

Conductores ecológicos de caminos

EL RIESGO AMBIENTAL DE LOS TODO TERRENOS

Por Eduardo COCA VITA
 Conductor de caminos y escritor
 Ex-Director General del INM
 Vocal Asesor en el MMA

Debe regularse la circulación y práctica de deportes con vehículos a motor en las vías pecuarias y en los montes.



Nada más lejos de una carga o compromiso que reaparecer en *Ambienta* tras mi debut en el número 40, el de enero último. No soy nuevo en esta plaza, aunque en ella esté poco visto, según metáfora de aceptación universal que hoy no puede venir

más al pelo. Gracias, por tanto, al comité de redacción que me ofrece las páginas de esta publicación por segunda vez en poco tiempo, después de larga ausencia (mejor sería decir 'espera'). Mi gratitud a su directora, a quien conocí precisamente por mi ve-

hemente deseo de publicar algo sobre este mismo tema en la antigua revista del MOPTMA (luego *Revista de Fomento y Medio Ambiente*). Lo que entonces no pudo ser se ve realizado ahora.

La proliferación de vehículos 4x4, motos de trial y quads ame-

naza con hacer de lo rústico paisaje urbano. Y, de seguir creciendo sin freno, puede llegar el día en que confundamos campo con aparcamiento a cielo raso. Premonición que parecerá exagerada –y podría tildarse más de temor que de pronóstico–, pero que cabe tomar en consideración ante la capacidad humana para desarrollar sistemas motrices hábiles para transportarnos a cualquier confin, sin límites en el ansia de hollar lo que sea y como sea.

Incremento espectacular de ventas

Cuando decidí escribir mi *Manual Ecológico del Conductor de Caminos* (primera edición de 1998 seguida de otras dos y una reimpresión), había muchos coches todoterrenos. Pero hoy son muchísimos más, habiéndose disparado en Europa la venta de estos depredadores ecológicos, según informe anual del Worldwatch Institute, el instituto ambiental de EE UU (donde, por cierto, los automóviles superan en un 10% a los conductores). Ya casi todas las marcas fabrican en cualquier continente monstruos que consumen y envenenan el doble, y a los que se han venido a añadir en cantidad notable los *pick-up* (y los “todocamino”, la más reciente denominación para la equidistancia entre un turismo y un *jeep*). Asistimos al crecimiento espectacular de los vehículos versátiles y a la multiplicación de sus modelos (amén de la de remolques y motos de hasta cuatro ruedas). Se intuye –por no decir que se ve– su imparable expansión en todas partes, con China pisando el acelerador del medio mundo atrasado que mira envidioso al otro medio derrochador y rumboso, pero ambos ávidos de energía fósil, bien que para saciar banalidades éste, el rico, y para satisfacer necesidades aquél, el pobre.

Las coyunturales crisis del mercado occidental no van con los vehículos más de moda. Todos los productores lo saben e incluyen en catálogo los últimos gritos de tracción integral, cada vez más ostentosos y tentadores, aunque pierdan hasta su razón de ser al convertirse en símbolos de jactancia personal y

triumfo social a cambio de erosionar el suelo, en el campo, y corromper el aire, en la urbe. Sus compradores están a menudo alejadísimos del fin que motivó su aparición. Los hay que, sin haber jamás tragado polvo ni pisado lodo, se hacen con un coche campero sin ton ni son y se apuntan gratuitamente a rutas y travesías. No compran para satisfacer necesidades concretas, pero terminan viviendo “experiencias” y justificando “aventuras”. Es verdad que muchos dueños no los sacan del asfalto. Y, que buen número de tan potentes artefactos tractores pasan año tras año las revisiones sin haber estrenado la caja reductora ni portar un pegote de barro en su bastidor, sólo salpicaduras de alquitrán. Desacoplamiento entre fin y medio que nada consuela, al compensarse negativamente con el elevado gasto y la mayor contaminación urbana. Hasta el punto de ser un problema en las capitales, algunas con prohibición ya establecida de que atraviesen su centro los días de alta polución. Y ello al margen de otros factores no medioambientales, como su agresividad y peligrosidad. O sus dimensiones y volumen, que restan espacio al peatón y exigen mayores garajes a costa de zonas verdes y solares edificables para mejores causas.

Lo cierto es que en todo este tiempo, lo que va de 1998 a 2005, a la vez que ciudadanos, medios de comunicación e instituciones se interesaban por el deterioro del entorno vital, el campo ha seguido inundándose de cacharros móviles. Y, en la contradicción de profanar la naturaleza y trabajar por su conservación, asistimos a la inquietante mutación que se produce en la población rural, en las aldeas, en las comunicaciones y en la circulación por los caminos, haciendo presa en la débil voluntad humana la tentación desarrollista. La bondad de unos cuantos consejos cívicos –no impuestos, no exigibles coactivamente, no sancionables– adolece de extrema fragilidad frente a la inclinación natural de nuestro organismo a la comodidad y a la molicie cuando busca la multiplicación de efectos de su esfuerzo: da gusto (en invierno, en verano,

“La proliferación de vehículos 4x4, motos de trial y quads amenaza con hacer de lo rústico paisaje urbano. Y, de seguir creciendo sin freno, puede llegar el día en que confundamos campo con aparcamiento a cielo raso”

Desde 1998 a 2005, a la vez que ciudadanos, medios de comunicación e instituciones se interesaban por el deterioro del entorno vital, el campo ha seguido inundándose de cacharros móviles.



cuesta arriba, cuesta abajo, de día, de noche...) vencer obstáculos a pleno confort y sin una gota de sudor ni una palpitación. Se necesita gran calado moral para renunciar en el mundo moderno a la tentación de, sin tensar un músculo, llegar a todas partes sobre vehículos de ejes articulados o con cadenas aptos para cualquier destino; o sobre motos cuadradas de estabilidad y movilidad sorprendentes. Se fomenta así la salida de la ciudad, la ida a lo más recóndito de la naturaleza, con olvido, entre avance y avance, de nuestra obligación de mantener sin quebrantos el medio virgen.

¿Imperará el sentido común?

Yo soy un enamorado del campo y del todoterreno, aunque su generalización le haya quitado atractivo. No se puede parar la evolución, es cierto, pero tampoco desmerecer las cosas naturales, saquearlas, destruirlas y hacer de nuestros paisajes más abiertos un dormitorio de coches. Ni reconvertir nuestras pistas forestales en autopistas. Ni ocupar los cembos de los carriles con gasolineras, bares y clubes de alterne (¿cómo no se le ha ocurrido ya a alguien aliarse para ello con gestores del urbanismo irresponsables, que abundan como la mala yerba?). El

campo no necesita verse cruzado de rosarios blancos (los faros de los que vienen) y rojos (los pilotos de quienes van). ¿Por qué llevar la carretera al campo, el progreso a la naturaleza, la civilización al orden divino, el humo a los depósitos de oxígeno de la atmósfera, el tubo de escape a la traquea misma de la Tierra? ¿Es que hay que atestar de hollín hasta el último alveolo de los pulmones del Planeta? Habrá que pasar de los consejos a las órdenes, con medidas efectivas que ahuyenten o aminoren los riesgos del tráfico rural. Aunque haya robots que materialicen lo inimaginable y obren maravillas, no todo lo manufacturado puede emplearse por todos y para todo –inclusive para el capricho y la diversión–. Debe ceñirse a los servicios esenciales que lo necesiten o aconsejen, con interpretaciones prudentes, pero enérgicas, del término necesidad (seguridad, salvamento, incendios, reforestación...). A los coches no cabe concederles libertad de metas y movimientos. Por el campo han de dedicarse a lo útil (agricultura, caza y pesca, ganadería...), inculcando en el conductor ecológico de caminos la “filosofía” que presidirá su acción, tanto guiando coches singulares como normales y corrientes, que pueden

pasar ya por multitud de puntos de la renovada España campesina, sin olvidar las motos, “cuadrúpedas” de un tiempo acá.

Lo principal es hacer ver a los protagonistas de esta conducción que, además de que la técnica ha conseguido hasta hoy automotores vigorosos adaptables al tránsito por donde resultaba impensable, el “progreso” sigue con sus descubrimientos y no se vislumbra el límite de lo que poder conquistar sobre ruedas o con artilugios sustitutos o suplementarios que hagan sus veces o faciliten su giro y rendimiento. Una situación que pide topes, sin mora ni clemencia, aun por simple ejercicio de racionalidad. Hay que dirigir con la cabeza el desarrollo mecánico y no hacer de los 4X4 –con volante o manillar– ni de sus parientes de dos ruedas –de posibilidades inmensas, por otra parte– un juguete para horas de recreo. Menos todavía objetos deportivos de competición y sin otra consecuencia que la vanidad de alcanzar encima de ellos gloria de podio a costa de la Tierra (con mayúscula) hecha víctima de su agresividad. No creo que *París-Dakar* y *Camel Trofy* sean ejemplos de conservación y defensa desde la óptica ecologista, ni que eduquen a la juventud para el respe-

to y protección de la biodiversidad, por emocionantes que resulten, expectativa que susciten y otros valores que fomenten.

El conductor ecológico

El conductor de caminos, si quiere llamarse ecológico, que de eso se trata, debe ceñir el uso del vehículo a lo que ya realizara antes de su invención y que ahora lo ve rentabilizado, huyendo de “pasearse” sobre ruedas por el campo. No se puede generalizar el desplazamiento mecanizado sin ir a nada. Ni plantarse al volante en todas partes “porque sí”, sólo por ir montado en coche –‘subió’, como dicen tantos lugareños y paisanos que olvidaron lo de acudir al tajo andando o caminar por senderos hasta el corte—. Por tanto, la desvirtuación del recto proceder medioambiental de un conductor de caminos sería tener el coche o la motocicleta como divertimento, usarlos de entretenimiento, manejarlos abundante e innecesariamente, afectarlos a prácticas lúdicas, que no equivalen siempre y en todo –y así lo aclaro– a “turismo gratuito”, por más que el término propenda a confundirse con “turismo rural”, útil social y culturalmente sólo en caso de no camuflarse de sostenible para obtener subvenciones y lograr que el turismo más corriente y vulgar (y no rural) salga fiscalmente mejor parado sin merecerlo. La sensatez y la cordura han de estar por encima de alguna aplicación de la mecánica y la electrónica, convertidas, si no, en corrosivos de la plataforma que para la escenificación de su vida terrenal le presta (y no le dona) al hombre de cada siglo el sufrido globo terráqueo que nos soporta (aunque sería mejor decir “nos aguanta”).

La técnica tiene que estar al servicio del bien común y del interés general. No a merced del capricho y gusto de cada uno. Es urgente reglamentar el ir y venir de los ingenios que surcan el campo a todas horas, bajo el sol o la luna. De no hacerse, y al ritmo que medra esta manía de conducir por en medio de los espacios naturales –y ya no sólo por los caminos rurales–, llegará un momento en que la automoción acabe con el campo, como ha ter-

minado con la ciudad penetrándole las entrañas y metiéndose por sus venas y arterias más ocultas, ocupando el suelo, el subsuelo y hasta el vuelo de calles y plazas. Tiempo al tiempo y veremos lo que deja un futuro no lejano en los contornos de la naturaleza más próximos a las metrópolis o más conocidos, atractivos y promocionados. Incluso en los tutelados legalmente, donde a la gente le da por hacer viajes, con el resultado paradójico de dañarlos más que cuando estaban desprotegidos.

Si ya el coche en sí es enemigo directo del medio, no menos preocupante es su idoneidad para trasladar personas y más personas a pagos y recintos antes inaccesibles y adonde no se va a nada. Entiendo que un cabrero utilice el vehículo para subir a la majada; que un labrador, cuando deja de arar, regrese en él a su pueblo; o que un guarda recorra su cuartel a tono con los tiempos. Lo que no comprendo es que el coche sea un medio para acceder hasta donde antes no cabía ni arrimarse y estar allí sin ningún cometido, simplemente con el resultado de que, a la vuelta, queden visibles las rodadas de los neumáticos y los desperdicios arrojados por las ventanillas.

La necesidad de reglamentar

En los espacios que gozan de marcado amparo legal, como Parques Nacionales o Naturales, el uso del coche ya está prohibido o restringido. Pero no basta. Cuando invoco la necesidad de reglamentar pienso en el campo genérico, ese campo llano que a las autonomías compete preservar. Algunas ya han aprobado rigurosos reglamentos, con mayores prohibiciones y multas a medida que el territorio aumenta de valor ecológico y su fauna, flora y gea ganen en escasez y rareza. Pero otras no han legislado nada y es urgente hacerlo, considerando muy grave que se tolere circular saliendo de caminos y pasos tradicionales. Las disposiciones contenidas en el plan de ordenación de cada espacio protegido, así como otras normas diversas, deben restringir la presencia de vehículos a motor

“Los últimos gritos de tracción integral, cada vez más ostentosos y tentadores, pierden hasta su razón de ser al convertirse en símbolos de jactancia personal y triunfo social a cambio de erosionar el suelo, en el campo, y corromper el aire, en la urbe”



La técnica tiene que estar al servicio del bien común y del interés general. No a merced del capricho y gusto de cada uno.

fuera de carreteras y pistas en las zonas de reserva y uso limitado, salvo para actividades pastoriles y agrícolas u otras con méritos para verse autorizadas. Debe prohibirse ir por el campo a campo través –valga la figura retórica–, sin que pueda obrar así ningún chófer que se precie de

ecológico o aspire a serlo. Aunque la ley no lo castigue o nadie lo vea.

Asimismo, debe regularse la circulación y práctica de deportes con vehículos a motor en las vías pecuarias y en los montes, sobre todo si son públicos o de utilidad pública, donde debería impedirse rodar por

cañadas, cortafuegos, prados y baldíos. Sin perjuicio de vedar el tráfico en parajes de valor ecológico, paisajístico o forestal, con las excepciones que pidan los usos agroganaderos, la vigilancia y gestión de bosques, cauces y plantaciones u otras faenas campestres con base

para un transporte motorizado.

Además, está naciendo en el mundo una industria del ocio en torno a estas máquinas y muchas empresas organizan itinerarios y demostraciones de pilotaje en lo agreste por puro desafío a los elementos o para adiestrar en el manejo de mandos y palancas como fines en sí mismos, no como medio para un resultado con utilidad, valor o sentido. Un negocio en el que se está haciendo el agosto a costa del medio ambiente, aunque los por ello enriquecidos quieran vendernos su celo en cuidarlo y su comediamento al usarlo, encubriendo en el fondo un

LO MÁS GRAVE CONTRA EL MEDIO AMBIENTE EN LA CONDUCCIÓN POR CAMINOS

Si me preguntasen por las peores acciones que contra la naturaleza pueden cometer los conductores cuando circulan por el campo, diría que lo principal es no hacer del coche o moto un fin en sí mismo. Ni usarlo como un "juguete" al aire libre. Menos todavía convertirlo en objeto deportivo para competición.

Dicho esto, considero particularmente grave la circulación por fuera de las pistas forestales y al margen de los caminos tradicionales y los pasos controlados.

Otra infracción grave consiste en emplear el coche como medio ventajista de caza.

Es también muy pernicioso para la naturaleza el abandono incontrolado de residuos con origen en el vehículo, en especial el de su "cadáver" llegado el fin de su vida útil.

Sumaría al recuento de incívicas conductas del conductor de caminos, el lanzamiento al campo de colillas y cerillas que pueden traer los mayores desastres.

Añadamos, para terminar, lo de tirar basura en marcha, usar de lavadero fuentes y corrientes naturales, y la velocidad alta con atropello indiscriminado de fauna.

lucrativo mercado sin ningún beneficio público. No tengo nada que oponer a todo ello si se limita a zonas acotadas y apropiadas.

No hacer del coche un juguete al aire libre

Como final, y en resumen, aunque el *Manual* editado por el Ministerio de Medio Ambiente reúne hasta veinticinco pautas de comportamiento para reducir el impacto de la circulación fuera de las vías

diseñadas para el tráfico rodado, sea cual sea el vehículo, todas ellas pueden compendiarse en un mandamiento clave: no hacer del coche, furgoneta o ciclomotor un juguete al aire libre, no agotarlos en sí mismos, sino ponerlos al servicio de actividades que ya se realizaban y que ahora, gracias al motor, se ven facilitadas. Y, desde luego, no encontrar en la capacidad de competición de los vehículos que van surgiendo una disculpa para patentar nuevas con-

frontaciones deportivas. Si éstas han de existir, que se desarrollen en tramos especiales y de forma vigilada. ¿Acaso no hay velódromos y circuitos para toda clase de espectáculos y carreras de todo tipo de coches, motocicletas y camiones? Pero no en autopistas y autovías. Pues lo mismo digo: no se puede permitir jugar en el ancho campo o en la amplia playa con estos modernos tanques que, sobre cualquier piso y en cualesquiera condiciones, sirven para todo. Hay que regular quién, cómo, por dónde y a qué puede irse y venir sobre maquinaria semoviente por la tierra o la arena. Y sin miedo a limitar y prohibir, porque los inventos mecánicos devoran lo que se les ponga por delante de quedar debocados y retozando sin trabas ni barreras.

Muchas gracias a quienes llegaron hasta aquí sin pasarse hojas, y aunque alguna línea –o párrafo– se hayan podido saltar. Pidan su manual al MMA, léanlo y guárdenlo, pero, sobre todo, obsérvenlo. Adiós, amigos, y... ¡que ustedes lo cumplan bien! 



MANUAL ECOLÓGICO DEL CONDUCTOR DE CAMINOS



MINISTERIO
DE MEDIO AMBIENTE

El conductor de caminos, si quiere llamarse ecológico, debe ceñir el uso del vehículo a lo que ya realizara antes de su invención y que ahora lo ve rentabilizado.

