

HACIA UN TRANSPORTE SOSTENIBLE EN LA
CIUDAD DE VALENCIA: EN BICI Y ALGO MÁS.



Muchas cosas cambiaran. Aprenderemos a ser dueños en vez de servidores de la naturaleza. **Henry Ford**

Todo el mundo se siente ecologista. Y nadie lo es verdaderamente. Todo el mundo ama la naturaleza y todos la contaminan. La ecología es el reino de las evidencias. Amamos todo eso y hacemos lo contrario. Ningún discurso político ha afirmado jamás solemnemente que se proponga destriar el paisaje de un valle, una costa, un bosque. Se “planifica”, se “crea empleo”, se “sigue el progreso”.

Bernard Vaudoir-Farguet

Porque las ciudades, en efecto, son una jungla, el elemento que tiene más porvenir en ellas no es el equivalente mecánico de los grandes depredadores, los vehículos más potentes, más veloces y por lo general más destructivos (...) Todos ellos fracasan en cuanto, a una hora punta, se enfrentan a lo que ocurre en la jungla de asfalto, demuestran su incompetencia, pierden la partida ante el ímpetu de la naturaleza urbana desatada a su alrededor. En ese contexto vuelve a cumplirse la ley de la selva, y la mano la gana de nuevo la astucia de la bestia que se amolda a su nicho ecológico, que se pliega a sus necesidades y que, por ello, merece no sólo el beneficio de la supervivencia, sino también las ventajas de todo tipo de intercambios con su medio ambiente. Lo que mejor se ajusta a la violencia estructural de una ciudad abandonada a sus propias energías es, reconozcámoslo, la humilde y vulnerable bicicleta.

Manuel Delgado Ruiz

A CONCHA

INDICE

PRESENTACIÓN	3
JUSTIFICACIÓN	4

PRIMERA PARTE: EL PROBLEMA.

I) VIGENCIA E INSOSTENIBILIDAD DE LA CULTURA DEL AUTOMÓVIL.	
• El juego social y la necesidad de la sociedad civil-	1
Algunas consideraciones sobre el actual sistema de transportes o lo que es lo mismo, la cultura del coche-	2
-¿Coste económico frente a coste ecológico?-	3
-El falso mito: De lo natural y lo artificial, y de cómo se ha dado carta de naturaleza y por lo tanto inevitabilidad a lo artificial, y artificialidad y por lo tanto evitabilidad a lo natural. De la cuestión cultural del transporte-	5

SEGUNDA PARTE: MOVILIDAD EN BICI EN EL ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA: LA RESPUESTA POLÍTICA A LAS PRESIONES DEL MOVIMIENTO BICIECOLOGISTA.

I) MOVILIDAD EN BICI (Y PEATONAL) EN LA CIUDAD DE VALENCIA (1986-1997).	
• El comienzo: El carril bici-.....	1
• La ampliación-	4
• Cambio de estrategia: Ciclocalles y Ciutat Vella Sense Trànsit, asignaturas pendientes todavía-	9
• La guinda peatonal-	24
II) INTERMODALIDAD BICI+ TREN	
• De su razón de ser-	27
• La respuesta a la presión ejercida por el movimiento biciecológico-.....	29
-Años 80, etapa inicial del movimiento biciecológico-	29
-Años 90, madurez del movimiento biciecológico y primeros resultados satisfactorios-	30
• Presente del transporte intermodal bici+tren en el área metropolitana de Valencia-	37

TERCERA PARTE: PROPUESTAS PARA UN TRANSPORTE SOSTENIBLE EN LA CIUDAD DE VALENCIA.

I) CARACTERÍSTICAS DE LA MOVILIDAD EN LOS CONGLOMERADOS URBANOS DE TAMAÑO MEDIO-GRANDE: LAS VENTAJAS E INCONVENIENTES DE LA MOVILIDAD EN BICI.

• Introducción-	1
• Las ventajas e inconvenientes de la movilidad en bici-	3
- Los obstáculos-	5
- Impedimentos físicos-	5
- Trabas infraestructurales y culturales-	6

II) HACIA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA CIUDAD DE VALENCIA.

- En favor de la movilidad en bici-	9
- Los espacios peatonales-	20
- Algunas consideraciones sobre el transporte colectivo. El tranvía-	28

HOMENAJE	31
----------------	----

BIBLIOGRAFÍA.....	38
-------------------	----

PRESENTACIÓN

El transporte es un eje fundamental de las sociedades humanas. Por ello, no se puede entender el día a día de una ciudad como Valencia, su ecosistema urbano, sin tener en cuenta el funcionamiento del sistema de transportes. Debido a sus enormes flujos y al modo en que se realizan, el transporte de las sociedades industrializadas es en la actualidad una de las primeras causas, sino la primera, de la degradación de la biosfera terrestre. **El coche**, símbolo de ese sistema y por extensión de la cultura “Moderna”, no deja de ser sin embargo un modo más de desplazarse entre otros muchos. La idea equivocada e imperante de “Movilidad total igual a coche”, es la cara de la moneda asumida por casi todos. Sin embargo, los efectos negativos de esa creencia todavía por descubrir para muchos son cada vez más manifiestos, y son denunciados por el movimiento ecologista y su símbolo: **La bicicleta**.

En un mundo que se rige casi exclusivamente por los dictados de la Economía, la Ecología o “Economía de la vida”, sólo es para las sociedades industrializadas una ciencia más, ajena al día a día de los ciudadanos. A pesar de ello, es la *ecología* y no la *economía* la instancia última que rige nuestro planeta. A diferencia de otras culturas y pueblos que no entraron en la era industrial y que por lo tanto nunca perdieron de vista la importancia de los procesos naturales, la sociedad occidental empieza a recuperar gracias al movimiento ecologista y a los propios estragos del productivismo, la conciencia de que a pesar de nuestros progresos técnicos y nuestra vida artificializada, no somos más que una parte de la biosfera terrestre. Parece evidente cada vez más, que no es posible continuar nuestro supuesto camino hacia adelante, si nos olvidamos de nuestro pasado y de las reglas que rigen nuestra supervivencia en la tierra.

Es por ello que el sistema de transportes actual, como muchas otras parcelas de nuestra sociedad debe ser reconducido en otra dirección. Ello es labor de todas y todos, y especialmente de aquellos que tienen el poder político, y se supone la suficiente cultura e información para que así lo entiendan. Como dice **Agustín García Calvo**, “la Razón al final acaba por imponerse, lo malo es el mientras tanto”. Para que ese mientras tanto dure lo menos posible, es preciso que el movimiento ciudadano en favor de la bici (y de otros modos más ecológicos de desplazarse) siga creciendo hasta que su existencia no sea necesaria. A ellos y ellas, los *bicicleteros* /as de corazón, les va dedicado este trabajo.

JUSTIFICACIÓN

Salvando las distancias y sin querer compararme, son conocidas algunas obras de nuestros “clásicos” que comenzaban con una autojustificación. Si esos grandes escritores se vieron en la necesidad de justificarse en siglos pasados, no menos sentí yo la necesidad de hacerlo en los tiempos de lo “políticamente correcto”.

Así pues, quiero dejar claros algunos aspectos de este trabajo:

- Primero: Este trabajo no es neutral aunque por ello, creo que no falta a la verdad. En él “tomo partido” en favor del medio ambiente, pero ello no deja de estar en total consonancia con los objetivos de los premios que convoca la *fundación Bancaixa*.
- Segundo: Aunque por su tono parece un alegato anticoche, lo que se pone en crítica no es el coche, sino su mal uso y la dictadura que ejerce sobre nuestras ciudades y campos. Sin duda el coche es útil, pero no en las áreas metropolitanas, sino en el medio rural despoblado, allí donde la escasa población hace antieconómicas otras alternativas.
- En tercer lugar, quiero que quede claro que este trabajo va destinado no ya a personas “convencidas” -que también lo es-, sino a aquellos neófitos que se sienten de alguna manera interesados en conocer más sobre este problema que aqueja a nuestras ciudades. El trabajo va sobretodo dirigido a esos *bicicleteros/as*, peatones, usuarios del transporte público o patinadores que ejercen en la práctica y a los que creo que les vendría bien algo de “teoría” con que reafirmar y tomar conciencia de su condición. He renunciado a intentar dirigirme o convencer al “público en general” porque ello hubiera supuesto la renuncia a una serie de presupuestos ideológicos y estilísticos. En primer lugar renunciando al discurso “radical” y en segundo lugar haciendo como si la “objetividad total”, la imparcialidad existiera de veras. Sin embargo, pienso que las propuestas que aquí se hacen, son plenamente asumibles por técnicos y políticos con un mínimo de sensibilidad por el tema. A ellos también va dirigido este trabajo.
- Cuarto: Creo que el lector descubrirá en seguida, que una gran parte de este trabajo es en realidad un homenaje. Un homenaje a todas aquellas personas que intelectualmente (utilizando sus propios escritos a lo largo del texto) o con su militancia, han contribuido y contribuyen a “desfacer el entuerto” automovilístico en el que estamos metidos.

VIGENCIA E INSOSTENIBILIDAD DE LA CULTURA DEL AUTOMÓVIL

“Hacer como si se pudiera tratar de las cuestiones técnicas independientemente de las políticas (...) de tal manera que el ingeniero a su asunto y el político o economista al suyo, eso no sólo es hacer de hecho una política, de conformidad con el Poder, que justamente (...) impone esa ilusión o creencia de la separabilidad, sino que, además y por ello precisamente, trae consigo la falsificación y el mal planteamiento del problema técnico o científico en sí mismo. Es decir que la pena de haberse vendido al Poder contra la gente no lo pagan el científico o el ingeniero con azotes o guillotinas de la plebe sublevada, sino que la pagan en la propia deformación de sus cálculos y artilugios.” *Agustín García Calvo*

• El juego social y la necesidad de la sociedad civil-

La interpretación de los hechos que aquí hacemos, es tan discutible como discutibles pueden ser las críticas que de ella se hagan. No hay porque engañarse, y a pesar de que las ciencias sociales han hecho considerables esfuerzos por ser objetivas y “científicas” -la mayoría de las veces valiéndose de recursos del lenguaje- lo parecen más que lo son. Aquí no vamos a engañar a nadie a pesar del recurso lingüístico pluralizando lo que no es más que mi primera persona: La conclusión principal de este trabajo y también su finalidad están relacionadas: El pasado, el presente y el futuro de la movilidad en bicicleta y otros medios de locomoción ecológicos, están a nuestro juicio, íntimamente ligados al movimiento ciudadano de uso y promoción de estos medios. Esta observación es lo que nos llevó a estructurar el trabajo según la *relación de causa-efecto, presión ciudadana-respuesta política*; y pretende ser dentro de las limitaciones que impone el medio escrito un medio más de esa presión ciudadana cara al futuro.

A pesar de lo dicho, no seremos tan inocentes de pensar y hacer creer aquí, que el movimiento ciudadano valenciano en favor de un transporte sostenible ha tenido y tiene la suficiente fuerza para determinar las políticas de movilidad de la ciudad de Valencia. Sí creemos sin embargo, que sus demandas han servido y servirán de excusa a políticos concienciados, para aplicar unas políticas que además de obligadas por la inviabilidad del modelo de transportes actual, por que quedan totalmente en consonancia con el proceso de europeización de España.

En el marco de un Estado social de derecho sometido a las leyes del mercado como es el Estado español, deberían existir una serie de fuerzas sociales que corrigiesen los desarreglos provocados por los intereses desmedidos de sus diferentes partes. El Mercado, El Capital, El Estado y La Sociedad Civil son algunas de esas fuerzas que juegan en el tablero del juego social. Pero no todas tienen el mismo poder y en la práctica, ni el Mercado ni el Estado cumplen su papel de reguladores o de árbitros en un terreno de juego, donde Capital por un lado y Sociedad Civil por otro, se enfrentan las más de las veces por no coincidir en sus objetivos: El Capital busca su propia reproducción mediante el beneficio económico monetario, y la sociedad civil algo tan abstracto y por lo tanto tan subjetivo como la felicidad. Con un Estado y un Mercado influenciados por la “racionalidad” propia del Capital, sólo una Sociedad Civil fuerte, podría evitar el colapso social y ecológico al que el Sistema carente de freno nos puede llevar.

Sin embargo, cuarenta años de reciente dictadura en España, que se manifestaron en una educación basada en la asunción de lo impuesto por el poder sea cual sea este, y la constatación de que la dictadura, a pesar de los innumerables intentos de derribarla,

no terminó más que con la muerte del dictador, tal vez expliquen respecto a otros países europeos, la mayor pobreza del movimiento ciudadano español. Esta particularidad histórica puede que explique, la capacidad de respuesta de muchos ciudadanos potencialmente beneficiados por las demandas de los distintos movimientos sociales:

“De que nos va a sevir esa manifestación” es una respuesta habitual que muestra esa actitud derrotista. “Yo voy en bici diariamente pero eso de ir a una manifestación la verdad es que...” es otra respuesta. La respuesta de la vergüenza de protestar por algo, de ser tachado de “radical” porque en “democracia”, no es políticamente correcto protestar en la calle: Para algo hay elecciones cada cuatro años.

Pero tampoco los políticos (según demuestran múltiples encuestas) parecen tener la confianza de los españoles. En España, a nivel social impera la doctrina del “Laisser faire”, justificada por el que “antes estuvimos peor y siempre de manera individual se puede recurrir a la picaresca para mejorar”. Pero si este es a nuestro modo de ver el carácter del español medio ¿Se podría confiar en la existencia de una clase política ilustrada, que compensase de alguna manera la pasividad social imperante? Pocos son los políticos o técnicos que han apostado (no sin antes enfrentarse a un montón de obstáculos) por acabar con las irracionalidades que como las del transporte, son tan graves para el país. En unos momentos en que reina el desinterés por el transcurso de los acontecimientos político-sociales, este trabajo pretende demostrar que el progreso social viene la mayor parte de las veces de la mano de la sociedad civil, y es por tanto una invitación a seguir haciendola crecer.

- **Algunas consideraciones sobre el actual sistema de transportes o lo que es lo mismo: la Cultura del coche-**

“L’automòbil, a part de la seva capacitat y característiques intrínseques, compta avui amb el suport de mecanismes polítics, econòmics, socials y d’informació, com no té cap altre artefacte sobre la terra” S. Rueda

ACCIDENTES

Los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte no natural en el Estado español (6000 muertos año) y la primera causa de muerte, incluida la natural, en el tramo de edades comprendido entre los 18 y los 25 años. Son también la principal causa de minusvalías y discapacidades. Si el gobierno y la sociedad aceptaran para el tren un nivel de inseguridad como el tolerado para el coche, habría un accidente ferroviario semanal con 10 personas muertas y 200 heridas.¹

No vamos a ser nosotros quienes expongamos estas consideraciones; estas ya han sido expuestas hasta ahora por cientos de autores desde que empezaron a manifestarse los primeros síntomas negativos de la cultura del coche, hace ya 30 o 40 años. Va a ser pues, la elocuencia de los mismos la que lo haga por nosotros las más de las veces:

“A lo largo de los últimos veinte años se ha ido imponiendo la evidencia de que el transporte constituye el verdadero “núcleo duro” de la crisis ecológica. El sector del transporte es el principal responsable del efecto invernadero, de los más graves problemas de contaminación marina, de la urbanización del suelo, del ruido, de la

¹ Colla Ecologista la Carrasca, en folleto informativo “Transport i medi ambient, Contra la tirania de l’automòbil.”

degradación del paisaje rural y urbano, etc. En realidad es lógico que así sea, porque el transporte es la arena en que se dirime el enfrentamiento primigenio de la especie humana con la Naturaleza. "Dominar" la Naturaleza significa, antes que nada, poder moverse a través de ella con una libertad y una facilidad crecientes. "Civilizar" la naturaleza significa hacerla accesible y segura para el ser humano, atravesarla y abrirla, para poder catalogar sus diversos elementos como "recursos naturales", y poder trasladarlos o manipularlos hasta convertirlos en bienes económicos susceptibles de intercambio o acumulación".²

La visión de **Antonio Estevan** que aquí también compartimos es de sobra conocida y no entraremos (por lo menos en detalle) sobre los problemas de polución, ruido, accidentabilidad, ocupación del espacio etc, que tantas veces se han repetido desde las páginas de la prensa y que no han tenido por cierto, ningún resultado práctico en lo que se refiere a la toma de conciencia por parte de los ciudadanos. Sí sin embargo, entraremos en los aspectos más reveladores de la crisis ecológica del transporte: Los económicos y culturales.

CONTAMINACIÓN

El transporte consume en la actualidad cerca de un tercio de toda la energía producida en el mundo. Incluso suponiendo un aumento de la eficiencia en el consumo de combustible de un 2% anual, las emisiones de CO₂ no dejarían de crecer, debido al crecimiento del número de vehículos y las distancias recorridas.³ El tráfico rodado es el responsable del 80% de la energía sonora emitida a la atmósfera en nuestras ciudades.⁴

-¿Coste económico frente a coste ecológico?-

Un modelo de transportes basado en altas necesidades de movilidad y en el uso indiscriminado del automóvil privado, supone una serie de costos económicos importantes que no son tenidos en cuenta en el cálculo económico oficial: "El transporte

desvela la insuficiencia de la economía convencional para comprender los flujos no monetarios que se producen en el planeta (...) La economía convencional no entiende de **accesibilidad** y solo puede medir parte de la **movilidad**, la que se realiza en los medios de transporte motorizados.

Las variables económicas esenciales, con el producto Nacional Bruto a la cabeza, crecen con el número de desplazamientos motorizados.

EL ESPACIO ES LIMITADO

*"Una familia que vive en un piso de 50 a 55 m², en un edificio de 7 plantas, viene a ocupar entre 8 y 9 m² de suelo urbano, por los que tiene que pagar como propietario o como inquilino y como contribuyente. Sin embargo, esta misma familia se cree en el derecho de ocupar gratuitamente entre 8 y 9 m² de suelo urbano para aparcar su coche a la puerta de casa. E, ingenuamente, pretende encontrar estos 8 o 9 m², no sólo en su calle, sino a la puerta de la oficina, del teatro(...) del estadio y ello a las mismas horas que la mayoría de la gente" **Alfred Sauvy***

Cuantas más idas y venidas de vehículos a motor se produzcan mayor será el PNB".⁵

² Antonio Estevan, revista Archipiélago nº 18-19.

³ Juan Carlos Rodríguez Murillo, revista Hiedra nº19.

⁴ Javier Villanueva, revista Táfico nº 102.

⁵ Alfonso Sanz, revista Sin Prisas nº14.

El absurdo de la economía al uso puede sintetizarse con este ejemplo: El PNB de un país

¿QUIÉN PAGA LOS COSTES?

“En el marco institucional vigente, los automovilistas pagan sólo una pequeña parte de los costes que ocasionan y que son unas veces, sufragados por el Estado (por ejemplo, expropiaciones y obras relacionadas con el viario, etc) y otras asumidas implícitamente por la sociedad (por ejemplo, contaminación atmosférica, ruido, congestión, etc) “.

J.Manuel Naredo y J. Luis Sanchez⁶

crece con el número de desplazamientos motorizados, sean útiles o no. De esta manera, salir de casa andando a comprar el periódico, no incrementa el PNB, pero sacar el coche a la calle y dar dos vueltas a la manzana sin haberlo usado para acceder a ningún bien o servicio determinado, resulta creador de riqueza desde el punto de vista de la economía monetaria.

La Comunidad Europea ha calculado que los costes externos (es decir los no monetarizados) del transporte representan el 5% del PIB del conjunto

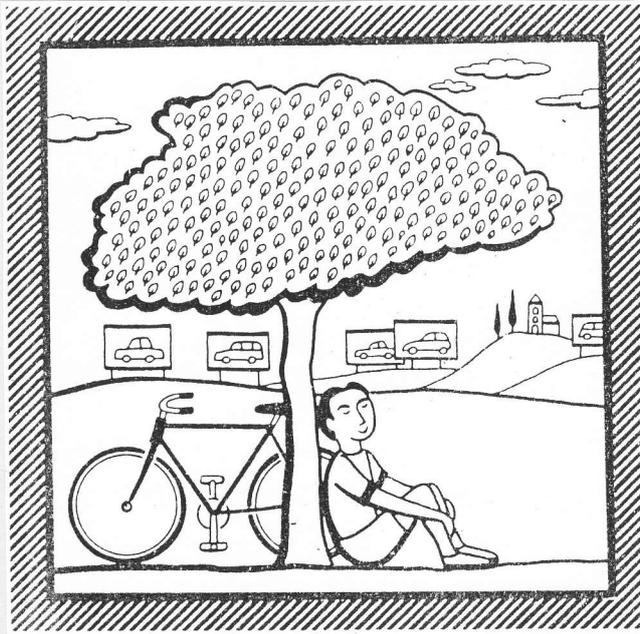
de países de la OCDE. El modelo alternativo propuesto por una comisión de la CE cuesta entre la mitad y cinco veces menos que la realidad actual. En EEUU, exportador por antonomasia del modelo, la mitad de los jefes de personal de 13 grandes ciudades manifestaban que las condiciones del tráfico afectan a la moral, productividad, puntualidad y estado emocional de sus empleados; y en la revista Tráfico, editada por la Dirección General de Tráfico, se contabilizaba el coste de los atascos en Madrid en 215.500 millones de pesetas anuales, 677 millones diarios.

Además, aspectos tales como la dependencia o la ineficiencia energética deberían estar reñidos con el concepto de lo “Económico”. Sin embargo, en España el 90% del transporte terrestre se hace por carretera (más ineficiente que el ferrocarril energéticamente hablando) siendo el sector transportes el causante del 42% del gasto total de la energía consumida, uno de los más altos de Europa. En la Comunidad Valenciana el transporte absorbe un 60% de los tres millones de toneladas anuales de petróleo importado y los sucesivos gobiernos no han hecho nada para remediar esta dependencia energética sino más bien alentarla. ¿Por qué un sistema de transportes poco económico y poco ecológico se sigue manteniendo?

CONSUMO ENERGÉTICO SEGÚN MODOS DE TRANSPORTE

	Megajoules/Km.viajer	proporcionalidad
Avión.....	1'45.....	24 veces
Coche.....	0'78.....	13
AVE.....	0'67.....	11
Tren.....	0'28.....	5
Andar.....	0'16.....	3
Bicicleta.....	0'06.....	1

⁶ Revista Archipiélago nº18-19.



Si está claro que para el conjunto de la sociedad no es económico, también es obvio que para una parte muy influyente de la misma sí lo es: La industria del automóvil y la del petróleo no sólo han hecho y hacen valer sus argumentos con una publicidad constante que en cada momento ha sabido ofrecer a los compradores sus anhelos más profundos: El chantaje social con el argumento de la creación de empleo utilizado reiteradamente frente a las administraciones públicas,⁷ e incluso la conspiración industrial han sido utilizados con menor o mayor profusión a lo largo de la historia expansiva del

automóvil. A pesar de que en los manuales de economía se sigue hablando de la soberanía del consumidor y de la eficacia del Mercado en la asignación "racional" de recursos, la realidad es muy otra: En 1936 General Motors, Standard Oil, Firestone, Phillips Petroleum y Mark Truck crearon la compañía National City Lines en EEUU. En pocos años esta compañía compró más de un centenar de líneas de tranvías y trolebuses en 45 ciudades, cerrandolas a continuación. En 1949 fue condenada y multada con la ridícula cifra de 5000 dólares por "conspirar para reemplazar los sistemas de transporte eléctrico con autobuses y monopolizar la venta de estos". No fue pues el Mercado quien dictaminó la defunción del tranvia, fue más bien las industrias del automóvil y del petróleo con el beneplácito del Estado quien se encargaron de ello. Era 1936, pero el ejemplo todavía sigue vigente en la actualidad.

-El falso mito: De lo natural y lo artificial, y de cómo se ha dado carta de naturaleza y por lo tanto inevitabilidad a lo artificial, y artificialidad y por lo tanto evitabilidad a lo natural. De la cuestión cultural del transporte-

Es la cuestión cultural del transporte, el "control" que se ha hecho de ella, el mayor escollo para poner remedio a la irracionalidad del sistema de transportes presente:

"Un animal es algo en principio bastante natural y tal vez puedan ustedes convenir conmigo sin mucha dificultad en que, a pesar de los desarrollos de la antropología y lo baqueteado de esa oposición natural-artificial, si algo merece ser tenido todavía como natural no es sino, desengañémonos, cagar. Resignémonos, el organismo del hombre, así como el de los mamíferos (...) genera, al final de su metabolismo, esa marranada, aunque esté feo decirlo. Que hayamos decidido no efectuar esa operación a la vista de todos o en plena calle, es otro cantar, es cultural, producto de nuestra cultura, de nuestras decisiones, aunque no deja de ser *natural* (...) La presencia totalitaria del automóvil y de las deyecciones del automóvil se ha convertido hoy día (lo han convertido la papanatería de los individuos y sobre todo los inmensos intereses de los

⁷ Según un informe de la Comisión Europea ya no se puede considerar la industria del automóvil como un sector de crecimiento del empleo, aunque aún sigue siendo una rama industrial primordial para la economía europea. En diario Levante, Domingo 19 de enero 1997.

Estados y los grandes complejos industriales) en algo *natural* en nuestros pueblos. Le han dado *carta de naturaleza, le han atribuido (...) todos los rasgos de inevitabilidad y necesidad que en principio encerraría o podrían corresponder a la noción de lo natural (...)* Por eso las poblaciones protestan por lo *artificial* y enojoso del paso o de los excrementos de los animales por sus calles, de los que inmediatamente aciertan a percibir (...)su fealdad, su hedor y molestia, y no atinan a darse cuenta de que viven inmersos literalmente en hedor y fealdad y molestia automovilística. Como si estar permanentemente sometidos, asfixiados y confundidos, asqueados y entorpecidos y escarnecidos por los coches, como si haber sido evacuados de nuestras calles, de nuestras plazas y de nuestros lugares, haber sido apartados, exiliados y esclavizados para producirlos y tiranizados para desearlos, para comprarlos y para mantenerlos, como si estar permanentemente ensordecidos, entontecidos, humillados, envenenados, mutilados y torturados y asesinados por los coches que detentan y son los habitantes por antonomasia de nuestros pueblos y ciudades fuese la cosa más natural del mundo (...) como si estar atestados de coches y apestados por ellos fuera tan natural como cagar (...) *Mañana muy bien pudiera ocurrir que nos llevásemos las manos a la cabeza con desesperación al pensar que, en un pasado reciente y ominoso, estuvimos compartiendo nuestras ciudades y nuestras casas con coches, lo mismo que ahora nos hacemos cruces de cómo podían antes compartirlas con cabras y vacas y establos (...)* Así es, todo al revés para que lo entendamos mejor, para que vayamos siempre de cabeza a ver si así se ve y se entiende algo, porque intereses tiene la Santa Madre Industria del Automóvil y la Gasolina, y propagandistas y publicidad a su cargo, asoldados para hacérselo pasar como *necesario*, como *normal* y *natural* y *racional*⁸.

Esta brillante reflexión sobre la asunción cultural de las "excrecencias" del automóvil y su explicación, podría parecer al lector acostumbrado a la vida automovilística, exagerada y fruto de un profundo sentimiento de odio hacia lo que es y representa el automóvil. Aun siendo eso posible (aunque se haya llegado a ello de una manera racional), también no es menos cierto que lo que aquí se dice, lo corrobora claramente y sin ningún tapujo la propia Industria del automóvil: Léase sino, el anuncio que en prensa escrita hizo la firma MERCEDES-BENZ

Otra visión ya histórica es la de Michel Bosquet en su "La ideología social del coche":

"El gran problema de los coches es que con ellos sucede lo mismo que con los castillos o con los chalets en la playa: Son bienes de lujo inventados para el placer exclusivo de la minoría de los muy ricos. A diferencia del aspirador, la televisión o la bicicleta, que siguen conservando la integridad de su valor de uso cuando ya todo el mundo dispone de ellos, el coche al igual que

GRACIAS.

A todos los que piensan que hacer coches mejores tiene hoy en día más sentido que nunca. ¿De qué sirve un coche de lujo en un atasco? ¿Qué seguridad ofrecen coches más rápidos si quien los conduce no está preparado para ello? ¿Cómo puede un automóvil evitar la contaminación si es el causante de ella? *En estos tiempos en que nadie puede prescindir del automóvil es cuando surgen más preguntas sin respuesta.* Por eso, la clase S no es simplemente otro coche más, sino el conjunto de soluciones más avanzadas llevado a la práctica por un fabricante. A todos los que esperan que el esfuerzo de construir coches mejores sea la obligación de un líder, gracias.

MERCEDES BENZ

⁸ J.A González Sainz, revista Archiliélagos nº 18-19.

el chalet en la playa, no tiene interés ni ventaja en la medida en que la masa dispone de ellos (cualquiera comprende que si cada una de los 13 o 14 millones de familias existentes en Francia tuvieran que disponer aunque sólo fuera 10 m de costa, serían precisos 140.000 kilómetros de playas para que todo el mundo quedara satisfecho) ¿Por qué no se admite respecto a los transportes el mismo razonamiento que se aplica a las playas? (...) Sin embargo abundan los demagogos que afirman que cada familia tiene derecho a un coche -por lo menos- y que es el Estado a quien toca actuar de modo que cada cual pueda estacionar a su antojo en la ciudad o irse de vacaciones a la vez que los demás, a más de 100 km/Hora (...) ¿Por qué a diferencia de otros bienes privativos no es reconocido como un lujo antisocial? La respuesta hay que buscarla en dos aspectos del automovilismo: El automovilismo de masas materializa un triunfo absoluto de la ideología burguesa en el terreno de la práctica cotidiana: Fundamenta y cultiva en cada individuo la creencia ilusoria de que cada cual puede prevalecer y destacar a expensas de los demás. El automóvil ofrece el ejemplo contradictorio de un objeto de lujo que ha resultado desvalorizado por su propia difusión. Pero esta devaluación práctica no ha acarreado su devaluación ideológica: ***El mito del placer y de la ventaja del coche persiste aún.*** La persistencia de este mito se explica con facilidad: La generalización del automovilismo individual ha suplantado a los transportes colectivos, modificado el urbanismo y su hábitat y transferido al coche ciertas funciones que su propia difusión ha hecho necesarias. Será precisa una revolución ideológica (cultural) para romper este círculo vicioso.”

Bosquet agregaba que esa revolución cultural era inútil esperarla de la clase dominante actual. Y tenía razón pues de nuevo esa misma clase quiere ganar la partida con el invento cultural (aunque irreal) del “coche ecológico”. Invento que no cambiará más que los aspectos más superficiales del problema ecológico que supone el uso masivo del automóvil. Pero, ¿Se puede esperar ese cambio cultural de las clases no dominantes? A nuestro modo de ver, existe una relación de drogodependencia difícil de solucionar. Una minoría de ciudadanos no han entrado en el círculo de la drogodependencia y aprecian claramente la crisis del modelo, otra minoría disfruta de su condición de drogodependientes y una mayoría empieza a atisbar lo problemático de su situación pero sólo con ayuda (decisiones políticas firmes) podría salir de ella. Y aquí está la pescadilla que se muerde la cola ¿Cuántos políticos piensan en clave de coche? ¿Cuántos se escudan en que la gente lo que quiere es coche, coche, coche?

“Motivado por el auge del medio ambiente, la industria del automóvil se empeña en transformar el coche en un medio de transporte y de ocio más ecológico. Un empeño totalmente contrario con la naturaleza del automóvil, pero obligado si se quiere estar a la altura de los tiempos que vivimos”.

Iván García

Por suerte, todavía en las ciudades españolas sigue siendo la marcha a pie el modo de transporte dominante, y diversas encuestas revelan una opinión favorable por crear áreas peatonales y favorecer el transporte público (por encima del 75%). Sin embargo, el porcentaje de ciudadanos a favor de restringir el tráfico y los que no, está sólo ligeramente a favor de los primeros. Pero

“Con la generalización del automóvil en España uno de cada tres habitantes, aquellos y especialmente aquellas que no tienen carnet de conducir son ciudadanos en situación de exclusión social, como mínimo raros y cualquier día sospechosos de no ser del todo humanos”

Mario Gaviria.

esas son las encuestas y otra cosa son los hechos, y estos a pesar de que la mayoría de los desplazamientos se hacen a pie indican que parece que existe una voluntad de no

prescindir del coche. Sin embargo, no es eso lo que se debate como dice el urbanista **Bernhard Winkler**: “el coche seguirá sirviendo. Sería ridículo querer eliminarlo. Es una máquina al servicio del hombre. Pero creo que cada vez acabará usándose para lo que fue creado: Para sustituir a los coches de caballos, es decir, para desplazarse de una ciudad a otra. Dentro de la ciudad, o se va a pie o en bicicleta, o en servicios públicos silenciosos y que no creen polución. De lo contrario, nos haremos todos cada día más agresivos e intolerantes y nuestras ciudades serán más invivibles”.⁹

“Hagas lo que hagas no me ralles el coche” Def Con Dos

Xavier Bermúdez en la revista Archipiélago se preguntaba antes de intentar explicar el fenómeno cultural del coche: “El interés económico que el Estado y sus socios privados -llamémosle Capital- tienen en el Automóvil, por mucha presión y publicidad que le hechen, no explica el apachurrante éxito que alcanza entre la gran mayoría de nosotros: los subditos”. Entre las tres explicaciones que aportaba para entender esa fascinación recurría a la de “Ser Alguien” y a otra de tipo psicoanalítico: “El trasto del que aquí tratamos es, más que un símbolo de distinción social, un sustituto fálico. No hay más que ver el afán con el que se suele cuidar y limpiar el dichoso aparato, y presumir de su potencia, gracia y habilidad. Al menos él, si se le mimas, arranca cuando la voluntad de uno quiere. A vosotros, que conocéis mucho mejor que yo el auto... entenderéis mejor a que viene hablar tanto de él y enseñarlo tanto, y a qué vienen tan violentos enfados cuando otros os lo rozan, menosprecian o machacan”. Ello además lo corroboraba el que “La pasión de las mujeres por el auto es todavía ostensiblemente menor, y la desconfianza masculina hacia que las féminas sepan usarlo es aún considerable”.

Otra visión menos sarcástica y algo acomodaticia, es la explicación psicológica y psicosocial que hace **Sergi Valera Pertegàs**:¹⁰ Para él, el automóvil es un lugar de privacidad en plena calle, que posibilita mantener actitudes como si uno estuviese en casa y que a la vez evita que el espacio personal, las distancias mínimas interpersonales, tan vulneradas en el transporte público en las horas punta, no se traspasen. Desde el punto de vista psicosocial y estructural, argumenta con razón, que muchas ciudades por su segregación espacial y sus distancias están poco preparadas para la movilidad no dependiente de los vehículos a motor. Pero sobre todo son los nuevos hábitos de vida importados de la cultura norteamericana (residencias unifamiliares adosadas, grandes centros comerciales, etc) los que están acentuando a toda costa una situación que parece no tener retorno. Para Valera existe una clara contraposición entre la cultura de la sostenibilidad ecológica y la cultura del coche, y parece que es la segunda la que se va cada día reforzando incluso por medio de la venta de la idea quimérica de que el coche del futuro será ecológico. Para Valera, como para **Mario Gaviria**,¹¹ hay que reconocer que la cultura del coche hasta ahora nos ha vencido y “el ecologismo sólo puede pretender encontrar pequeñas islas de sostenibilidad en medio de un océano en expansión”. Su propuesta es la de intentar acercar los dos modelos de calidad de vida contrapuestos, de los que hablaba.

“Nadie quiere renunciar a un medio de transporte cómodo e íntimo. No nos importa pagar más por utilizar nuestro coche. Tampoco somos conscientes de la repercusión que el automóvil tiene en el medio ambiente y en nuestra salud” Iván García

⁹ Rafael Tamayo, revista Ecología y Sociedad nº8.

¹⁰ Revista Medi Ambient, Tecnologia i cultura nº15.

¹¹ Revista Archipiélago nº18-19.

Pero, ¿Es posible?

A nuestro modo de ver, es cierto que en nuestras "latitudes" la existencia de esas "islas" supone ya un logro, pero también es cierto que en espacios mucho más avanzados socialmente, el paso ya está dado desde hace décadas¹² o se empieza a tomar clara conciencia.¹³ Para Agustín García Calvo la caída no está muy lejana, la locura no puede durar otro siglo más: "Caerá al fin, ciertamente, el imperio del Automóvil y la Pista, y ya se sienten bien los crujidos ominosos. Caerá, sí, porque parece que, a la larga, es una y otra vez el sentido común, lo sensato, lo que vence en esta desventurada horda de los humanos y acaba por develar las locuras de los señores. Sí, pero entre tanto, en este entre tanto que los ejecutivos del Capital aprovechan para moverlo vanamente en la esperanza de llegar a morirse creyendo en su futuro, ¡la de vidas y de horas empleadas en la nada, el atraso de más de un siglo para que sigan las vías del sentido común abriéndose en este mundo!"¹⁴



Sea cual sea el resultado de esa confrontación de modelos, lo evidente es que la proliferación de "islas de sostenibilidad" en las ciudades europeas y la creación por parte de la industria automovilística del mito del coche ecológico son muestras de que se ha ido ganado terreno al auto en algunos aspectos¹⁵ ¿Qué nos impide ganarle más terreno?

"Contra ese Orden que se vende como único, a la invención de órdenes y pueblos y ciudades nuevas, es para lo que evoco y llamo al ingenio inagotable que mana del sentido común y de la tierra, y que sin duda ha tenido que vérselas otras veces con otros regímenes de la estupidez y el miedo peores aún que el Régimen que nos ha tocado padecer."

Agustín García Calvo

¹² La frase del alcalde de la ciudad holandesa de Delft "A partir de hoy Delft se llamará "Ciudad de la bicicleta" fue el resultado de ambiciosos planes que todavía se siguen desarrollando desde las diferentes administraciones locales y estatales holandesas. En revista Sin Prisas n°24.

¹³ En este último año, a raíz de la duradera huelga de transportes públicos de París de diciembre de 1995 y a las recientes medidas de emergencia tomadas en esa misma ciudad para paliar los altos niveles de contaminación, se ha visto un gran cambio respecto a la opinión que tienen los franceses sobre la necesidad e inevitabilidad del automóvil: Según el diario Le Monde del 17 de octubre de 1997 en una reciente encuesta hecha por Sofres se ponía de manifiesto que dos tercios de los franceses consideraban inevitable la limitación del automóvil en las ciudades.

¹⁴ En revista OP n°24 y revista Archipiélago n°18-19.

¹⁵ En las jornadas "Movilidad y Entorno Urbano" que FIAT organizó en 1992, se destacó la necesidad de controlar el estacionamiento, el cierre de los centros históricos, etc. En revista Tráfico n°102.