

100 años después de Ebenezer Howard: Economía ecológica y planificación urbana

Joan Martínez Alier

La economía convencional sostiene que, el aumentar la productividad en la agricultura, y la ser la elasticidad-ingreso del consumo de alimentos en conjunto muy baja, la agricultura expulsa población activa. Esto está en la raíz de la urbanización, que en parte crece también por el propio crecimiento demográfico. Así, si en la China o en la India la población activa agraria descendiera a un porcentaje inferior al veinte o hasta el diez por ciento, entonces veremos, si se mantiene la actual jerarquía de ciudades, conurbaciones de 40 o 60 millones de habitantes, que no tienen precedentes. Nótese que hoy en día las mayores ciudades (Nueva York, Tokyo, São Paulo, México) no están en los países de mayor población, pero eso es así porque los países más poblados (India, China) mantienen aún una población activa agraria muy alta, además de las restricciones internas a la emigración en la China. Así pues, a menos que, al amparo de la crítica ecológica y gracias a movimientos agraristas, se logre rápidamente una revalorización de la producción agraria tradicional, el camino señala hacia una urbanización creciente y sin precedentes de la población mundial. ¿Cuáles son las líneas de pensamiento y de planificación que guiarán ese proceso?

¿Cabe hablar realmente de «ciudades sostenibles»? ¿No son las ciudades ecológicamente insostenibles por definición? ¿Hay

que ver las ciudades como «parásitos» que chupan energía y materiales y excretan residuos, o más bien, para usar otra metáfora, como «cerebros» que, con su metabolismo más intenso, consiguen convertir la energía y los materiales en informaciones útiles para el desarrollo sustentable de todo el sistema del cual forman parte? En la economía urbana convencional se hace mucho hincapié en las externalidades positivas de la aglomeración que pueden convertirse en negativas. Pero en la economía ecológica vamos más allá del estudio

de esas repercusiones económicas indirectas, e intentamos decir algo más sistemático sobre las ciudades, viendo su economía dentro de un marco físico.

Durante mucho tiempo la planificación urbana se ha hecho de espaldas a las consideraciones ecológicas, y eso ha sido particularmente así en la época «corbuseriana», es decir, a partir de las décadas de 1920 y 1930. La Carta de Atenas de 1933 consagró el principio de separación de las distintas zonas de la ciudad —las zonas de dormitorio, las zonas industriales, las zonas de diversiones, las zonas de adquisición de mercancías (en los *malls* a los que se accede en automóvil). Esa separación incrementa los viajes dentro de las conurbaciones, que en la era del automóvil privado iban a ser facilitados por las redes de autopistas urbanas. La ciudad crece en forma de *urban sprawl* o de «mancha de aceite» (un término introducido en 1955 por el sociólogo W. F. Whyte con referencia a Los Angeles).

El modo de *transporte* tiene una influencia enorme en la calidad ambiental de las ciudades, y el automóvil ha sido en los países ricos el gran agente del *urban sprawl*. Todavía existen pocos movimientos sociales urbanos de gente pobre contra el automóvil privado, que les perjudica. Los ciclistas pobres de ciudades asiáticas, que van al trabajo en bicicleta para ahorrarse el precio del mal transporte público, son atropellados por autobuses o automóviles privados, con indemnizaciones muy baratas, y el trato a los peatones no es mucho mejor. Las



100 años después de Ebenezer Howard

mujeres tienen por lo general menor acceso al automóvil privado.

Actualmente hay un amplio movimiento internacional en favor de la «sustentabilidad urbana» que se enfrenta al anti-ecologismo que caracteriza tanto la teoría urbanística de Le Corbusier como la práctica de muchas ciudades que han seguido el camino de Los Angeles. Este nuevo movimiento nace al amparo de la Agenda 21 introducida en la conferencia de Río de Janeiro de 1992. Uno de los instrumentos preferidos de ese movimiento de «sustentabilidad urbana» es el cálculo de la «huella ecológica» tal como lo han desarrollado Rees y Wackernagel.¹ El propio William Rees reconoce que sus ideas (aunque no sus cálculos detallados) estaban ya presentes en el movimiento de planificación urbana anterior al «corbuserianismo» representado por autores como Patrick Geddes y Ebenezer Howard (el creador de la «ciudad jardín») cien años atrás. Se trata pues de volver a ese pasado, pero añadiendo algunos nuevos instrumentos de evaluación y usando aquella tecnología moderna que pueda llevar a una mayor sustentabilidad urbana.

Entre 1898 y 1902 Ebenezer Howard publicó las dos primeras ediciones de su libro *Garden Cities of Tomorrow*. En su utopía practicable, Howard proponía la teoría de la «ciudad-jardín» que no quiere decir el suburbio ajardinado contiguo a la metrópolis en la pauta estadounidense de *urban sprawl*, sino la creación de nuevas ciudades separadas de las conurbaciones por un amplio territorio donde la urbanización y la edificación estarían prohibidas. Howard propuso así la existencia de *greenbelts*, de cinturones verdes agrícolas y forestales, unas fajas de decenas de kilómetros para evitar la extensión de las conurbaciones en mancha de aceite. Tales cinturones podrían servir como fuentes de alimentos y como sumideros de residuos. Para Howard, las nuevas ciudades-jardines separadas de las metrópolis mantendrían la titularidad pública del suelo, de manera que el incremento de rentas por el uso urbano de suelo revertiría en la administración de la propia ciudad y no en el beneficio privado. Los habitantes de las nuevas ciudades serían usufructuarios de los solares, no propietarios.

Evitar la extensión ilimitada de la «conurbación»: ése era el propósito de la teoría de la ciudad-jardín. La palabra «conurbación» había sido introducida por Patrick Geddes (el

autor de *Ciudades en evolución*, 1915, heredero a su vez de Ruskin y William Morris), para designar el fenómeno advertido en Inglaterra de ciudades que se expandían y capturaban los pueblos y ciudades cercanos, dejando terrenos malogrados y mal definidos. Geddes y su discípulo Mumford pensaban que las tecnologías de la revolución industrial habían llevado a esos desastres, pero una nueva era tecnológica revertiría la tendencia. Sin embargo, sus esperanzas de una descentralización basada en las pequeñas centrales hidroeléctricas fueron negadas por la realidad.

Los principales obstáculos a la aplicación práctica de ese intento de urbanismo anti-expansivo de las ciudades-jardín han sido tres, a mi juicio. Por un lado, el aumento de la población inmigrante en las ciudades, particularmente en el Sur del planeta, que rápidamente hace obsoletos los cinturones verdes que traten de contener el crecimiento de la ciudad para acomodar esas mareas humanas. Esas invasiones son producto del crecimiento demográfico y de la diferencia de ingresos entre campo y ciudad, que es efecto de las políticas en pro de lo deseable de aumentar la productividad (falsamente medida) de la agricultura. De otro lado, los intereses privados de capturar las rentas que se pueden conseguir al urbanizar los terrenos contiguos a las conurbaciones ya existentes, aumentando la extensión de las ciudades, ya sea en terrenos para ricos o en suburbios empobrecidos. En Lima, por ejemplo, observamos no sólo la ocupación de tierras desérticas circundantes, sino también la destrucción de las excelentes tierras de cultivo irrigadas, en nuevas urbanizaciones de clase alta en Monterrico, Barranco, Surco, o más frecuentemente en miserables «pueblos jóvenes». En tercer lugar, en un plano ideológico, las teorías urbanistas favorables a la expansión de las ciudades ayudan también a ese proceso de extensión ilimitada de las conurbaciones.

Un momento crucial en el debate sobre teorías urbanistas del siglo XX se dio en Moscú en 1930 un par de años antes de la reunión que proclamó la Carta de Atenas, y tuvo también por protagonista a Le Corbusier. Algunos arquitectos soviéticos habían propuesto la «desurbanización» de Moscú, en el contexto de las polémicas previas a la colectivización del cam-

¹ Ver un resumen de sus ideas en el artículo «Indicadores territoriales de sustentabilidad», *Ecología Política*, 12, 1996.



¿SOSTENIBILIDAD URBANA?

pesinado y las grandes campañas de industrialización. Se proponía un mayor apoyo a la agricultura campesina y una mayor vinculación entre la vida urbana y la vida rural, evitando el crecimiento de las grandes ciudades. El Partido Comunista de Stalin se mostró totalmente contrario a esas propuestas, y contó con el apoyo de Le Corbusier, quien se burló en una conocida carta a Moisés Ginzburg de la tendencia «desurbanizadora».² Como puede comprenderse, la pinza entre el urbanismo occidental expansivo corbuseriano y la crítica desde el stalinismo contra la desurbanización, aplastó políticamente durante cincuenta o sesenta años cualquier intento de plantear un urbanismo alternativo, más ecológico. Pocas escuelas de arquitectura y urbanismo han dado voz a Geddes, Sitte, Howard, Mumford. La teoría de la ciudad-jardín no sólo no fue enseñada sino que fue expresamente tergiversada, como si fuera una «teoría» del suburbio ajardinado contiguo a la metrópolis.

Así pues, en las teorías urbanísticas del último siglo podemos distinguir tres etapas. Ya las hemos señalado:

- 1) La tendencia anti industrializadora, preocupada por la contaminación y por la producción de residuos, preservadora de los centros históricos medievales en Europa, «romántica» y al mismo tiempo más científica por ser más ecológica, con nombres como Patrick Geddes y Ebenezer Howard en Gran Bretaña, Camillo Sitte en Europa Central...³ y después Lewis Mumford. Ellos tenían ya implícitamente una visión ecológica. Frente a la expansión de la conurbación industrial, Geddes y Sitte propusieron el respeto a las formas urbanas medievales «orgánicas» con sus plazas y calles irregulares, su convivencia social en los espacios públicos, su transporte a pie, mientras que Howard proponía frenar la expansión urbana mediante «cinturones

verdes» agrícolas y forestales más allá de los cuales se crearían nuevas ciudades-jardín, que no serían suburbios ajardinados, sino todo lo contrario, entidades urbanas lo más autosuficientes posible, dentro de las cuales se realizarían casi todas las funciones urbanas y que estarían conectadas con la ciudad central por transporte público.

- 2) Más tarde, a partir de los años 1920, el urbanismo expansivo, el elogio al transporte en automóvil, la división espacial de las funciones urbanas, el urbanismo mal llamado «racionalista» de Le Corbusier y sus seguidores.
- 3) La tercera etapa recién comienza a surgir de la confusión del post-modernismo de los años 1980 y 1990. La planificación urbana corbuseriana está desacreditada, y durante los últimos veinte años ha triunfado el «Haz lo que quieras» postmodernista. De esa confusión surge ahora la tendencia del ecologismo urbano, apoyada en una sólida base de estudios de Ecología Urbana (como los que comenzó a auspiciar la Unesco con el programa MAB en los años 1970 y 1980), y en nuevos indicadores e índices de (in)sustentabilidad urbana como la «huella ecológica».⁴

Es importante, cuando se discute la economía ecológica de las ciudades, especificar claramente la *escala* en la cual se miden los impactos. En efecto, consideremos el caso de una ciudad que se expanda. Tal vez su antiguo centro se deteriore social y ambientalmente, como ha ocurrido en ciudades estadounidenses y en algunas ciudades latinoamericanas (como Lima o, en cierta medida, ciudad de México). Puede ocurrir, por el contrario, como en muchas ciudades europeas, que al tiempo que la ciudad se expande por suburbios obreros de bloques de viviendas o por suburbios ajardinados de clase media, el centro se matenga en muy buen estado debido a la inversión pública y a sus valores culturales, turísticos y arquitectónicos. Desde el punto de vista ambiental, es también posible que el centro ofrezca una mejor calidad del aire con un descenso del dióxido de azufre y de partículas (como aún no se ha logrado en Santiago de Chile o en ciudad de México), amplia disponibilidad de agua de buena calidad, muchos espacios públicos verdes bien cuidados, circulación fluida con transporte público y en bicicleta o a pie (como en Amsterdam o en Bolonia, por ejemplo). Posiblemente en el antiguo centro disminuya el hacinamiento

² P. Ceccarelli, *La construcción de la ciudad soviética*, Gustavo Gili, Barcelona, 1972.

³ Camillo Sitte, *Der Staedtebau nach seinen kuenstlerischen Grundsätzen*, primera edición 1889, reimpresión de la cuarta edición de 1909, Vieweg, Braunschwig-Wiesbaden, 1983.

⁴ Véase, por ejemplo, el excelente libro de Virginio Bettini, *Elementos de ecología urbana*, edición a cargo de Manuel Peinado, Editorial Trotta, Madrid, 1998.



100 años después de Ebenezer Howard

anterior (como está ocurriendo en Barcelona y en Nápoles, por ejemplo), y la salud pública y la calidad de vida mejoran. Pero si consideramos la conurbación en su conjunto y acudimos a otros indicadores ambientales, observaremos un deterioro: gran pérdida de tierra agrícola y forestal, pérdida de humedales, aumento de la producción de dióxido de carbono, de óxidos de nitrógeno y de compuestos orgánicos volátiles y del ozono superficial («smog» de los Angeles) por la circulación de automóviles y camiones, sacrificio de manantiales locales de agua y por tanto traída de agua desde lugares cada vez más

distantes, importación de energía nuclear y consecuente producción de residuos radioactivos... El estudio de esos indicadores desde una perspectiva multi-criterial, en las escalas geográficas y temporales pertinentes, ayudará a las decisiones de un nuevo urbanismo ecológico.

Así, cuando observamos que la calidad ambiental del centro de una ciudad mejora (por ejemplo, la desaparición en Londres del «smog» de Londres, la presencia de peces en la Támesis), nos hemos de preguntar si los problemas se están desplazando a otra escala más amplia en el espacio y en el tiempo.

Suscríbete a la revista



Quercus

Revista mensual de estudio y defensa de la naturaleza

Estarás informado a fondo de todo lo que acontece en la naturaleza española y en su conservación.

Contribuirás a mantener un medio de comunicación clave para el movimiento ecologista y los investigadores de la naturaleza.

Dirección: Camino de Horniguerras, 122 Bis. Planta 5ª Nave P-1 - 28031 Madrid
Precio de la suscripción por 12 números: 4.900 ptas.





La sostenibilidad de las ciudades y la organización social de la movilidad

Ernest García*

En el País Valenciano¹, como en muchas otras sociedades en todo el mundo, el espacio, el tiempo y la movilidad se han

organizado en torno al automóvil. Se trata de una constatación ineludible a la hora de analizar los procesos de urbanización en el siglo XX. Está también en el centro de las tensiones medioambientales que amenazan la durabilidad de las ciudades modernas. Presentaré algunos datos básicos sobre la motorización de la sociedad valenciana. Examinaré, a continuación, algunas causas de su poderosa inercia, arraigadas en la estructura social. Comentaré, finalmente, algunos síntomas de la crisis cultural, estética y moral del vigente modelo de transporte.²

COSTES Y FUNDAMENTOS DE LA SOCIEDAD MOTORIZADA

La huella cultural del automóvil en la historia del siglo XX es omnipresente. Su irresistible difusión ha superado los obstáculos derivados de su copiosa contribución al número de muertes prematuras, de su impacto en la desigualdad social y de su fuerte aportación a la crisis ecológica.

Todo el mundo sabe que la pasión moderna por la velocidad mecanizada tiene un precio bien alto en vidas humanas. Desde que se inventó el automóvil, millones de personas han muerto sobre las calzadas. En 1988 142.799 personas murieron en accidentes de circulación en los 40 Estados que informaron sobre este asunto a la Organización Mundial de la Salud.³ No tan dramático, pero no menos evidente, es el impacto sobre la salud y el bienestar del ruido producido por los motores de los vehículos. Un fragor que contribuye mucho a que la ciudad moderna esté en una situación de la que —en el mejor de los casos— puede decirse, usando las palabras de Rachel Carson, que «no es del todo fatal».⁴

Se sabe también que las promesas de democratización hechas por el complejo del transporte privado a motor tienen un costo contumaz de desigualdad y discriminación. Los beneficiarios de la aceleración son principalmente varones de media-

* Universitat de València. Departament de Sociologia i Antropologia Social. Edifici Oriental. Av. Tarongers s/n. 46022 València. Tel. 96 382 84 63. E-mail <Ernest.Garcia@uv.es>.

¹ El ámbito geográfico de este estudio es el País Valenciano (o Comunidad Valenciana), una sociedad políticamente integrada como región autónoma en el Reino de España, situada a lo largo de la costa mediterránea, con algo más de 4 millones de habitantes, una superficie algo inferior al 1% de la Unión Europea y un nivel de renta por persona próximo al 75% de la media de ésta.

² El material empírico presentado en este artículo procede del estudio Sostenibilidad medioambiental de la vida social y económica de la Comunidad Valenciana, dirigido por Ricardo Almenar, Emèrit Bono y Ernest García y financiado por la Fundació Bancaixa. Una síntesis de esa investigación, realizada en 1996 y 1997, ha sido publicada como libro (Almenar, Bono y García 1998). La información procedente de la Encuesta de Presupuestos Familiares del INE fue producida para la citada investigación mediante la desagregación de la correspondiente base de datos. La Encuesta sobre Percepciones, Actitudes, Consumo Privado y Sostenibilidad Medioambiental fue diseñada por Ernest García y Pura Duart. La determinación de la muestra y el trabajo de campo estuvieron a cargo de Beta-Consulting. El cuestionario fue aplicado a una muestra representativa, estratificada por sexo, edad y relación con la actividad, de la población de 18 o más años residente en el País Valenciano (margen de error permitido: 3,54%; intervalo de confianza: 95,5%). El trabajo de campo se realizó en enero de 1997.

³ Freund, P. y G. Martin: The ecology of the automobile. Montreal, Black Rose Books, 1993, pp. 29-36.

⁴ Carson, R.: Silent spring. Boston, Houghton Mifflin, 1962. Citado de la ed. cast., Primavera silenciosa, Barcelona, Grijalbo, 1980, p. 24.



La sostenibilidad de las ciudades

na edad con trabajo remunerado. Niños y niñas, adolescentes, personas de edad avanzada, amas de casa y gentes con ingresos bajos sólo se aprovechan marginalmente. A principios de los noventa, en el Primer Mundo había más o menos un coche por cada dos personas; en los países del ex-bloque soviético uno por cada doce; en el Tercer Mundo uno por cada setenta.

Medioambientalmente, a medida que los medios de transporte utilizados son más intensivos en energía y materiales, más grande es su impacto. El transporte basado en el automóvil privado es menos sostenible que el basado en medios públicos motorizados; y éste lo es menos que el realizado en bicicleta o a pie. La proliferación del automóvil ha presionado con fuerza sobre la base de recursos energéticos no renovables y ha contribuido decisivamente a peligros como el calentamiento global. La flota mundial de coches emite cada año a la atmósfera más de 600 millones de toneladas de carbono. Los sistemas de transporte coche-dependientes están neutralizando hasta hoy los intentos de mejora medioambiental en la Unión Europea.⁵ Las vías para el tráfico rodado son una causa principal de la desaparición de bosques y tierras fértiles en muchos países.

En general, el impacto ambiental del transporte aumenta también a medida que lo hacen la distancia recorrida y la velocidad requerida para llegar al punto de destino. La ciudad funcionalista ha separado los espacios de la vivienda, la producción, el comercio y el ocio. Con ello, las distancias cotidianas han aumentado y el tiempo se ha vuelto escaso. La velocidad ha adquirido valor. El automóvil ha sido el instrumento de mediación que ha disimulado los costes de esa separación. Pero también la ha exacerbado, porque hay una estrecha conexión entre la organización del espacio urbano al servicio del tránsito rodado y el deterioro de las condiciones de vida en las ciudades. Las calles de la civilización del automóvil son un espacio hostil para todo el mundo. Para los conductores y conductoras. Y, sobre todo, para la gente menuda y la de mucha edad (o, simplemente, para cualquiera que pasee distraídamente, pensando en sus cosas). El coche tiende a expulsar la vida de los territorios que domina. Para el peatón, el atractivo de una ciudad depende de la irregularidad, la diversidad y la imprevisibilidad de lo que llega a los sentidos. Para el conductor, de todo lo contrario: regularidad, uniformidad, previsibilidad. A gran velocidad, cualquier estímulo no rutina-

rio es un peligro letal. Como consecuencia, los espacios urbanos se han vuelto poco apetecibles. Los urbanitas sueñan sueños de escapada. La población valenciana de los noventa preferiría vivir a las afueras de una población de tamaño medio.

El adosado unifamiliar suburbano, la gran novedad del sistema de habitación en el período más reciente, es la mediación que permite negar la ciudad sin desengancharse de ella. El movimiento hacia la periferia refuerza todavía más la dependencia del coche, mina los fundamentos de la ciudad compacta mediterránea y remacha el clavo de la insostenibilidad de la organización del espacio en la sociedad industrial madura. No parece casualidad que fuera Henry Ford quien dijo: «resolveremos el problema de la ciudad abandonando la ciudad».⁶ No es casualidad el hecho de que, en la actual sociedad valenciana, la máxima movilidad motorizada corresponda a las zonas con mayor incidencia de la suburbanización (L'Eliana, La Pobla de Vallbona, Ribarroja, Vilamarxant) (COPUT 1992:269).

La proliferación de segundas residencias se conecta también estrechamente con la civilización del automóvil. Un 29,7% de las familias valencianas tienen alojamientos de este tipo (según las respuestas a la pregunta correspondiente de la *Encuesta sobre Percepciones, Actitudes, Consumo Privado y Sostenibilidad Medioambiental*). Según otras fuentes, el porcentaje de poseedores de viviendas distintas a la habitual era del 23,1% en 1995.⁷ Ocupadas sobre todo durante los fines de semana y las vacaciones, las segundas residencias potencian aún más la «cochedependencia» y tienen otros impactos ambientales. Contribuyen a la extrema presión sobre el territorio y el paisaje que es característica del País Valenciano. Aumentan el consumo de agua (casi un tercio de estas casas tienen piscina y el 5% está cerca de un campo de golf). En comparación con el resto del Estado, la posesión de una segunda residencia es más frecuente en la sociedad aquí estudiada (en 1991, el 13,2% en España y el 18,8% en el País Valenciano).⁸ Habría que añadir, a los da-

⁵ Stanners, D. y P. Bourdeau (eds.): Europe's environment. The Dobris assessment. Copenhagen, European Environment Agency, 1995.

⁶ Citado por Flink, J. J.: «Three stages of american automobile consciousness». American Quarterly, vol. 24, 1972, p. 462.

⁷ El cálculo para 1995 corresponde a la Encuesta de Condiciones de Vida: Comunitat Valenciana 1995 (Valencia, IVE, 1995).

⁸ Datos de la Encuesta Sociodemográfica (Madrid, INE, 1991).





¿SOSTENIBILIDAD URBANA?

tos citados, la presión ejercida por muchos chalets y apartamentos poseídos o utilizados por residentes en otras comunidades autónomas españolas o en otros Estados europeos.

Los costes sociales y ecológicos del automóvil son ampliamente conocidos y casi nadie los discute. Sin embargo, hay, como ha expuesto muy bien Wolfgang Sachs,⁹ algunos rasgos culturales que han definido la evolución de este artefacto y han nutrido su éxito hasta hoy. En primer lugar, las promesas de independencia individual, velocidad, comodidad, novedades y mejoras constantes, viajes y turismo, dominio sobre el espacio y el tiempo, etc., firmemente asociadas al coche, lo han convertido en *objeto* privilegiado del ideal moderno de la autorrealización individual. En segundo lugar, hay que señalar su potencia como bien posicional o de distinción, que permitió su victoria inicial (y aún vigente) frente a competidores bien situados. Como observa Sachs, el tren no espera a nadie y carga tanto a ricos como a pobres: características que erosionaron su viabilidad como vehículo burgués. La bicicleta exige consumir la propia energía somática (algo que nunca ha sido signo de distinción, excepto quizás en algunas variantes deportivas). Esos dos rasgos han permitido a la industria automovilística pasar por encima de todos los obstáculos y resistencias e imprimir su huella en todos y cada uno de los aspectos de la vida social contemporánea.

La fuerza del coche como símbolo de status a penas si ha disminuido. La credibilidad de sus promesas, en cambio, es

cada día menor. Más adelante trataré ambas cosas. Ahora presentaré algunos datos básicos sobre la motorización de la sociedad valenciana actual.

LA MOTORIZACIÓN DE LA SOCIEDAD VALENCIANA: ALGUNOS DATOS BÁSICOS

A principios de los noventa, los habitantes del área metropolitana de Valencia consumían cada día 986.078 horas en desplazamientos (42 minutos *per capita*). Unas 700.000 correspondían a viajes motorizados. En un día laborable cualquiera, la mitad de esos desplazamientos estaban motivados por el trabajo, el 15% por estudios, el 6% por compras y el 6,5% por ocio.

En el ámbito del País Valenciano, la mitad de los viajes al centro de trabajo o de estudio requieren menos de 15 minutos, la tercera parte no llega a media hora y el 10% ocupa entre 30 y 60 minutos. Un 3% de esos desplazamientos tienen una duración superior a una hora.

Hay una relación clara entre el tiempo que hace falta para acceder al lugar de destino y el grado de mecanización: en el área metropolitana de Valencia, la mayoría de los viajes de menos de diez minutos se hacen a pie, mientras que para tiempos superiores se suelen utilizar medios mecánicos.¹⁰

La tendencia ha sido a moverse más y a hacerlo más en vehículo privado. En el área metropolitana de Valencia, el número de viajes por persona había aumentado un 21% entre 1975 y 1991. El uso de vehículos (casi exclusivamente de motor) había aumentado todavía más: en el mismo período, el número total de viajes mecanizados creció un 65%. El incremento corresponde fundamentalmente al uso de vehículos privados, pues la participación del transporte público disminuyó en términos relativos y el número de viajes a pie bajó en términos absolutos (COPUT, 1992:349-350).

El vehículo privado movido por un motor de combustión es, pues, el medio de transporte preferente. Su número no ha dejado de crecer a lo largo de las últimas décadas, siendo la tasa de motorización valenciana superior a la media de la OCDE. En la actualidad, en el País Valenciano, hay un vehículo de motor por cada dos habitantes (tabla 1).

⁹ Sachs, W.: For love of the automobile. Looking back into the history of our desires. Berkeley, University of California Press, 1992.

¹⁰ La información sobre el ATMV (Área de Transporte Metropolitana de Valencia) se ha obtenido a partir de COPUT 1992:292-3. La información sobre el conjunto del País Valenciano de la Encuesta sobre Percepciones, Actitudes, Consumo Privado y Sostenibilidad Medioambiental.

En la Encuesta de Movilidad Metropolitana se definió el área de transporte metropolitana de Valencia (ATMV), que comprendía en 1986 1.388.261 habitantes, distribuidos entre Valencia y otros 56 municipios (COPUT 1992:37).

«Viaje», en la citada encuesta, se refiere a: 1) toda clase de desplazamientos mecanizados; 2) los desplazamientos a pie por motivos recurrentes; y 3) los desplazamientos a pie ocasionales de más de 15 minutos de duración (COPUT, 1992:144).

Tabla 1
Tasa de motorización (vehículos a motor por cada 100 habitantes), P.V., años 1984-1995

1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
33,8	35,0	36,6	38,3	40,2	42,5	44,0	46,5	48,0	48,3	48,8	50,1

Fuente: *Anuari Estadístic de la Comunitat Valenciana*, diversos años.

Según datos correspondientes a 1997, en el 85% de los hogares valencianos hay un coche (y en el 24% más de uno); en otro 28% hay una motocicleta (tabla 2).

Tabla 2
Hogares con al menos un automóvil, %, P.V., años 1981-1997

1981	1991	1995	1997
60,6	70,3	76,70	84,5

Fuente:
Para 1981: *Indicadores Sociales*, Madrid, INE, 1991.
Para 1991: *Encuesta de presupuestos familiares, 1990-91*, Madrid, INE, 1995.
Para 1995: *Encuesta de Condiciones de Vida: Comunitat Valenciana 1995*, Valencia, I.V.E.
Para 1997: *Encuesta sobre Percepciones, Actitudes, Consumo Privado y Sostenibilidad Medioambiental*, Valencia, Fundació Bancaixa, 1997.

En la década de los ochenta se compraron coches más grandes y caros, como efecto no sólo del incremento de la renta y de la capacidad de gasto, sino también del abaratamiento relativo de su utilización. En pesetas constantes de 1983, cada habitante del País Valenciano gastó 40.405 pesetas en 1981 en la adquisición y mantenimiento de coches, por 43.940 en 1991.¹¹ En el mismo período, la proporción representada por ese gasto sobre el total del consumo doméstico bajó del 13 al 11,3%. La distribución interna de ese gasto varió significativamente: se invirtió más en la compra y menos en uso y mantenimiento (tabla 3).

Tabla 3
Participación relativa del gasto en transportes y comunicaciones (porcentaje sobre el gasto total de los hogares), P.V., 1981-1991

	1980-1981	1990-1991
<i>Total transportes y comunicaciones</i>	15,04	12,65
1. Compra de vehículos	3,78	4,62
2. Gastos de utilización de vehículos privados	9,53	6,06
3. Gasto en servicios de transporte	0,79	0,76
4. Correos y telecomunicaciones	0,94	1,21

Fuente: I.N.E., Encuesta de Presupuestos Familiares, 1980-81 y 1990-91, elaboración propia

En la actualidad, el coche privado ocupado por una sola persona es el medio más utilizado para ir al lugar de trabajo. El 44% de los viajes de trabajo o de estudio de las personas mayores de edad se hacen por este medio. Otro 6% se hace también con vehículos privados, aunque compartidos por más de una persona. El transporte público es utilizado sólo en el 15% de los casos (tabla 4). Si bien el predominio del coche no es tan absoluto como, por ejemplo, en los EUA (donde, en 1985, el 72,6% de los viajes al trabajo se hacían en coche ocupado por una sola persona, el 14% en coche compartido, el 5,2% en transporte público y sólo el 4% a pie), el resultado de conjunto es una movilidad centrada en el automóvil. Un aspecto

11. Debo esta información a Rafael Castelló, que la elaboró a partir de datos oficiales sobre consumo y sobre evolución de los precios.



¿SOSTENIBILIDAD URBANA?

medioambientalmente positivo, sin embargo, es que aún se hacen a pie en el País Valenciano el 32% de los viajes con este motivo.¹²

Tabla 4
¿Por qué medio de transporte se desplaza usted habitualmente cuando va a trabajar o al centro de estudio?

<i>Población de 18 años o más, P.V., 1997, %</i>	
En coche o moto solo/a	44,4
En coche con otras personas	5,8
En autobús, metro, tren o tranvía	14,8
En bicicleta	1,6
A pie	32,9
Ns/Nc	0,5

Fuente: *Encuesta sobre Percepciones, Actitudes, Consumo Privado y Sostenibilidad Medioambiental*, Valencia, Fundació Bancaixa, 1997.

Los desplazamientos de ocio están también muy ligados al coche, usado en más del 60% de los casos, aunque la costumbre de compartir el vehículo para este uso es más frecuente (un 25,8% del total). El uso del transporte público o de la bicicleta en las salidas de tiempo libre es muy reducido (4,4% y 1,3% de los viajes, respectivamente). El 16,4% de los viajes de ocio se hacen a pie (tabla 5).

Las compras más cotidianas son el motivo de desplazamientos recurrentes menos vinculado al automóvil, que es usado en el 22% de estos casos, frente a un 72% de trayectos realizados a pie. Ahora bien, el dominio creciente de las grandes superficies y de las áreas comerciales concentradas y monofuncionales está impulsando también un incremento de la motorización en este ámbito (tabla 6).

¹² Los datos para el País Valenciano son de la Encuesta sobre Percepciones, Actitudes, Consumo Privado y Sostenibilidad Medioambiental. Los de EUA de Freund y Martin, op. cit., p. 9.

Tabla 5
¿Qué medio de transporte utiliza usted habitualmente cuando sale de casa para actividades de ocio?

<i>Población de 18 años o más, P.V., 1997, %</i>	
Coche o moto (solo/a)	34,8
Coche con otras personas	25,8
Autobús, metro, tren o tranvía	4,4
Bicicleta	1,4
A pie	16,3
Ns/Nc	17,5

Fuente: *Encuesta sobre Percepciones, Actitudes, Consumo Privado y Sostenibilidad Medioambiental*, Valencia, Fundació Bancaixa, 1997.

Tabla 6
¿Qué medio de transporte utiliza usted habitualmente cuando va a comprar?

<i>Población de 18 años o más, P.V., 1997, %</i>	
Coche o moto	22,6
Transporte público	3,1
Bicicleta	0,8
A pie	72,4
Ns/Nc	1,1

Fuente: *Encuesta sobre Percepciones, Actitudes, Consumo Privado y Sostenibilidad Medioambiental*, Valencia, Fundació Bancaixa, 1997.

Aunque, a menudo, los trayectos recorridos en los desplazamientos por los diferentes motivos descritos no son largos, y pese al clima benigno y la orografía llana de muchas comarcas valencianas, la bicicleta es poco usada. A principios de los noventa se calculó que, en el área metropolitana de Valencia, se hacía en bicicleta el 0,6% de los viajes (y los autores del cálculo opinaban que incluso esta cifra podría estar sobrevalorada (COPUT 1992:346-347)). Según nuestros datos para 1997, en todo el País, se registra un 1,6% de los viajes al centro de trabajo o de estudio, un 1,3% de los de ocio y un 0,8% de los

La sostenibilidad de las ciudades

Tabla 7

Gasto por persona y año en automóviles y en libros, y gasto total en bienes de consumo, por ingresos, condición socioeconómica de la persona sustentadora principal del hogar, nivel de estudios y lugar de residencia

<i>País Valenciano, 1991</i>			
	Automóviles	Libros	Total
<i>Cuartiles de ingresos</i>			
Primer cuartil	11.445	1.696	498.370
Segundo cuartil	13.642	596	599.677
Tercer cuartil	31.185	879	662.171
Cuarto cuartil	51.415	4.736	882.239
Relación entre cuartiles 4 y 1	4,49	2,79	1,77
<i>Condición socioeconómica</i>			
Empresarios, profesionales, autónomos no agrarios	43.474	2.170	728.546
Directivos por cuenta ajena, no agrarios	35.381	1.911	946.821
Capataces, obreros cual., cooper., no agrarios	28.952	948	626.965
Personal de servicios y fuerzas armadas	27.330	2.846	711.666
Obreros no especializados, no agrarios	21.882	10	434.421
Empresarios y directivos agrarios	10.610	1.039	555.390
Trabajadores y cooperativistas agrarios	26.047	416	644.828
<i>Nivel de estudios</i>			
Analfabetos o sin estudios	17.108	527	555.928
Primarios, EGB o FP1	31.748	1.492	670.503
BUP, COU, FP2	27.501	4.593	820.604
Diploma univ. o equivalente	50.447	12.572	997.362
Licenciatura univ. o equiv.	35.101	3.866	939.010
<i>Número de habitantes del municipio de residencia</i>			
< 10000	23.091	1.392	610.509
10001 - 50000	25.491	2.232	656.358
50001 - 100000	30.364	1.538	716.098
> 100000	33.752	2.257	722.949

Fuente: I.N.E., Encuesta de Presupuestos Familiares 1990-91, elaboración propia.



¿SOSTENIBILIDAD URBANA?

de compras con este medio de transporte, el de acción más suave sobre el medio ambiente entre los mecanizados.

LA SOBREVALORACIÓN DEL COCHE COMO BIEN POSICIONAL

Quien gana más, gasta más, cierto, pero no más en todo, no en la misma medida para todas las formas de consumo. En cualquier sociedad, una posición social privilegiada se hace patente a través de cosas como las siguientes: haciéndose servir por otros, exhibiendo ropajes y adornos vistosos, desplazándose en lujosas carrozas, con la posesión de grandes casas y poniendo dentro de ellas muchas cosas, demostrando que se conoce lo que otros ignoran... El peso relativo de esas conductas de distinción indica algunas cosas sobre cada sociedad. En el País Valenciano, por ejemplo, las posesiones materiales tienen un peso mucho más grande que la distinción cultural. El coche, en particular, es el bien posicional por excelencia en la sociedad de consumo a la valenciana, donde la gente más rica le destina una fracción desproporcionadamente alta de la superior capacidad de gasto que se deriva de su mejor situación económica.

La relación entre el gasto anual total por persona en el cuarto cuartil de ingresos y en el primero es de 1,77 a 1 (882.239 y 498.370 pesetas, respectivamente). La misma relación, para el gasto en libros, es de 2,79 a 1 (4.736 y 1.696 pesetas, respectivamente). Para la compra de automóviles es de 4,49 a 1 (51.415 y 11.445 pesetas, respectivamente) (tabla 7). Para el gasto en combustibles de automoción la relación es de 2,72 a 1.

Los grupos de status más alto son los más enganchados al vehículo privado. Los empresarios y los profesionales liberales gastan en coches cuatro veces más que los agricultores, y tres veces más en gasolina que los obreros industriales no especiali-

zados. Los diplomados universitarios gastaron, en 1991, 50.447 pesetas; los sin estudios, 17.108.

En cifras absolutas, el automóvil es el bien de consumo que se asocia más fuertemente con el hecho de tener trabajo: los ocupados gastan 32.681 pesetas en este producto, por 13.968 los parados (casi 20.000 pesetas de diferencia, mientras que en vestido la diferencia era de 9.000 pesetas, en servicio doméstico de unas 3.000, en compra de libros en torno a 1.000). También hay una asociación visible entre la ciudad y el automóvil, lo que no deja de ser llamativo, dado que la utilidad de esta máquina parece mayor en pueblos pequeños, donde las redes de transporte público son menos densas.

En la tabla 8 puede verse también, con otra presentación, cómo el gasto en transportes y comunicaciones se asocia más fuertemente a la desigualdad de ingresos que el conjunto del gasto.¹³

Tabla 8
Gasto medio por persona, en pesetas/año, e índices de gasto por persona, según cuartiles de ingresos totales del conjunto español

<i>País Valenciano, 1991</i>				
	Gasto en transportes y comunicaciones	Índice de gasto en transportes y comunicaciones	Total gasto	Índice de gasto total
Primer cuartil	42.279	49,6	498.370	74,0
Segundo cuartil	62.873	73,8	599.677	89,0
Tercer cuartil	91.659	107,6	662.171	98,3
Cuarto cuartil	131.127	153,9	882.239	131,0

Fuente: I.V.E., *Encuesta de Presupuestos Familiares 1990-91*, elaboración propia.

¹³ La Encuesta de Presupuestos Familiares define así el índice de gasto por persona: «Porcentaje que supone el gasto medio por persona en un bien o servicio para un subconjunto poblacional determinado (geográfico, personal, familiar), sobre el gasto medio por persona en ese bien o servicio para el conjunto nacional» (Encuesta de Presupuestos Familiares, vol. IV, cit., p. 17).

Los datos sobre el gasto se corresponden con los relativos al uso. El usuario típico del vehículo privado es un varón adulto y ocupado en una actividad remunerada. Y el retrato ad-

La sostenibilidad de las ciudades

quiere tonalidades más intensas a medida que aumenta el nivel de instrucción escolar recibida y a medida que aumenta el grado de control sobre los medios de producción y sobre la organización del trabajo. El 53,1% de los hombres van al trabajo en su coche y solos, cosa que hacen el 26,4% de las mujeres que trabajan. La diferencia en cuanto al uso del coche en tiempo de ocio no es tan grande, pero también es sensible. En cambio, las mujeres caminan más y hacen más uso de los trans-

portes públicos. Las personas adultas usan el coche más que las jóvenes cuando van a trabajar, pero pasa al contrario en las salidas de tiempo libre: continúa habiendo una fuerte asociación entre coche y ocio juvenil (de hecho, esta asociación no es tan sólo una causa destacada de mortalidad prematura en nuestra sociedad; es también el último reducto de las antiguas ilusiones de independencia y libertad que en su día alimentaron la expansión de la civilización del automóvil) (tablas 9 y 10).

Tabla 9
Medio de transporte utilizado habitualmente para ir al trabajo o al centro de estudios,
por edad, sexo, nivel de estudios y condición socioprofesional

<i>Población de 18 años o más, País Valenciano, 1997, %</i>						
	Coche o moto solo/a	Coche compartido	Transporte público	En bicicleta	A pie	Ns/Nc
18-29 años	40,6	5,1	26,3	0,6	26,3	1,1
30-55 años	46,5	7,0	7,9	2,3	36,3	0,0
Más de 56 años	50,0	2,4	2,4	2,4	42,9	0,0
Hombre	53,1	6,2	9,2	2,1	29,5	0,0
Mujer	26,4	5,0	26,4	0,7	40,0	1,4
EGB o similar	49,5	5,0	8,9	3,0	32,7	1,0
BUP-COU o similar	33,7	5,0	27,7	0,0	33,7	0,0
FP o similar	48,1	5,8	15,4	0,0	30,8	0,0
Escuela Universitaria o similar	60,0	10,0	6,7	0,0	23,3	0,0
Facultad o ETS	31,0	7,1	19,0	2,4	40,5	0,0
Empr., prof., dir., alt. técn.	60,0	5,0	8,3	1,6	25,0	0,0
Técnicos/as nivel medio	52,8	3,7	3,7	1,8	37,7	0,0
Autónomos/as, empres. sin asal.	34,4	1,6	4,9	1,6	57,4	0,0
Obreros/as cualificados/as	55,2	3,5	8,7	2,6	28,0	1,7
Obreros/as no cualificados/as	31,8	4,5	18,1	0,0	45,4	0,0
Estudiantes	18,2	10,6	48,5	0,0	22,7	0,0

Fuente: *Encuesta sobre Percepciones, Actitudes, Consumo Privado y Sostenibilidad Medioambiental*, Valencia, Fundació Bancaixa, 1997.

Tabla 10
Medio de transporte utilizado habitualmente para los desplazamientos de ocio, por edad y sexo

<i>Población de 18 años o más, País Valenciano, 1997, %</i>						
	Coche o moto solo/a	Coche compartido	Transporte público	En bicicleta	A pie	No sale casi nunca
18-29 años	45,0	33,5	4,1	1,4	14,2	1,8
30-55 años	41,9	27,7	3,8	1,8	15,6	9,1
Más de 56 años	15,6	16,0	5,3	0,4	19,3	43,2
Hombre	39,3	25,4	2,7	2,2	16,0	14,3
Mujer	30,1	26,1	6,1	0,3	16,7	20,8

Fuente: *Encuesta sobre Percepciones, Actitudes, Consumo Privado y Sostenibilidad Medioambiental*, Valencia, Fundació Bancaixa, 1997.

En la sociedad valenciana, la cuarta parte más pobre de la población gasta en el coche el 6,45% de su dinero; la cuarta parte más rica, el 12,77% del suyo. En otros países industriales, en cambio, la adquisición y mantenimiento de automóviles pesa más sobre los presupuestos más bajos: en la antigua República Federal de Alemania, por ejemplo, a finales de los ochenta, la gente con ingresos bajos gastaba el 26,4% en auto-transporte; quienes tenían ingresos medios el 12,9%; quienes los tenían altos el 7,5%.¹⁴ Es otro ejemplo del sobredimensionamiento del automóvil como bien posicional en el País Valenciano.

Los comentarios precedentes no alteran el hecho de que la movilidad en la sociedad valenciana está centrada en el coche para todos los grupos sociales. Pero sí indican que los grupos sociales más integrados en la modernidad y con más capacidad para servir como modelo de referencia al conjunto de la socie-

dad son los más enganchados. Lo que dificulta la busca de alternativas, de una orientación diferente de las cosas.

La asociación entre motorización y posición social se proyecta sobre la urbanización. Como las ciudades se han vuelto inhabitables, la gente sueña con alejarse de ellas. Esta aspiración sólo puede realizarse —y no para todo el mundo— en la forma vicaria de la suburbanización. Y la suburbanización agudiza la demencia ecológica del urbanismo moderno: mientras la legión de suburbanitas queda aún más atada al coche, la degradación urbana galopa. En realidad, nadie gana con ello, aunque pocos parecen sensibles al choque entre los sueños y la vida. La gente con más estudios y con ocupaciones más lucrativas aspira, si acaso, a una casa suburbana en la cual el vecindario quede un poco más alejado: la distinción, ahora, consiste en el salto más allá del adosado, no en la recuperación de una ciudad habitable. El impacto de todo ello en la degradación del entorno, tanto urbano como natural, pasa ampliamente desapercibido: la promesa delirante de una «urbanización en medio de la naturaleza» parece surtir efecto todavía (tabla 11).

¹⁴ *Institut für Angewandte Umweltforschung: Der auto knigge. Reinbeck bei Hamburg, Rowohlt, 1990, p. 45 (citado en Freund y Martin, op. cit., p. 48).*

Tabla 11
¿Cuál sería su casa ideal?, por nivel de estudios y condición socioprofesional

<i>Población de 18 años o más, P.V., 1997, %</i>						
	Apartamento moderno	Piso amplio	Unifamiliar no adosado	Unifamiliar adosado	Casa de campo	Otra
EGB o similar	2,6	11,8	36,5	11,6	34,9	0,7
BUP-COU o similar	8,4	13,4	17,6	18,5	41,2	0,0
FP o similar	9,0	9,3	24,0	21,3	37,3	0,0
Escuela Universit. o similar	4,3	25,5	25,5	12,8	27,7	2,1
Facultad o Esc. Téc. Superior	8,6	27,6	15,5	27,6	19,0	0,0
Empr., prof., dir., alt. técn.	5,0	11,6	16,6	28,3	33,3	0,0
Técnicos/as nivel medio	5,6	20,7	20,7	26,4	24,5	1,8
Autónom., empres. sin asal.	3,2	9,8	26,2	19,6	40,9	0,0
Obreros/as cualificados/as	5,2	10,5	21,0	15,7	46,4	0,0
Obreros/as no cualificados/as	4,3	15,2	30,4	15,2	32,6	0,0
Estudiantes	11,5	20,2	17,4	10,1	40,5	0,0

Fuente: Encuesta sobre Percepciones, Actitudes, Consumo Privado y Sostenibilidad Medioambiental, Valencia, Fundació Bancaixa, 1997.

La tendencia de la sociedad valenciana en el ámbito del transporte urbano no es hacia más sostenibilidad, sino al contrario. La sociedad valenciana es cochedependiente, es decir, su sistema de movilidad personal es básicamente insostenible. La piel reventada de las ciudades valencianas, llenas de nuevos túneles y vías rápidas, es la prueba más visible. Y los grupos sociales con más capacidad para influir sobre un cambio de los comportamientos son precisamente los más adictos a la motorización.

Probablemente, todo cuanto se ha dicho anteriormente —y se ha resumido en el párrafo precedente— no habrá sorprendido a nadie. Quisiera comentar ahora otro aspecto del asunto, menos estudiado hasta ahora. El discurso convencional mantiene que los costes de la movilidad centrada en el coche son el resultado inevitable de la agregación de las preferencias individuales. Al fin y al cabo, se suele decir, la gente tiene lo que quiere. Ahora bien ¿realmente la cochedependencia es

tan sólo el precio a pagar por una satisfacción personal más grande, por un transporte más eficiente o por unas prioridades de la inversión pública ajustadas a las predilecciones de la población? Hay buenas razones para afirmar que la respuesta a estas tres preguntas no es tan claramente afirmativa como se cree a menudo. En los tres ámbitos —satisfacción, eficiencia, preferencias colectivas— hay sombras que añadir a las proyectadas por el impacto ambiental.

APUNTES SOBRE LA CRISIS ESTÉTICA Y MORAL DE LA CIVILIZACIÓN DEL AUTOMÓVIL

La superación de las constricciones espaciotemporales mediante el uso de máquinas de transporte es un viejo sueño, arraigado en la conciencia colectiva desde el mito de Icaro y poder-



¿SOSTENIBILIDAD URBANA?

samente reactivado en la modernidad. El automóvil, la alfombra mágica al alcance de todos, ha sido la concreción en forma de artefacto de ese ideal cultural, del deseo de librarse de las restricciones impuestas por los vínculos sociales, espaciales y temporales. No obstante, no hay motivos para pensar que el acceso a los destinos habituales (el centro de trabajo o de estudio, los lugares donde se hacen las compras o se goza del ocio) requiera hoy menos tiempo que antes. El efecto de la motorización en las ciudades no ha sido el ganar tiempo ni el dominio del espacio, sino sobre todo la aceleración de la vida.

Cuando se pregunta a las valencianas y valencianos que usan su coche para ir a trabajar o a estudiar, sólo el once por ciento dice que lo hacen así porque lo prefieren. La tercera parte lo considera una necesidad por las características o el horario de su trabajo y el resto alude a deficiencias del transporte público. Las motivaciones de libertad e independencia que impulsaron un día la masiva difusión del coche privado se mantienen únicamente en el tiempo de ocio (el 16% de quienes utilizan su coche con este motivo dicen hacerlo porque les agrada, y otro 20% porque les permite moverse de un sitio a otro con facilidad). Pese a ello, incluso en los desplazamientos de ocio, la respuesta más frecuente cuando se pregunta a la gente por qué usa su vehículo de motor es la ausencia de transporte público.

De forma similar a lo que ocurre con la promesa de libre movilidad, la población está dejando de percibir el coche como un medio de transporte eficiente. Quienes, teniendo coche, no lo usan para ir al trabajo, cuando se les pregunta el porqué, contestan —en más del 40% de los casos— que no lo usan porque así llegan antes (tabla 12).

La población no cree, por otra parte, que la pérdida de eficiencia y la erosión de la satisfacción proporcionada por el vehículo privado sean reversibles. Pese a que se reconoce, muy mayoritariamente, que las infraestructuras para el transporte privado han mejorado, muy poca gente siente que eso haya implicado una mejora en la fluidez del tráfico (para el 74% éste ha empeorado) (tabla 13).

Tabla 12

¿Cuál es la principal razón de que no utilice usted su coche o moto particular para sus desplazamientos de trabajo o de estudio? (para quien dice que no lo utiliza)

<i>Población de 18 años o más, País Valenciano, 1997, %</i>	
Porque no tengo vehículo a motor	18,3
Porque me puedo relajar, leer, etc., de camino al trab.	2,8
Porque me ponen nervioso/a los atascos	0,9
Para hacer un poco de ejercicio	7,5
Porque así no contribuyo a la contaminación	3,8
Porque es difícil encontrar aparcamiento	8,0
Porque si no utilizo mi vehículo llego antes	41,3
Porque no me gusta conducir	2,3
Otras	13,1
Ns/Nc	1,9

Fuente: *Encuesta sobre Percepciones, Actitudes, Consumo Privado y Sostenibilidad Medioambiental*, Valencia, Fundació Bancaixa, 1997.

Las condiciones culturales para un cambio en las prioridades colectivas están madurando. La ordenación del espacio público en función exclusiva de la motorización masiva ya no es una aspiración social (si es que lo fue alguna vez). En cambio, se expresan con fuerza las preferencias por una pacificación de las ciudades y por una mejora de los servicios colectivos (tabla 14).

Me gustaría formular con más precisión mi argumento. *La población valenciana está aún firmemente instalada en la cochedependencia. Esto se desprende con claridad del análisis. Pero también es muy claro que está profundamente insatisfecha. Muy poca gente espera ya que un incremento de los recursos públicos dedicados a facilitar el transporte privado contrarreste la pérdida de eficiencia y de satisfacciones que viene erosionando el actual modelo de movilidad.* En lo profundo de su corazón, los habitantes de la ciudad moderna saben que ésta sólo volverá a humanizarse cuando se ponga fin al imperio del coche. Los más enganchados lo saben tan bien como quienes resultan marginados. Incluso quien no puede despegarse del volante sufre su condena en forma de mala conciencia, sospechándose responsable de una imparable degradación de la naturaleza y del entorno social.¹⁵ No parece casual que el coche haya dejado de

¹⁵ Sachs, *op. cit.*, p. 199.

La sostenibilidad de las ciudades

Tabla 13
Opinión sobre la situación del tráfico motorizado

<i>Población de 18 años o más, P.V., 1997, %</i>				
En comparación con la situación de hace diez años... ¿cómo ve usted la dotación de infraestructuras para el transporte privado?	Ha mejorado	Ha empeorado	Está igual	Ns/Nc
¿cómo ve usted la fluidez del tráfico?	80,3	6,0	13,6	0,1
	7,8	73,8	16,0	2,5

Fuente: Encuesta sobre Percepciones, Actitudes, Consumo Privado y Sostenibilidad Medioambiental, Valencia, Fundació Bancaixa, 1997.

Tabla 14
Con respecto a los transportes, ¿qué finalidad prefiere para la inversión pública, de los ayuntamientos, de la Generalitat, del gobierno central, etc.?, por edad, sexo, estudios y condición socioprofesional

<i>Población de 18 años o más, País Valenciano, 1997, %</i>						
	Mejora del transporte público	Facilidades para el transporte privado	Facilitar la circulación en bicicleta	Más espacio para jardines, pasear	Movilidad de discapacitados/as físicos	Ns/Nc
18-29 años	31,7	6,0	5,0	30,3	26,6	0,5
30-55 años	33,0	5,0	4,1	26,5	28,9	2,4
Más de 56 años	35,0	4,9	2,5	23,0	30,5	4,1
Hombre	33,3	7,4	4,9	28,9	23,0	2,5
Mujer	33,2	3,0	2,8	24,1	34,7	2,3
EGB o similar	34,7	4,1	3,5	27,1	28,4	2,2
BUP-COU o similar	35,3	6,7	2,5	26,9	27,7	0,8
FP o similar	22,7	9,3	4,0	32,0	30,7	1,3
Escuela Universitaria o similar	34,0	4,3	8,5	23,4	29,8	0,0
Facultad o ETS	27,6	8,6	8,6	25,9	24,1	5,2
Empr., prof., dir., alt. técn.	33,3	6,6	6,6	30,0	23,3	0,0
Técnicos/as nivel medio	37,7	3,7	9,4	32,0	15,0	1,8
Autónomos/as, empres. sin asal.	31,1	4,9	6,5	31,1	22,9	3,2
Obreros/as cualificados/as	34,2	7,8	5,2	21,9	28,0	2,6
Obreros/as no cualificados/as	32,6	4,3	2,1	28,2	32,6	0,0
Estudiantes	24,6	1,4	4,3	36,2	33,3	0,0
Total	33,3	5,3	3,9	26,5	28,8	2,4

Fuente: Encuesta sobre Percepciones, Actitudes, Consumo Privado y Sostenibilidad Medioambiental, Valencia, Fundació Bancaixa, 1997.



¿SOSTENIBILIDAD URBANA?

ser el gran fetiche de los concursos televisivos de la era del consumo y que la mitología del progreso técnico esté desplazándose a nuevos referentes: el ordenador personal, de camino tal vez a los futuros atascos del tráfico electromagnético. El encantamiento se ha roto y sólo queda una dependencia cada vez más frustrante y menos gratificante. La hora de un cambio en las prioridades públicas ya ha llegado.

El cambio necesario se enfrenta al hecho de que, como efecto imprevisto de su masiva difusión, el coche ha dejado de ser un artículo de lujo y ha pasado a ser una pieza necesaria para sobrevivir. Dada la presente organización social del espacio y el tiempo, para muchas personas, sencillamente, no hay ninguna alternativa al automóvil. Pero esa organización social, lejos del sueño de las amplias calles asfaltadas que permitirían acceder fácilmente a cualquier sitio, ha entrado en un callejón sin salida. Las promesas se han convertido en obligaciones. Lo que una vez fue instrumento de gratificación es ahora, como mucho, medio de autodefensa. Los reyes del espacio y del tiempo han despertado de su sueño como esclavos de la distancia y de la prisa. Por otra parte, el coche es adictivo. Y, ciertamente, desengancharse en la práctica de una adicción es difícil, incluso cuando las ilusiones que llevaron a adquirirla se han disipado. Hay que tener en cuenta, además, la fuerza que conserva el coche como bien posicional (un tema que se ha tratado antes). Es cierto, finalmente, que las instituciones valencianas parecen presas de una inercia particularmente perversa en este campo. Ya son muchas las ciudades en todo el mundo que empiezan a plantearse seriamente un cambio de tendencias y prioridades. Mientras tanto, Valencia (y otras ciudades valencianas) son desgarradas sin descanso por nuevos túneles, puentes, autovías... «accesos» que, viniendo de todos los puntos cardinales, acaban en ninguna parte.

La combinación de los cuatro factores mencionados (la dependencia objetiva del vehículo privado causada por la organización del espacio y el tiempo en nuestra sociedad, la dificultad para sustraerse de ésta como de cualquier otra adicción, las inercias y compromisos de políticos y planificadores y, final-

mente, el sobredimensionamiento del coche como símbolo de status) dificulta muchísimo la búsqueda de alternativas. Hace que muchas fórmulas razonables y muchas iniciativas sensatas, procedentes de fuentes cada día más diversas, sean ignoradas. Todo lo que no sea la continuidad del estado de cosas es percibido como incierto, arriesgado, prematuro. Se impide así que puedan salir a la luz las tendencias de cambio que podrían apartar al vigente sistema de transportes de la pendiente desesperanzadora hacia más y más insostenibilidad.

Debido a los efectos de esos cuatro factores de resistencia, la erosión cultural del automóvil va por delante de los efectos prácticos de la misma. Muchas dimensiones de la sociedad moderna, desde la pauta de la urbanización hasta la organización del ocio, pasando por las redes de comercialización y las jerarquías del prestigio, son cochedependientes. Sin embargo, todo el mundo sabe, incluyendo a quienes aún se benefician, que todo eso ha llegado a su límite y reclama imperiosamente una alternativa: disminución de la velocidad, rutas más cortas, establecimiento del derecho a no ser discriminado negativamente por no poseer un coche.

Ya hace muchos años que los síntomas de la crisis del gran proyecto de la aceleración universal son perceptibles. Es más reciente, en cambio, la percepción como nuevamente atractiva de una posible sociedad sin prisas. Ha aparecido un dilema cultural que uno de los más destacados especialistas en el tema ha resumido así: «Atrapadas en la trampa del desengaño, las actitudes hacia el automóvil se polarizan. Una respuesta es el crecimiento sin esperanzas de alcanzar la felicidad: atacar el problema de la congestión urbana mediante la construcción de vías más anchas, la aglomeración del paisaje a través de la apertura de nuevas regiones, la pérdida del prestigio volando en máquinas de rendimiento cada vez más alto. Por el contrario, otra respuesta sugiere el abandono de los viejos ensueños: descubrir, contra la congestión, las ventajas de la prudencia; reconstruir el sentimiento de hogar y comunidad como opción frente a atracciones más y más distantes; atisbar un nuevo privilegio de distinción social en la renuncia soberana al coche.»¹⁶

El esfuerzo para mejorar las sombrías perspectivas de sostenibilidad, ecológica y social, de las ciudades obligará a recordar que éstas habrían de ser centros de excelencia, de civilización, y no simples zonas de paso de gente a la búsqueda mo-

¹⁶ *Ibid.*, p. 182.



La sostenibilidad de las ciudades

torizada y sin descanso de lo inalcanzable (Girardet 1992:118). Civilización, no motorización. Planificación para la proximidad. Pacificación de las calles. Por una sociedad sin prisas. Estas son las nuevas consignas que recorren el mundo y la única forma de escapar de la vieja quimera de la aceleración universal, ésa que ya se ha convertido en una pesadilla.

BIBLIOGRAFÍA

ALMENAR, R.; BONO, E. y E. GARCIA (dirs.) (1998): *La sostenibilidad del desarrollo: el caso valenciano*. Valencia, Fundació Bancaixa.

BANISTER, D. y K. BUTTON (eds.) (1993): *Transport, the Environment and Sustainable Development*. Londres, Spon.

BOER, E. DE (ed.) (1986): *Transport Sociology: Social Aspects of Transport Planning*. Oxford, Pergamon.

CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES, URBANISME I TRANSPORT (COPUT) (1992): *El transporte metropolitano en el área de Valencia. Encuesta de movilidad metropolitana 1991*. València, Generalitat Valenciana.

FREUND, P y C. MARTIN (1993): *The Ecology of the Automobile*. Montreal, Black Rose Books.

GIRARDET, H. (1992): *The Gaia Atlas of Cities: New Directions for Sustainable Urban Living*. Londres, Gaia Books.

GIRARDET, H. (1999): *Creating Sustainable Cities*. Foxhole/Devon, Green Books.

HASS-KLAU, C. (1990): *The Pedestrian and City Traffic*. Londres, Belhaven.

LOWE, M.D. (1990): *Alternatives to the Automobile: Transport for Livable Cities*. Washington, Worldwatch Institute.

NEWMAN, P. y J. KENWORTHY (1989): *Cities and Automobile Dependence*. Brookfield, Gower.

NIJKAMP, P. (ed.) (1990): *Sustainability of Urban Systems*. Aldershot, Avebury Gower.

OECD (1995): *Urban Travel and Sustainable Development*. París, OECD.

PRADES, J.A. (1995): *L'éthique de l'environnement et du développement*. París, Presses Universitaires de France.

ROGERS, R. (1997): *Cities for a Small Planet*. London, Faber and Faber.

SACHS, W. (1992): *For Love of the Automobile: Looking Back into the History of Our Desires*. Berkeley, University of California Press.

TOLLEY, R. (ed.) (1990): *The Greening of Urban Transport: Planning for Walking and Cycling in Western Cities*. Londres, Belhaven.

