

Buscar por:

- [Quiénes somos](#)
 - [Revista CV](#)
 - [TV](#)
 - [Actividades](#)
 - [Buenas Prácticas](#)
 - [Blog](#)
 - [Documentos](#)
 - [Links](#)
-

Está en: [Inicio](#) > [Blog](#)

10 MITOS sobre movilidad urbana (3/10): el coche es el más rápido

por Marius Navazo — Viernes, 31 de octubre de 2014

El coche en ciudad es un vehículo muy lento. Sólo hay que seguir anualmente los resultados de las carreras urbanas del transporte que organiza la Asociación para la Promoción del Transporte Público de Barcelona, dónde se observa que el coche en muchos casos es más lento que la mayoría del resto de modos, siendo los patinadores, las bicicletas y las motocicletas las que generalmente llegan primeras [\[1\]](#). **De hecho, en algunos trayectos el coche se clasifica en última posición, lo que quiere decir que llega ¡¡¡por detrás del peatón!!!** Y esto no sólo sucede en Barcelona ciudad (2.000.000 habitantes), sino que se agudiza en ciudades de menor tamaño como Hospitalet de Llobregat (400.000 habitantes) o Sabadell (200.000 habitantes).



Ilustración: Ricard Efa (<http://gmbtz.blogspot.com.es/>)

Pero, ¿por qué el coche no es el más rápido? Seguramente por tres motivos.

El **primero** de ellos es sobradamente conocido por los conductores de las grandes ciudades: porque después de circular es necesario destinar un tiempo (a veces muy significativo) para encontrar aparcamiento.

El **segundo** de ellos resulta menos intuitivo para los conductores, pero probablemente familiar para muchos ciclistas urbanos: el coche no es el más rápido por culpa de los semáforos. Aunque las carreras urbanas del transporte mencionadas más arriba se realizan exigiendo el cumplimiento de los semáforos, los ciclistas urbanos que se saltan los semáforos habrán experimentado que su flujo pausado pero constante les hace más veloces que el rápido, pero inconstante, circular de los coches. Como ya se desarrolló extensamente en [otro post](#), los semáforos son necesarios si se quieren permitir velocidades elevadas de circulación (30-50km/h); pero la absurdidad de los semáforos radica en el hecho de que su propia existencia alarga los tiempos de desplazamiento, hasta el extremo que puede fácilmente resultar que el tiempo de espera en los semáforos es superior al tiempo “ahorrado” mientras se corre a gran velocidad; por eso si las bicicletas se saltan los semáforos resultan más veloces que los coches.

Y el **tercer** motivo es el de mayor sentido común, pero el que parece que más cueste de ver: el coche no es el más rápido porque es el modo que más rápidamente queda afectado por las congestiones que tan fácilmente él mismo origina. Es una peculiaridad casi exclusiva de este modo de transporte, porque el resto de modos necesitan unas demandas elevadísimas para llegar a congestionar sus propias infraestructuras. En cambio, con pocos coches en circulación se congestionan rotondas, intersecciones semaforizadas, carriles de giro a la izquierda, scalextrics y hasta grandes infraestructuras que suponen grandes inversiones económicas y un elevado consumo de suelo. Por lo tanto, debería ir siendo hora que reconociéramos que el coche es un gran invento del siglo XX, pero siempre y cuando haya pocos coches en circulación. Sobrepasado un determinado umbral, las grandes virtudes del coche se desvanecen (como puede ser cubrir los trayectos donde el transporte colectivo no resulta rentable ni social ni ambientalmente, mejorar la calidad de vida de las personas con movilidad reducida, prestar servicio en el transporte de mercancías personales, ofrecer la posibilidad de desplazarse en horas intempestivas, posibilitar un trayecto puerta a puerta, etc.) y se

manifiestan con fuerza sus impactos negativos (pérdidas de tiempo, inseguridad vial, contaminación acústica y del aire, consumo energético, etc.). Por esto, debería ser un objetivo primordial de los planificadores urbanos no sobrepasar el mencionado umbral de uso del coche. Esta idea se desarrolló más ampliamente en este [post anterior](#).

En cualquier caso, y retomando el hilo sobre la velocidad de los coches, **seguramente nos pensamos que el coche es el más rápido porque nos dejamos deslumbrar por su velocidad punta**. Es decir, como sabemos que puede circular a grandes velocidades (aunque legalmente sólo podría circular a 50 km/h en ámbitos urbanos), directamente inducimos que su velocidad media (puerta a puerta) es también la más rápida. Pero esta conclusión es pura ilusión; puro mito, tal y como demuestran las carreras urbanas del transporte y la experiencia cotidiana de muchas personas.

Por no decir que, si midiéramos la velocidad desde un enfoque holístico, las conclusiones sobre la movilidad basada en el coche aún salen más perjudicadas. Baste leer, para acabar, las reveladoras palabras de Ivan Illich en su obra del año 1974 *Energía y equidad*:

El americano típico consagra más de 1 600 horas por año a su automóvil: sentado dentro de él, en marcha o parado, trabajando para pagarlo, para pagar la gasolina, las llantas, los peajes, el seguro, las infracciones y los impuestos para las carreteras federales y los estacionamientos comunales. Le consagra cuatro horas al día en las que se sirve de él, se ocupa de él o trabaja para él (...) Pero si nos preguntamos de qué manera estas 1 600 horas contribuyen a su circulación, la situación se ve diferente. Estas 1 600 horas le sirven para hacer unos 10 000 km de camino, o sea 6 km en una hora. Es exactamente lo mismo que alcanzan los hombres en los países que no tienen industria del transporte. Pero, mientras el norteamericano consagra a la circulación una cuarta parte del tiempo social disponible, en las sociedades no motorizadas se destina a este fin entre el 3 y 8 por ciento del tiempo social. Lo que diferencia la circulación en un país rico y en un país pobre no es una mayor eficacia, sino la obligación de consumir en dosis altas las energías condicionadas por la industria del transporte.

Màrius Navazo trabaja en movilidad, planificación urbana y ordenación del territorio. Forma parte de Gea21 (www.gea21.com).

comparte:

-
-
-
-

1 2 3 4 5 (5 votos, media: **3,60** sobre 5)

Etiquetas: [ciudad](#), [espacio público](#), [habitabilidad](#), [movilidad](#), [urbanismo](#)

Esta entrada pertenece a las siguientes temáticas: [Espacio público | Paisaje](#), [Movilidad e infraestructuras](#), [Urbanismo responsable y sostenible](#). Puedes seguir cualquier respuesta a esta entrada mediante la fuente [RSS 2.0](#). Puedes [dejar un comentario](#), o [enviar un trackback](#) desde tu propia página.

Deja un comentario