sobre el uso del transporte público, concretamente, del autobús. Para ello se diseñan dípticos informativos y cartelería y se abre un espacio en la web municipal para dar difusión sobre la movilidad sostenible.

De forma paralela a esta labor de sensibilización, y dado que el proyecto siempre ha estado vinculado a la participación ciudadana, se inicia un pequeño proceso de investigación o búsqueda de información sobre los hábitos de movilidad de la población, así como sobre las necesidades y demandas de los/as vecinos/as, especialmente de aquellos que utilizan el servicio de autobuses. Este proceso se realiza a través de la realización de encuestas a las personas usuarias del servicio de autobuses así como con la puesta en marcha de la “Consulta sobre Movilidad en El Boalo, Cerceda y Mataelpino”, gracias a la cual se consigue obtener información de gran relevancia para continuar la campaña.⁷

Uno de los resultados de la consulta, indicaba que existían grandes diferencias entre distintos grupos de edad a la hora de moverse, tanto en el medio de transporte preferido como en los motivos de los desplazamientos. Conocer las necesidades y demandas concretas de estos grupos sociales se consideró fundamental para continuar con la campaña, motivo por el cual se realizaron una serie de entrevistas a portavoces o agentes clave de cada uno de estos colectivos (niños/as, jóvenes menores de 18 años, personas mayores de 65 años).

De la sensibilización y la consulta, a la creación de alternativas.

Tras esta primera fase, se decide continuar con la campaña, pero esta vez, haciendo hincapié en el uso compartido del vehículo privado, que a la vista de los resultados obtenidos y a pesar de sus desventajas económicas y ambientales, es el medio de transporte más utilizado por un gran porcentaje de la población.

Se inicia así la segunda fase de la campaña, que en este caso se llama ¿CÓMO VAS? YO TE LLEVO... TÚ ME LLEVAS. En esta fase, la campaña pasa de la sensibilización y la consulta, a la propuesta y la creación de alternativas. Sin perder nunca el objetivo de crear conciencia sobre la problemática asociada a la movilidad, en esta fase la campaña se articula en torno a la puesta en marcha y promoción de una iniciativa de “autostop municipal”.

Basándose en experiencias impulsadas en otros territorios con similares características, se busca fomentar la práctica del autostop como una alternativa útil, rápida, solidaria y sostenible de moverse entre las distintas localidades del municipio. Para ello se habilitan paradas de autostop, instalando postes con el distintivo de la campaña en las paradas de autobús; se abre un registro de conductores/as en el que las personas interesadas en apoyar la campaña puedan registrarse y se lanza una campaña de comunicación y

⁷ El informe con los resultados completos de la consulta pueden descargarse en: http://www.elboalo-cerceda-mataelpino.org/images/Docs_web/transportes/resultados_consulta_comovas.pdf

difusión dirigida a explicar la iniciativa y a vencer las resistencias y mitos que existen en torno al autostop.

El camino recorrido... y el que queda por recorrer.

Recoger demandas, preguntar y consultar a la población para posteriormente analizar la información recogida, permite que la campaña vaya ganando “cuerpo” y se vaya transformando. Así, “¿CÓMO VAS?” pasa de ser una sencilla campaña municipal de sensibilización para que la gente use más el autobús, a ser un proyecto más amplio, a medida que se van incorporando y teniendo en cuenta las características, demandas, necesidades y propuestas de la población.

Desde su inicio en 2013, la campaña ¿CÓMO VAS? ha logrado pequeñas metas que en conjunto suponen un avance hacia la mejora de la movilidad en el municipio desde una perspectiva basada en la sostenibilidad. Por poner algunos ejemplos, en relación a la primera fase, YO VOY EN BUS, se ha mejorado la información municipal relativa a los horarios de autobuses, se han instalado Puntos de Información al Viajero (PIV) en paradas del municipio y se ha conseguido el compromiso por parte del Consorcio de Transportes de Madrid de aumentar la frecuencia de paso de los autobuses que comunican los tres pueblos si aumenta su uso.

En cuanto a la segunda fase, y en parte gracias a la repercusión mediática que ha tenido la iniciativa YO TE LLEVO, TÚ ME LLEVAS, se cuenta con un registro de más de 40 personas conductoras participando en la iniciativa, han aumentado considerablemente las personas que se mueven “a dedo” y lo que es más importante, ha cambiado la percepción que un importante número de personas tenía de la práctica del autostop. Poco a poco, esta práctica está dejando de considerarse algo prohibido o peligroso para pasar a ser una manera eficiente y solidaria de desplazarse entre pueblos.

El proceso de cambio, por supuesto, aún debe continuar. Para ello, se están diseñando futuras fases de la campaña dirigidas a fomentar y mejorar la movilidad peatonal (YO VOY A PIE) o el uso de la bicicleta como medio de transporte (YO VOY EN BICI).

4. CONCLUSIONES Y REFLEXIONES PARA UN FUTURO SOSTENIBLE EN EL MEDIO RURAL.

Resolver la problemática de la movilidad en el medio rural es una tarea compleja que requiere tiempo, recursos y, por encima de todo, voluntad. La realidad rural es muy diversa, y las necesidades de sus habitantes dependen de numerosos factores que es necesario analizar detenidamente, antes de proponer soluciones “estándar”.

El porcentaje de personas a las que afecta directamente este problema podría considerarse pequeño, pero sin embargo, las consecuencias de no resolverlo generan un importante impacto en una enorme porción del territorio. Por eso, es urgente ponerse manos a la obra para idear y poner en marcha iniciativas que den respuesta a las

demandas de la población rural, que permitan mejorar su movilidad y dar “más vida” a los pueblos sin poner en peligro su valioso entorno. Para ello, es importante incorporar procesos de participación, pues sin ellos será muy difícil no sólo implicar a los habitantes, si no también diseñar propuestas que se adapten a sus necesidades y demandas.

El profundo cambio que está experimentando el medio rural en los últimos años puede ser una excelente oportunidad de cara a proponer transformaciones en los hábitos y modos de transporte. Estamos en un punto de inflexión único, en un momento clave para el futuro de las áreas rurales. La movilidad constituye ahora mismo una piedra angular en el modelo de desarrollo rural pues configura tanto el territorio, como las vidas de quienes lo habitan. Es ahora el momento de elegir entre afianzar el actual e insostenible modelo de movilidad o caminar hacia alternativas más justas, solidarias, ambientalmente sostenibles y económicamente viables.