

Accidente

Había ido a aquella ciudad desconocida para cumplir, un encargo relacionado con los últimos deseos de su padre. A mediodía había terminado las gestiones y buscaba, a contraluz, un taxi que le devolviera al hotel. El sol estaba en el punto más alto; la ancha calle y los escasos transeúntes parecían trazos de una acuarela desvaída. Fue a cruzar y oyó a su espalda, muy cerca, el chirrido de un freno. Siguió andando sin mirar atrás para no enfrentarse a la furia del conductor.

De súbito, se encontró al lado del hotel. Entró en el ascensor, apretó el botón correspondiente y la caja de acero se cerró. Una inquietud difusa se había instalado en la periferia de su vientre. Esperó unos segundos y advirtió que el ascensor no se movía. Un instante después estalló en su cerebro la idea de que había muerto al atravesar la calle. Sin duda, el, coche no había frenado a tiempo y ahora él era un cadáver que continuaba haciendo por inercia las mismas cosas que cuando estaba vivo. Se miró en el espejo: un sudor disolutorio había licuado los caracteres de su rostro. Cuando iba a gritar desesperado para que le sacaran de allí, se abrió la puerta y comprobó que, pese a no haber advertido ningún movimiento, se encontraba en su piso.

Entró en la habitación agobiado por la sensación de haber fallecido. Puso una conferencia y habló con su mujer. Todo parecía normal, pero la angustia no le abandonaba. Se tumbó y pensó que la conversación telefónica no había llegado a producirse más que en su imaginación. Necesitaba salir a la calle.

Bajó por las escaleras y abandonó el hotel. Al atravesar la calle vio a un sujeto que se parecía a su padre. Se volvió a mirarle y escuchó a su espalda el chirrido de un freno. Notó que sus huesos se quebraban sin dolor y en los segundos que tardó en perder la conciencia fue feliz.

Juan José Millás
El País, 19 de julio de 1991



Reseña



Jaime BRIHUEGA, responsable de la edición

GARAJE. Imágenes del automóvil en la pintura española del siglo XX

Catálogo de la exposición "GARAJE"
Fundación Eduardo Barreiros, 2000

La exposición que da título al libro que comentamos pudo verse en la Fundación Carlos de Amberes de Madrid hasta diciembre del pasado año. El catálogo, esmeradamente editado por la Fundación Eduardo Barreiros, con el patrocinio de Repsol YPF, consta de dos volúmenes. El primero muestra la obra expuesta y el segundo recoge una serie de textos que analizan la presencia del automóvil en el arte (pintura, literatura y arquitectura, principalmente) del siglo XX, además de un capítulo que recorre la historia de la industria automovilística en España. Desde las revistas ilustradas a la publicidad actual, pasando por su representación en obras pertenecientes a diversos movimientos artísticos, el coche aparece como *status symbol*, proveedor de movilidad, confort y sobre todo privacidad. Es tan sugerente su imagen en el imaginario colectivo (de cada individuo), que solo los artistas que se cuestionan la sociedad de consumo, el progreso, y la identificación persona-automóvil (Renau, Dis Berlín, Canogar, Gordillo, Genovés, el Equipo Realidad y el Equipo Crónica, Tàpies, Francesc Torres...) se permiten la ironía y hasta el sarcasmo hacia el automóvil. No es ésta, desde luego, la actitud de los promotores de este catálogo, que en ningún momento mencionan las contrapartidas sociales y económicas de este icono de una civilización que debiera ser algo más sensata y menos fetichista.

A pie, Asociación de Viandantes
San Cosme y San Damían, 24. 1º
E-28012 Madrid
e-mail: apiemadrid@bigfoot.com



Señales de tráfico de avisar al conductor de un posible **PELIGRO** y su causa.

Dirección General de Tráfico.

¡PELIGRO! PEATÓN SUELTO



... El tío estaba por toda la calle y tuve que hacer varias maniobras bruscas antes de darle.

... Para evitar colisionar con el parachoques del coche de delante, atropellé al peatón.

... Estaba convencido de que el vejete no llegaría nunca al otro lado de la calzada cuando le atropellé.

... El peatón no sabía en qué dirección correr, así que le pasé por encima.

... Vi una cara triste moviéndose lentamente, cuando el señor mayor rebotó en el techo de mi coche.

... El peatón chocó con mi coche y después se metió debajo.

Extractos de algunas declaraciones de conductores implicados en accidentes de tráfico.
Partes de accidentes de Compañías aseguradoras.

PACTOS SOCIALES sobre MOVILIDAD

¿Para qué, cómo y qué pactar?.

Un pacto es un acuerdo que compromete a los que lo firman. Como su nombre indica, cuando el pacto se adjetiva con la palabra social se supone que lo firman las organizaciones sociales y la administración competente en la materia, que en el caso de la movilidad urbana es, fundamentalmente, el ayuntamiento.

El origen de esta fórmula de debate ciudadano es una iniciativa del alcalde de Barcelona poco antes de las últimas elecciones locales de 1999. Tras diversos tiras y aflojas referidos a su contenido, se pudo llegar a la firma de un texto consensuado por parte de numerosas asociaciones cívicas, empresariales, etc. La iniciativa fue pronto seguida de otra semejante en Donostia-San Sebastián.

A pesar de que los resultados no han sido para tirar cohetes, pues todavía siguen los respectivos ayuntamientos tomando medidas contrarias a lo que señala el pacto, el texto sirve de referencia para la política municipal y para su revisión crítica. Por ese motivo las entidades de ciclistas, peatones, defensores del transporte público, ecologistas, sindicales y vecinales de ambas ciudades consideran que es un instrumento útil, sobre todo si se verifican las nuevas promesas municipales para cambiar numerosas facetas de la movilidad, tal y como se propone en el texto firmado.

El ejemplo se ha extendido a otras ciudades como Sevilla, Huelva, Tarrasa, Burgos y, finalmente, Madrid. Y es en la capital en donde el proceso de pacto está siendo más decepcionante. En primer

lugar, porque el gobierno municipal quiso restringirlo a un acuerdo entre partidos políticos; un acuerdo sobre un texto lleno de contradicciones, lagunas y lugares comunes que no apunta cambios significativos en las políticas vigentes. En segundo lugar, porque lejos de ser un proceso de debate, se quiso convertir en un mero acto protocolario para salir en los medios de comunicación. Y en tercer lugar, porque cuando finalmente se empezó a abrir la discusión, no existen ni objetivos, ni plazos, ni orden del día de las reuniones, ni coherencia en la clasificación de los asuntos a tratar. No existe, en definitiva, un programa ni un método de trabajo para llegar a un acuerdo de mínimos antes del siguiente siglo.

Casi un año después de que se empezará a hablar en Madrid de un pacto de movilidad siguen siendo pertinentes las preguntas de ¿para qué, cómo y qué pactar?, que A PIE y otras organizaciones sociales respondieron ya en junio de 2000.

A lo largo del proceso de debate sobre el Pacto de Movilidad en Madrid, las organizaciones ciudadanas redactaron dos documentos metodológicos que pueden ser útiles en procesos similares a abrir en otras ciudades: "Hacia un Pacto por la Movilidad en Madrid. Por qué, cómo y qué pactar. Propuesta para un debate público" y "La Mesa para un pacto por la movilidad en Madrid cojea. Crítica constructiva al proceso de debate". Ambos documentos pueden ser solicitados en formato electrónico en la dirección electrónica de A PIE: apiemadrid@bigfoot.com

Portada del documento "Hacia un pacto por la Movilidad en Madrid. ¿Por qué, cómo y qué pactar?" que redactaron las asociaciones ciudadanas y que está disponible en la asociación A pie

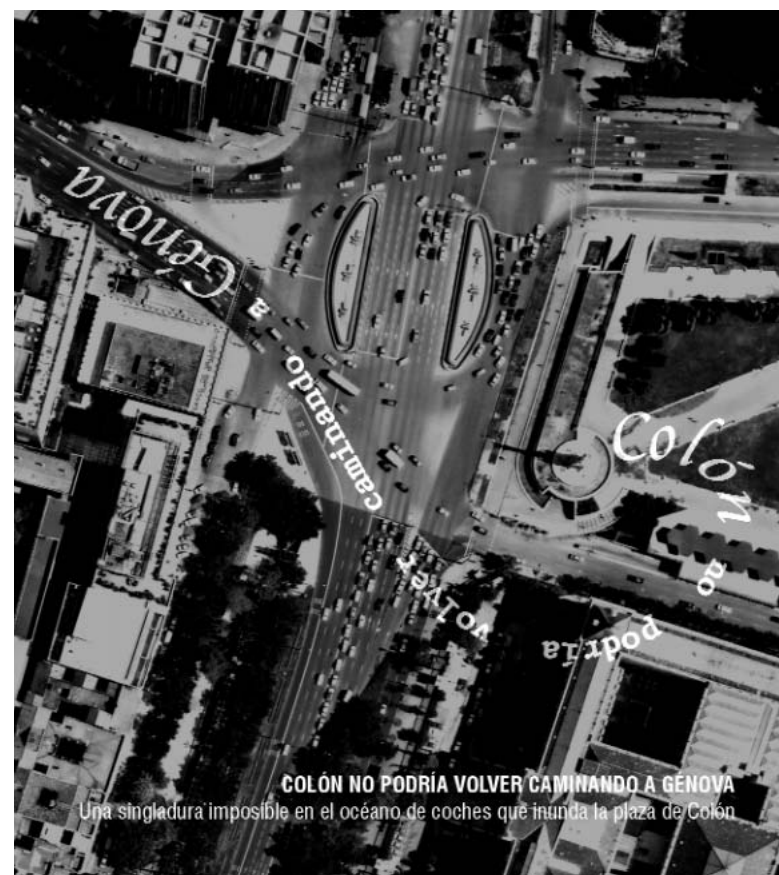


COLÓN NO PODRÍA VOLVER CAMINANDO A GÉNOVA

*Una singladura imposible en el océano de coches que inunda la plaza de Colón**

Como ya viene siendo costumbre, el año pasado se llevo a cabo una acción semejante en Cibeles, un grupo de asociaciones ciudadanas organizamos un acto público la víspera del "día sin coches" oficial. El lugar elegido esta vez ha sido Colón y las razones, desgraciadamente, las mismas del año pasado ya que ni en las plazas céntricas y representativas lo tienen facil las personas que van a pie. Cruzar la plaza supone recorrer los 485m por el paso peatonal a la altura de la calle Villanueva o los 740m si lo hacemos a la altura de la calle Ayala. Las otras opciones consisten en usar los pasos subterráneos que son en el mejor de los casos incómodos y psicológicamente inseguros y en el peor, gente con problemas de movilidad, sencillamente imposibles. Se cortó el tráfico durante breves minutos y esta vez no hubo incidentes. Después del acto del año pasado IU se hizo eco de nuestra reivindicación y presentó en el pleno del Ayuntamiento las alternativas que proponíamos. Esta vez nosotros mismos estamos haciendo las gestiones para llevar al pleno nuestras propuestas que básicamente son sendos pasos peatonales entre Génova y Jorge Juan, y entre Génova y Goya. ¿Tendremos que hacer el año próximo una acción similar o no hará falta?. Se admiten apuestas.

* Se dispone de cuadernillo con más información en la asociación.



EL DOBLE ATROPELLO A LOS ATROPELLADOS

Entre 1975 y 2000 murieron atropellados en España más de 30.000 personas: un goteo superior a tres muertes cada día. Las estadísticas oficiales de los diferentes cuerpos policiales registraron entre tanto más de 400.000 peatones heridos, es decir, a razón de otros 48 diarios. Pero si se tiene en cuenta que estas estadísticas no reflejan todos los heridos que acaban en los hospitales, se estima que **en los últimos veinticinco años más de medio millón de peatones han sido víctimas de un accidente de tráfico en este país.**

Para estos accidentes no hay portadas de los medios de comunicación, ni reacciones sociales o políticas que busquen evitar la sangría en su raíz. Los accidentes de peatones son un ejemplo de cómo esta sociedad es capaz de asimilar los resultados nocivos de su propia evolución, siempre que éstos se extiendan suficientemente en el espacio y en el tiempo. Los atropellos golpean de un modo acumulativo y disperso, de manera que es difícil comprender globalmente las causas, las consecuencias y las alternativas.

Además, el drama de los atropellos no se reduce al dolor que les acompaña, o a las pérdidas económicas y laborales que a veces se destacan, sino también a los procesos sociales a los que dan lugar, los cuales pocas veces se asocian a su causa original.

Tabla 1.

Número de peatones víctimas de accidentes de tráfico en España en 1998.

total de muertos	995
total de heridos	12.908
total de víctimas (muertos y heridos)	13.903

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes 1998. Dirección General de Tráfico. Madrid, 1999.

En efecto, a lo largo de las cuatro últimas décadas, el periodo de masificación del automóvil, se ha instaurado un nuevo régimen social en el espacio público escenario de los accidentes; en la ciudad, pero también en las vías no urbanas. Es el régimen del miedo y la preocupación ante el coche, un vehículo fabricado y utilizado con una alta capacidad de herir y matar.

Ahí está por ejemplo la preocupación de los adultos con respecto a los trayectos de los niños de casa al colegio o al parque; el miedo de los ancianos de no llegar a tiempo al otro lado de la calle o de no tener los reflejos suficientes para esquivar un coche que no respeta el paso de cebra; la disuasión del paseo o de los desplazamientos andando como consecuencia de esa expropiación de las vías públicas.

Los atropellos, o mejor dicho, la percepción social de la peligrosidad del tráfico, está contribuyendo así a la reducción drástica del papel del pe-

atón en las ciudades españolas. En círculo vicioso, cada persona que deja de caminar para realizar sus actividades y elige otro medio de transporte incrementa la peligrosidad de las calles y, por tanto, estimula que la presión ambiental sobre el resto de viandantes aumente.

Los peatones muertos o heridos son, por tanto, la parte cruenta y a veces más visible de un gigantesco problema de orden social: la dilapidación del espacio público como lugar de convivencia y socialización, malvendido a las necesidades del vehículo privado.

De víctimas a culpables.

Lejos de denunciar esa y otras raíces del problema, los técnicos y políticos responsables del tráfico dejan caer continuamente el mismo mensaje: la principal causa de los atropellos es la conducta de los peatones. Al atropello físico sucede el atropello moral de las autoridades, que afean la conducta del atropellado. Según ese punto de vista los peatones se interponen irresponsablemente en el camino de los vehículos donde éstos no los esperan o cuando no pueden reaccionar a tiempo.

Una comprensión ramplona de la seguridad vial, apoyada exclusivamente en una lectura simplificada de las estadísticas de accidentes, conduce a esa culpabilización de las víctimas del tráfico. En cierto que, desde el punto de vista de las reglas del tráfico, muchos de los atropellos suceden cuando el peatón cruza la calzada por lugares "indebidos" (según la ley del tráfico) o por pasos peatonales "sin las precauciones imprescindibles" (para sobrevivir).

Pero, nada se explica acerca de otros factores y circunstancias que rodean el accidente, como las velocidades inadecuadas de los vehículos que producen los daños, las condiciones de la acera o de los pasos peatonales más próximos, el tiempo de la fase verde peatonal en los semáforos, etc. Aún así, en el 40% de los atropellos ocurridos en zona urbana los agentes policiales no encuentran "infracción" del reglamento alguna por parte

del peatón víctima.

Lo que ocurre es que las normas de tráfico se han ido desarrollando a lo largo del siglo XX con el objetivo declarado de aumentar la facilidad (capacidad y la velocidad) con la que los vehículos utilizan las vías, con independencia de cualquier otra consideración urbanística, ambiental o social. En consecuencia, el uso del espacio público surcado por las vías está sujeto o dominado por la consideración circulatoria. Al imperativo del tráfico motorizado se deben plegar el resto de las funciones urbanas.

Para sobrevivir, los niños, los ancianos o los peatones en general deben aprender las reglas del más fuerte y si fallan serán culpables de no haberse comportado según lo establecido. El título con el que el anuario de la Dirección General de Tráfico encabeza las tablas relativas a las causas de los atropellos es relevante del enfoque oficial respecto a este problema: "Infracciones de los peatones víctimas". Dichas tablas incluyen, por cierto, a infractores tan sospechosos como los niños de 0 a 4 años.

Desgraciadamente los seres humanos no están permanentemente en tensión para comportarse tal y como establecen las normas circulatorias. No sólo ocurre que al menos una quinta parte de los ciudadanos no cuenta, por edad o condición física, con la capacidad de percibir adecuadamente todos las variables de la circulación, sino que además del resto tampoco puede esperarse que mantenga la atención máxima durante absolutamente todos sus recorridos por el espacio público.

La disminución de los atropellos, por tanto, no puede apoyarse principalmente en la educación y la disciplina relativas a las reglas del tráfico, sino en la manera de enfocar la movilidad y las prioridades en la ciudad. Mientras se sigan imponiendo las políticas que facilitan el movimiento de más y más coches y cuanto más rápido mejor, los atropellos seguirán siendo una rutina.

Alfonso Sanz.

Tabla 2.

Los atropellos y las reglas del tráfico en zona urbana en España. Datos de 1998.

	nº de peatones víctimas (muertos y heridos)	víctimas 0-4 años	víctimas 5-14 años	víctimas +64 años
Ninguna infracción	4.599	109	406	1.295
No utilizar el paso de peatones	2.629	67	343	718
Cruzar la vía antirreglamentariamente	2.349	148	571	186
No respetar la señal del semáforo	789	11	86	208
Otras infracciones	657	17	66	140
Total	11.023	352	1.472	2.854

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes 1998. Dirección General de Tráfico. Madrid, 1999. La diferencia de datos entre esta tabla y la anterior se debe a la segregación de las 775 víctimas ocurridas en las travесías, que allí están sumados a las de zona urbana.