

Jakue Pascual - Sociólogo

Insumisión vial

Los planificadores han hallado la manera de poner en circulación la Carta Europea de los Derechos del Peatón: plan estratégico de Seguridad Vial. El objetivo es reducir la siniestralidad de los transeúntes. El método: la multa de 90 euros por infracción, cantidad que puede ascender «cuando el viandante no ceda la prioridad de los vehículos».

Macroencuesta de Seguridad Vial: el 45% de los peatones respeta los semáforos y el 30% cree que la causa de los atropellos reside en pensar en Babia. El informe sobre la «accidentalidad de peatones» define a este colectivo como de «alto riesgo»: El 25% de los atropellados no cometió infracción alguna, un 46% sí y la mitad de los conductores no ceden el paso. Balance: dos fallecidos o heridos cada dos días. Datos de siniestralidad que eluden que la preferencia prioriza al débil, que ignoran que el 50% de desplazamientos se hacen andando y que velan la creciente necesidad recaudatoria de una Administración Pública que, en materia de infraestructuras viarias, es complaciente con políticas neoliberales promotoras de movilidad y con capitales locales que desprecian el impacto del modelo asfáltico sobre la tierra y la vida social de las ciudades.

La CAV soporta una elevada tasa de motorización y los criterios sobre movilidad resultan engañosos ya que, tras conceptos como el de «uso racional del automóvil», se esconde un diseño perverso que propone acometer la fase de cantidad en infraestructuras viales para posteriormente intervenir sobre el impacto generado, promoviendo accesibilidad y mejora de la calidad en las urbes.

Han pasado años desde que Benz construyera su automóvil, desde que se iniciara la producción en cadena de utilitarios Ford-T y desde que se popularizaran el escarabajo o el 600. Hace tiempo que Colin D. Buchanan dictaminó que alimentábamos «a un monstruo de gran potencia destructiva». Bilbao Urban Circuit. Eufemística movilidad sostenible. Los scalextric de L.A., el smog y la quema de vehículos en les banlieues, ilustran los efectos de la planificación metropolitana en función del coche.

Enzensberger enuncia que lo ingobernable mantiene con vida sistemas hipercomplejos como el del tráfico. Hans Monderman establece espacios compartidos, donde la inexistencia de señales fuerza la convivencia pacífica entre modos de circular. Masa crítica de ciclistas chinos y viandantes bonzo. Mirada automática: izquierda-derecha-izquierda. Circulación peatonal libre.

Mientras caminaba para llegar a una cita contabilizaba las infracciones que cometía. Cuando arribé debía a la autoridad pública 630 euros. ¡Más me hubiera valido coger el coche!