

Cambiando de marcha: indicios de un cambio de rumbo en la movilidad de Menorca

Alfonso Sanz y Marta Román

.....

1. Introducción

Hace cinco años nos preguntábamos a dónde iba Menorca¹, cuáles eran las tendencias de la movilidad de la isla y su compatibilidad con el concepto de Reserva de Biosfera. Los datos disponibles en aquel momento (marzo 2004) mostraban señales preocupantes sobre la insostenibilidad del patrón de desplazamientos de la isla, tanto de los residentes como de los visitantes.

Anunciábamos también una investigación que el OBSAM tenía en marcha en aquellos momentos para obtener una fotografía del modelo de desplazamientos interiores de Menorca a través de dos encuestas de movilidad (invierno y verano de 2004). La explotación de dichas encuestas permite hoy tener una visión precisa de los grandes parámetros de la movilidad insular, tanto en temporada alta como en baja. Ahora sabemos, por tanto, más que hace cuatro años sobre la movilidad de la isla; las señales preocupantes se han convertido en cifras más precisas: la insostenibilidad del modelo de movilidad ha quedado plenamente confirmada con los nuevos datos. Pero, además, en este periodo se han producido significativos indicios de un cambio de rumbo en materia de la movilidad interna de Menorca. Signos de que algo está cambiando en la percepción y en la actitud de la población y las instituciones en relación a los desplazamientos. No se trata sólo de que existan alternativas mejores de servicios o infraestructuras para el transporte colectivo,

¹ Ponencia presentada en las *Jornades sobre els 10 anys de la reserva de biosfera de Menorca*

caminar o pedalear, sino de que se ha empezado a establecer un marco cultural diferente de aproximación a la movilidad, una nueva cultura de la movilidad².

2. El modelo de movilidad

Las encuestas realizadas por el OBSAM durante el invierno y el verano de 2004 permiten armar un modelo de movilidad de personas de considerable precisión en la escala insular, que responde a las siguientes cuestiones: cuántos desplazamientos se realizan diariamente, quiénes los realizan, en qué medios de transporte, por qué motivos, en qué horarios y de dónde a dónde.

Sus resultados venían a confirmar algunas de las ideas reflejadas en la opinión pública, las instituciones o los documentos técnicos de la planificación sectorial, pero también cuestionaban ciertos lugares comunes y contradecían algunos mitos sobre el patrón de movilidad de la isla. Reflejaban un preocupante panorama en relación al uso de los medios de transporte y la sostenibilidad. Por un lado describían lo que podría ser un diagnóstico de "insostenibilidad" de la movilidad: preponderancia excesiva del automóvil privado, pérdida de peso del peatón y marginalidad acusada del transporte colectivo. Y, por otro, ponían de manifiesto que la situación podía agravarse si las tendencias seguían el mismo curso.

Del documento de explotación de las encuestas, disponible en la web del OBSAM³, destacan las siguientes conclusiones:

Hipermotorización y tendencia al crecimiento en el número de automóviles

Aún restando los vehículos que se corresponden con el negocio del alquiler turístico, el número de automóviles por cada 1.000 habitantes (440), confirma que Menorca es una isla hipermotorizada, con un parque de automóviles en los hogares equiparable a la media nacional y Europea. Sin embargo, todavía está lejos de la saturación o de las cifras de motorización existentes en algunos, pocos, países europeos y en Estados Unidos, lo que significa que en periodos económicos alcistas es plausible el incremento sustancial del parque de vehículos de Menorca, con los interrogantes acerca de la sostenibilidad que ese crecimiento plantea.

² El concepto de nueva cultura de la movilidad está siendo recientemente empleado por la Comisión Europea, que ha puesto sobre la mesa del debate social, técnico y político un libro verde que se denomina precisamente "Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana" COM(2007) 551 Final. Bruselas, 25/9/2007

³ *Movilidad en Menorca: datos para una reflexión. Explotación primaria de los datos de la Encuesta de Movilidad Menorca 2004.* <http://www.obsam.cat/documents/index.php>

La mitad de la población, sin acceso autónomo al automóvil privado

Las personas residentes en la isla con carné de conducir y vehículo propio representan la mitad de sus habitantes censados, lo que redundará en la conclusión anterior sobre el crecimiento potencial del número de automóviles conforme crezca la población con acceso a dicho vehículo. Cincuenta años después de la introducción masiva de automóviles en la isla, hay todavía considerables bolsas de población que no disponen o de carné de conducir o de automóvil. El modelo de movilidad apoyado en el automóvil se ha construido, por tanto, dejando al margen a diversos sectores de la población (menores de dieciocho años, personas con bajos recursos, personas que no pueden o no quieren utilizar el automóvil, mayores, personas con discapacidad).

Facilidad de uso del automóvil

La cultura de la movilidad en Menorca se construye desde la perspectiva de que los que tienen automóvil lo pueden usar con facilidad (rápido y barato), ir y venir de casa al trabajo, traer y llevar niños, aparcar para una compra cerca de la tienda, etc. El concepto de congestión o las dificultades de aparcamiento tienen unas dimensiones bien diferentes a las que se generan en ciudades y pueblos de otras comunidades autónomas o de otros países, sobre todo en las aglomeraciones urbanas. Esa percepción sobre el uso del automóvil deriva necesariamente en una visión contrapuesta de los medios de transporte alternativos como la marcha a pie, la bicicleta o el transporte colectivo, a los que se tiende por inercia a exigir iguales prestaciones de tiempo en los desplazamientos cotidianos.

Un reparto de papeles desequilibrado entre los distintos medios de transporte

La convergencia de un parque de automóviles elevado y una gran facilidad de uso de los mismos se traduce en un papel excesivamente preponderante de éste en relación a otros territorios del ámbito nacional. Ese hecho no debe ocultar que, como ocurre en las ciudades mediterráneas, la marcha a pie es un medio de transporte fundamental en la isla, cubriendo más del 43% de los viajes cotidianos en invierno, a pesar de las condiciones de incomodidad e inseguridad que el modelo de movilidad y espacio público le imponen. El transporte colectivo, por su parte, es el medio de locomoción que presenta en Menorca un papel más alejado de la media nacional, con cifras muy reducidas de desplazamientos por persona; únicamente en verano los desplazamientos de los turistas impulsan al alza esos resultados.

Inexistencia de un patrón único de desplazamiento

La edad y el sexo son variables que dibujan patrones muy diversos de movilidad en la isla. A la población menor de 18 años y mayor de 65 le corresponde una

tercera parte de los viajes diarios, pero ambos grupos emplean con mucha menor frecuencia el automóvil privado. Lo mismo ocurre en el análisis de la movilidad por sexo: no es cierto que las mujeres hagan menos desplazamientos, sino que los hacen de otra manera. Existe una doble dependencia o dependencias cruzadas entre los conductores de automóvil y la población que no tiene carné o disponibilidad de vehículo: los niños han perdido su capacidad autónoma de desplazamiento y tienen que ser acompañados con mucha frecuencia por los adultos conductores, mientras que éstos se encuentran obligados a escoltar a los niños y realizar un número elevado de desplazamientos de acompañamiento.

Desplazamientos que no traspasan fronteras municipales, y aglomeración urbana en el triángulo sureste

Casi el 84% de los desplazamientos son interiores al ámbito municipal. Se trabaja, estudia y compra con una relativa proximidad a los lugares de residencia. Sin embargo, existe un fenómeno de interdependencia municipal en los municipios del sureste de la isla, de manera que alrededor de la mitad de los desplazamientos con origen en las viviendas de Sant Lluís y Es Castell tiene como destino el municipio de Maó, configurándose así un incipiente fenómeno de aglomeración urbana. La consolidación de dicho fenómeno contribuye a incrementar las distancias recorridas y a modificar el papel potencial de cada uno de los medios de transporte. Dicha interdependencia es opuesta a la relación que se da entre los dos grandes municipios de la isla, Maó y Ciutadella; cada uno presenta unas cifras muy bajas de viajes con destino hacia el otro.

Duplicación del parque de automóviles y ampliación de la población sin coche en verano

Frente a los casi 30.000 automóviles disponibles en los hogares en invierno, los automóviles disponibles para los residentes y turistas en verano alcanzan una cifra aproximada de 60.000, lo que supone un incremento de conflictos, al haber mayor número de vehículos en circulación. Sin embargo, en la medida en que la población visitante incluye una proporción más elevada de niños y adolescentes y que, además, tiene una menor disponibilidad de automóviles, la población sin acceso a dicho vehículo se amplía alcanzando al menos un 60% del total.

3. Primeros indicios de cambio: la reinención del transporte colectivo

Ese preocupante panorama de la movilidad de 2004 coincide con los primeros indicios de un cambio, entre los cuales destaca lo que se podría denominar

como la reinención del transporte colectivo en la isla de Menorca. Los datos de movilidad derivados de las encuestas señaladas más arriba son en parte el reflejo de las enormes carencias que tenían los servicios de autobús regular de la isla cuyos horarios, frecuencias y calidad impedían que este medio de transporte se convirtiera en una alternativa real a la movilidad cotidiana.

El panorama de los servicios de autobús durante el verano era también desolador, a pesar de que la población sin automóvil aumentaba con la incorporación de los turistas. La opinión pública era partícipe de esas carencias y se reflejaba en todos los medios de comunicación y en los distintos foros de participación que se organizaban en la isla⁴.

En ese contexto es en el que el Consell Insular de Menorca impulsa, a partir de 2004, un cambio en los servicios de transporte colectivo de la isla y promueve lo que se podría denominar como “nueva cultura del autobús”, cuyos objetivos serían los siguientes:

- Facilitar alternativas de transporte colectivo al uso del automóvil
- Contribuir a la inclusión social de la mitad de la población que no es autónoma respecto al automóvil
- Favorecer la movilidad de los residentes y los turistas en medios de transporte de menor impacto ambiental y social, generando una menor presión sobre el territorio y las infraestructuras
- Reducir los problemas de saturación del viario y el aparcamiento en los lugares de concentración de personas
- Reducir la inseguridad vial

La creación de esta nueva cultura del uso del autobús se ha llevado a cabo mediante una serie de actuaciones combinadas, entre las que destacan:

- Reforma integral de los servicios de autobús insulares con incremento de los destinos, las frecuencias y los horarios. A la multiplicación de servicios entre las dos principales ciudades de la isla (Maó y Ciutadella), incluyendo los de tipo *express*, se suma la incorporación de nuevos destinos anteriormente poco o nada servidos, sobre todo en la temporada estival

⁴ Por ejemplo, en los que organizó el Ayuntamiento de Maó relativos a “El trànsit i els espais urbans a Maó” (2002) y al tráfico en las carreteras del sureste (CIME, 2002), o los que organizó el OBSAM-IME sobre “Los futuros posibles de la Reserva de Biosfera de Menorca” (2000 y 2002)

- Control del aparcamiento, prioridad de acceso y creación de servicios especiales de autobús para los partidos del equipo local de baloncesto en competición en la liga principal de ámbito nacional desde la temporada 2005-06. Esta pieza, que puede ser considerada como anecdótica vista desde el exterior, tiene una importancia cultural clave, pues ha permitido visualizar las ventajas del transporte colectivo en personas cuyas elecciones de movilidad sólo estaban basadas en el automóvil
- Implantación de servicios vinculados a las fiestas de cada municipio, a las que acuden personas del resto de la isla (Jaleo Bus). A las fiestas ya se puede acceder sin automóvil, lo que tiene también importantes significados culturales
- Implantación de servicios nocturnos (Bus Nit), que fomentan la idea de que es posible realizar una vida normal sin automóvil
- Nuevos servicios regulares de autobús en las dos principales ciudades (Ciutadella y Maó), con autobuses de un tamaño adecuado a la demanda y al tejido urbano por el que circulan
- Nueva estación de autobuses en Maó. En pleno centro urbano, con acceso mejorado para los autobuses y con espacio más adecuado de espera e información
- Nueva imagen corporativa de los autobuses de la isla, buscando la unificación, y la generación de una mayor fiabilidad y atractivo por parte tanto de los residentes como, sobre todo, de los turistas
- Nuevos sistemas de fidelización de los usuarios mediante diferentes tipos de tarjetas

Como se puede observar en la Tabla 1, los resultados de ese cambio se han hecho notar de modo espectacular en las cifras de usuarios del autobús.

4. Otros síntomas de la incorporación de la movilidad en la agenda social y política: *Borina't*

No sólo el autobús ha vuelto a la agenda social y política. También lo están haciendo los demás medios de transporte alternativos al automóvil, en correspondencia con el empleo del concepto de movilidad. Los medios de comunicación ya no sólo tratan los clásicos problemas de tráfico (los supuestos atascos, la supuesta falta de aparcamientos, los accidentes), sino que empiezan a ofrecer algunas reflexiones más globales (sobre movilidad) que afectan a todos los desplazamientos (a pie, en bici o en vehículo motorizado) y a todas las personas (mayores, niños, mujeres, adultos, con discapacidad o sin ella).

Tabla 1. Evolución del uso del autobús en Menorca (2003-2007)

	Usuarios 2003	Usuarios 2007
Líneas regulares insulares	1.207.340	2.102.913
Línea Maó-Aeropuerto	0	102.997
Línea circunvalación y centro de Maó	0	116.365
Línea urbana de Ciutadella	0	18.675
Jaleo Bus	0	36.546
Bus Nit	0	9.116
Bàsquet Bus	0	22.341 (2006-2007) ⁵

Fuente: Consell Insular de Menorca

Las administraciones están empezando a desarrollar a ese respecto un nuevo discurso y un nuevo campo de actuaciones. Las mejoras en algunas redes de caminos municipales (Maó), la consolidación del Camí de Cavalls como infraestructura alternativa de movilidad, la consideración del peatón y la bicicleta en algunos proyectos de carreteras (ronda del hospital de Maó, carretera Sant Lluís-Maó) o la aplicación de medidas de calmado de tráfico en núcleos urbanos o travesías son referencias recientes con esa orientación de cambio desde el tráfico a la movilidad.

Pero, además, todo ello no se comprendería sin la aparición de agentes sociales claramente orientados a promover una nueva cultura de la movilidad (Plataforma de la Movilidad Alternativa, propuestas del GOB sobre itinerarios peatonales o la red de vías ciclistas de Ciutadella), capaces también de reaccionar ante actuaciones del pasado que siguen dando protagonismo excesivo al automóvil (Plataforma en Defensa de la Plaza de los Pinos de Ciutadella).

En ese contexto de cambio social, técnico y político destaca una experiencia que muestra la importancia y también las dificultades que encuentran estos inicios e indicios de cambio en la movilidad: el proyecto "Borina't" (*muévete*), de los institutos de educación secundaria Cap de Llevant y Pascual Calbó de Maó. Esta iniciativa surge de un grupo de profesoras y profesores que, organizados en torno a comisiones de

⁵ Porcentaje de personas que acceden en autobús a los partidos del ViveMenorca: 25% (1.341 personas por partido)

movilidad, solicitaron al Consell Insular de Menorca apoyo técnico para promover pautas de movilidad más sostenibles en el acceso a los dos centros educativos.

Los dos institutos se localizan en el centro del triángulo formado por los municipios de Maó, Sant Lluís y Es Castell, próximos a todo –a una distancia de entre dos y tres kilómetros de los cascos urbanos- pero también lejos de todo, ya que al estar situados en las afueras de la ciudad, junto a una de las vías con más tráfico de toda la isla (la carretera Maó-Sant Lluís), son menos accesibles para quienes caminan o pedalean.

La distancia relativa y la inadecuación de carreteras y caminos para caminar o ir en bicicleta ha derivado en que la mayor parte del alumnado utilice los modos motorizados para acceder al instituto: transporte escolar, vehículo privado, autobuses de línea y motocicletas, contribuyendo a arrinconar y a crear unas condiciones desagradables para la minoría que acude a pie o en bicicleta. El peligro de las vías de acceso impulsa a perpetuar la utilización de coches y autobuses para llegar a los institutos, creando un círculo vicioso que se retroalimenta.

Romper esta tendencia no es tarea sencilla, ya que hay que intervenir en todos los aspectos que entran en juego y que alimentan esta rueda de la movilidad insostenible. Para empezar, hay que revisar la red de caminos y carreteras para favorecer la seguridad de los desplazamientos peatonales y ciclistas, esto es, no concebir las infraestructuras viarias únicamente para el tráfico motorizado y crear condiciones para otro tipo de desplazamientos. Hay que intervenir también en la gestión del tráfico y del transporte y coordinar fórmulas que reduzcan el predominio del automóvil frente a otros usuarios, permitiendo una mejor convivencia entre peatones, ciclistas y vehículos motorizados. Es esencial incidir en los aspectos culturales que vinculan motorización con progreso y que van forjando todo un conjunto de prejuicios que dificultan asumir cambios hacia pautas más sostenibles.

A pesar de la dificultad que supone introducir cambios en hábitos cotidianos, en esta ocasión se cuenta con muchos aliados caminando en una nueva dirección y, por eso, este proyecto adquiere tanto interés. El compromiso de un destacado grupo de profesores y profesoras de ambos institutos, y de sus equipos de dirección, resulta un factor esencial y permite asumir la movilidad como una actividad educativa integral, como un tema transversal que concierne a las distintas disciplinas.

Las AMPAS y, en general, las madres y padres de los alumnos juegan también un papel destacado en esta tarea, ya que cualquier cambio en los desplazamientos tiene que contar con su consentimiento, y por eso es tan necesario que compartan y apoyen

esta iniciativa. El Consell Insular, además de ser quien financia el proyecto, es un actor clave, ya que tiene competencias en carreteras y en la gestión del transporte público y escolar y, a su vez, tiene capacidad para coordinar e integrar a las administraciones locales que entran en juego. El apoyo de los ayuntamientos de Maó, Sant Lluís y Es Castell es otra pieza fundamental de esta red de alianzas, ya que se han planteado mejoras en los caminos rurales y en el tráfico urbano, y ambos aspectos entran dentro de su ámbito de competencias.

El proyecto se inició en los institutos con actividades educativas sobre la movilidad sostenible y con la organización de dos semanas dedicadas al tema de la movilidad, donde se invitó al alumnado a acudir al instituto de una forma más sostenible. Se realizó una encuesta para tener una foto fija de cómo se accede al instituto y recabar la opinión de alumnos y de profesores y trabajadores de ambos centros sobre aspectos vinculados a la movilidad. Junto con el diagnóstico técnico se desarrolló un proceso de participación con madres y padres, alumnos y alumnas, profesoras y profesores, personal no docente y técnicos/as y políticos/as de estos tres ayuntamientos para plantear y consensuar propuestas encaminadas a mejorar la accesibilidad a ambos centros de enseñanza.

En definitiva, como se puede observar, un aparentemente pequeño problema de movilidad como es el acceso a dos institutos de secundaria encierra un conjunto considerable de barreras, problemas e intereses que se cruzan; un paquete amplio de aspectos a tratar y de comportamientos a modificar; y un grupo también amplio de agentes sociales y administraciones implicados que tienen que intervenir de modo consensuado para transformar poco a poco el modelo de movilidad de la isla en todas las escalas y ámbitos.

5. Conclusión

Datos, actuaciones, signos. Todo parece apuntar a que nos encontramos en una encrucijada en la movilidad de la isla. Frente al camino único de la movilidad insostenible que se abrió hace pocos años para el futuro de la Reserva de Biosfera, hay indicios de otras vías posibles, de otra manera de entender las infraestructuras y los servicios de movilidad, de otra consideración de las necesidades de desplazamiento de los diferentes grupos sociales: de otra cultura de la movilidad. Será la sociedad menorquina la que elija qué camino quiere para la isla, hacia dónde quiere caminar: ahora sin la excusa de no vislumbrar alternativas al modo insostenible de comprender la movilidad.