

Movilidad motorizada,

globalización económica y «proyecto europeo» Un análisis crítico de las políticas de transporte de la UE



Ramón Fernández Durán*

«Lo extraño era que, a pesar de todo el tiempo que ahorraba, nunca le quedaba nada para gastar; de alguna forma misteriosa simplemente se desvanecía».

Momo, Michael Ende

«El varón norteamericano típico consagra más de 1500 horas por año a su automóvil: sentado dentro de él, en marcha o parado, trabajando para pagarlo, para pagar la gasolina, los neumáticos, los peajes, los seguros, las infracciones y los impuestos para la construcción de carreteras y aparcamientos. Le consagra cuatro horas al día en las que

se sirve de él o trabaja para él. Sin contar con el tiempo que pasa en el hospital, en el tribunal, en el taller o viendo publicidad automovilística ante el televisor. Estas 1500 horas le sirven para recorrer 10.000 kms, es decir 6 km por hora. Exactamente la misma velocidad que alcanzan los hombres en los países que no tienen industria del transporte. Con la salvedad de que el americano medio destina a la circulación la cuarta parte del tiempo social disponible, mientras que en las sociedades no motorizadas se destina a este fin sólo entre el 3 y el 8%».

Energía y Equidad, Ivan Illich

LA MUNDIALIZACIÓN ECONÓMICA Y LA AMPLIACIÓN DE LOS MERCADOS PROMUEVEN LA EXPANSIÓN IMPARABLE DEL TRANSPORTE MOTORIZADO

Con posterioridad a la segunda guerra mundial se entra en una nueva fase de la evolución del capitalismo. Una nueva etapa que iba a estar presidida por la creciente preponderan-

* AEDENAT. Madrid, Junio 1997. Ponencia presentada al Foro Alternativo «Hacia una Europa Diferente» a la Cumbre Europea de Amsterdam, en el Plenario ¿Es sostenible la UE?

cia del comercio mundial multilateral, y la orientación paulatina de la producción hacia mercados más amplios que los que definían las fronteras de los Estado-nación (lo cual es especialmente cierto en Europa occidental, donde se procede desde los años 50 a la creación de un espacio económico supraestatal: la CEE). Es un periodo de crecimiento y consolidación de grandes empresas en los llamados países del Norte, que proyectan cada vez más su actuación a nivel planetario.

Las instituciones que van a regular el funcionamiento, a nivel internacional, de este modelo productivo, crecientemente mundializado, serán: el Fondo Monetario Internacional — FMI— (la pata monetaria), el Banco Mundial —BM— (la pata financiera) y el GATT —Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio— (la pata comercial). La creación de estas instituciones se decide en Bretton Woods en 1944, y su actuación va a permitir ir sentando las bases para una progresiva globalización de la economía, que se acelera especialmente en el último periodo.

Se podrían distinguir, pues, dos grandes etapas en este proceso. Una, que iría desde 1945 hasta mediados de los años 70, y que estaría marcada por un intenso crecimiento económico en el Norte, con un importante componente industrial. Este crecimiento es fuertemente generador de empleo asalariado, especialmente en el ámbito de la gran industria. Paralelamente, en el campo, se asiste a la progresiva desaparición de la pequeña actividad productiva agraria tradicional, debido a la expansión de la actividad agropecuaria industrializada (*agribusiness*), basada en las técnicas de la «revolución verde» (grandes explotaciones, altamente mecanizadas, con gran consumo de energía, con elevados *inputs* de fertilizantes químicos y sintéticos, así como pesticidas, y por consiguiente de alto impacto ambiental).

Todo ello genera unas fuertes corrientes migratorias campo-ciudad, provocando un acusado crecimiento poblacional de las principales metrópolis. Es una época de pleno empleo (con carácter fijo), de mejora generalizada de los niveles salariales y de las condiciones de trabajo. Ello coexiste con un fuerte desarrollo de la motorización y del transporte por carretera, en general. De hecho, las principales industrias se relacionan, en una importante medida, con el sector del auto-

móvil y del petróleo. En la consolidación de este nuevo modelo productivo y territorial, en los países del Norte, cumplen un papel trascendental los estados. Son años de fuerte intervencionismo estatal, de políticas keynesianas, en que se desarrolla el llamado Estado del Bienestar. Los estados no sólo actúan en el ámbito de la promoción de la vivienda pública (en concreto en la Europa comunitaria), para acoger a la grandes volúmenes de población que acuden a las ciudades, sino que impulsan, asimismo, la construcción de grandes infraestructuras de transporte, especialmente viarias, de alta capacidad. Infraestructuras que conectan los principales núcleos urbanos, y que, en menor medida, se localizan en el interior de las metrópolis y en sus periferias.

La construcción de dichas infraestructuras absorben importantes recursos económicos. Ello hace que se adopten diferentes fórmulas para su ejecución. En algunos casos son los propios estados los que las acometen directamente, a través de sus presupuestos generales (por ejemplo, Alemania occidental), o mediante tasas (sobre el combustible) de carácter finalista (por ejemplo, el Interstate Highway System en EEUU). O bien se acude al concurso del capital privado a través de la concesión de autopistas de peaje. Esta última modalidad se da principalmente en países de poca capacidad inversora estatal (por ejemplo, España). De cualquier forma, no existe una única fórmula para la realización de este tipo de infraestructuras, sino que se dan distintas combinaciones, según los casos.

Mientras tanto, en los países del Sur, o de la Periferia, es principalmente el BM, en colaboración con el capital financiero privado, el encargado de impulsar la construcción de las infraestructuras de transporte (e hidráulicas) que van a permitir conectar importantes territorios, hasta entonces al margen de la economía monetaria, a la lógica del mercado mundial. Actuaciones especialmente relacionadas con grandes proyectos del capital transnacional de extracción de materias primas (recursos minerales y energéticos) o de importantes explotaciones de agricultura de exportación destinada a los mercados del Norte. La ejecución de estos proyectos de «desarrollo» sería una de las causas del despegue de la deuda externa de los países del Sur.

Tras las crisis energéticas de los 70, la quiebra del patrón

dólar-oro, y el agotamiento del modelo industrial fordista de la posguerra en el Centro, se produce una quiebra del crecimiento en los países del Norte, que se intenta remediar con el inicio de un profundo cambio de rumbo en las políticas económicas y con un importante salto hacia adelante en los procesos de globalización o mundialización de las relaciones económicas (segunda etapa). Por un lado, se promueve una paulatina aplicación de las llamadas políticas neoliberales: desregulación progresiva de los mercados de trabajo y de capital, privatización creciente de las empresas y servicios públicos, recortes del Estado del Bienestar... Y, por otro, en paralelo, se incentiva una creciente deslocalización industrial hacia ciertos países de la Periferia (especialmente el sudeste asiático y, en menor medida, ciertos países latinoamericanos), con el fin de abaratar los costes de producción. Lo que se conoce como la Nueva División Internacional del Trabajo. Al tiempo que se acomete una importante reestructuración productiva (postfordista) de la industria que permanece en el Norte. Reestructuración que implica una fuerte inversión en capital, que incrementa enormemente la productividad, a costa de amortizar factor trabajo.

En este cambio de orientación cumplen un papel trascendental el FMI, el BM y el GATT. El FMI, a través de la aplicación de los Planes de Ajuste Estructural que obligan a los países de la Periferia a devaluar sus monedas, lo que abarata aún más el coste de su fuerza de trabajo, y a orientar su producción de una manera mucho más intensa hacia la exportación. El BM, que incrementa su capacidad de actuación para llevar a cabo, en un tiempo récord, la creación de las infraestructuras correspondientes (de transporte, hidráulicas y energéticas) para que determinadas áreas de la Periferia cumplan su nuevo papel (de producción industrial para el mercado mundial). Y el GATT (especialmente a partir de la firma de la Ronda Uruguay), levantando progresivamente las restricciones estatales a la expansión del libre mercado mundial en todos los ámbitos.

En paralelo a estos procesos a nivel global, se intensifica la ampliación de los llamados mercados regionales planetarios (UE, TLC, APEC, Mercosur...). Estas tendencias acentúan la extensión y consolidación de la producción y distribución a gran escala (las llamadas empresas transnacionales), que domina los mercados mundiales, y provocan la consiguiente destrucción de la pequeña actividad productiva tradicional (intensiva en factor trabajo), que opera en los mercados locales. Lo cual tiene efectos devastadores para el empleo y las condiciones laborales, tanto en el Norte como en el Sur del planeta. Las 500 mayores empresas transnacionales son responsables del 25% del Producto Mundial Bruto (y del 70% del comercio mundial), pero tan sólo emplean al 1,25% de la población activa global (Fortune, 1993). El crecimiento de estos últimos años es por consiguiente un «crecimiento sin empleo», según las Naciones Unidas (PNUD, 1993). Se incrementan pues el paro y la precariedad en el Norte, y se extiende la exclusión generalizada y la hiperexplotación en el Sur.

Todo lo cual genera un salto sin precedentes en los procesos de urbanización mundial. Hoy en día el 50% de la población del planeta habita en ciudades¹ (NNUU, 1996). Este crecimiento es especialmente importante, en términos cuantitativos, en los países de la Periferia Sur, mientras que en los países del Norte el crecimiento urbano adopta fundamentalmente, en este periodo, un componente espacial (expansión en forma de «mancha de aceite» de las llamadas regiones metropolitanas) más que poblacional². Todos estos hechos comportan un desarrollo sin parangón de las necesidades de transporte motorizado, y en especial de las distancias que recorren las mercancías. La globalización económica y el crecimiento imparable de la movilidad motorizada son, por consiguiente, las dos caras de una misma moneda. Esta explosión generalizada de nueva demanda de transporte es preciso satisfacerla con grandes infraestructuras (viarias, portuarias, aeroportuarias...), que permitan un funcionamiento fluido de un modelo productivo que tiene una dimensión mundial. Y al mismo tiempo esta creación de infraestructuras incentiva los procesos de globalización, urbanización y extensión de la movilidad motorizada.

Ello conlleva un elevado coste económico, que acentúa

¹ Este porcentaje era del 3% a principios del siglo XIX, del 15% a comienzos del XX y del 33% en 1950 (Beauchard, 1993).

² La razón de este hecho es que ya no queda prácticamente población en el ámbito rural. En la actualidad, p.e., EEUU tan sólo tiene un 3% de población activa agraria, y la UE el 5%.

el endeudamiento de los estados y de las economías en general, un importante impacto social³, y un agravamiento sin precedentes de los impactos ecológicos planetarios. A nadie se le escapa que el crecimiento incontenible de la movilidad motorizada, y en especial del transporte por carretera y aéreo⁴, los dos modos más impactantes sobre el entorno ecológico, profundiza los principales problemas ambientales globales (cambio climático, lluvias ácidas, ocupación de suelo fértil, pérdida de biodiversidad...); al tiempo que aceleran el previsible agotamiento de los recursos energéticos no renovables, en concreto del petróleo, sobre el que se basa de forma casi exclusiva la movilidad motorizada actual. El petróleo es el combustible fósil menos abundante, y con el presente ritmo de utilización su agotamiento se prevé en torno al 2040.

Sin embargo, para evaluar el verdadero impacto de la actividad del transporte sería preciso contemplar la repercusión de la totalidad del ciclo productivo: fabricación de vehículos, construcción de infraestructuras, extracción y procesamiento de combustibles, circulación de vehículos, mantenimiento general del sistema y eliminación de vehículos obsoletos y otros residuos. Lo que por supuesto no se hace de ninguna forma en el enfoque institucional. De esta manera, quedaría meridianamente claro que la dimensión económica, social y ambiental de la expansión de la movilidad motorizada es mucho mayor de la que comúnmente se le supone. Ya que «la generalización del transporte motorizado exige la utilización de enormes cantidades de materiales y energía, cuya extracción, transformación y consumo produce grandes masas de residuos sólidos, líquidos y gaseosos» (Estevan y Sanz, 1996).

Así pues, las tendencias de aceleración de los procesos de urbanización⁵, y de paralelo incremento de la movilidad motorizada, que se vislumbran como resultado de la profundización de los procesos de ampliación de los mercados regionales planetarios y de globalización económica, incidirán en una creciente insostenibilidad global. En el caso que nos ocupa, el crecimiento ilimitado del transporte motorizado es incompatible con el necesario equilibrio ecológico de la actividad humana sobre la biosfera.

LA UE INCENTIVA LA NECESIDAD DE TRANSPORTE, QUE AGUDIZA LOS IMPACTOS AMBIENTALES Y PROFUNDIZA LAS DESIGUALDADES SOCIALES

Desde el inicio del «proyecto europeo», en los 50, las necesidades de movilidad motorizada no han hecho sino acrecentarse continuamente. Sin embargo el incremento de transporte motorizado se ha acentuado sustancialmente desde mediados de los años 80, en paralelo con la creación del llamado Mercado Único, la ampliación del ámbito abarcado por el «proyecto europeo», y la intensificación de sus relaciones con su área de influencia más directa. El hecho de que en la actualidad la UE agrupe ya a quince estados miembros y de que funcionen integrados bajo las normas del Mercado Único la mayoría de los países de la EFTA, dentro de lo que se denomina el Espacio Económico Europeo, así como la proliferación de tratados de cooperación o asociación con países limítrofes del Este y del Sur, ha contribuido decisivamente a esta explosión de la movilidad.

En 1990, en un informe encargado por la Comisión Europea se apuntaba que: «desde hace algunos años, Europa parece haber sobrepasado el punto más allá del que cualquier incremento del tráfico es contraproducente. La suma de efectos negativos parece cancelar los incrementos de riqueza, eficiencia, confort y facilidad de transportarse que deberían resultar del crecimiento del volumen de tráfico» (G.T. 2000 Plus, 1990). Es más, se llegaba a mencionar que el colapso circulatorio que ya estaba afectando de forma grave a la República Federal Alemana, y que había sido caracterizado como «Verkehrinfarkt» (infarto circulatorio), podría extenderse a áreas aún más amplias de la UE. Además, se señalaba que, en la actualidad, el crecimiento de las necesidades de transporte motorizado duplica prácticamente la evolución del crecimiento

³ Entre otras cuestiones, el transporte por carretera es el responsable actualmente de un millón de muertos, nueve millones de heridos y 800.000 minusválidos anuales (Whitelegg, 1996 a).

⁴ Activado adicionalmente por la explosión del turismo de masas de ciertos sectores de población de los países del Norte.

⁵ Se prevé que más del 60% de la población mundial viva en ciudades para el 2.025 (Norberg Hodge, 1996 a; NNUU, 1996).

del PIB. Y se pronosticaban unos crecimientos del tráfico de mercancías de más del 40% en el conjunto de la UE para el 2010, en relación con 1990, y de nada menos que el 300% para el sur de Europa. Más tarde, estas previsiones han sido modificadas aún más al alza, señalándose una duplicación del tráfico en todo el espacio europeo para ese horizonte (Sanz, 1996).

Sin embargo, ante este estado de cosas, la UE lejos de empezar a acometer políticas para reconducir el incremento de la movilidad motorizada, no ha hecho sino echar aún más leña al fuego. Como, por otro lado, es lógico, pues la profundización y ampliación del «proyecto europeo», su incidencia en los espacios limítrofes y la paralela globalización económica, comporta la expansión incontenible del transporte motorizado a todos los niveles.

De hecho, los principales grupos económicos de presión europeos han forzado este camino. En 1984, la European Round Table of Industrialists (ERT) publicaba un informe, «Missing Links», en donde se advertía que para que el Mercado Único alcanzase toda su potencialidad era preciso acometer la construcción de una serie de enlaces absolutamente «imprescindibles». Estos enlaces, de enorme coste económico, eran el Túnel bajo el Canal de la Mancha, el Scanlink —esto es la conexión entre Dinamarca y Suecia—, los nuevos túneles para atravesar los Alpes, y el túnel de Somport-Valle de Aspe, en los Pirineos. La geografía comunitaria es caprichosa y difícil (con la existencia de islas, cordilleras u otro tipo de barreras y discontinuidades) el funcionamiento de un Mercado Único que se pretende hacer lo más homogéneo y fluido posible.

Más tarde, justo antes de la cumbre de Maastricht, la ERT (1991), también iba aún más allá, pues parecía no tener suficiente, y demandaba la urgente construcción de las llamadas «Missing Networks», en donde, entre otras actuaciones, se contemplaba la ejecución de unos 12.000 nuevos km de autopistas y autovías de dimensión comunitaria. Esto es,

del orden de un tercio de la red viaria actual de gran capacidad. El razonamiento que se efectuaba era que las redes de transporte existentes, en especial las viarias de gran capacidad, eran «escasas», tenían un alto grado de congestión, y poseían un diseño orientado, en gran medida, a satisfacer las necesidades de transporte intrastatales, descuidando la «necesaria» dimensión comunitaria.

«Curiosamente», el propio Tratado de Maastricht recoge esta exigencia contemplando la creación de las llamadas TEN (Trans European Networks)⁶. Las TEN son un conjunto infraestructuras comunitarias, de transporte, energéticas y de telecomunicaciones, asimismo absolutamente «necesarias» para garantizar el funcionamiento de un mercado europeo progresivamente ampliado y unificado en el futuro, aunque con distintas «velocidades», bajo la hegemonía del Euro. Pasos todos ellos «insoslayables» para que el capital transnacional productivo y financiero europeo pueda prosperar, en mejores condiciones, en una economía mundial cada día más globalizada.

El coste de las TEN de transporte (autovías y autopistas —la parte del león—, trenes de alta velocidad, superpuertos, ampliación de aeropuertos, nuevas vías navegables, instalaciones de transporte combinado...) asciende a la friolera de más de 400 billones de euros (Hoedeman, 1996 a). La financiación de dichas infraestructuras, que deberán completarse para el 2010, se contempla que sea a través de distinta vías. Financiación pública, comunitaria y estatal, a través de los fondos estructurales y de cohesión y los presupuestos estatales correspondientes. Posible financiación privada adicional. Créditos a bajo interés (subvencionados a través de la llamada *Edinburg Facility*) del Banco Europeo de Inversiones. Y posible emisión de bonos europeos; mecanismo de financiación que, al menos por ahora, parece descartado.

Sin embargo, tanto los condicionantes del marco de financiación comunitario (establecido también en Edimburgo), como la necesidad de cumplir con los criterios de convergencia por parte de los estados, y la dificultad adicional para encontrar financiación privada (mucho más tras el fiasco financiero del Eurotunnel), está haciendo enormemente difícil, por el momento, conseguir los recursos económicos necesarios para abordar, con la urgencia que propone la Comisión, la cons-

⁶ Estas infraestructuras se concretan más tarde en un documento de la UE (CE, 1992), en donde intervienen, aparte de la ERT, el llamado Motorway Working Group, donde está especialmente representada la industria del automóvil y de la carretera.

trucción de las TEN. Y eso a pesar de que parte de los recorres en el gasto social (calificados como improductivos por el FMI) los están orientando los diferentes estados a la construcción de infraestructuras (gastos productivos, de acuerdo con el FMI). Es por eso por lo que desde la Comisión se propone orientar los recortes presupuestarios que habrá que abordar en la Política Agraria Comunitaria, como consecuencia de los acuerdos del GATT-OMC, hacia la construcción de estas infraestructuras.

De cualquier forma, lo que sí está claro es que el coste de este ingente programa de creación de infraestructuras tendrá que ser asumido, de una u otra forma, por los ciudadanos de a pie, pues son éstos los que, principalmente, al final, tienen que hacer frente, a través del pago de impuestos de diferente índole, al gasto o al endeudamiento público o estatal respectivo. Ya que el capital transnacional, principal beneficiario de la construcción de las TEN, consigue eludir crecientemente sus obligaciones (por otro lado cada vez más limitadas, como consecuencia de las reformas fiscales en marcha) con las haciendas públicas respectivas.

Igualmente, la creación del abultado programa viario de las TEN, más la dedicación de muy importantes recursos económicos para las nuevas conexiones en alta velocidad ferroviaria (se prevé la construcción de una red de 10.000 km), junto con la privatización y desregulación de las empresas estatales correspondientes, puede suponer la progresiva desaparición del ferrocarril convencional, y en especial su concepción como un servicio público. La aplicación de criterios de competitividad, y no de interés social o ecológico, en cuanto a su gestión, puede significar el progresivo cierre de instalaciones, recorte de servicios, y la reducción de puestos de trabajo y el deterioro de las condiciones laborales de sus empleados.

En definitiva, las TEN promocionan los modos de transporte (carretera, alta velocidad ferroviaria y avión) de mayor impacto ambiental, mayor consumo energético, y más alto coste económico para la sociedad. Lo que ha hecho que hasta la propia Comisión, en un arrebato inusual de sinceridad, haya llegado a manifestar, en un documento reciente, que «se comprueba crecientemente que con las políticas de transporte vigentes, las tendencias del transporte son insostenibles» (CE, 1995 a).

De cualquier forma, la Comisión, maestra en la manipulación ideológica y semántica, presenta constantemente las TEN bajo múltiples ropajes «benefactores», con el fin de intentar conseguir el apoyo social a estos proyectos. Se señala que las TEN «contribuirán a la consecución de los objetivos medioambientales comunitarios» (Bowers, 1995), ayudando a alcanzar el tan deseado «desarrollo sostenible». Es más, se dice que las TEN «reducirán la congestión y la contaminación y ayudarán a lograr un entorno ambiental más limpio y mejor» (CE, 1995 b). Se menciona que las TEN promoverán una mayor cohesión interregional. Y se insiste, además, en que las TEN «mejorarán la calidad de vida de la gente» y «jugarán un papel importante en la solución del desempleo estructural» (Rehben y Ballard, 1996). Este mensaje, de que las TEN estimularán la creación de empleo, es el que se ha ido destilando fundamentalmente, por parte de la Comisión, en los últimos tiempos (desde el «Informe Delors») (CE, 1993), con el fin de vender mejor el producto, en un momento en que la principal preocupación de la población de la UE es el paro. En las últimas cumbres europeas, la urgencia de la creación de las TEN se ha llegado a presentar, pomposamente, como la necesidad de suscribir un «Pacto de Confianza para el Empleo» al que curiosamente no quieren responder los gobiernos de los estados miembros, aquejados por los problemas presupuestarios más arriba mencionados. La Comisión intenta presentarse, de esta forma, ante los ojos de la opinión pública europea como la principal abanderada de la lucha contra el desempleo, mientras que los estados nacionales quedan como los malos de la película en la persecución de tan loable fin.

Pero la cruda y terca realidad es muy otra. Las TEN implicarán que más de 1300 nuevos km² de superficie quedarán cubiertos directamente por cemento y alquitrán (Peter, 1996). Ello sin contar el crecimiento y dispersión urbana inducida (muy superior, por supuesto) que generarán. Lo cual disminuirá el suelo fértil disponible y troceará aún más el territorio, sobre todo los ecosistemas frágiles, acentuando la ya de por sí muy grave pérdida de biodiversidad. Eso por no hablar de que afectarán (están afectando ya) a áreas directamente protegidas por las directivas comunitarias (de protección de aves, de hábitats...), mientras la UE mira consciente-

mente hacia otro lado (Bowers, 1995). Es más, se propone aligerar los procedimientos de Evaluación de Impacto Ambiental, para agilizar su urgente construcción⁷. Además, las TEN incrementarán sustancialmente las emisiones de CO₂ a la atmósfera, debido al aumento del tráfico que propiciarán, haciendo imposible la consecución de los objetivos de estabilización y posterior reducción de estas emisiones (Rehben y Ballard, 1996); a los que, al menos formalmente, y de cara a la galería, se ha comprometido, a nivel internacional, la UE. La ejecución de las TEN acentuará otra serie de desastres medioambientales a medio y largo plazo, con importantes efectos negativos sobre la salud y la vida de las personas⁸. Por último, las TEN agravarán aún más las consecuencias de esa «guerra de baja intensidad» (Esteve y Sanz, 1996) que es la elevada siniestralidad del tráfico viario, que aparte del drama humano que significa, supone un elevadísimo coste económico para el sistema sanitario público.

Por otro lado, las TEN, lejos de propiciar la creación de empleo, fomentarán una aún mayor destrucción y precarización del mismo. Su realización (única fase en que se crea un pequeño volumen de empleo de carácter precario) posibilita la expansión, aún mayor, de la gran producción y distribución, que opera en el mercado comunitario y mundial, de elevada productividad y alto componente tecnológico y, por consiguiente, parca en empleo. En detrimento de la pequeña y mediana actividad productiva tradicional, más intensiva en factor trabajo, vinculada a los mercados locales o regionales. Además, «las nuevas carreteras de alta capacidad, y otras

infraestructuras de transporte de alta velocidad, inducen a las grandes compañías a centralizar la producción (cerrando otras plantas), lo que afecta a las economías locales y los empleos» (Hoedeman, 1996 b). El bajo coste del transporte por carretera, ha permitido a la industria racionalizar la producción en un menor número de centros, con redes de distribución comercial que cubren áreas muy amplias. Todo lo cual tiene efectos muy negativos sobre el volumen general de empleo, y sobre su distribución espacial (lo que acentúa las diferencias regionales), al tiempo que provoca un incremento de la distancia a la que tienen que desplazarse las mercancías.

Este crecimiento de los km a recorrer por las mercancías es especialmente cierto en el caso de los productos alimenticios. La Política Agraria Comunitaria exagera la distancia a la que hay que transportar los alimentos que finalmente consumimos, como consecuencia de la producción en gran escala y la especialización productiva espacial que se impulsa (Paxton, 1994). «Un estudio del Wuppertal Institut de Alemania ha calculado las millas de transporte de los ingredientes de un yogourt —desde las fresas a la leche, pasando por el recipiente—. Aunque todos estos componentes podrían haberse producido en un entorno de 50 millas, de hecho fueron transportados más de 7000 millas» (Norberg-Hodge, 1996 b).

La distancia a recorrer por las mercancías se incrementarán aún más en el futuro, como resultado de la ampliación de la UE a los países del Este, la creación del área de libre comercio para el conjunto de los países del Mediterráneo para el 2010, y la profundización del libre comercio mundial que propugna el GATT-OMC. Naranjas que antes llegaban a los mercados europeos desde Valencia, procederán cada vez más de Marruecos o Israel. Los plátanos de Canarias serán progresivamente sustituidos por los de Colombia y Centroamérica. Muchos productos manufacturados o agrícolas provendrán de los espacios del Este o del Sur del Mediterráneo; donde su producción será más barata. O incluso de mucho más allá, como consecuencia de los procesos de globalización económica.

Y es por eso por lo que la proliferación de propuestas de creación de grandes infraestructuras de transporte se plasma por doquier. El faraónico enlace entre África y el subcontinente europeo en el estrecho de Gibraltar. Importantes redes viarias

⁷ Eso a pesar de que se ha llegado a un acuerdo, entre la Comisión y el Parlamento Europeo, en relación con la necesidad de elaboración de una etérea Evaluación de Impacto Ambiental Estratégica sobre el conjunto de las TEN, como vía para desbloquear las débiles reticencias del Europarlamento. A pesar de esta «exigencia», los proyectos prioritarios de las TEN continúan adelante sin verse afectados por dicha evaluación estratégica, cuya metodología y materialización se pospone sine die.

⁸ Incremento de la contaminación atmosférica, del ozono troposférico, de los componentes orgánicos volátiles, de las lluvias ácidas, de las partículas en suspensión, del plomo...; y por consiguiente de la contaminación del agua y de la tierra. Todo ello redundará en una mayor proliferación del cáncer, de las enfermedades respiratorias y cardiovasculares, de alergias, y del deterioro de la salud por el ruido del tráfico en las áreas urbanas (Peter, 1996; Whitelegg, 1996 a).

para conectar los países del Magreb con dicho enlace. La variedad de costosas nuevas conexiones, principalmente viarias, que se están propugnando con (y dentro de) los países del Este, al tiempo que se procede al desmantelamiento y privatización de gran parte de las instalaciones y servicios ferroviarios en dicho ámbito. Etcétera. El BERD —Banco Europeo para la Reconstrucción y Desarrollo— y el BM, que impulsan estas políticas, están concediendo ingentes créditos a los países del Este y del Norte de África, que incrementarán aún más su ya abultada deuda externa, para que conecten sus territorios con el mercado comunitario, con el fin de que las grandes empresas occidentales (entre ellas especialmente las europeas) se puedan beneficiar de la ubicación de su producción en unos espacios económicos donde la fuerza de trabajo tiene un precio irrisorio.

A pesar de todo, los efectos negativos del transporte motorizado, y en concreto del transporte viario, quedan ocultos para la opinión pública. Ello es resultado de los patrones culturales dominantes y de la fuerte presión mediática que se ejerce por parte de la industria del automóvil, y de la carretera en general. En la sociedad actual, se valora el transporte (en especial el privado) y la velocidad como bienes en sí mismos que conviene acrecentar. El más lejos y el más deprisa, se imponen como valores indiscutibles. Parece como si sólo importara vivir para moverse. Al tiempo que la publicidad nos bombardea diariamente con anuncios de vehículos de gran potencia y gran número de prestaciones, símbolos de status y poder social. En este contexto cultural, artificialmente construido por las instituciones y los *mas media*, los efectos negativos se presentan, en todo caso, como sacrificios «marginales», necesarios para alcanzar una movilidad motorizada privada «generalizada» que se considera positiva en sí misma. Pero esta movilidad motorizada privada, aún en la propia UE, ni es universal, pues gran parte de la población no tiene coche ni carnet de conducir, en especial las mujeres; o no puede acceder al mismo por cuestiones de edad, discapacidad o disponibilidad. Ni es equitativa, pues los sectores de rentas más altas disfrutan de una movilidad motorizada sustancialmente superior. Ni mucho menos es sostenible. Y, además, el desarrollo de esta movilidad, que ejercen fundamentalmente determinados sectores sociales, étnicos, de género y de edad,

repercute en un paralelo deterioro de la accesibilidad y movilidad de extensos ámbitos de población (niños, ancianos, mujeres, y colectivos étnicos sin ciudadanía europea —convenio Schengen—) en su vida diaria (Estevan y Sanz, 1996) (Whitelegg, 1996 b).

«Se han comparado las consecuencias del automóvil en la ciudad a los de una 'bomba' lenta, una 'bomba' cuya onda expansiva tuviera la virtud de trasladar edificios y actividades a varios kilómetros a la redonda, y cuyo principal efecto en el interior fuera el de destruir la propia esencia de las urbes: la convivencia y la comunicación de los seres humanos» (Estevan y Sanz, 1996). La vida en la calle, característica de la ciudad tradicional, se esfuma como por ensalmo, arrollada y expulsada de la misma por la invasión del tráfico viario. El espacio urbano (o, mejor dicho, metropolitano) se dedica cada vez más ampliamente a la función de transportarse, orientándose paulatinamente las grandes concentraciones urbanas europeas (en especial sus espacios periféricos) hacia esa meta demencial alcanzada por Los Angeles, donde el 60% del espacio construido está dedicado al transporte viario.

Se están consolidando unas regiones metropolitanas cada vez más dependientes del uso del automóvil. Esto puede ser un importante *handicap*, no ya sólo para reducir el impacto ambiental de estas conurbaciones, sino para hacer frente a futuros escenarios de creciente precariedad, paro y exclusión, en el que sectores cada día más importantes de la población ven dificultada su posibilidad de acceso y utilización al vehículo privado, por el progresivo coste económico que ello supone. Máxime en un contexto en que la capacidad adquisitiva tiende a disminuir. Lo cual puede verse agravado, aún más, si se produce un incremento de los precios del petróleo en los mercados mundiales (en los últimos años asistimos a un repunte de éstos), como es probable que ocurra conforme nos vayamos acercando a escenarios de creciente escasez y progresivo coste de extracción del crudo. Subida que puede ser todavía más acusada, en términos de poder adquisitivo, si continua el ascenso del dólar en relación con las divisas europeas, pues los precios de referencia del petróleo se establecen en dicha divisa.

Por otro lado, las tendencias de dispersión del crecimiento urbano están derivando en una creciente crisis de los sistemas

de transporte colectivo metropolitanos. Éstos ven cómo se disparan sus déficits de explotación, lo que demanda crecientes ayudas estatales. Dicha tendencia se está produciendo en el último cuarto de siglo, en paralelo con los procesos de globalización, suburbanización y expansión de la movilidad motorizada privada. En un estudio encargado por la propia CE se comenta que «si se echan las cuentas completas, es decir, si se suman los gastos públicos y privados que absorbe el sistema de transporte urbano, la ciudad del automóvil puede llegar a ser cinco veces más costosa que la ciudad sin coches, incluso sin llegar a contabilizar, ni intentar monetarizar (si ello fuera factible, que no lo es), los efectos ambientales de la ciudad automovilizada» (Ciuffini, 1991).

Las tendencias de crecimiento poblacional y en concreto de expansión territorial de las grandes regiones metropolitanas europeas, y su interconexión en muchos casos formando extensas megalópolis, pueden verse acentuadas por las TEN. Pues las TEN, agravarán y acelerarán la creciente desertización de lo poco que aún queda de vida rural en Europa (Doberty, 1996).

De cualquier forma, se asiste a un cierto despertar de actividades de resistencia social contra la construcción de grandes infraestructuras de transporte, y a una paulatina extensión, todavía muy incipiente, del cuestionamiento de las pretendidas «bondades» de vivir en un sociedad hipermovilizada. Las luchas en el Reino Unido contra la creación de nuevas autopistas (*Alarm UK*), y la proliferación, también en ese país de los movimientos urbanos contra el automóvil (*Reclaim the streets*). Las actividades de contestación contra la ejecución del Scanlink entre Dinamarca y Suecia. La oposición a la construcción de líneas de alta velocidad en el Sureste de Francia y en el territorio del Estado español (en especial en Euskadi). El Referéndum suizo donde se aprobó la prohibición del tráfico de paso de mercancías internacionales para el 2004. Los movimientos en defensa de la bicicleta. Y aquí también, en el Estado español, han aparecido, en los últimos años, movimientos de denuncia contra la construcción de cinturones de circunvalación a las grandes áreas metropolitanas (Madrid, Valencia, Barcelona...), y a algunos de los grandes ejes viarios (por ejemplo, la oposición al paso de la A3 por las Hoces del Río Cabriel). Todo ello indica que, poco a poco, algo parece estar cambiando (A SEED, 1996).

Es de resaltar cómo reacciona el poder cuando se cuestiona, desde abajo, la expansión de la movilidad. Sobre todo cuando la resistencia es firme y puede llegar a poner en cuestión la bondad o conveniencia de los proyectos de infraestructura. En ese caso, las estructuras de poder reaccionan con todo su potencial represivo, reforzado estos últimos años a través de reformas legislativas (endurecedoras del marco democrático) que apuntalan la lógica del sistema vigente. La represión en Gran Bretaña contra el movimiento de oposición a la construcción de nuevas carreteras (en Newbury, por ejemplo), la actuación de la policía contra los movimientos de protesta en Dinamarca al Scanlink, y el contundente despliegue policial y militar en Francia contra la oposición a la realización del nuevo acceso a través de los Pirineos en el Valle de Aspe y Somport, indican que el sistema reacciona contundentemente cuando se cuestiona la expansión de la movilidad motorizada. Y ello nos aporta pistas de que estamos tocando hueso, y de que un cambio de modelo de sociedad pasa indefectiblemente por intentar quebrar la lógica del crecimiento del transporte motorizado.

De hecho, la propia ERT (1991) ya manifestó hace unos años que: «las objeciones medioambientales, aunque importantes, no se les puede garantizar un derecho de veto. La organización cada día más eficaz de aquéllos que argumentan a favor de los derechos medioambientales ciudadanos, debe ser contrarrestada por una organización aún más eficaz de los abogados del cambio, la adaptación y el crecimiento».

BIBLIOGRAFÍA

- A SEED, «Lost in Concrete». A SEED, Amsterdam, 1996.
- BEAUCHARD, Jacques, «Où Va la Ville». En *Actions et Recherches Sociales* nº 1. Paris, enero, 1993.
- BOWERS, C., «Ten Questions about TEN». European Federation for Transport and Environment. Brussels, 1995.
- CE (Comisión Europea), «Libro blanco. El curso futuro de la política común de transportes: un enfoque global para la elaboración de una movilidad sostenible». CE. Bruselas, 1992.
- CE (Comisión Europea), «Libro blanco. Crecimiento, competitividad y empleo. Retos y pistas para entrar en el siglo XXI». CE. Bruselas, 1993.

Movilidad motorizada, globalización económica y «proyecto europeo»

- CE (Comisión Europea) (1995 a), «*Libro verde. Hacia una limpia y eficiente tarificación en el transporte. Política para la internalización de los costes externos del transporte*». CE. Bruselas, 1995.
- CRUFFINI, F.M. (coord.), *Proposition de Recherche pour une Ville sans Voiture*. Roma, 1991.
- DOHERTY, Ann, «The Cultur Killers». En *Lost in Concrete*. A SEED. Amsterdam, 1996.
- E.C.(European Commission) (1995 b), «*The Trans European Networks: Transforming a Patchwork into a Network*». E.C. Bruselas, 1995.
- ERT (European Round Table of Industrialists), *Missing Links*. Bruselas, 1984.
- ERT (European Round Table of Industrialists): *Missing Networks*. ERT. Bruselas, 1991.
- ESTEVA, ANTONIO y SANZ, ALFONSO, *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España*. La Catarata. Madrid, 1996.
- FORTUNE, «A Guide to Global 2000». En *Fortune* nº 15. Amsterdam, 1993.
- G.T. (Groupe de Travail) 2000 Plus, «*Transport in A Fast Changing Europe*». European Commission. Bruselas, 1990.
- HOEDEMAN, Olivier (1996 a), «The Growth of the Monster». En *Lost in Concrete*. A SEED. Amsterdam, 1996.
- HOEDEMAN, Olivier (1996 b), «Bulldozing Jobs». En *Lost in Concrete*. A SEED. Amsterdam, 1996.
- NNUU (Naciones Unidas), *Plan de acción mundial. Hábitat 96*. NNUU. New York, 1996.
- NORBERG-HODGE, Helena (1996 a), «Shifting Direction. From Global Dependence to Local Interdependence». Inédito. 1996.
- NORBERG-HODGE, Helena (1996 b), «Memo to Members of IFG». Inédito. Bristol, 1996.
- PAXTON, Angela, *Food Miles Report. The Dangers of Long Distance Food Transport*. SAFE (Sustainable Agriculture, Food and Environment). London, 1994.
- PETER, Elisa, «Concrete Cleans Greyer than Green». En *Lost in Concrete*. A SEED. Amsterdam, 1996.
- PNUD —Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo—, *Informe sobre el desarrollo humano*. CIDEAL. Madrid, 1996.
- REHBEIN, Barbara y BALLARD, Mark: «Melting Tarmac». En *Lost in Concrete*. A SEED. Amsterdam, 1996.
- SANZ, ALFONSO, «Transporte y Sostenibilidad en la Unión Europea. La Cuadratura del Círculo». En *Quercus*, nº 123, mayo 1996.
- WHITELEGG, John (1996 a), *Dying to Breathe*. En *Lost in Concrete*. A SEED. Amsterdam, 1996.
- WHITELEGG, John (1996 b), *Time Pollution*. En *Lost in Concrete*. A SEED. Amsterdam, 1996.

La revista *Ecología Política* en América Latina

Números actuales y atrasados disponibles en:

COLOMBIA

Siglo del Hombre - Avda. (Cra.), 3, Nº 17-73 - Tel. 281 39 05 - Santa Fé de Bogotá

ECUADOR

Libri Mundi - Juan León Mera, 851 - P.O. Box 17-01 - Tel. 52 16 06 - 3029 Quito

MÉXICO

Era - Calle del Trabajo, 31 - Col. La Fama - Tel. 528 12 21 - Tlalpau 14269 México

PUERTO RICO

Merino y Sánchez - Avda. Las Palmas 1.108, Pda 18 - Tel. 723 78 27 - San Juan

SANTIAGO DE CHILE

Inst. de Ecología Política - ECOCENTRO - Seminario 774 - Tel. 56.274 61 92 - Ñuñoa

URUGUAY

Libertad Libros - Libertad, 243 - Tel. 71 34 60 - Montevideo