

# Introducción al número 17

**Carme Miralles-Guasch**

Querida lectora/querido lector,

En un momento de cambio de paradigma conceptual, que obliga a replantearnos el modelo de crecimiento y por lo tanto el modelo de ciudad, es imprescindible indagar en el cuándo, el cómo y el porqué se han ido creando unos modelos de movilidad basados de forma creciente en el transporte privado, que han influido en nuestras colectividades y en nuestras ciudades. Apostar por el transporte más contaminante, más caro (a nivel individual y colectivo) y más ineficiente, como es el automóvil, ha significado, para las ciudades, la destrucción del espacio público (de las plazas, de las calles y de los paseos) y con él la destrucción del espacio *de la sociabilidad, de la asamblea, del mercado, de la fiesta, de la justicia, del teatro, del trabajo, del juego, de la palabra, de la religión, del carnaval, de la música y de la protesta*. El espacio donde creamos nuestro ser colectivo y donde definimos nuestro medio ambiente urbano. El espacio de nuestra historia común. Destruyendo el sentido de unión que siempre había tenido el espacio público y potenciando las largas distancias y las grandes urbes. Todo ello, para dar paso a un modo de transporte contaminante, aislante e insolidario.

Las raíces de este proceso, a través de distintas realidades urbanas se encuentran en los dos primeros artículos. Así el artículo de José Luis Oyón ofrece un análisis histórico y a la vez comparativo entre ciudades europeas de distinto rango y volumen. El transporte público, pieza clave para una ciudad sostenible, se introduce en la ciudad en la segunda mitad del siglo XIX. Su implantación, su nivel de utilización, la repercusión en el crecimiento de la ciudad depende de características políticas a nivel nacional y local, del tamaño de la urbe, del modelo de movilidad cotidiana y de la morfología de la propia

ciudad. Todos estos elementos hacen que cada ciudad europea adopte, a finales del siglo XIX y a principios del XX, políticas distintas de transporte urbano que repercuten a lo largo de toda la historia moderna de la ciudad. En la misma línea, mi artículo analiza el transporte privado, tomando como ejemplo la ciudad de Barcelona. La irrupción del transporte privado en las ciudades, como transporte urbano hegemónico, ha sido la culminación de un proceso lento que se inicia a principios de siglo XX y que alcanza su cenit en nuestros días, una vez superada la crisis de los años setenta.

En este mismo apartado, y como instrumento fundamental del paradigma de la sostenibilidad urbana, se dedica un artículo a la bondad de la bicicleta, como modo de transporte urbano que representa la antítesis del automóvil: un vehículo barato, duradero, de gran rendimiento, que requiere menos energía y que ocupa un espacio infinitamente menor. La bondad ecológica y social de este medio de transporte viene refrendada por el lento pero incisivo, y cada vez más reivindicado, redescubrimiento de la bicicleta en la ciudad de Barcelona.

Como epílogo de esta primera parte se propone un artículo dedicado al ferrocarril del siglo XXI. Muy pocos dudan ya, que el medio de transporte para distancias medias y largas, en un futuro próximo, va a ser el ferrocarril. Pero ¿cuál y a que precio? Alta velocidad, velocidad alta; vías segregadas o no, y impacto ambiental. Esta es la reflexión que nos propone este cuarto artículo.

Los cuatro artículos siguientes, que conforman la segunda parte, de este primer bloque, hacen referencia a la sostenibilidad urbana en realidades alejadas, pero con el común denominador de lo urbano. El primero de ellos conmemora el centenario de la obra del urbanista Ebenezer Howard. El segundo, de Ernest García, habla de la organización social de la movilidad, de como ésta se ha desarrollado, en el País Valenciano, a través (y para) el automóvil. Además de los costes globales ligados necesariamente al transporte privado muestra, de forma exhaustiva, la penetración de la cultura del auto-

móvil en la sociedad valenciana y como ésta se encamina hacia una sociedad contraria a la sostenibilidad y carente de otras alternativas (transporte público, carriles bici, etc). Sin embargo, expone también los primeros indicios del fin de esta cultura hegemónica de la velocidad y el coche: *el hechizo se ha roto y sólo queda una dependencia cada vez más frustrante y menos gratificante. La hora de un cambio en las prioridades públicas ha llegado.*

La brasileña ciudad de Curitiba es el modelo del sur que tienen que imitar las ciudades del norte. La consolidación del modelo ecológico de Curitiba ha sido posible gracias a un proyecto que se basa en un sistema de transporte público, *interpretado como columna vertebral del funcionamiento de la ciudad.* Un modelo urbano que empieza a ser sostenible gracias a discriminar positivamente aquel transporte más barato, más accesible, menos contaminante. Como elemento básico de un modelo urbano ecológico.

Lima es otra ciudad del sur aquejada de múltiples dificultades que entorpecen el bienestar de sus habitantes y la hacen cada vez más vulnerable a riesgos medioambientales. La sostenibilidad, aquí, se percibe como un *crecimiento simétrico en varias dimensiones*, que atañe principalmente al plano político y económico, donde los problemas medioambientales urbanos, surgidos, entre otras actividades, de un modelo de movilidad basado en el vehículo a motor, tienen que ser resueltos como una componente social del desarrollo.

En la misma dirección que apuntan las reflexiones sobre Lima, el artículo de Giovanna Di Chiro redefine la justicia ambiental como un conglomerado de elementos, donde los aspectos sociales, económicos y culturales forman parte del medio ambiente. Esta redefinición conceptual resitúa los problemas ecológicos en las comunidades locales, especialmente en aquellas de bajos ingresos y de etnias desfavorecidas, más vulnerables a todo tipo de riesgos. Así, el medio ambiente se defi-

ne como *el lugar donde trabajas, donde vives, donde juegas.* Es un ambientalismo ligado a las personas y de raíz urbana, enfrentado al concepto preservacionista de la Naturaleza, desvinculado de los problemas humanos. Palabras como sostenibilidad, salud, trabajo, seguridad, urbanismo, contaminación, desigualdades, género, vivienda, transporte, biodiversidad, en este artículo pertenecen a una misma estructura conceptual.

Otro artículo describe la política nacional del agua en España, que a través de los planes de la cuenca hidrográfica adopta *un enfoque de oferta*, es decir, la construcción de numerosas y costosísimas obras de infraestructura, para atender un consumo de agua cada vez mayor. Estas obras además de tener un considerable coste económico, social y ambiental, perjudican a los tramos portugueses de los ríos transfronterizos, el caudal de los cuales hace veinte años que está disminuyendo. La alternativa a esta política del agua es *la gestión de la demanda*, reconociendo que los consumos son excesivos, potenciando las inversiones en eficiencia del uso y el fomento del ahorro y la reutilización. Otro artículo identifica la desertización como fruto no tanto de factores climáticos como de actividades humanas inadecuadas.

Las campañas de denuncias se centran, por un lado, en la utilización y en la venta de armamento. En el primer caso se llama la atención a las nefastas consecuencias que para la sierra de Teleno en particular y para toda la comarca de Maragatería (Leon), en general, supone la existencia de uno de los mayores campos de tiro del Estado Español. En el segundo, se pone en evidencia el triste récord que tiene España al ocupar el quinto lugar mundial en exportaciones de armas. Este bloque incluye la propuesta de usar la acción directa en la lucha contra los transgénicos y otras denuncias referentes a British Petroleum en Venezuela, Repsol en Bolivia, la destrucción del manglar en Ecuador, etc. Este número contiene también una entrevista a la líder de la lucha en defensa de la huerta periurbana de la Punta (Valencia).

