

La libertad de circular

Después de la era del motor

Colin Ward

1991

Índice general

Prefacio	3
1 ¿Viajeros solitarios o trenes de vagones?	5
2 ¿Por qué los demás no se quedan en casa?	10
3 La reacción individualista	16
4 Costos humanos de la libertad de circular	22
5 Costos medioambientales de la libertad de circular	27
6 Costos energéticos de la libertad de circular	32
7 Vaya forma de gestionar unos ferrocarriles	37
8 Trenes para todos	45
9 Mercancías demasiado pesadas	51
10 Las góndolas del pueblo	57
11 ¿Podríamos viajar gratuitamente?	64
12 Calmar el tráfico... y las ciudades	70
13 Vías de escape	78

Prefacio

Quería escribir un libro anarquista sobre el transporte, lo que no es una tarea sencilla, puesto que no son dos temas fáciles de relacionar. Debe ser por ello que el último intento lo realizó George Woodcock en 1943, con su folleto *Railways and Society* (Ferrocarriles y sociedad).

El anarquismo es una ideología social que defiende la idea de una sociedad autogestionada sin gobierno. Afirma que en una sociedad sin gobierno, la armonía se derivaría (como escribió Kropotkin en el artículo sobre anarquismo de la undécima edición de la Enciclopedia Británica) de un «ajuste y reajuste continuos del equilibrio entre la multitud de fuerzas e influencias» expresada en «una red entretrejida, compuesta por una infinita variedad de grupos y federaciones de todos los tamaños y niveles, locales, regionales, nacionales e internacionales —temporales o más o menos permanentes— con todo tipo de objetivos: producción, consumo e intercambio, comunicaciones, sanidad, educación, protección mutua, defensa del territorio, etc.; y, por otra parte, la satisfacción de un número cada vez mayor de necesidades científicas, artísticas, literarias y sociales».

Por otra parte, el transporte, en el sentido ordinario de trasladar personas o productos de un lugar a otro, es una actividad fuertemente reglamentada por el gobierno. Esta reglamentación se introdujo no en interés de los operadores del transporte comercial, sino a pesar de su fuerte oposición y la de los ideólogos del *libre* mercado. Así fue en el caso de la regulación del transporte marítimo y de los ferrocarriles en el siglo XIX. Samuel Plimsoll pasó años escuchando las horribles historias de muertes en barcos innavegables cuyos propietarios no tenían ningún escrúpulo por los riesgos que corrían los pasajeros y la tripulación, y que amasaron fortunas gracias a su crueldad. Después de años de esfuerzos, Plimsoll consiguió que se aprobara la Ley de Transporte Marítimo, que requería la inspección de los barcos por parte de la Junta de Comercio y que se pintara la *línea de Plimsoll* para indicar el límite hasta el que se podía cargar un buque. Incluso en la década de los ochenta sabemos que la voluntad de los armadores sigue siendo la de saltarse la reglamentación para conseguir un tiempo en puerto más rápido.

Con los ferrocarriles pasó otro tanto de lo mismo. Aunque se construyeron en una época en que se creía que las fuerzas del mercado favorecerían lo que resultaba bueno y útil y que eliminarían lo que fuera malo o socialmente inútil, ya en 1840 la Junta de Comercio del gobierno consideró necesario regularlos y supervisarlos, simplemente para la protección del público. Es difícil extraer conclusiones anarquistas. Y en parte ello se debe a que utilizamos una misma palabra para definir el transporte de mercancías por todo el mundo, los viajes diarios al trabajo o a la escuela, la industria del turismo de masas, las enormes migraciones de gente en busca de una vida mejor, y un interminable número de razones como ir de compras o de visita, que explican por qué queremos ir de un lugar a otro.

El vehículo privado de motor transformó totalmente el transporte en el siglo XX, lo que ha tenido cinco consecuencias principales. La primera es la expectativa de movilidad instantánea individual; la segunda ha sido una transformación del paisaje y del entorno urbano; la tercera, una enorme pérdida de vidas humanas; la cuarta, el agotamiento de gran parte de los recursos naturales no renovables; y la quinta y última, su contribución al efecto invernadero del planeta: el desgaste de la capa de ozono. Sobre esta última, confiamos totalmente en los datos de los científicos, aunque cualquiera puede observar la contaminación atmosférica *ordinaria*. ¿Prestaremos atención a esta amenaza global cuando ya hemos aceptado como algo inevitable las consecuencias mortales de la era del motor? ¿Quién no ha conocido

personalmente a alguna persona cuya vida haya quedado destruida por la *mala suerte* de los accidentes de circulación?

Las personas concienciadas hemos considerado una por una todas estas consecuencias para intentar convencer a nuestros conciudadanos de la necesidad de cambiar de un sistema individual a otro colectivo de atender la movilidad personal. Por lo que a esto se refiere, no hay duda de que la confianza en las soluciones individuales ha acabado con la viabilidad de las soluciones colectivas. Todo lo que he hecho en este libro es recopilar la información recogida por los especialistas, citando todas las fuentes, con la esperanza de cambiar nuestra percepción de los problemas del transporte. Hay algunos temas en los que no he entrado, como el transporte aéreo o marítimo, que nos habrían llevado a consideraciones más complejas, y prefiero que el lector comparta conmigo esta exploración sencilla y personal de un tema que todos deberíamos conocer mejor.

Este libro no tiene nada de personal. Se lo debo todo a los escritos y conversaciones de muchos estudiosos de los múltiples dilemas que plantea la libertad de circular. Quiero destacar especialmente a Terence Bendixson, Paul Salveson, Caroline Cahm, y a tres pioneros que están cambiando nuestra valoración global de la seguridad viaria: John Adams, Barry Cooper y Robert Davis. Quiero dedicar muy especialmente este libro a Arthur Moyse, conductor de autobús anarquista, crítico de arte e incansable defensor de la gratuidad del transporte público.

1 ¿Viajeros solitarios o trenes de vagones?

«La economía política lleva a la consagración del egoísmo; el socialismo lleva a anteponer la comunidad por encima de todo. (...) Actualmente, la crítica moderna ha demostrado que en un conflicto de esta naturaleza no podemos encontrar la realidad excluyendo uno de estos dos términos opuestos, sino únicamente reconciliándolos entre sí. (...) ¿No podríamos, por tanto, mientras esperamos la solución que sin duda nos ha de traer el futuro, prepararnos para este gran cambio analizando estas fuerzas opuestas y viendo sus cualidades positivas y negativas? Una tarea de tal envergadura, llevada a cabo cautelosa y conscientemente, incluso si no nos lleva directamente a la solución, tendría como mínimo la inestimable ventaja de revelarnos la naturaleza del problema y, al hacerlo, de ponernos en guardia contra toda utopía.»

Pierre-Joseph Proudhon,
Sistema de las contradicciones económicas, 1846

En todas las filosofías políticas, incluido el anarquismo, existe una tensión entre las soluciones individuales y las comunitarias. El transporte, tanto de bienes como de personas, constituye a la vez un ejemplo y un resumen de esta tensión. ¿Debemos asegurar colectivamente la satisfacción de esta necesidad universal o asumir que los individuos deben satisfacer sus propias necesidades por sus propios medios?

Éste es un dilema específico del siglo XX, cuya resolución será encontrada, tal vez, por las generaciones venideras en el siglo XXI. El dilema se deriva de un hecho social particular: la invención y subsiguiente democratización, en los países ricos únicamente, del vehículo automóvil. Si el siglo XIX fue la era del ferrocarril, el siglo XX ha sido indiscutiblemente la era del motor, y es por ello que hemos subtitulado este ensayo *Después de la era del motor*.¹

Aunque por algún desliz de la imaginación de los inventores no se hubiera inventado el motor de combustión interna, seguiríamos teniendo problemas de transporte, pero sería otro tipo de problemas de más fácil solución. La enorme red ferroviaria habría sido económicamente viable y se habría expandido hasta conectar todas las zonas habitadas entre sí, mientras dentro de estas zonas habitadas tranvías interminables, las «góndolas del pueblo» como las denominaba Richard Hoggart, asegurarían las comunicaciones locales. Desde la estación terminal, el transporte de bienes seguiría en manos de carros de caballos, en propiedad de las compañías ferroviarias (los establos de King Cross todavía estaban en funcionamiento en 1947), y de flotas de trenes eléctricos o de vapor.

Pero de hecho el motor de combustión interna era un invento que esperaba a su inventor. Todo el mundo deseaba un coche sin caballos y Daimler y Benz, ambos en 1884, fueron los primeros en descubrir una solución viable. Fue la chispa necesaria para el desarrollo de pequeños coches de vapor (y los entusiastas de los coches antiguos no dejan de admirar la rápida y silenciosa aceleración del Stanley Steamer de 1904) y también del coche eléctrico, que sorprendentemente nunca ha superado sus problemas de peso y recarga de la batería, a pesar de los increíbles avances que el siglo XX ha aportado en el campo de la ingeniería eléctrica.

¹El título original en inglés de la obra de Colin Ward es: *Freedom to go. After the motor age*.

No ha sido hasta las últimas décadas del siglo XX cuando la opinión pública ha empezado a tomarse en serio los efectos ambientales del coche de motor. En la década de los setenta, los activistas contra el efecto de los aditivos de plomo en la gasolina fueron calificados de excéntricos y alarmistas. En la década de los ochenta empezaron a hacer sentir su influencia en la legislación. En esa época ya empezaba a existir una preocupación activa por el efecto de los hidrocarburos incombustibles, el monóxido de carbono, los óxidos de nitrógeno y otros similares, emitidos a gran escala por los coches de motor. Los fabricantes se presentaban a sí mismos como un modelo ejemplar a la hora de cumplir con una legislación caduca, produciendo modelos con o sin catalizadores según el mercado particular en el que los iban a vender.

Pero, para cuando se conocieron las nefastas consecuencias para el medio ambiente de la proliferación de los vehículos de motor, un enorme número de personas ya dependían totalmente de ellos. Los coches habían revolucionado el transporte y habían transformado el aspecto del medio ambiente mucho antes de que alguien empezara a preocuparse por sus consecuencias sobre la atmósfera, y cuando ya nos habíamos vuelto insensibles respecto a su alto costo en vidas humanas. Es el triunfo definitivo de, como decía Proudhon, la consagración del egoísmo, y su existencia ha ido minando incesantemente la viabilidad económica de cualquier tipo de transporte público.

La propiedad de un coche ofrece demasiadas ventajas a demasiada gente como para que alguien lance una campaña puramente política para abandonarlo. No puede desinventarse. Empezó como un juguete para los ricos, y cualquier intento de subir el precio de los vehículos privados de motor no haría más que volver a aquella situación. El economista E. J. Mishan, una autoridad en las técnicas conocidas como de «análisis de costo y beneficio», basándose en la mortandad indiscriminada impuesta por el automóvil² y en sus otros innumerables costos sociales, llegó a la conclusión de que «la invención del automóvil particular es uno de los grandes desastres que han acontecido a la raza humana».³

No hace falta decir que su mensaje pasó totalmente desapercibido. Nuestra consagración del egoísmo se encargó de ello. Mishan argumentaba que «el coche impone tal carga económica a la comunidad en conjunto que debería abolirse completamente y que el gobierno tiene el deber de proponérselo a la comunidad, explicándole también detalladamente cuáles serían las consecuencias».⁴ Mishan llegó a esta conclusión con una lógica impecable. Pero ¿cuál fue su impacto y su influencia?

Supongamos que adoptamos un enfoque diferente y nos dirigimos a nuestros conciudadanos con la posibilidad de una serie de pequeños cambios. Ningún gobierno va a abolir el automóvil y, si lo hiciera, sus primeras exenciones deberían ser para los propios cargos del gobierno. Pero las autoridades municipales de muchas ciudades europeas han adoptado políticas para *calmar* el tráfico de coches que, aunque menos espectaculares, han tenido cierto impacto. Nuestra dependencia del coche particular ha crecido a lo largo de este siglo. Reducir este impacto puede tardar el mismo tiempo. Pero su efecto podría ser acumulativo.

Hay una película antigua, repuesta montones de veces en la televisión, *Things to come*, que fue realizada justo antes de la Segunda Guerra Mundial basándose en una novela de H. G. Wells. En ella vemos como tras los desastres de una guerra las comunicaciones han quedado cortadas, y en una memorable escena Ralph Richardson, jefe de un grupo de bandoleros, llega en su Rolls Royce. Ya no hay gasolina, por lo que un caballo tira del coche. Ya no hay caucho, por lo que las ruedas no llevan neumáticos. Pero el simbolismo de su medio personal de transporte permanece. Es una escena muy bien elegida. Desde que Eduardo VII condujo su primer Daimler de fabricación británica, el coche de lujo, como saben todos los europeos del Este, ha sido el símbolo de poder y autoridad. Los gánsteres podían tener sus Cadillacs

²E.J. Mishan, «Evaluation of Life and Limb: a theoretical approach» (Evaluación de la vida y del limbo: una aproximación teórica), *Journal of political Economy*, vol. 79, 1971; reimpresso en: R. Layard (editor), *Cost-Benefit Analysis*, Penguin, 1972.

³E.J. Mishan, *The Cost of Economic Growth* (El costo del crecimiento económico), Allen & Unwin, 1977.

⁴William Plowden, *The Motor Car and Politics in Britain* (El automóvil y la política en Gran Bretaña), Penguin, 1973.

o sus Deussenbergs, pero desde los días en que los noticiarios mostraban a Hitler avanzando con su Mercedes Benz de seis ruedas entre multitudes fervorosas, esta empresa ha suministrado sus vehículos a prueba de bala a los dirigentes del mundo. Mirad las noticias y observad qué coche llevó a Gorbachov desde el aeropuerto hasta el palacio presidencial de Pequín, o al presidente de Sudán por Jartum, a Pinochet por Santiago, a Menem por Buenos Aires, o a los dirigentes mundiales por los Campos Elíseos en la celebración del 200 aniversario de la Revolución Francesa. «Desde que Lenin llegó al poder en un Rolls Royce, la élite de la sociedad soviética sin clases ha vivido una aventura de amor apasionado con los coches de lujo. El presidente Breznev fue el más ávido entusiasta, con una flota privada compuesta por más de una docena de coches caros de gran cilindrada, entre los que había dos Rolls Royce, un Cadillac, un Mercedes Benz, un Citroën, un Maserati y un Matra-Bahgeera que alcanzaba los 300 km/h.»⁵

Tal vez los primeros indicios de un cambio de mentalidad se podrán observar, cuando los ciudadanos reaccionen con mofas, en lugar de hacerlo con envidia, ante los medios de transporte elegidos por sus gobernantes. Tal reacción fue visible en la Europa del Este en 1989. Pero la idea de que la era del motor se desvanecerá por falta de combustible es una ilusión. La gente que vivió la Segunda Guerra Mundial recuerda los innumerables dispositivos que se idearon para que los coches siguieran circulando a pesar de la escasez y los racionamientos de gasolina. Una bombona de gas metano sobre la baca o en un remolque servían para alimentar el motor. En la Alemania nazi un coche experimental cruzó doce puertos de montaña en ocho días utilizando como combustible únicamente la madera. La neutral República de Irlanda, privada tanto de fuel-oil como de carbón, encontró un modo de quemar turba para mantener en funcionamiento no sólo los coches sino también los trenes y los tranvías. Brasil, que no dispone ni de carbón ni de petróleo, tiene ocho millones de coches en circulación con una mezcla de petróleo y alcohol etílico. «Más de dos millones y medio de hectáreas de las mejores tierras agrícolas están dedicados actualmente a la alimentación de los coches; y dado que una destilería de alcohol necesita unas seis mil hectáreas de tierra para ser viable, la producción ha pasado totalmente a manos de los grandes terratenientes.»⁶ Los magnates del petróleo han sido sustituidos por los magnates del azúcar, pero los coches siguen circulando.

El mundo pobre también ha encontrado incontables formas de mantener los coches en condiciones. El promedio de vida de un coche en la India es de 25 años. En este país, igual que en África, Latinoamérica y el sudeste asiático, los vehículos que en Occidente habrían sido desechados varias décadas antes siguen funcionando gracias a la increíble capacidad de los mecánicos y herreros locales para fundir, forjar o fabricar piezas de recambio de maneras que serían consideradas totalmente imposibles en las naciones ricas. El mundo está lleno de lugares donde cualquier vehículo motorizado es demasiado valioso para abandonarlo, del mismo modo que está lleno de países que entran el mercado mundial por primera vez. Nadie abandona nunca un coche voluntariamente y el mundo está lleno de gente con más conocimientos sobre cómo mantener un coche en la carretera que cualquiera que esté implicado en su fabricación.

El coche es a la vez una liberación personal y una amenaza social. Es fascinante y peligroso, puesto que incesantemente disminuye el interés público por todos los demás medios de transporte. El transporte público y el privado son símbolos relevantes de colectivismo e individualismo. Los usuarios del primero deben subordinar sus horarios e itinerario a los del vehículo en que viajen. Los usuarios del transporte privado tienen una total libertad de elección, limitada en la práctica por el hecho de que millones de personas más gozan de una libertad similar. El coche se convierte a la vez en la máxima descentralización del transporte y en el colmo de la absurdidad. Ningún estudioso de la civilización del siglo XX ha expresado mejor que Lewis Mumford el cambio de actitud tanto hacia la libertad como hacia

⁵Julian Pettifer y Nigel Turner, *Automania: Man and the Motor Car* (Automanía: el hombre y el automóvil), Collins, 1984.

⁶*Ibidem*.

la servitud que comporta el vehículo motorizado. Durante los años treinta se felicitaba de la situación en los siguientes términos:

«Al contrario que el *tren*, cuya rentabilidad aumenta paralelamente al número de vagones enganchados, tenemos (...) una unidad individual que podemos utilizar con mayor flexibilidad, que puede arrancar o pararse, tomar la carretera principal o una carretera secundaria, según le convenga, sin esperar a otros coches. Y al contrario que la *línea* del ferrocarril, que tendía a centralizar el transporte a lo largo de sus arterias principales. (...) el coche de motor ha traído al mundo la nueva *red* de carreteras. De este modo, el coche puede llegar a las zonas más apartadas de una forma más eficaz y económica de lo que lo haría el ferrocarril: puesto que la rentabilidad del ferrocarril depende de que se llenen las vías hasta su máxima capacidad y de limitar el transporte, tanto como sea posible, a las rutas principales. Además, el coche puede subir pendientes y llegar a lugares montañosos con una libertad desconocida para el ferrocarril.»⁷

Veinte años después, dirigiéndose a aquellos que buscaban una solución técnica para los problemas causados por la motorización universal, del mismo modo que lo hacen en los noventa con todo tipo de sugerencias para controlar informáticamente los vehículos, Mumford todavía celebraba la «libertad de circular».

«Consideremos la brillante idea que los ingenieros ya están planteándose seriamente: la idea de quitar el control del coche privado de las manos del conductor, de forma que se torne un mero pasajero de un vehículo conducido por control remoto (...), consideremos las consecuencias humanas. En nuestra sociedad mecanizada, conducir un coche ha sido uno de los últimos refugios de responsabilidad individual, del principio del hágalo usted mismo. Al volante de su vehículo, el conformista más sumiso puede todavía experimentar una cierta sensación de liberación; puede elegir el destino a su capricho, variar la velocidad, explorar una carretera secundaria o dar un rodeo para comer en una cañada boscosa. Una por una, en aras de la seguridad o la limitación de la velocidad, estas libertades nos están siendo robadas. El triunfo definitivo de la automatización acabaría con todas las ventajas subsidiarias del vehículo privado; no cambiaría nada, ni el hombre, ni la actividad, ni el paisaje. Evidentemente, estos resultados de mecanización ya se han conseguido, y de forma más eficaz, con el ferrocarril, pero se podría obtener el mismo grado de aburrimiento mediante un sistema nada técnico y mucho más barato: quedarse en casa.»⁸

Una década más tarde, Mumford aportaba otro punto de vista en la lucha por un enfoque racional del transporte. «Perdemos parte del beneficio que nos ofrece un nuevo invento», escribió, «si descartamos automáticamente todos los inventos todavía válidos que le precedieron.» Insistía en que «no existe una solución puramente técnica para los problemas de transporte de nuestra era: no existe una solución estable posible si no sopesamos debidamente todos los elementos necesarios en el transporte: coches privados, ferrocarriles, aviones y helicópteros, servicios de transporte público como los tranvías y los autobuses, incluso los ferris, y finalmente, y no menos importante, los peatones.»⁹

Y siguiendo con este cambio en su punto de vista, derivado de las consecuencias de la motorización universal, debería haber añadido palabras de elogio hacia la bicicleta, a la que todavía se consideraba

⁷Lewis Mumford, *The Culture of Cities* (La cultura de las ciudades), Secker & Warburg, 1938.

⁸Lewis Mumford, «The Freedom to Go» (La libertad de circular), *Liberation* (Nueva York), mayo 1956.

⁹Lewis Mumford, *The urban Prospect* (El futuro urbano), Secker & Warburg, 1968.

en los Estados Unidos en la época en que escribió esto como un juguete para niños. El resurgimiento de la bicicleta en las ciudades norteamericanas a pesar de los peligros del tráfico, y en las ciudades europeas en las que se habían adoptado políticas para «calmar el tráfico», nos recuerda que es una sandez considerar que cualquier forma de transporte ha quedado pasada de moda por la historia.

Mumford tenía razón al clasificar la atracción del vehículo motorizado individual como la *libertad de circular*. Nuestra devoción hacia él es, creo yo, en vista de la evidencia, el resultado de los sueños infantiles de movilidad personal absoluta, que nos resultan tan difíciles de superar. A lo largo de la historia, los cuentos infantiles han estado llenos de lámparas mágicas que podías frotar y pedir que te llevaran a cualquier parte, o alfombras voladoras que proporcionaban una movilidad instantánea. Cuando los niños superan los viejos cuentos de la lámpara de Aladino o la alfombra voladora de Alí Babá, pasan a las fantasías científicas de pequeños cohetes a reacción sujetos a la espalda mediante tirantes, o helicópteros individuales del tamaño de una bicicleta. De niños, anhelamos un *deseomóvil*: un deseo y ya estás donde quieres. La fascinación fatal de los coches potentes y las motocicletas de gran cilindrada entre los jóvenes indica que todavía no han superado el sueño infantil del deseomóvil.

¿Podremos dejar atrás el deseomóvil colectivamente? Este libro pretende explorar la posibilidad de *compartir* nuestras aspiraciones de soluciones individuales al deseo universal de movilidad personal, a fin de lograr nuestra supervivencia mutua en el siglo XXI.

2 ¿Por qué los demás no se quedan en casa?

«Los emigrantes se trasladan a la ciudad esperando cosas mejores. Si la sociedad a la que llegan es en cierto modo similar a la que han dejado atrás, la sensación de satisfacción que obtienen de la comunidad sirve para contrarrestar sus frustraciones individuales iniciales relacionadas con el trabajo, la separación de las personas queridas del pueblo, etc. Si la comunidad no tiene nada de comunitaria, sino que se caracteriza por las fricciones, el anonimato e incluso el conflicto, el emigrante tiende a estar insatisfecho y expresa el deseo de trasladarse a otra comunidad. (...) Las políticas que cambian con el flujo y reflujo de las corrientes migratorias tendrán más éxito que las que intentan pararlo o ir en su contra.»

Aprodicio Laquian,
Town Drift: Social and Policy Implications of Migration, 1973

Todos nuestros antepasados fueron intrépidos viajeros y emprendieron viajes larguísimo a pie o por agua. La prehistoria de todas las zonas del mundo así lo demuestra, y la historia escrita la confirma. ¿De dónde salieron los habitantes de todos los continentes, y cómo llegaron allí? Un gran número de ellos fueron viajeros involuntarios. En los puertos de Bristol y Liverpool se hicieron grandes fortunas exportando esclavos de África occidental hacia las Américas. La riqueza de los terratenientes escoceses se amasó a costa de vaciar las tierras de sus habitantes y hacerles marchar al Canadá o a Glasgow.

La gente siempre ha viajado, tanto si lo quería como si no. Millones de personas han viajado de mala gana o con expectación, tanto porque no tenían otra opción como por la esperanza de que la vida les fuera mejor en alguna otra parte. Por tierra, anduvieron lo que actualmente se considerarían distancias increíbles. Los ricos viajaban mediante una red de diligencias, los pobres tenían suerte si podían pagar un viaje en un carro de bueyes o en carros de caballos, que operaban en una serie interminable de rutas.

En caso de existir un río o mar, tanto los ricos como los pobres lo utilizaban, recorriendo distancias en lo que hoy consideraríamos embarcaciones mortalmente precarias. Teniendo en cuenta el estado de las carreteras, no es nada sorprendente que el medio de transporte normal entre, por ejemplo, Aberdeen, Edimburgo, Newcastle, York, Lincoln, Norwich y Londres fuera el mar. Los arqueólogos marinos estiman que hay un cuarto de millón de embarcaciones hundidas en las aguas costeras de Gran Bretaña. La pérdida de vidas a lo largo de los siglos explica el conocido elogio de Kropotkin a la Asociación de Botes Salvavidas.¹

La navegación costera, muy diferente a la navegación con barcos transoceánicos, sobrevivió como la forma más barata de viajar para los pobres hasta la década de los veinte. Cuando la familia de Ian Niall emigró del oeste de Escocia en busca de trabajo a los suburbios de Londres, la madre y los hijos cogieron el tren, pero el padre y las posesiones familiares tomaron el camino más lento del barco de vapor.² Aún queda gente viva que recuerda los días del *boom* del caucho en la zona de Manaos, a unos mil seiscientos kilómetros Amazonas adentro. Las comunicaciones eran tan rudimentarias que los ricos expatriados británicos enviaban la ropa sucia en el barco a vapor de la compañía Booth Line para que se lavaran en Liverpool.

¹Piotr Kropotkin, *Mutual Aid* (El apoyo mutuo), (1902) Freedom Press, 1987; (1970) Ediciones Madre Tierra, Madrid 1989.

²Ian Niall, *A London Boyhood* (Una juventud en Londres), Collins, 1960.

En el continente europeo, todos los países tenían una serie de carreteras, algunas de las cuales eran antiguos senderos para caballos o caminos de pastores, allanados por el paso de vacas y ovejas, y otras carreteras militares construidas por los romanos. Su mantenimiento, o la falta de éste, era responsabilidad de las comunidades locales. Nuevamente Kropotkin extraía una lección acerca de su existencia. «Los viejos derechos comunales quedan así reafirmados», escribió, «como si quisieran demostrarnos cuán contrario es el individualismo desenfrenado a la naturaleza humana», y seguía con esta observación:

«Cuando el viajante europeo llega a cualquier pequeña isla del Pacífico y viendo a lo lejos un bosquecillo de palmeras camina en esa dirección, queda atónito al descubrir que las pequeñas aldeas están conectadas por carreteras pavimentadas con grandes piedras, bastante cómodas para los pies desnudos de los nativos, y que se asemejan bastante a las *viejas carreteras* de las montañas suizas. Tales carreteras fueron trazadas por los *bárbaros* en toda Europa, y uno tiene que haber viajado por países incivilizados y poco poblados, alejados de las rutas principales de comunicación, para darse cuenta realmente del enorme trabajo que tuvieron que realizar los pueblos bárbaros para poder conquistar las tierras vírgenes boscosas y pantanosas que habían sido Europa hace unos dos mil años. Las familias aisladas, desprovistas de herramientas y débiles como eran, no las podrían haber conquistado; las tierras vírgenes habrían acabado con ellas. Las comunidades de aldeanos, trabajando en común, pudieron dominar los bosques salvajes, las marismas impracticables y las interminables estepas.»³

Algunas carreteras eran buenas, pero la mayor parte estaban en un estado lamentable. Pero mucho antes de que la era del ferrocarril y posteriormente la era del motor transformaran las comunicaciones, existían servicios regulares que enlazaban los pueblos, puertos y embarcaderos entre sí. El gran número de posadas para diligencias, donde se cambiaban los caballos y se les guardaba en cuadras, es un testimonio que todavía sobrevive. A un nivel inferior, la gente pobre contaba con la empresa de carros de caballos que existía en cada pueblo, y que transportaba regularmente a los chicos y chicas jóvenes con el fardo a cuestas a trabajar en las granjas o como criados en las casas. También representaban el medio de transporte de la primera etapa del viaje de generaciones de emigrantes que se dirigían a todos los confines del mundo.

El carro de caballos, o su equivalente en otras culturas, representa la democratización del transporte de tracción animal. En los ejércitos griegos y romanos y todos los que les han seguido hasta el siglo XX, los oficiales viajaban a caballo, mientras que los soldados se desplazaban y luchaban a pie. En la mayoría de idiomas europeos, la palabra para designar a un «señor» —*caballero*, *knight*, *chevalier*, *cavaliere*, *Ritter*— es la que significa «hombre a caballo».

Las necesidades del *carriage trade* (comercio por carro), al igual que las revoluciones agraria e industrial del siglo XVIII que obligaron a emigrar a poblaciones enteras del campo hacia las fábricas, comportaron nuevas demandas de transporte. Rennie, Telford, Metcalf y Macadam idearon medios para mejorar la construcción de carreteras. A mediados de ese mismo siglo, se pasó de construir carreteras a excavar canales, empezando con uno que debía transportar carbón de la mina del duque de Bridgewater hacia Manchester. A renglón seguido se produjo un desarrollo increíblemente rápido de canales que conectaban todos los lugares donde se producían materias primas o elaboradas con los nuevos centros de población en aquellos lugares donde los ríos dejaban de ser navegables. Así se hizo posible transportar la arcilla de Cornualles hacia las alfarerías, el mineral de hierro y el carbón a las fundiciones, y la comida a las ciudades industriales en expansión.

³Piotr Kropotkin, *op. cit.*

En la época de los canales existían vías férreas de tracción animal, pero una vez se consiguió aplicar con éxito el motor de vapor a un vagón de ruedas con pestaña, empezó la era del ferrocarril. Las líneas férreas se extendieron por Gran Bretaña a un ritmo increíble, mediante proezas de ingeniería que todavía hoy no dejan de sorprendernos, construidas por ejércitos móviles de peones que usaban picos, palas y dinamita. Las compañías férreas rivales duplicaban las instalaciones de las demás, poniendo el énfasis en el transporte de bienes, aunque pronto también en el de pasajeros. Las redes principales de líneas férreas en Gran Bretaña estaban acabadas en 1850, y las principales características técnicas de las últimas locomotoras de vapor de la década de 1950 ya estaban presentes en la década de 1870.

Las vías férreas eran un producto de la ingeniería pesada de la época victoriana, construidas para durar y exportadas a todo el mundo. Todavía hay lugares en los que circulan locomotoras de un siglo de antigüedad sobre vías que se construyeron hace cien años. Esta misma antigüedad del sistema del ferrocarril ha sido a la vez su punto fuerte y su mayor desventaja. El punto fuerte, para todos aquellos que creían en un enfoque cooperativo y no individualista del transporte, es que las vías de tren han pasado a formar parte del paisaje, las infraestructuras ya están *ahí* trazadas. Las desventajas son que el espíritu de innovación se alejó del ferrocarril en el siglo XX, debido a la falta de una tecnología moderna de vapor como al retraso en la introducción de la electrificación y de las nuevas tecnologías. De ahí derivan también las difíciles comunicaciones entre muchas ciudades británicas, herencia de la rivalidad entre las diferentes compañías ferroviarias.

«En la segunda mitad del siglo XIX, las carreteras británicas estuvieron probablemente más tranquilas de lo que hayan estado nunca. Los días del transporte de larga distancias de bienes y pasajeros a caballo o con carro de caballos terminaron para siempre con la llegada del ferrocarril. (...) A mediados de siglo, la mayoría de los viajes de cualquier distancia se realizaban por tren. Las carreteras quedaron para los pobres, los vagabundos, para los transportes locales y los trayectos de corta distancia».⁴

Los pobres debían conformarse con los vestigios de las formas más baratas de transporte, o ahorrar para un billete de tercera clase. Pero el Parlamento empezó a exigir ciertas condiciones para la concesión de los permisos a los operadores ferroviarios. Una de ellas era que la compañía ferroviaria debía operar como «transporte público», obligado a transportar todo tipo de mercancías a cualquier destino, realizando la entrega final al destinatario mediante carros de caballos desde la estación de tren. Otra condición era que aceptaran «lo bueno y lo malo», proporcionando servicios no lucrativos del mismo modo que otros rentables, y también trenes matinales con tarifas reducidas para los obreros que iban a trabajar (de aquí viene que en Gran Bretaña todavía se utilicen expresiones como «los trenes del parlamento» o «los trenes de los obreros»).

El estilo de vida del mundo rural cambió cuando las líneas secundarias se extendieron hacia los pueblos más apartados, aunque su primera intención no era tanto el transporte de pasajeros como el de forraje y maquinaria y el de «rebaños de vacas, ovejas y cerdos, junto a las miríadas de ocas y pavos».⁵ La estación de tren transformó la vida de los pueblos: incluso la estandarización de la hora no llegó hasta que no hubo más remedio debido a los horarios de los trenes. La estación del tren se convirtió en «el lugar al que llegaban las noticias del mundo exterior, tanto por telégrafo —del que dispusieron las líneas de ferrocarril mucho antes que las oficinas de correos empezaran a transmitir telegramas— como por los periódicos o por vía oral. Era el lugar donde podían verse por primera vez todos nuestros inventos de la época victoriana —los mismos telégrafos, los sistemas de señalización, el último modelo de motor

⁴William Plowden, *The Motor Car and Politics in Britain* (El automóvil y la política en Gran Bretaña), Penguin, 1973.

⁵Así lo escribieron Sidney y Beatrice Webb en *The Story of the King's Highway* (La historia de la carretera real), 1922, en que destacaban que «los caballos desaparecieron silenciosamente, los caballeros y negociantes dejaron de viajar a caballo».

o de grúa, las máquinas tejedoras, las exprimidoras, los inodoros automáticos y las bicicletas. Y también era a la estación donde llegaban las tropas encargadas de reprimir los disturbios o sublevaciones locales, y por consiguiente los organizadores locales de la Liga Contra la Ley de Maíz y los primeros sindicatos se iban a otros lugares a realizar sus asambleas nacionales.»⁶

La respuesta de los moralistas a la democratización del transporte en la era del ferrocarril fue precisamente la misma que la de sus equivalentes del siglo XX respecto a la generalización del acceso a los coches o a los viajes en avión.

A principios de la era del ferrocarril, el famoso director de colegio Thomas Arnold señalaba: «me alegra comprobar y creer que el feudalismo ha terminado para siempre; es una bendición enorme pensar que la maldad se ha extinguido realmente.»⁷ Muchas décadas más tarde, su hijo, el poeta e inspector escolar Matthew Arnold, adoptaba un tono de irónico desprecio:

«El individuo de clase media cree haber llegado al punto más alto del desarrollo y la civilización porque sus cartas van doce veces al día de Islington a Camberwell y de Camberwell a Islington, y porque hay un tren entre estas dos poblaciones cada cuarto de hora. No le da importancia a que los trenes sólo lleven de la vida aburrida y tétrica de Islington a la vida aburrida y tétrica de Camberwell, y que las cartas sólo cuentan que la vida es igual en ambas ciudades.»⁸

Matthew Arnold (que, casualmente, murió en una estación de tren) viajaba con mucha frecuencia y consideraba sus viajes desde una perspectiva muy diferente. Para él, las clases medias eran simples filisteos, mientras que tras ellas existía un «gran residuo» de la clase trabajadora, que «está saliendo de sus escondites para hacerse con los privilegios divinos innatos propios de un caballero inglés de hacer lo que quiere y rompiendo con lo que quiere.»⁹ Otro intelectual victoriano, John Ruskin, se mostraba igualmente desdeñoso en su descripción del valle rocoso que hay entre Buxton y Bakewell:

«Habéis construido una vía férrea, (...) habéis volado las rocas (...) y ahora cualquier imbécil de Buxton puede estar en Bakewell en media hora, y cualquier imbécil de Bakewell en Buxton.»¹⁰

Este desprecio hacia el resto de los ciudadanos no impedía a Arnold ni a Ruskin viajar en tren en cualquier momento y a cualquier lugar que desearan (en primera clase, por supuesto). Es similar a la actitud de aquellos que consideraban natural el derecho de los británicos a emigrar a cualquier lugar del mundo, pero que montaban en cólera cuando los habitantes de los lugares que colonizaban intentaban mejorar su nivel de vida emigrando a Gran Bretaña. Es como nuestro desprecio por aquellos turistas que van cada vez más lejos en busca de lugares que todavía no han sido explotados por el turismo. Ken Worpole informa que, actualmente, en cualquier momento hay en todo el mundo unos trescientos millones de personas viajando hacia alguna parte, y respecto a esto afirma:

«Según el Centro Henley de Previsión Social, esquiar puede convertirse en la primera forma “socialmente inaceptable” de ocio o actividad turística en un mundo cada vez más ecológicamente consciente. En cada vez más países alpinos, las asociaciones ciudadanas y ecologistas

⁶David St. John Thomas, *The Country Station* (La estación rural), David & Charles, 1976.

⁷Citado en *The Railway Book* (El libro del ferrocarril) de S. Legg (editor), Rupert Hart-Davies, 1952.

⁸Matthew Arnold, *Culture and Anarchy* (Cultura y anarquía), 1869.

⁹*Ibidem*.

¹⁰John Ruskin, *Praeterita*, 1886.

se oponen al esquí, en el que sólo ven una forma de expoliación del entorno natural, de destrozar el medio ambiente, de crear economías dependientes de turismo de invierno y del clima, y de la pérdida de identidad cultural. La “contaminación turística”, como se denomina ahora al turismo de masas, destruye el sentido mismo que hizo que la gente empezara a ir a lugares diferentes.»¹¹

La respuesta de la industria turística es buscar «sitios cada vez más exóticos y todavía sin explotar»: África, Malasia o los países recientemente abiertos al turismo en Asia y Europa del Este, donde los turistas pueden felicitarse de contribuir con sus divisas fuertes a colapsar los presupuestos nacionales. El espíritu de Ruskin y Arnold sigue vivo. *Nosotros* somos resueltos viajeros, pero *los demás* son estúpidos buscadores de placer. Yo intento evitar la arrogancia de esta actitud, aunque debo confesarme culpable de ella. Nunca viajo más allá de los pueblos más cercanos a menos que alguien me pague por escribir, hacer un informe o dar una conferencia. ¿En qué medida me distingue esto de los viajeros de avión a cuenta de la empresa, de los empresarios que llenan los vagones de primera clase en los trenes o de los usuarios de coches de la empresa? Según el grupo ecologista Greenpeace, cada familia de Gran Bretaña paga un promedio de 150 libras esterlinas de subsidio a los conductores de coches de empresa, a los que considera la principal causa de las congestiones del tráfico en las ciudades.¹² Mis viajes, como los de ellos y los de cualquier otro viajero, son considerados por nosotros, los viajeros, como una parte inevitable en nuestra forma de ganarnos la vida.

Podemos aceptar las predicciones revolucionarias o tecnológicas sobre el futuro del trabajo. Pero sería una lástima que no propusiéramos la adopción de medios de transporte menos destructivos hasta que no nos haga falta salir de casa. La base de muchas fantasías acerca del futuro parte de un proyecto de la compañía Rank Xerox del año 1981, según el cual «los trabajadores sobrantes serían contratados como “asesores” independientes que trabajarían en sus propias casas con un sistema de comunicaciones suministrado por la compañía». En 1987, el total de personas que trabajaban de esta manera era de cincuenta y nueve.¹³

Poca gente tendría algo que objetar actualmente a que alguien realice el aburrido viaje de Islington a Camberwell o que cualquier imbécil vaya de Buxton a Bakewell si hace el viaje en tren. ¿Quién *no* sabe que los costos ambientales y energéticos de esta clase de viaje serían muy inferiores a los de otros métodos de transporte? Como observaba un editorial de la revista del Royal Town Planning Institute acerca del último de los muchos estudios realizados sobre este tema:

«Todos sabemos que en la gran mayoría de los casos el ferrocarril es un sistema de transporte más seguro, más tranquilo y menos perjudicial para el medio ambiente que la carretera. También sabemos todos que los sucesivos gobiernos han fracasado al intentar desequilibrar decisivamente la balanza de la política de inversiones a favor de las líneas férreas. Las ventajas aparentes de los vehículos privados, particularmente la facilidad de desplazarse de puerta a puerta con una total libertad horaria, sugiere a los políticos que podrán ganar pocos votos con cualquier intento serio de nadar contra la corriente y optar por una estrategia de transportes basada en el ferrocarril. Dado que el costo real del transporte por carretera no es evidente, no es nada extraño que las empresas e individuos preocupados por sus propios gastos justifiquen la opción de utilizar el transporte privado por carretera tanto por el ahorro como por la comodidad que representa. ¿Y desde cuándo, podríamos

¹¹Ken Worpole, «Travel in Mind» (El viaje en mente), *New Statesman & Society*, 11 de enero de 1991.

¹²*Company Car Costs in the UK* (Costos de los coches de empresa en el Reino Unido), Greenpeace, 1991.

¹³R.E. Pahl, epílogo del libro *On Work: Historical, Comparative and Theoretical Approaches* (trabajar: aproximaciones históricas, comparativas y teóricas), Basil Blackwell, 1988.

preguntarnos, el tan cacareado “punto de vista del mercado” supone que el consumidor de un producto o servicio pague menos por un producto más costoso?»¹⁴

Tony Fyson, autor de este editorial, no está reclamando menor movilidad personal, sino que los gobiernos dejen de asumir que el ferrocarril debe ser *rentable*, mientras que la construcción de carreteras es un servicio público, financiado mediante impuestos. Consciente de las objeciones que pudiera suscitar el argumento de reducir el tránsito por carretera elevando su precio, que sería fácilmente asumido por los ricos y subvencionados, se decantaba por utilizar el mecanismo del precio como forma de tentar a la gente a optar por la forma de transporte menos perjudicial para el medio ambiente mediante una medida que, para que la gente la aceptara, tendría que «distinguir entre los diversos tipos de uso de las carreteras y evitar penalizar aquellos aspectos del vehículo motorizado que la mayoría de usuarios de coches sentiría más perder: los viajes recreativos y de vacaciones y los viajes locales para ir de visita, de compras... Los viajes de negocios, el transporte de mercancías y, sobre todo, los trayectos para ir y volver del trabajo deberían, por el contrario, recibir un fuerte apoyo económico a favor de los ferrocarriles, el metro y los autobuses. Desde el momento en que la discriminación no iría en contra de la *posesión* del automóvil, sino contra su *utilización*, muchos usuarios pasarían fácilmente a apoyar el transporte público para evitar el estrés de tener que conducir regularmente por calles y carreteras saturadas de tránsito.»¹⁵

Hay varios puntos importantes que han sido olvidados en esta argumentación, y creo que uno de ellos merece la pena de ser estudiado con más atención. Al contrario de lo que afirma la propaganda de la industria del automóvil, muchos automovilistas *no* son conductores voluntarios, sino que consideran el coche como una necesidad cara y lamentable. ¿No sería fantástico que lo pudiéramos convertir en algo innecesario?

¹⁴ «Time to support rail investment» (Es hora de apoyar las inversiones en el ferrocarril), *The Planner*, 8 de marzo de 1991, incluido en el informe *Wrong Side of the Tracks? Impacts of Road and Rail Transport for the Environment* (¿Nos hemos equivocado de camino? Impacto del transporte por carretera y por ferrocarril sobre el medio ambiente), TEST, 177 Arlington Road, London NW1 7EY, 1991.

¹⁵ *Ibidem*.

3 La reacción individualista

«Una planificación global —en el sentido de intentar aprovechar al máximo las ventajas derivadas del coche conciliando las necesidades con los recursos— seguía siendo impracticable. (...) Igualmente importante, tras sesenta y pico años de una política de manga ancha respecto al automóvil, cualquier intento de desarrollar una política positiva, cualesquiera que fueran sus objetivos, se arriesgaba a ser criticada por ir “contra” los coches. Los gobiernos encontraban más fácil no admitir este tipo de puntos de vista, incluso aunque con frecuencia se veían obligados a ponerlos en práctica. De este modo, el gobierno laborista entrante en 1966 recortó los recursos destinados al programa de carreteras y al consumo de automóviles. Pero sólo realizaron intentos poco entusiastas de justificar estos recortes en referencia a una política coherente respecto al automóvil o a cualquier otra política. El resultado de esta falta de argumentos por parte del gobierno fue que los automóviles ganaron por falta de adversario. (...) A finales de los años sesenta, la noción del derecho a no tener coche empezó a hacerse notar débilmente; empezó a aceptarse la idea de que las administraciones públicas tenían la responsabilidad de proporcionar transportes, aunque fuera con pérdidas. Pero ir más allá y sugerir que tal vez por razones sociales, debería limitarse el crecimiento de los automóviles privados era arriesgarse a ser tildado de chiflado, de chiflado antidemocrático, para más inri.»

William Plowden,
The Motor Car and Politics in Britain, 1971

¿A cuántos automovilistas entusiastas conocéis? Evidentemente, los hay. Pero la mayoría de nosotros sólo les vemos a través de los chocantes anuncios televisivos de coches, simbolizando el poder, el prestigio, el atractivo sexual, la libertad de movimiento e incluso el poder de escapar del amenazador tráfico del centro de la ciudad, de incendios forestales y catástrofes nucleares. La revista *MDB Magazine Directory*, dirigida a agentes publicitarios, enumera 84 revistas dedicadas a los coches y otras 16 relacionadas con el deporte. Muchas de éstas, como *Classic Car*, *Collector Cars*, *Custom Car*, *Street Machine* y *Kit Cars*, están dedicadas a coches antiguos, raros, modificados o contruidos por particulares, demasiado valiosos para usarlos de forma corriente y cuyos propietarios desprecian a los automovilistas ordinarios. La revista mensual *Dream Cars* (Coches de ensueño) las resume a todas. Está dedicada a «coches fabulosos de todos los tipos; coches extraordinarios o exóticos, prototipos y coches con *glamour*».

La segunda categoría de automovilistas entusiastas la forman los hombres jóvenes, para los que conducir es un símbolo, no sólo de poder y masculinidad, sino de liberación de las limitaciones de la familia, del sistema educativo o de un trabajo mal pagado. Durante muchos años, *hacerse* con un coche ha sido una distracción popular entre los jóvenes urbanos. Hablando sobre Liverpool, Howard Parker nos cuenta:

«Chalky y Tiddler han llegado a ser bastante buenos conductores, dominan los cambios de velocidad y han aprendido a coger las curvas. Además, ya no basta simplemente con llevarse un coche viejo; la categoría del coche también ha cobrado importancia, y los Cortina o los Marina (que también utiliza la policía) son los predilectos. En cierta forma, estos jóvenes muestran el deseo de encontrarse en la respetable posición social de un propietario de

automóvil. Pasan horas charlando sobre las ventajas e inconvenientes de diversos tipos de coche, y la única diferencia con las conversaciones de los automovilistas ordinarios es la introducción de criterios de prestigio, importantes para definir su imagen en el seno de su propia cultura. Por consiguiente, la conversación a menudo trata de temas como la velocidad máxima alcanzada, si les ha perseguido algún coche de la policía, si han sufrido algún accidente, si han podido escapar, etc.»¹

Esta demostración de entusiasmo por los coches nos debería dar mucho que pensar. El Ministerio del Interior británico siempre ha usado un doble lenguaje respecto a este tipo de delincuentes. Por una parte, está de acuerdo con el punto de vista de los políticos que consideran que el tratamiento adecuado para estos aspirantes a automovilista demasiado entusiastas sería una «terapia de choque rápida y eficaz». Pero, por otra parte, hace públicos los resultados de las investigaciones que financia y que apuntan a otras conclusiones. Así, en 1989 publicaba el siguiente anuncio:

«Con demasiada frecuencia, los adolescentes fanáticos de los coches acaban siendo adolescentes ladrones de coches. La pasión por los vehículos de cuatro ruedas se convierte en una excusa para robarlos. Una salida mucho mejor para esta pasión son las carreras de coches destartados. Si se da a los jóvenes la posibilidad de repararlos y competir con ellos, no tienen la tentación de robar coches nuevos. Existen muchas posibilidades de evitar que caigan en el mundo del crimen. El primer proyecto de carreras de coches destartados para jóvenes delincuentes se realizó en Deptford hace diez años. Desde entonces, se ha dado a más de 400 jóvenes la posibilidad de volver al buen camino a través del circuito de carreras. Actualmente existen más de cuarenta proyectos similares en todo el país.»²

Un tercer tipo de entusiasta de los coches lo forman los amantes de los coches antiguos. Son anticuarios comparables a los que restauran vagones viejos de trenes o tranvías, carros o locales de fábricas. Se deleitan con los primeros tiempos de la industria del motor, cuando era una novedad y todavía no representaba ninguna amenaza. Les encanta la época en que todas las fábricas y fundiciones, e incluso los herreros y las tiendas de bicicletas se dieron cuenta de que el coche era el porvenir. Cultivan la misma idiosincrasia de los pequeños fabricantes de coches de antes de que la industria quedara en manos de unas pocas compañías multinacionales. Como los de la cuarta categoría, están enamorados de la ingeniería mecánica y respetan la habilidad y técnica de los fabricantes de coches.

La cuarta categoría de automovilista entusiasta es como el héroe de la novela *Zen and the Art of Motorcycle Maintenance* (Zen y el arte de mantener a punto la motocicleta), que mima su moto vieja y puede diagnosticar sus enfermedades por el sonido de su motor, y desdeña a su amigo que le da puntapiés a su lujoso BMW cuando no funciona. A estos entusiastas no les importa en absoluto el culto por los Jaguar o los Porsche. Les interesan los vehículos de poca potencia, baratos y fiables. Su héroe es el joven Henry Ford, que acabó con el aislamiento de las familias rurales norteamericanas, alejadas de la red de ferrocarriles, con su Model T, tan sencillo y sólido que, como dijo el propio Ford, «cualquier palurdo perdido en medio de un camino polvoriento puede arreglarlo con una llave inglesa». Incluso la distancia entre ejes estaba calculada para que se adaptara a las roderas de los vehículos de tracción animal de los caminos de la época. Ford, por supuesto, estuvo a punto de arruinar a su empresa al insistir en las virtudes de este modelo bastante después de que la competencia empezara a producir modelos más sofisticados para conquistar los mercados donde estaba el dinero de verdad.

¹Howard J. Parker, *View from the Boys* (El punto de vista de los chicos), David & Charles 1974.

²«Another young offender ends up on the scrap heap» (Otro joven delincuente termina entre un montón de chatarra). Anuncio a doble página del Ministerio del Interior, *The Economist*, 4 de marzo de 1989.

Estos entusiastas tienen sus propios coches de culto, el Austin Seven y su sucesor de generaciones posteriores, el Mini Morris, el primer Volkswagen, el Citroën 2CV o el Renault 4L. Es curioso saber que el Trabant de la antigua Alemania del Este, de poca potencia, motor refrigerado por aire, su carrocería biodegradable y sus dispositivos eléctricos condenados a averiarse, se ha convertido en un objeto de culto en la próspera Alemania Occidental.

Pero la abrumadora mayoría de usuarios de coches no son entusiastas de los coches. Consideran su relación con el coche como un mal necesario. Los fabricantes tal vez han sido engañados por sus agentes publicitarios con imágenes de velocidad, libertad, lujuria y potencia sexual, pero yo no conozco a ningún automovilista que hable de su vehículo en tales términos. A todos los que yo conozco les preocupa más lo mucho que tienen que pagar por el lujo del transporte personal.

Antes que nada señalar que pocos propietarios de coches tienen un coche nuevo. El sesenta y cinco por ciento de los coches nuevos que circulan por las carreteras británicas son coches de empresa subvencionados³, con subvenciones camufladas que pagan los empresarios y todos los demás contribuyentes a gente con trabajos muy bien remunerados. Estas cifras están aumentando:

«El coche de empresa ha ido bajando las escaleras del ejecutivo durante la era Thatcher. Según el Reward Group (especializado en “análisis de remuneraciones”), cuatro de cada cinco directivos con ganancias superiores a las 25.000 libras esterlinas al mes reciben coches de empresa, y el número de ejecutivos medios con coche ha aumentado en un 84% desde 1985. El último truco del gobierno británico a fin de persuadir a los médicos de hospital para que trabajen más o menos a jornada completa en los servicios de salud pública (el National Health Service), en lugar de ganar más dinero mediante la práctica privada, es ofrecerles “coches de empresa” a cargo de la seguridad social. El concepto es profundamente *thatcherista*: en lugar de apelar al sentido del deber que solía animar a los médicos, en lugar de ofrecerles primas en dinero, se apela a su estatus social.»⁴

Por definición, la mayoría de automovilistas no tienen este estatus social. Pagan por sus coches con su propio dinero, lo que significa una sucesión de vehículos de segunda mano (comprados con inquietud, puesto que nadie se fía de los vendedores de coches de segunda mano) que circulan por las carreteras hasta que los costos necesarios para conseguir que pasen las inspecciones técnicas del Ministerio de Transportes son superiores al costo de reemplazarlos. Los propietarios ordinarios de coches saben que, con contadas excepciones, no pueden confiar en que el mecánico local repare las averías, y que una avería trivial puede obligarles a abandonar un coche que en la mitad pobre del mundo todavía tendría veinte años más de vida. De forma similar, todos los automovilistas pueden contar alguna historia de terror sobre el seguro de su coche.

Se consideran *víctimas*, y por supuesto lo son. Así, uno de los muchos lectores de *The Guardian* escribe con pesar: «aunque soy propietario de un coche, lo utilizo lo mínimo posible y siento muy poco afecto por el condenado trasto. Sería feliz de poder prescindir de él si el transporte público funcionara mejor y se previera algún sistema para los ciclistas».⁵ En las zonas rurales, en que el declive de los transportes públicos ha sido todavía más evidente que en las ciudades, existe una proporción correspondientemente mayor de automovilistas *a desgana*, que realizan dolorosos sacrificios en otros aspectos del presupuesto familiar para poder pagar el mantenimiento de su vehículo.

³ *The Economist*, 19 de enero de 1990.

⁴ Nicholas Faith, «A government bribe for those with no drive» (Un soborno del gobierno a los que no conducen), *The Independent*, 7 de junio de 1990.

⁵ Adrian Kendon, carta a *The Guardian*, 2 de septiembre de 1989.

Cuando Malcolm Moseley publicó su estudio *Accessibility: the rural challenge* (Accesibilidad, el reto rural), la imagen de los automovilistas rurales que mostraba era muy diferente del estereotipo de automovilista feliz.

«Uno de mis interlocutores comentaba: “¿Qué hombre en sus cabales y con mi sueldo se compraría un coche? Pero viviendo aquí, a dieciséis kilómetros del pueblo más cercano, no tengo elección”. Otro hombre, cuya esposa era diabética y necesitaba con frecuencia tratamiento médico, explicaba: “Tengo que tener un mínimo de cinco litros de gasolina en el coche para emergencias. Nunca utilizamos el coche por placer, sólo para realizar las compras indispensables y las visitas al médico. Si nos olvidamos algo, pues mala suerte, puesto que no podemos pagar otro viaje”.»⁶

Moseley destaca que «todo parece indicar que disponer de un coche tiene un efecto liberador», pero que, aunque una familia disponga de un coche, si lo utiliza un adulto para ir al trabajo ya no puede disponer de él nadie más; que sólo el 64% de los hombres y el 24% de las mujeres tienen permiso de conducir, y este porcentaje es todavía menor entre los mayores de 65 años y los trabajadores manuales, cualificados o no. Y, por supuesto, el 26% de la población es demasiado joven para poder tener permiso de conducir. «Colectivamente, esta gente abarca a la mayoría de la población rural. La visión de que el problema de la accesibilidad únicamente afecta a una “minoría residual” es un mito».⁷

En Gran Bretaña, la novedad de poder tener un coche privado, una experiencia que todavía no han sentido en muchas partes del mundo, quedó atrás hace tiempo. Aparte de los diversos grupos especiales de entusiastas, existe toda una serie de automovilistas que agradecerían poder disponer de otro medio para desplazarse. Cada nueva información acerca de los efectos del coche de motor sobre el medio ambiente y la atmósfera refuerza su desilusión con la era del motor. Existen grupos de presión importantes que realizan campañas por unas alternativas adecuadas de transporte público.

Los problemas medioambientales relacionados con el coche cobran una importancia política cada vez mayor a medida que se acaba el siglo del coche de motor. La mayoría de la gente se da cuenta de que el *lobby* político de los productores y distribuidores de coches, camiones, gasolina y petróleo, asfalto y plástico, pudieron durante muchas generaciones conseguir que el Ministerio de Transportes del gobierno procediera de acuerdo con su política de ventas particular, ya desde el principio de la era del motor, como reseña William Plowden en su estudio sobre el impacto del coche en la política de Gran Bretaña.⁸ El más reciente estudio de Mick Hammer describe con todo detalle cómo este lobby ha persuadido a la nación de que los camiones sean cada vez más pesados, de que cada vez haya más automóviles y de que una red de carreteras que pueda admitir este aumento resulta vital para la supervivencia de Gran Bretaña.⁹

Es fácil comprender que una gente cuyo objetivo es vender vehículos o carreteras defienda sus intereses financieros. El aspecto desconcertante del presente debate es que un número interminable de personas que conocen la problemática alcen su voz a su favor sólo por aversión hacia los que luchamos sin cesar por la necesidad de transportes públicos adecuados.

Sería conveniente poner unos ejemplos. Tomemos el de George Jones, profesor de administración pública en la London School of Economics, que escribió:

⁶Malcolm J. Moseley, *Accessibility: the rural challenge* (Accesibilidad: el reto rural), Methuen, 1979.

⁷*Ibidem*.

⁸William Plowden, *The Motor Car and Politics in Britain* (El coche y las políticas en Gran Bretaña), Penguin, 1973.

⁹Mick Hammer, *Wheels Within Wheels: a study of the road lobby* (Más complicado de lo que parece: un estudio sobre el lobby de las carreteras), Routledge & Kegan Paul, 1987.

«Se ha puesto de moda hablar del coche como del coco moderno. Se describe a los automovilistas como un poderoso *lobby* cuyo objetivo es convertir el país en una jungla de asfalto. Los usuarios de los coches lo ven de otra manera; según su punto de vista, el *lobby* anticarreteras está mucho más organizado, es más eficaz y vociferante, especialmente en Londres. (...) Pero el coche es un gran libertador. Como extensión de las piernas de la persona, mejora su movilidad y amplía sus oportunidades. Es la forma más cómoda de transporte jamás inventada. Al contrario que el autobús, el metro o el tren, va desde donde estás hasta donde quieres ir, cuando tú quieres, y puede llevaros a ti y a tu equipaje más cómodamente. Resulta más fácil para los ancianos, los disminuidos o los niños desplazarse en coche que en cualquier sistema de transporte de masas. El coche no depende de una administración de transporte público incompetente ni de unos sindicatos obstructivos. (...) El *lobby* anticarreteras representa los intereses de unos pocos, generalmente preocupados por proteger el precio de sus propiedades a costa del interés público. (...) En resumen, el transporte del público no se encuentra únicamente en el transporte de masas organizado colectivamente. El coche resulta un transporte público real. Es más práctico que otras formas de transporte inflexibles y facilita una mayor libertad.»¹⁰

Pisándole los talones a esta vigorosa defensa del *lobby* de las carreteras, llegó otra por parte de un urbanista. La revista del Royal Town Planning Institute (Real Instituto de Urbanismo) ha publicado diversos informes de especialistas sobre los intentos de diversas ciudades europeas de solventar sus problemas de transporte mediante una mejora de sus sistemas de transporte público y políticas de *calmar* el tráfico. A un urbanista le pareció demasiado, y escribió:

«Estoy consternado por la constante referencia en artículos sobre urbanismo a lo “malos” que son los coches. ¡El coche es *el* invento del siglo XX y su uso seguirá expandiéndose le pese a quien le pese! Por tanto, lo mejor es que planifiquemos nuestras ciudades para él y no contra él. El transporte público, incluso en el mejor de los casos, no deja de ser una pobre alternativa. No puede llevar a la gente de puerta a puerta; tienes que esperar afrontando el mal tiempo en una estación de tren o parada de autobús; el autobús o el tren suele estar demasiado lleno de gente, por no hablar de su completa insalubridad. (...) Si no nos hubiera atormentado el *lobby* anticarreteras de los años setenta, actualmente tendríamos una red de carreteras adecuada.»¹¹

Se considera que los urbanistas profesionales son nuestros árbitros medioambientales. En la práctica, tienen que doblegarse a la voluntad del viento dominante, el de los ingenieros de autopistas. He conocido a muchas personas de ambas profesiones y, por mi experiencia, puedo asegurar que la mayoría de ellos tuvieron serias dudas sobre las políticas que se veían obligados a ejecutar. El punto de vista de este urbanista en particular resulta interesante, simplemente porque cree realmente que si hubiéramos tenido políticas que favorecieran más los coches sus problemas profesionales estarían resueltos. Al contrario que la opinión pública, culpa a los urbanistas por lo que él considera una política ant coche poco realista.

Pero la contribución más interesante a la reacción individualista es de Peter Neville, un colaborador de la prensa anarquista. Tenía que ir a una reunión de Amigos de la Tierra, en un lugar alejado de la red de ferrocarriles, por lo que cogió el coche.

¹⁰George Jones, «Auto try harder», (Cada vez más duro para el coche), *The Guardian*, 24 de noviembre de 1989.

¹¹P.M. Coote, «Car usage in urban areas» (El uso del coche en las áreas urbanas), *The Planner*, 24 de noviembre de 1989.

«Cuando llegué al lugar de la reunión estaba lloviendo a cántaros y, sorprendentemente, no pude aparcar porque el lugar estaba abarrotado de coches. Al entrar en la reunión observé que todos los demás estaban secos. Sólo más tarde averigüé el motivo. Todos habían ido en coche. Me doy cuenta de que muchos de los compañeros son así: están siempre pontificando sus creencias sobre lo que tienes que hacer con tu vida, tus recursos financieros y posesiones, y esperan que te unas a sus actitudes y demandas y te llaman de todo si no cedes; pero, cuando conoces su estilo de vida real, te das cuenta de que muchas veces no están siendo en absoluto honestos respecto a sus propios recursos.»¹²

A continuación cuenta que un día, en los años sesenta, volviendo de las fábricas de Austin en Longbridge, iba pensando que si podría coger el autobús de vuelta y entonces descubrió que éste iba medio vacío, puesto que todos los obreros volvían en coche. Neville explica que, contrariamente a las imágenes retóricas, «la mayor parte de los miembros de la clase obrera de Gran Bretaña son propietarios de sus casas, tienen coche, mantienen relaciones familiares monógamas y se muestran muy poco convencidos por las protestas de aquellos a quienes consideran “la clase media”». Y llega a la siguiente conclusión:

«Tal como están las cosas, una sociedad anarquista es cualquier sociedad que aumente la libertad del individuo, y una de las mejores formas para hacerlo es tener un vehículo de motor. Muchos compañeros parecen considerar el anarquismo desde el punto de vista más restrictivo del Estado del bienestar. Por supuesto, deberíamos descubrir más formas de aumentar nuestra libertad, no más formas de encerrarnos en las restricciones.»¹³

Un profesor de administración pública, un urbanista y un anarquista están de acuerdo. Hubo una serie de ministros de Transporte de los gobiernos británicos en los ochenta que estuvieron de acuerdo con ellos. Uno de ellos, Nicholas Ridley, como secretario de Estado de Transportes, subrayaba:

«El automovilista quiere la independencia y el estatus que le da su coche. Quiere tener la oportunidad de vivir una vida que le dé una nueva dimensión de libertad: libertad para ir donde quiera y durante tanto tiempo como quiera.»¹⁴

Pero seguro que debe haber otras consideraciones que alteren esta percepción de la libertad. Ignoremos a la minoría que están enamorados de los coches por sí mismos, y examinemos las consecuencias de este tipo particular de libertad.

¹²Peter Neville, «The freedom of the road» (La libertad de la carretera), *Freedom*, 10 de marzo de 1990.

¹³*Ibidem*.

¹⁴Nicholas Ridley, secretario de Estado para el Transporte, 1987. El señor Ridley pasó a ser sucesivamente secretario de Estado para el Medio Ambiente y para Comercio e Industria.

4 Costos humanos de la libertad de circular

«¿Te había contado que estoy aprendiendo a conducir? Es terrorífico, y sólo sirve para aumentar mi asombro por el reducido número de accidentes de tráfico. Teniendo en cuenta cuántos coches hay, lo letales que son y quiénes los conducen, cabría esperar que la mitad de la población estuviera en el hospital o en la tumba.»

Philip Larkin,
en una carta a Barbara Pym en los años sesenta

No creo que Philip Larkin, circulando por los alrededores de Hull en su Singer Gazelle, fuera una amenaza para nadie más que para sí mismo. Por otra parte, las estadísticas demuestran que el típico accidente de tráfico mortal no ocurre en las autopistas, sino en los trayectos cortos normales cerca de casa.

Pero, personalmente, como no-conductor, comparto el asombro de Larkin por los *pocos* accidentes de tráfico que se producen. Creo que la habilidad y la intuición de los conductores es realmente notable, pues tienen que confiar en una serie de decisiones instantáneas que tienen que prever no sólo el estado de la superficie de la carretera y la velocidad a la que hay que tomar una curva o girar una esquina, sino también el comportamiento de los demás conductores. Forman parte de una interminable y espontánea interrelación de unidades y situaciones que nunca se repiten.

Son, por supuesto, como los músicos, que siguen ciertas reglas básicas que formaban parte de la cultura popular mucho antes de ser codificadas en forma de ley. Mucho antes de que la legislación de los diferentes países promulgara leyes sobre si hay que ir por la derecha o por la izquierda y sobre qué conductor debe ceder el paso automáticamente en los cruces, estas cuestiones habían sido resueltas por la costumbre desde tiempo inmemorial. Si podéis encontrar una copia del *Código de Carreteras* del Ministerio de Transportes de Gran Bretaña, observaréis que aparecen ilustraciones de las señales que se hacían entre sí los carreteros, transportistas y cocheros con sus látigos. Cuando los automóviles que circulaban por las carreteras todavía eran una curiosidad más que una amenaza constante las reglas eran fáciles de obedecer. Todavía me impresiona observar como los conductores desarrollan una identificación corporal con los vehículos que conducen, desde el camión más grande hasta el coche más pequeño, y pueden calcular mentalmente el espacio que pueden ocupar tanto mientras maniobran entre el tráfico como cuando aparcan.

De todos modos, como decimos con resignación, «los accidentes ocurren». Son una consecuencia estadísticamente previsible de la libertad de circular. Pero actualmente nos hemos vuelto insensibles a las estadísticas. Intentando desesperadamente que nos demos cuenta del horror de la proporción de accidentes de tráfico en comparación a otras causas de muerte prematura como la guerra y los asesinatos, la gente que estudia los índices de accidentes nos insta a considerar el hecho de que durante la Segunda Guerra Mundial murieron 305.318 soldados y civiles británicos, e insisten en compararlo con el hecho de que entre 1926 y 1976 murieron 331.214 personas en las carreteras británicas.

Los Estados Unidos de América tienen una población muy superior, muchos más coches y muchas más carreteras. Y allí, entre 1913 y 1976, la cifra de muertos en la carretera es más de tres veces superior al número de estadounidenses muertos en todas las guerras en las que han participado los Estados Unidos. John Adams, catedrático de geografía en el University College de Londres, destaca que estas cifras

incluyen la guerra del Vietnam, la guerra de Corea, la Primera Guerra Mundial, la Segunda Mundial, la guerra de Cuba, la guerra civil americana (ambos bandos), la guerra de México, la guerra de 1812 y la guerra de la Independencia.¹ Las cifras son, por supuesto, estremecedoras. Pero, ¿a quién estremecen?

Incluso si se relacionan las cifras de muertos en accidente con la cifras de coches y kilometrajes, resulta que los Estados Unidos son uno de los países del mundo donde conducir resulta más seguro. Cualquier visitante británico se da cuenta de ello, tanto en términos de observancia de los límites de velocidad en las carreteras como de disciplina del tráfico en las ciudades. Contrariamente a la imagen que nos podamos hacer por las películas de persecuciones a gran velocidad y espectaculares colisiones en cadena, la aplastante mayoría de automovilistas estadounidenses conducen de forma impecable. Los europeos conducimos mucho peor, igual que los latinoamericanos, los africanos y los asiáticos.

Nos hemos acostumbrado a culpar del índice de accidentes a los ingenieros de las autopistas y a los responsables de tráfico, sea por no haber previsto el inevitable aumento de la utilización de las carreteras o por haber incitado este aumento insistiendo en que el tráfico debe aumentar cueste lo que cueste. Yo he conocido a muchos de ellos y me han parecido gente responsable, mucho mejor informada que yo sobre las consecuencias humanas del uso del automóvil y profundamente escéptica acerca de las peticiones que han recibido tanto de políticos como del público. Sir Colin Buchanan, por ejemplo, escribió hace varias décadas lo siguiente:

«Es normal que se intente expresar en términos financieros el costo de los accidentes, pero las simples cifras dan una pobre imagen de la realidad de la tragedia, el sufrimiento y la miseria humana que implican. Hijos, padres y cabezas de familia quedan afectados indistintamente, muertos, mutilados, heridos o, como mínimo, traumatizados gravemente. Cualquier accidente que merezca dos líneas en el periódico conlleva una historia posterior que se vive en un silencio relativo, posiblemente años de dolor, tristeza y luto. Todo esto es una insensatez, una absurdidad.»²

Buchanan proseguía sugiriendo que aunque era defendible el punto de vista de que se podrían evitar los accidentes si todos los automovilistas condujeran siempre impecablemente, las condiciones ordinarias de las carreteras y del tráfico implican que eso es más de lo que se puede esperar, sencillamente por la incapacidad de los usuarios de las carreteras a adaptarse en todo momento a una compleja combinación de circunstancias. Su punto de vista era que «si se examina el problema con la idea de encontrarle un remedio, la “causa” que destaca más claramente es el resultado desastroso de mezclar a peatones, ciclistas y automovilistas en una misma vía. Si estos tipos de tránsito pudieran mantenerse separados todo el tiempo, se produciría una considerable mejora de la situación».³ Otro conocido ingeniero, Sir Herbert Manzoni, intentó aplicar siempre que pudo esta fórmula a la ciudad de Birmingham, a pesar de las grandes dudas que le suscitaba, que citaré más adelante.

Tuve una charla sobre diferencias en los índices de accidentes de diferentes países con otro ingeniero de tráfico, Barry Cooper, que había sido alumno de Manzoni. Él hacía la conjetura de que en países como los Estados Unidos, las generaciones de niños que han viajado en el asiento de atrás, detrás de papá y mamá, han adquirido esa facultad de prever las acciones de los demás que tienen los conductores expertos. En los países con una preponderancia de conductores de primera generación, este conocimiento automático de la carretera tiene que ser plenamente adquirido desde el asiento del conductor. Me habló

¹John Adams, *Transport Planning: Vision and Reality* (Planificación del transporte: sueño y realidad), Routledge & Kegan Paul, 1981.

²C.D. Buchanan, *Mixed Blessing: the Motor in Britain* (Una felicidad a medias, el coche en Gran Bretaña), Leonard Hill, 1958.

³*Ibidem*.

de la existencia de una fórmula conocida como Ley de Smeed, que relaciona el porcentaje de accidentes de carretera con el nivel de motorización de los diferentes países. John Adams escribió, en su libro *Risk and Freedom* (Riesgo y libertad) acerca de la validez de esta Ley de Smeed y de la gama de soluciones tanto técnicas como educativas que se han intentado llevar a cabo en relación con la seguridad viaria. Adams destaca que «si los Estados Unidos, con más de 150 millones de coches registrados en 1980, tuviera el porcentaje de mortalidad por vehículo de Liberia, habrían muerto más de seis millones de personas en las carreteras; la cifra real es de 51.088. El porcentaje de Liberia aplicado a Gran Bretaña en el mismo año habría comportado ochocientos mil muertos, en lugar del total real que fue de 6.010.»⁴

Tanto Cooper como Adams tenían cosas desagradables que contarle. Cooper, por ejemplo, cree que los cursos de conducción para los motociclistas de 16 años de hecho *aumentan* su propensión a los accidentes. No era eso lo que yo quería escuchar pero siguió explicándome pausadamente que cualquier aumento en la confianza que siente un usuario de las carreteras comporta un aumento de los riesgos que corre y, en consecuencia, de la vulnerabilidad, no sólo del conductor o motorista, sino de todos los demás.

John Adams utilizó un montón de datos estadísticos para hacerme llegar a la misma conclusión sobre varias medidas de la legislación ideadas para proteger a los usuarios de las carreteras. Sus dos libros argumentan, entre otras cosas, que la legislación en cuestiones como los cascos de los motociclistas o el cinturón de seguridad de los automóviles, han tenido un efecto diferente del que se esperaba. Adams fue muy criticado por todos los partidos del Parlamento Británico y por la prensa por su afirmación de que la Ley sobre el Cinturón de Seguridad reduciría temporalmente las muertes de los ocupantes de los coches, pero que aumentaría permanentemente el índice de mortalidad entre los ciclistas y los peatones. Tanto él como la gente que piensa como él se encuentran en la incómoda posición de parecer reivindicar la libertad absoluta del automovilista, cuando realmente lo que quiere destacar es el hecho de que la legislación destinada a proteger a los automovilistas de sí mismos en realidad disminuye la libertad y la seguridad de los demás usuarios de las carreteras.

Las diferentes medidas adoptadas en Gran Bretaña para recortar la libertad absoluta de los conductores, sean los límites de velocidad, las pruebas de conducción o las inspecciones de vehículos han sido fuertemente criticadas por el *lobby* del automóvil, que en la práctica no representa al conductor medio, sino a organizaciones como la British Road Federation, la Automobile Association y el Royal Automobile Club. Las asociaciones de fabricantes y vendedores de automóviles no se opusieron a las inspecciones técnicas de los vehículos por la simple razón de que así aumentaría el número de coches viejos que acaban en el desguace y por tanto aumentaría la demanda de coches nuevos.

A primera vista parece de sentido común sugerir que cualquier aumento del número de vehículos en circulación debe significar inevitablemente un aumento en el número de accidentes. El descenso de accidentes cuando se racionó la gasolina durante la Segunda Guerra Mundial o durante la crisis de Suez de 1956 parecía confirmarlo. El número más elevado de muertos en accidentes de carretera en Gran Bretaña se produjo en 1934, en que la cifra fue de 7.343 con sólo 2.400.000 vehículos en circulación. El número total de víctimas de accidentes (muertos o heridos) mostró una ligera tendencia a la baja entre 1934 y la Segunda Guerra Mundial, y volvió a descender hasta los 120.000 en 1943. Desde entonces se ha producido un aumento constante. Cuando Buchanan escribió su libro, el número total de víctimas era el más elevado que se había producido hasta entonces, aunque el número de *muertes* fue de 5.526, el más elevado desde la guerra, y aunque seguía siendo inferior al de cualquier año entre 1927 y el inicio de la guerra. En 1938, con 3.000.000 de vehículos en circulación se produjeron 233.359 accidentes. En 1955, con más de 5.000.000 de vehículos, se produjeron sólo 267.922 accidentes.

⁴John Adams, *Risk and Freedom: The Record of Road Safety Regulation* (Riesgo y libertad: historia de la regulación sobre seguridad viaria), Transport Publishing Projects, 1985.

Antes de la era de las autopistas, Buchanan llegó a la siguiente conclusión:

«Parte de esta mejora es atribuible a la mejora de las carreteras pequeñas (no se han realizado grandes obras) y a las medidas de protección como los pasos de peatones y la mejor iluminación de las calles, pero una parte considerable se debe a un mejor comportamiento viario provocado, sin duda, por la propaganda y los programas de formación viaria para los niños. De las muchas campañas de propaganda que debemos realizar, tal vez ninguna tenga tanta importancia como las dirigidas a la seguridad viaria, y no hay ningún aspecto más vital que la educación de los jóvenes. Ha nacido un nuevo hábito en la sociedad, por lo que se requiere un nuevo código de comportamiento.»⁵

El teniente coronel Moore-Brabazon, diputado del Partido Conservador en el Parlamento Británico, recurrió en 1934, con una sinceridad brutal, a este mismo razonamiento. Moore-Brabazon fue secretario del Ministerio de Transportes durante gran parte de la década de los veinte, y se convirtió en ministro en 1940. En 1934, el año récord de accidentes, defendiendo los derechos de los automovilistas que creía amenazados por la Ley del Tráfico por Carretera, declaró:

«Es cierto que han muerto siete mil personas en accidentes de tráfico, pero no siempre será así. La gente se está acostumbrando a las nuevas circunstancias. Hace falta que comprendan que la carretera es como una gran vía de tren y no un patio de juegos para los niños. Sin duda, muchos de los miembros más antiguos del Parlamento recordarán la cantidad de gallinas que matábamos hace algunos años. Solíamos llegar con el radiador lleno de plumas. Pasaba lo mismo con los perros. Actualmente los perros se apartan al ver venir a un coche y ya nunca matas a ninguno. La educación la adquieren incluso los animales inferiores. Todos estos problemas se solucionarán por sí mismos.»⁶

Evidentemente, esta conclusión de Moore-Brabazon no le hizo ganar los votos de los padres de los niños muertos. En 1986, la cifra de muertos en accidentes de carretera había disminuido hasta 5.300, a pesar del enorme aumento del tráfico. John Adams, sin embargo, explica hasta qué punto la libertad de los automovilistas se ha obtenido a costa de la de los demás usuarios de las carreteras:

«Desde 1922, el número de vehículos en circulación se ha multiplicado por veinticuatro. La mayoría de la gente estaría de acuerdo en afirmar que las carreteras se han vuelto más peligrosas. Pero las estadísticas de accidentes dicen todo lo contrario. En 1922 murieron en accidentes de carretera 736 niños menores de quince años en Inglaterra y Gales. En 1986 el número se ha reducido a 358. En los últimos años, teniendo en cuenta los cambios en la estructura de la población, el porcentaje de mortalidad infantil en accidentes de tráfico ha sido aproximadamente la mitad que hace setenta años. ¿Debemos creer a las estadísticas o a la evidencia de nuestros sentidos? ¿Son ahora realmente más seguras las carreteras, o más peligrosas? Evidentemente se han vuelto más peligrosas. (...) A medida que las carreteras se han vuelto más peligrosas, los niños se han apartado de ellas. Y cuando se encuentran expuestos al tráfico, su nivel de vigilancia y de angustia es mucho mayor. Conseguir la seguridad por medio de la angustia —si no del terror— es la política oficial del Departamento de Transportes. Su campaña “un paso en falso y estás muerto” nos recuerda explícitamente que estamos creando un mundo de prohibiciones para nuestros hijos.»⁷

⁵Buchanan, *op. cit.*

⁶J.T.C. Moore-Brabazon a la Cámara de los Comunes, 1934, citado por Alisdair Aird en *The Automotive Nightmare* (La pesadilla del automotor), Hutchinson, 1972.

⁷John Adams, «State of Play» (Situación de la partida), *Observer Magazine*, 15 de abril de 1990.

Los filósofos radicales de la «compensación de riesgos» nos ofrecen una lectura de las estadísticas de accidentes alternativa a la que nos dan desde los departamentos de seguridad viaria. Argumentan que todas las medidas para incrementar la seguridad de los conductores aumenta su voluntad de conducir más rápidamente y arriesgar más, lo cual significa un riesgo mayor para todos los demás que se atreven a utilizar las carreteras, sean ciclistas, peatones o motociclistas. Robert Davis, en su análisis *Death on the Streets* (Muerte en las calles), llega a la conclusión de que:

«Hablar de forma anodina sobre “nuestra cifra de accidentes” excluye de responsabilidad a los usuarios potencialmente peligrosos de las carreteras y promueve un sistema totalmente discriminatorio para la seguridad de los más vulnerables. No hay nada malo en disminuir el peligro para los usuarios de las carreteras, siempre que ello no aumente su potencial de hacer peligrar a los demás. Esto, desgraciadamente, es lo que se ha empeñado en hacer el movimiento de “prevención viaria” durante los últimos sesenta años.»⁸

Una vez comprendido el inevitable precio mortal que se paga por la libertad de circular de otras personas, hace falta encontrar otros medios para poder desplazarse, desde ir a pie hasta coger el tren.

⁸Robert Davis, *Death on the Streets* (Muerte en las calles) (a publicar en 1992).

5 Costos medioambientales de la libertad de circular

«Los mayores usuarios de los análisis de costo-beneficio han sido los inversores públicos en instalaciones de transporte —en autopistas, puertos marítimos y aeropuertos y sus conexiones por carretera o ferrocarril. No tienen en cuenta ni una décima parte de las implicaciones sociales de sus proyectos. Por ejemplo, raramente se dan cuenta del efecto que tendrán sus carreteras sobre las rutas de los peatones, qué territorio quedará libre y seguro, por tanto, para los niños de todas las edades, qué efecto tendrán estas medidas de seguridad y restricciones en la relación entre los padres y los hijos, sus libertades y angustias, etc. Calculan y ponen precio al tiempo que tardan los hombres en llegar al trabajo, pero raramente el tiempo que tardan las mujeres en hacer la compra o los niños en llegar a la escuela. Eso implica asumir que los hombres utilizan el transporte motorizado y los demás no; si cualquiera de los demás lo utiliza, también puede ponerse precio a su tiempo. De este modo sólo se pone precio a los sistemas más caros de viajar, y por tanto las mejoras en ellos contarán como beneficios. Los sistemas más baratos de viajar no tienen precio, y su deterioro es considerado como un costo. Fijaos en las implicaciones: un plan que mejore el transporte motorizado y empeore el transporte a pie será recomendado por ofrecer una ganancia social neta, y un plan que mejore el transporte a pie y empeore el motorizado será condenado como una pérdida social neta; sin ningún motivo en que basarse, los analistas alegarán que tales son las preferencias que ha manifestado la propia gente.»

Hugh Stretton,
Urban Planning in Rich and Poor Countries, 1978

Un ejemplo típico de la cultura empresarial en la que vivimos es que mis primos, que lucharon durante veinte años plantando verduras para mantener a una familia, se ganen ahora la vida con menos esfuerzo vendiendo fotos y postales antiguas. El beneficio inesperado que esto me reportó fue la oportunidad de examinar gran cantidad de fotografías de la primera década de este siglo, de centros de ciudades y de las calles de pueblos, suburbios y ciudades. Nos revelan muchas cosas que hemos olvidado acerca de la libertad de la que gozaron nuestros bisabuelos en las calles. Vivían en casas abarrotadas de gente, y la calle, tanto en los pueblos como en las ciudades, era como una habitación al aire libre tanto para los adultos como para los niños. En alguna ocasión escribí que para los jóvenes era un entorno en el que aprendían cosas más importantes que en la escuela.¹ «En Bridge of Earn, en la carretera principal entre Edimburgo y Perth, los niños solían atar la cuerda para saltar a la comba de un extremo al otro de la calle principal. No es hasta 1914 cuando en las anotaciones de la escuela se les sugiere que podía resultar peligroso jugar en la carretera.»² El testimonio de las postales confirma el punto de vista de Julian Pettifer y Nigel Turner sobre nuestra historia de amor con el coche:

«A finales del siglo pasado, las calles de las ciudades no eran simples arterias de transporte; servían para todo tipo de actividades vecinales y familiares. (...) Los vendedores ambulantes llevaban sus mercancías a las casas de la ciudad. (...) Las litografías y fotos

¹Colin Ward, *The Child in the City* (Los niños en la ciudad), 2ª edición, Bedford Square Press, 1990.

²T.C. Smout, *A Century of the Scottish People* (Un siglo del pueblo escocés), Collins, 1986.

antiguas muestran grandes grupos de niños jugando en las calles, que generalmente eran los únicos espacios abiertos. Las calles de las ciudades solían estar flanqueadas por puestos que vendían todo tipo de productos. Los músicos, prestidigitadores y otros artistas callejeros ofrecían sus espectáculos a los pobres por poco dinero. En este escenario social tan pintoresco y variopinto entra el coche y se marchan todos los demás actores.»³

Existía, por supuesto, otra cara del entorno urbano del siglo XIX. Las enormes estaciones de término y de mercancías se construyeron donde la tierra era más barata, desplazando a los pobres urbanos y forzándoles a apretujarse un poco más en los barrios vecinos. Los centros urbanos estaban llenos de atascos de tráfico, igual que en la actualidad. Los vehículos de tracción animal también comportaban un sinfín de problemas. Los propios historiadores nos cuentan que estos animales producían veinte kilos de excrementos por día y que la interminable batalla con diez millones de toneladas de estiércol de caballo era una pesadilla para los responsables de la salud pública. De ahí los incontables barrenderos que aparecen en las postales antiguas. Entonces se esperaba que el coche curaría todos los males de los que ahora se le acusa: la contaminación del aire, los embotellamientos y las muertes en la carretera.

«Hace cien años, en Nueva York y Brooklyn se contabilizaban hasta 175.000 caballos. Muchos de estos pobres animales, explotados y maltratados, acababan cayendo muertos en las calles, donde se los dejaba que se pudrieran. (...) Hay quien incluso ha afirmado que los coches son más seguros que los caballos. En su libro *Carriages at Eight* (Carruajes a las ocho), Frank Hugget escribió: “De hecho era casi tan peligroso pasearse o conducir por las calles de las ciudades victorianas como lo es actualmente. En Londres, si se tiene en cuenta el aumento de la población, resultó herida gravemente en accidentes de carretera casi tanta gente en 1872 como en 1972.” En 1900, René Bache escribía en el *Saturday Evening Post* que en los Estados Unidos los caballos eran responsables unos 750.000 accidentes más o menos graves cada año.»⁴

Es importante recordar que en el transporte, como en las demás materias, nunca ha existido una edad de oro urbana. Mucha gente sugiere que el período de mayor democratización en la historia de los desplazamientos urbanos fue la época del tranvía, llamado con frecuencia ferrocarril ligero. Los tranvías son vehículos de pasajeros que funcionan con electricidad y se desplazan sobre rieles tendidos en la calzada. Todos los pueblos y ciudades británicos los han tenido, y la mayoría de las ciudades europeas aún los tienen actualmente. Pero en Gran Bretaña fueron sustituidos por los trolebuses (que circulan conectados a cables eléctricos) o por los autobuses. Los tranvías eran considerados un engorro por los automovilistas, por lo que Gran Bretaña los abandonó en lugar de adoptar la serie normal de mejoras técnicas que se han adoptado en otras partes. Para viajar en tranvía, los británicos tienen que salir al extranjero o ir al museo al aire libre de Beamish, donde están expuestos como un vestigio pintoresco de otra época. Aunque a la larga tendrán que ser reinventados en las ciudades británicas por cuestiones medioambientales.

Todas las postales antiguas nos revelan cuán devastadores han sido los cambios en el entorno urbano que han sufrido nuestras ciudades para que el tráfico pudiera seguir circulando. Nuestros pueblos y ciudades habían sido lugares donde se podía pasear cómodamente, pero los años de desgaste han recortado las esquinas, han estrechado las aceras y han convertido los espacios públicos abiertos en aparcamientos. Los peatones se ven obligados a pasar por pasos subterráneos o puentes elevados o a desviarse por causa de las barreras del tráfico. Incluso las señales de tráfico despistan al usuario no motorizado de las

³Julian Pettifer y Nigel Turner, *Automania: Man and the Motor Car* (Automanía: el hombre y el automóvil), Collins, 1984.

⁴*Ibidem*.

calles, puesto que, como todo lo relacionado con el desarrollo urbano reciente, están pensadas para el automovilista de clase media que vive en las afueras de la ciudad. ¡Intentad no perderos, a pie, por el centro de Birmingham!

Pero lo peor aún no había llegado. La profesora Alison Ravetz, historiadora de políticas de planificación urbana, explica que, durante los años sesenta, «empezó a aplicarse el gigantismo en la planificación de carreteras. Pronto alcanzó lo que se puede considerar como su apogeo en ciudades como Newcastle, Middlesbrough y Glasgow, donde se trazaron grandes ejes viarios de proporciones americanas en medio del tráfico urbano. La mayor parte de la planificación urbana durante los años sesenta consistía, de hecho, en planificación de carreteras. El vertiginoso aumento del tráfico aterrorizó a las autoridades locales, que se apresuraron a tomar medidas para evitar lo que consideraban que podía convertirse en un “embotellamiento terminal” del tráfico. El Ministerio de Transportes británico diseñó continuos proyectos radicales y alternativos para solucionar el problema del tráfico.»⁵ La autora cuenta a continuación:

«La inquietud pública sobre los nuevos proyectos de carreteras aumentó a lo largo de la década de los sesenta, llegando al punto culminante de escándalo y preocupación con la autovía elevada del oeste de Londres, que pasaba a pocos metros de las ventanas de los dormitorios de los habitantes de la zona. Las propuestas de cinturones circunvalatorios del Plan de Desarrollo del Gran Londres, con tres grandes autovías y conexiones entre ellas, implicaba la destrucción de 100.000 casas. Este plan, concebido inicialmente por Abercrombie y apadrinado por el ayuntamiento laborista de principios de los sesenta, fue igualmente promovido por la administración conservadora, hasta que fue finalmente abandonado durante los años setenta. York, Cardiff y numerosas ciudades más también vivían la problemática de las grandes autovías, y se organizó una campaña a nivel nacional bajo el lema “*Homes Before Roads*” (viviendas antes que carreteras). La presión popular en favor de las viviendas y contra las autovías cobró importancia a nivel electoral.»⁶

Dos décadas más tarde, estos problemas siguen sin encontrar una solución. Algunos gobiernos de la década de los ochenta mostraron una notable hostilidad contra el transporte público, dejando casi sin fondos al ferrocarril, frustrando cualquier tentativa de las administraciones locales, tanto en Londres como en Yorkshire, para incitar a los automovilistas a dejar el coche en favor del tren o el autobús. Estos mismos gobiernos subvencionaron a organismos como la London Docklands Development Corporation (Corporación para el Desarrollo de la Zona Portuaria de Londres) para atraer hacia Londres los nuevos empleos de cuello blanco, al contrario de lo que habían hecho las anteriores políticas de descentralización. Frente a la pretendida crisis del transporte, propusieron grandes inversiones en autovías, pero pronto se dieron cuenta de que éstas les harían perder votos en las zonas afectadas. La política del gobierno británico sobre transportes es inexistente, a no ser que se considere como tal la que le dictan los *lobbies* constructores de carreteras. «En 1986, el Departamento de Transporte empleaba a 12.500 personas en políticas de carreteras, y a 72 en los ferrocarriles. Actualmente, esta desproporción es todavía mayor.»⁷

Pero toda una serie de problemas medioambientales han modificado nuestra percepción de la edad del motor desde los años sesenta. Creo que cuando se desarrolló por primera vez el motor de combustión interna, su combustible, el petróleo o la gasolina, era un producto residual en la producción de la

⁵ Alison Ravetz, *The Government of Space: Town Planning in Modern Society* (El gobierno del espacio: planificación urbanística en la sociedad moderna) Faber & Faber, 1986.

⁶ *Ibidem*.

⁷ Mick Hammer, «Wheels Within Wheels» (Más complicado de lo que parece), *Observer Magazine*, 15 de abril de 1990.

parafina o el keroseno. Desde entonces, la extracción y refinamiento del petróleo se han convertido en una industria dominante a nivel mundial. Durante los años veinte, la industria petrolera empezó a añadir plomo a la gasolina para aumentar su *índice de octano*. El plomo es un metal muy útil, pero también muy peligroso, como saben desde hace mucho tiempo los lampistas, pintores e impresores. Por causa de su uso como aditivo de la gasolina, el plomo se encuentra presente en suspensión en el aire de toda la tierra. En la década de los setenta, el investigador norteamericano Herbert Needleman especuló sobre la posible relación entre la exposición al plomo y la hiperactividad, el fracaso escolar y la propensión a la violencia en los niños.

Tras la publicación de sus descubrimientos, sus ideas tuvieron un gran eco en todo el mundo. Pronto fueron apoyadas por aquellos grupos sensibilizados por los efectos medioambientales de los automóviles, ridiculizadas por los que las consideraban una nueva moda para los maniáticos de la salud, y acalladas por los productores de carburantes. Investigaciones posteriores relacionaron el plomo de la atmósfera con una amplia gama de enfermedades humanas. Los gobiernos animaron u obligaron, con más o menos celo, a los automovilistas a utilizar gasolina sin plomo. En 1989, un artículo de *The Economist*, realizaba el siguiente análisis:

«La gasolina sin plomo ha demostrado su eficacia en Estados Unidos y Japón, donde actualmente la utilizan casi todos los coches: en los Estados Unidos, un descenso del 55% en la cantidad de plomo en la gasolina entre 1976 y 1980 comportó una reducción del 37% en el nivel medio de plomo en la sangre. En muchos países de Europa occidental la gasolina sin plomo representa entre un 20 y un 50% del total de gasolina vendida. Incluso en Corea del Sur la tercera parte de la gasolina vendida no contiene plomo. Pero el gobierno europeo que, últimamente, ha proclamado con más fuerza sus convicciones ecologistas ha sido precisamente el más lento a la hora de incitar a los automovilistas a utilizar gasolina sin plomo. Sólo un 4,1% de la gasolina vendida en Gran Bretaña no contiene plomo (...) De los 21 millones de coches en circulación en Gran Bretaña alrededor de tres millones y medio pueden utilizar indistintamente gasolina con o sin plomo, mientras que siete millones son demasiado antiguos o demasiado poco sofisticados para poder ser modificados fácilmente para utilizar gasolina sin plomo. Los diez millones y medio restantes podrían circular con gasolina sin plomo después de una modificación sencilla y barata de sus motores. Pero solamente 250.000 han sido reconvertidos.»⁸

El razonamiento consistía en que si el gobierno tenía la intención firme de solucionar el problema, sin gastos para la hacienda pública, podría aumentar los incentivos recortando los impuestos sobre la gasolina sin plomo y subiéndolos en el caso de la gasolina con plomo. Del mismo modo podría utilizar el sistema de impuestos para fomentar la instalación de catalizadores de “tres vías” en los sistemas de escape de los coches. Los fabricantes de coches se añadieron al confusionismo del público mediante anuncios publicitarios que describían sus productos como «respetuosos con el medio ambiente», al mismo tiempo que variaban los dispositivos que incorporaban a los nuevos modelos según las exigencias mínimas del país al que los exportaran. En 1989 la venta de gasolina sin plomo se multiplicó por diez. Pero, en esa época, una cuestión de mucha mayor envergadura había empezado a preocupar a la opinión pública: el *calentamiento global del planeta* y el *efecto invernadero*.

Este es un tema que tanto la mayoría de lectores como de escritores ignoramos en gran parte, y debemos creernos lo que dicen las personas mejor informadas. Por tanto, tomaré prestado un informe sobre los problemas que implica, elaborado por Peter Hughes, del Departamento de Investigación energética y Medioambiental de la Open University:

⁸ «Poisoned by a hail of lead» (Envenenados por una lluvia de plomo), *The Economist*, 25 de febrero de 1989.

«Desde el alba de la Revolución Industrial, las actividades humanas han estado añadiendo artificialmente gases a la atmósfera; la fuente principal de emisiones de gas que causan el efecto invernadero es la liberación de dióxido de carbono que se produce por la combustión de combustibles fósiles: carbón, petróleo y gas. La concentración de dióxido de carbono en la atmósfera ha aumentado en un 25% desde el siglo XVIII, y entre los climatólogos existe una creciente preocupación por la posibilidad de que estas emisiones estén empezando a calentar la atmósfera. El calentamiento global amenaza con cambiar drásticamente el clima del planeta, convirtiendo vastas zonas en inhabitables, aumentando la frecuencia y la dureza de las adversidades climáticas y haciendo subir en un metro el nivel de las aguas de los mares.»⁹

Hughes explica detalladamente que, a pesar de la falta de pruebas concluyentes sobre la relación entre la combustión de los combustibles fósiles y el cambio climático, la temperatura global del planeta ya está aumentando, y cuanto más se tarde en afrontar seriamente el problema, más difícil será intentar solucionarlo con los medios de que disponemos. Explica que el Congreso Medioambiental sobre Cambios Atmosféricos de 1988 recomendó que los países industrializados deberían reducir en un 20% sus emisiones de dióxido de carbono antes del año 2005.

«Gran Bretaña lo tiene difícil en este terreno, ya que su producción actual de más de 600 millones de toneladas por año está aumentando a un ritmo dos veces mayor que el del conjunto del planeta. Las emisiones de dióxido de carbono tanto en Francia como en Alemania están disminuyendo. Actualmente, en Gran Bretaña, el transporte origina la sexta parte de la producción total de dióxido de carbono, el gas principal responsable del efecto invernadero, y es la fuente que crece más rápidamente en Gran Bretaña —principalmente debido al número cada vez mayor de viajes con coches privados. El transporte por carretera actualmente consume el 80% del petróleo utilizado en el sector de los transportes y este porcentaje no cesa de aumentar. No existe ningún catalizador ni ningún otro mecanismo para reducir las emisiones de dióxido de carbono: la dura realidad es que la única opción implica quemar menos combustible fósil; tanto si es viajando menos como utilizando la energía de forma más eficaz mediante el transporte público.»¹⁰

Ésta es la dura realidad sobre el costo medioambiental de nuestra dependencia en los vehículos de motor.

⁹Peter Hughes, «How Green is my Maestro?» (¿Hasta qué punto es ecologista mi maestro?), *Town & Country Planning*, enero de 1990.

¹⁰*Ibidem*.

6 Costos energéticos de la libertad de circular

«El automóvil actual se ha desarrollado a partir del carro de tracción animal; este desarrollo resulta evidente en su forma y tamaño y es probablemente el invento más derrochador y anti-económico que ha aparecido hasta el momento entre nuestras posesiones personales. La carga media de pasajeros de los coches que circulan por nuestras calles no llega a las dos personas y, en términos de carga transportable, se utiliza un vehículo de unos 10 m³ de volumen y una tonelada de peso para transportar 0,1 m³ de humanidad que pesa unos 100 kilos, siendo las proporciones de 10 a 1 en peso y de 100 a 1 en volumen. La implicación económica de esta situación es ridícula y me niego a creer que pueda ser permanente.»

Sir Herbert Manzoni,
en el Royal Institute of British Architects, marzo de 1958

Yo asistí personalmente a ese encuentro en el que el célebre urbanista que destripó el centro de Birmingham, para que el tráfico pudiera circular a cualquier precio, estuvo confesando sus propias dudas. En esa época, me sorprendía que nadie se interesara por las opiniones sobre el derroche de energía y recursos que implica la presunción del uso universal del coche. Muchos años después, varios grupos europeos y norteamericanos empezaron a destacar que el mundo rico estaba agotando, a un ritmo cada vez mayor, las fuentes de energía no renovable no sólo de las naciones ricas sino también las de las naciones del Tercer Mundo. Fueron tachados de profetas de la destrucción, a pesar de que los cambios de los modelos de consumo que defendían simplemente tenían como objetivo asegurar un futuro sostenible para todos.

Esta discusión no es nada nuevo. Hace casi un siglo, en su libro *Fields, Factories and Workshops* (Campos, fábricas y talleres), Piotr Kropotkin había destacado con gran optimismo que «la economía política tiende cada vez más a convertirse en una ciencia dedicada al estudio de las necesidades humanas y de los medios para satisfacerlas con el menor gasto posible de energía; o sea, una especie de fisiología de la sociedad».¹ Cuando se reeditó su libro a finales de la Primera Guerra Mundial volvió a reiterar esta idea en palabras proféticas, como un ruego por «una nueva economía de las energías que se utilizan para satisfacer las necesidades de la vida humana, puesto que tales necesidades van en aumento y las energías no son inagotables».² Pero el mundo siguió pensando que sí lo eran, siempre que tuvieras dinero para pagarlas.

En 1973, las naciones ricas sufrieron una convulsión cuando los gobernantes de los países productores de petróleo de Oriente Medio descubrieron que tenían con la soga al cuello a las economías de los países ricos. Los precios del petróleo se dispararon y se generó la crisis del petróleo. ¿Cuáles fueron los resultados? Depende del país.

En los Estados Unidos, donde la industria del automóvil había promovido los extravagantes y enormes coches conocidos popularmente como «devoragasolina», hubo de hecho períodos de racionamientos del petróleo y los coches cambiaron de forma. Los consumidores importaron coches europeos como el

¹Piotr Kropotkin, *Fields, Factories and Workshops* (Campos, fábricas y talleres), Hutchinson, 1899; edición moderna, Freedom Press, 1985; Júcar, Gijón 1978.

²Nota del autor para la edición revisada, Nelson, 1919.

Volkswagen o el Morris 1000, mientras su propia industria del automóvil se esforzaba en producir modelos económicos. El mercado norteamericano quedó permanentemente conquistado por la industria exportadora japonesa, simplemente porque producía vehículos más eficaces. En Europa, donde los coches siempre habían sido más pequeños al ser las distancias más cortas, se produjo un corto período de propaganda para el ahorro de gasolina. Los articulistas de la sección de motor de los periódicos *progres*, afirmaron que ellos siempre habían sido contrarios al automóvil y estudiaron las alternativas. En los noventa, tienden a confesar que se han vuelto a decantar por los automóviles, aunque por los que no consumen mucho.

La crisis energética se redujo a un problema de hábitos personales, como rechazar las bolsas de plástico en el supermercado o poner un ladrillo en la cisterna del wáter para reducir el volumen de agua que se gasta. El aumento en el precio de los productos derivados del petróleo en el mundo rico fue simplemente absorbido por el coste de la vida, y a nadie le importó que las frágiles economías del mundo pobre, dominadas por las élites del mundo rico, se derrumbaran con frecuencia por falta de combustible barato.

Gran Bretaña, mediante la explotación del petróleo del mar del Norte, se sintió capaz de ignorar la crisis energética. Resultaba más fácil clamar al cielo horrorizados por la destrucción de las selvas tropicales de la cuenca amazónica. Ello no implicaba nada más drástico que dejar conscientemente de comprar muebles fabricados con maderas tropicales, una decisión no demasiado dolorosa.

Hemos conseguido distanciarnos con éxito de los argumentos energéticos contra el coche privado, convirtiéndolo en un simple aspecto más de problemas como el calentamiento global y el efecto invernadero y, consecuentemente, en algo que queda más allá de nuestro comportamiento individual. Y es eso precisamente lo que es. Las dudas de Manzoni siguen siendo ciertas. Al simple nivel de fuentes de energía, hemos visto que existe una serie de fuentes alternativas para extraer combustible para los coches más allá de la industria del petróleo. En el primer capítulo ya hablábamos de la experiencia brasileña de extraer combustible de la caña de azúcar. Mucho más recientemente se ha sabido que una década después de que Brasil gastara miles de millones de dólares para desarrollar esta nueva fuente de energía para reducir su dependencia del petróleo importado, «está recorriendo los mercados mundiales para comprar el nuevo combustible que se supone que produce el propio Brasil, y al mismo tiempo está exportando petróleo con pérdidas».³ La producción local de etanol permitió ocupar un 10% de las tierras agrícolas de Brasil, mientras los precios mundiales del azúcar caían, y dar empleo a 850.000 personas.

«El producto tenía tanto éxito que, hasta el año pasado, el 90% de los coches de Brasil funcionaban con él. Los coches de gasolina también utilizaban una mezcla sin plomo con un 22% de etanol, reduciendo de forma significativa la polución por monóxido de carbono en las megaciudades brasileñas. Entre 1979 y 1981 más de 100.000 coches de gasolina se pasaron al alcohol. (...) Joao Filho, asesor en energía de la Universidad de Sao Paulo, dice que desde 1985 el Estado ha gastado más de 10.000 millones de dólares en subvencionar el consumo, porque producir un barril de alcohol cuesta unos 30 dólares más que un barril de petróleo importado. “La única justificación posible de este programa es medioambiental —el petróleo siempre resultará más barato y es por ello que ningún otro país nos ha imitado”.»⁴

La experiencia brasileña es una seria advertencia de que la gente preocupada por los efectos de utilizar el petróleo debe conocer muchos más aspectos del problema. Se puede sacar una conclusión similar de la historia de los coches eléctricos. Muchos de nosotros habremos visto una fotografía antigua de

³Richard House, «Bitter end for sugar cane fuel» (Un final amargo para el combustible de caña de azúcar), *The Independent*, 29 de enero de 1990.

⁴*Ibidem*.

unos coches aparcados en una calle de Chicago en 1905. Entre las decenas de coches que aparecen en la foto sólo hay dos que no son eléctricos, simplemente porque en esa época se asumía que el coche era un vehículo local para realizar el trayecto hasta la estación del ferrocarril. El coche de gasolina se impuso, pero como mínimo una vez cada década algún que otro fabricante ha propuesto un nuevo coche eléctrico puesto al día. Esperamos con impaciencia el día en que se consiga un éxito real: en el momento de escribir este libro Volkswagen pretende exportar a Suiza un nuevo modelo de coche eléctrico, simplemente por la amenaza de que las leyes antipolución se vuelvan más estrictas en algunas regiones de ese país.

A todos los ciudadanos ingleses les son familiares las flotas de camiones eléctricos de la leche, cuyas baterías se recargaban cada noche. Muchos se preguntarán cómo es que un siglo de ingeniería eléctrica no ha conseguido producir un vehículo más práctico. Otros tendrán en cuenta la lección de los tranvías urbanos. Y sólo unos pocos declararán que, en términos globales, hay que tener en cuenta el combustible que se ha utilizado para producir la electricidad que impulse a estos vehículos. ¿Ha sido el carbón, el gas, el petróleo o la energía nuclear? ¿O se ha obtenido, cosa más improbable, de fuentes de energía renovables?

Claro que existen alternativas a los coches de petróleo o de motor diésel, con sus enormes emisiones de carbono, pero nadie aparte de nosotros se las toma en serio. Peter Hughes, refiriéndose a la prueba que tenemos más a mano, explica que «existen varios combustibles "alternativos" capaces de cumplir su función, como el alcohol derivado de materia vegetal o el hidrógeno producido mediante electrólisis utilizando energías renovables (viento, olas, etc.). Pero las perspectivas son, como mínimo, muy limitadas.»⁵

La respuesta más obvia e inmediata es sugerir una utilización más eficaz del combustible y, de hecho, «durante los últimos veinte años, las nuevas tecnologías han producido vehículos individuales considerablemente más económicos que sus predecesores». Pero Hughes nos advierte sensatamente:

«En la *práctica*, estos avances técnicos se han utilizado para mejorar el rendimiento más que la economía: el número de coches existentes con una velocidad máxima de 200 km/h o más se ha triplicado durante los últimos diez años. Se ha fomentado que los compradores de coches "cambien para mejor" con modelos de mayor potencia, de forma que en el período 1970-1987 la mejora media de combustible por vehículo y por kilómetro ha sido un simple 5%. Esta mejora ha sido totalmente contrarrestada por un aumento del 41% en el kilometraje total por vehículo. Los coches individuales tal vez sean más económicos, pero al cambiar la gente a coches más potentes la economía de combustible del global del parque de automóviles sólo ha registrado una mejora marginal. Si continúa esta tendencia, basándonos en las previsiones actuales sobre el tráfico, las emisiones de dióxido de carbono en el sector del transporte por carretera aumentarán de 96 millones de toneladas por año en 1987 hasta los 151 millones de toneladas en el año 2005 y hasta los 209 millones de toneladas en el 2025.»⁶

Los costos energéticos de la libertad de circular son indisolubles de los costos medioambientales y, por tanto, del costo en vidas humanas. La gente preocupada por el impacto del coche privado subraya que se trata de la más letal de todas las formas de transporte, pero se les ignora. Consideramos el precio en vidas humanas como algo normal. Por tanto pasan a los costos medioambientales, pero se les ignora: los problemas globales no afectan a nuestro comportamiento individual o a la legislación de nuestros

⁵Peter Hughes, «How Green is my Maestro? » (¿Hasta qué punto es ecologista mi maestro?), *Town & Country Planning*, enero de 1990.

⁶*Ibidem*.

gobiernos. Finalmente ponen el énfasis en los costos energéticos y descubren que a sus conciudadanos tampoco les importan.

Pero para todos aquellos que sienten suyo el lema «Pensar globalmente: actuar localmente», el futuro del automóvil es un tema vital. A lo largo de todo el siglo XX, el siglo del coche, hemos dejado a un lado las consecuencias humanas, medio-ambientales y energéticas de los vehículos motorizados privados. ¿Qué pasará en el siglo XXI, cuando el resto del mundo también aspire a estos privilegios?

«Más del 40% de los coches están en Estados Unidos, casi una tercera parte en Europa occidental, un 7% en Japón y otro 7% en Canadá, Oceanía y Sudáfrica. Esto significa que el 83% de la población mundial sólo posee un 12% de los automóviles.»⁷

Julian Pettifer y Nigel Turner explican con contundencia lo que esto implica:

«De los 700 millones de habitantes de la India, tal vez un 15% ha llegado a conducir un coche. (...) Actualmente hay 23 millones de bicicletas y 17 millones de carros de bueyes en las carreteras de la India, por sólo poco más de un millón de coches. (...) En China hay 18.000 habitantes por cada coche; en los Estados Unidos esta cifra es de 1,9 habitantes por coche. Dicho en otras palabras, en la década de los ochenta China se encuentra en el mismo nivel de motorización que los Estados Unidos en el año 1900. En la mayor parte del continente asiático, igual que en África, América Central y América del Sur, la posibilidad de tener un coche debe parecer tan remota para el ciudadano medio como debía serlo para el campesino europeo del siglo XIX. Aproximadamente el 7% de la población mundial posee coches privados y sólo una minúscula proporción de esta mínima parte de la humanidad vive en el Tercer Mundo. En la mayoría de países, tener un coche en propiedad sigue siendo lo que siempre ha sido: el símbolo más claro de riqueza y privilegio.»⁸

Todavía hay otro aspecto energético del transporte por carretera que hay que considerar. En el siglo XVIII, los ingenieros que construyeron el sistema de canales en Gran Bretaña descubrieron que un solo caballo puede arrastrar dos toneladas de peso a nivel del suelo, diez toneladas sobre un raíl y ochenta toneladas en el agua. Este descubrimiento comportó la construcción de unos 3.200 kilómetros de canales durante los cien años siguientes, y a idear ferrocarriles y tranvías de tracción animal mucho antes de que se aplicara el motor de vapor a los primeros y la energía eléctrica mediante cables suspendidos sobre los segundos.

Todo ha cambiado desde entonces, incluso las fuentes de energía. La llegada del ferrocarril prácticamente acabó con los canales. El día 1 de enero de 1948, cuando entró en vigor la Ley de Nacionalización de los Transportes, los canales, al igual que los ferrocarriles, pasaron a manos del Estado. Algunos representantes de la Inland Waterways Association (Asociación de aguas interiores navegables) fueron recibidos por un alto cargo del Ministerio de Transportes. «Le preguntaron si el ministro, después de haberse hecho cargo de los ferrocarriles, tenía algún plan para la futura utilización de los canales. El alto cargo quedó perplejo, igual que sus visitantes, cuando gritó: “¡Ah! ¿También nos los quedamos?”»⁹

Desde esos días los entusiastas de los canales han mantenido una lucha desde la retaguardia, utilizando financiación pública, privada y local, y mano de obra asalariada, voluntaria y conscripta (soldados y presos) para mantener las vías navegables del interior abiertas, más por motivos de ocio que para transportar bienes.

⁷ *The Future of the Automobile in an Oil-Short World* (El futuro del automóvil en un mundo con escasez de petróleo), Worldwatch Institute, Washington 1980.

⁸ Julian Pettifer y Nigel Turner, *Automania: Man and the Motor Car* (Automanía: el hombre y el automóvil), Collins, 1984.

⁹ Eric de Maré, «Canals» (Canales), en un número especial de *The Architectural Review*, julio de 1949.

«En Gran Bretaña se transportan un 85% de las mercancías por carretera, un 13% en ferrocarril y un 2% por agua. En Alemania occidental, un 45% se transporta por carretera, un 30% en ferrocarril y un 25% por agua. La desproporción en el transporte por agua es particularmente reveladora. Por supuesto el Támesis es más pequeño que el Rin y no resulta tan fácil de navegar. Lo que hemos olvidado es que alrededor de Gran Bretaña existe una magnífica periferia marítima que había sido explotada durante siglos para el transporte costero y que ahora está abandonada.»¹⁰

Pero, si nos preocupa satisfacer las necesidades humanas con el gasto mínimo posible de energía, nos queda el hecho de que un caballo de vapor es cinco veces más eficaz en una vía férrea que en una carretera. Esto sigue siendo cierto tanto para transportar mercancías como personas, y tanto si hablamos del ferrocarril como del tranvía.

¹⁰ «Whose roads are they, anyway?» (¿De quién son las carreteras, de todos modos?) editorial de *Country Life*, 15 de junio de 1989.

7 Vaya forma de gestionar unos ferrocarriles

«Ya sería hora de que el propietario de British Railways —o sea la nación, representada por el gobierno— decidiera finalmente qué hay que hacer con las propiedades inmensamente valiosas que posee. Porque realmente son unas propiedades inmensamente valiosas aunque no estén dando beneficios a la hacienda del Estado. Algunas personas miran con codicia el valor de su desmantelamiento, y quieren vender los 17.000 kilómetros de derechos de paso reservado, tan bien distribuidos a través de todo el país, y también muchos de sus edificios urbanos. Otros, oliendo contratos muy lucrativos por asfaltar sobre las vías, están presionando para obtener el apoyo del gobierno para sus programas de reconversión de la red de ferrocarril. Coger las mejores partes de las empresas rentables relacionadas con el ferrocarril y entregárselas a compradores privados ha sido una forma de compra de empresas en crisis para vender sus bienes bajo el título genérico de privatización general.

¿Por qué el ferrocarril es tan vulnerable a este tipo de cosas y aparentemente no tiene ningún amigo influyente?»

Micheal R. Bonavia,
Twilight of British Rail?, 1985

Al empezar la era del motor, Gran Bretaña tenía una increíble red de ferrocarril. La habían construido, junto con obras monumentales de ingeniería en forma de puentes, viaductos, túneles y desmontes, enormes ejércitos de obreros conocidos como peones, los sucesores de los hombres que habían construido los canales o *navigations* del siglo anterior. Como en todos los continentes, realizaban un trabajo enormemente duro por unos sueldos muy bajos y con una gran pérdida de vidas. Hacia el año 1900 fueron sustituidos por máquinas. «Un par de excavadoras a vapor llevadas por veinte hombres hacían el gran trabajo que cincuenta años antes habrían tenido que hacer 200 peones.»¹

Una vez construidas las líneas las compañías ferroviarias tomaron el mando, reclutando a campesinos que pasaban de un sistema feudal a un nuevo feudalismo industrial. Se les exigía una total fidelidad a cambio de la garantía de un empleo de muchas horas de trabajo y salarios bajos. Los trabajadores del ferrocarril estaban sometidos a un estricto código de reglamentos similar al del ejército. Ya en 1839, una comisión de investigación informaba al gobierno de que «es esencial para la seguridad del público y para el mantenimiento de las conexiones regulares del ferrocarril que las compañías tengan un control más estricto sobre sus empleados (...), puesto que las vidas de muchas personas dependen de la buena conducta y la obediencia de los subordinados, y puesto que la más pequeña irregularidad puede conllevar consecuencias fatales, debe favorecerse un sistema de rigurosa disciplina.»²

El funcionamiento de los ferrocarriles estaba impregnado de militarismo. El joven que empezaba limpiando las máquinas podía, si mantenía limpio su expediente, ir escalando lentamente en la jerarquía para llegar a fogonero de locomotora y finalmente a maquinista. Existía también una clase muy diferenciada de oficiales, con regimientos rivales de ingenieros y administradores. Cualquiera que tuviera

¹Terry Coleman, *The Railways Navvies* (Los peones de los ferrocarriles), Penguin, 1968.

²Citado en la obra de Paul Salveson *British Rail: the radical alternative to privatisation* (Ferrocarril británico: la alternativa radical a la privatización), Centre for Local Economic Strategies, 1989.

una mancha en su expediente tenía muy difícil un ascenso. Por ejemplo, los que fueron considerados como *activistas* en la huelga general de 1926 todavía estaban en la lista negra para un ascenso en 1946, en la víspera de la nacionalización³, y probablemente siguieron estándolo después.

«Pero la base de la buena conducta era un conjunto de reglas y reglamentos rigurosamente aplicados. En lo que se refiere al funcionamiento, el libro de reglamentos del ferrocarril se convirtió en una institución nacional. “Hacer huelga de celo” es una frase ferroviaria que ha pasado a formar parte del lenguaje común. Las regulaciones que se supone que deben obedecer los maquinistas, los jefes de tren y los guardavías son tan numerosas y estrictas que observarlas al pie de la letra significa prácticamente parar los ferrocarriles. Hay pocos trabajadores en el mundo que hayan recibido una instrucción tan exacta y completa como los empleados de los ferrocarriles británicos.»⁴

Igual que en los ejércitos, existía toda una cultura defensiva en los rangos más bajos y un compromiso para mantener el servicio en funcionamiento *a pesar* del sistema. La historia escrita por Frank McKenna sobre los trabajadores del ferrocarril describe hasta qué punto cada categoría mantenía su propio grado de autonomía. «En su limitado territorio, un trabajador podía crear con frecuencia su propio sistema administrativo. Los responsables de las compañías eran conscientes de que la institución de fronteras bien definidas permitía unas relaciones claramente establecidas, y que la posibilidad del trabajador de imprimir su personalidad en un lugar o puesto determinado podía significar una compensación a las largas horas de trabajo y a la dura disciplina.»⁵

Los trabajadores del ferrocarril, como cualquier empleado de una gran empresa, construían sus propios enclaves dentro del sistema para que sus vidas resultaran más soportables. El *lobby* medioambiental lamentaba el *suburbio lineal* formado por cobertizos, chabolas, cabañas de obreros y vagones sin ruedas, cada uno con su diminuto tubo de estufa, lámpara de aceite y plancha metálica para freír los huevos con tocino.

Pero no eran más que las manifestaciones visibles del espacio defensivo que establecía cada categoría. Hubo batallas inevitables entre los sindicatos de obreros especializados, uno de los cuales era el ASLEF (Sindicato de Maquinistas y Mecánicos del Ferrocarril), y los defensores de un gran sindicato unificado, influidos por la propaganda del IWW de los Estados Unidos. La batalla estuvo a punto de ganarla el NUR (Sindicato Nacional del Ferrocarril), que perseguía la unión de todos los trabajadores de la jerarquía cuidadosamente edificada de los ferrocarriles. Pero los aristócratas del sindicato de maquinistas se mostraron contrarios a la ideología del NUR, a pesar del triunfo de la tendencia unitaria en la huelga de 1911.

Los viajeros y los estrategas de la industria desaprueban la continua defensa del ASLEF de los privilegios establecidos y de las prácticas restrictivas, pero resulta fácil de entender por qué los maquinistas defienden hasta la saciedad el grado de autonomía (a cambio de muchísimas horas de trabajo) que consiguieron sus antecesores. La idea magistral de las compañías ferroviarias de antes de la guerra era otorgar una locomotora *personal* a sus mejores maquinistas. «En la industria británica nunca se había visto nada igual», comenta Frank McKenna. Los maquinistas dedicaban toda su vida a sus locomotoras, que estaban limpias, pulidas y brillantes como los chorros del oro. «Para intentar comprender la mentalidad de estas personas hay que tener en cuenta que realizaban una tarea de gran responsabilidad sin ningún tipo de supervisión estricta. Trabajaban a su aire desde que empezaban hasta que terminaban su

³Frank McKenna, *The Railway Workers 1840-1970* (Los trabajadores del ferrocarril 1840-1970), Faber, 1980.

⁴Kenneth Hudson, *Working to Rule: a study of industrial discipline* (Huelga de celo: un estudio sobre la disciplina industrial), Adams and Dart, 1970

⁵Frank McKenna, *op. cit.*

jornada laboral, (...) trabajando a su propia satisfacción, según los criterios que ellos mismos se habían impuesto.»⁶

Hay algo en el entusiasmo por los ferrocarriles que hace que todos los que lo comparten corren el riesgo de pasar a formar parte de la gran industria británica de la nostalgia, lo que resulta peligroso por diversos motivos, en primer lugar porque en los noventa deberíamos estar pensando en el futuro del transporte ferroviario, no en su romántico pasado. El segundo motivo es que los empleados modernos no aceptarían las condiciones laborales que se daban por aceptadas en las compañías ferroviarias de antes de la guerra, mientras que el estilo de gestión adoptado por British Railways en la actualidad previene eficazmente el orgullo y la identificación con el trabajo.⁷ Kenneth Irvine, autor de diversas publicaciones del Adam Smith Institute que defienden la privatización de los ferrocarriles, tuvo la ocasión de presentar su punto de vista en la revista *Locomotive Journal*. Poco después apareció una dura réplica por parte de Alf Press, un maquinista jubilado de la Great Western Railway, una de las sociedades más apreciadas entre las que componen British Railways:

«No me cabe la menor duda de que todos los que han vivido la experiencia de trabajar en los ferrocarriles entre las dos guerras mundiales se opondrían frontalmente a cualquier intento de volver a la privatización. Para los trabajadores del ferrocarril fue un gran día cuando los ferrocarriles británicos volvieron a manos de la gente y su control dejó de estar en las manos paralizadas de los propietarios privados. En todas las locomotoras había mensajes escritos con tiza en favor de la propiedad pública. Todos nosotros recordamos los días previos a la nacionalización, señor Irvine, y es por ello que no queremos volver a esas condiciones.»⁸

Jimmy Knapp, secretario general del Sindicato Nacional de Trabajadores del Ferrocarril, comparte su punto de vista y considera los ferrocarriles como «una industria conducida al fracaso por los errores de la propiedad privada y que necesitaba desesperadamente que la nación la rescatara en 1948». También percibe entre los muchos defensores de la privatización del ferrocarril «una nostalgia generalizada de los míticos buenos tiempos de los ferrocarriles de antes de la guerra y la creencia de que fue la nacionalización la que terminó con esa época feliz».⁹ Knapp escribió esto como prefacio al libro de Paul Salveson *British Rail: the radical alternative to privatisation*, que ilustra el hecho de que desde el inicio mismo de la era del ferrocarril se vio que resultaba imposible la libre competencia, aunque solo fuera por el monopolio geográfico que implica la instalación y mantenimiento de la vía permanente, infraestructura esencial de los ferrocarriles. Salveson explica que en 1844, 1851, 1872 (año en que una investigación parlamentaria descubrió que «no existe una competencia activa entre las diferentes compañías por el tema de tarifas»), 1898 y a partir de entonces, las compañías ferroviarias armonizaron sus tarifas y juntaron sus ingresos.¹⁰

Los nostálgicos defensores del libre mercado miraban hacia el pasado a la Edad de Oro que nunca existió, ni antes ni después del agrupamiento de las compañías, como consecuencia de la Ley de Ferrocarriles de 1921, que formaron las *Big Four*, las cuatro grandes (la London and North Eastern Railway; la London, Midland and Scottish Railway; la Great Western Railway; y la Southern Railway). Fue en el segundo de estos períodos, entre las dos guerras mundiales, cuando los ferrocarriles empezaron a sufrir

⁶*Ibidem*.

⁷ «Ahora se trata sólo de un trabajo, y la gente que dirige el espectáculo podría dirigir igualmente una zapatería o cualquier otra cosa, puesto que los ferrocarriles no les importan demasiado.» Reg Hawley, entrevistado por Steve Platt en *New Statesman and Society*, 3 de marzo de 1989.

⁸ Alf Press, «Privatisation» (Privatización), *Locomotive Journal*, marzo de 1988.

⁹ James Knapp, prólogo a la obra citada de Paul Salveson.

¹⁰ Salveson, *op. cit.*

la competencia directa de la industria del transporte de mercancías por carretera y de los autobuses y los autocares de pasajeros.

Los poderosos *lobbies* de ambas partes presentaron sus argumentos al gobierno. El *lobby* de las carreteras reclamaba que los impuestos específicos sobre los vehículos de motor se destinaran a un fondo dedicado a la mejora y desarrollo de las carreteras que, antes de la era del motor, habían sido una responsabilidad puramente local. Después de todo, en los inicios de la era del motor la mayor queja de las administraciones locales es que estaban indignadas porque sus carreteras eran destrozadas por conductores venidos de otros lugares.

El tema de fondo para carreteras tiene una enorme importancia filosófica. En el siglo XIX, Henry David Thoreau pasó una noche en la cárcel por no pagar el impuesto para la guerra de México, y en Gran Bretaña se suponía que la educación especial debía pagarse mediante el «dinero del whisky», producto del impuesto especial sobre los licores. A finales del siglo XX, en Gran Bretaña hubo gente que fue embargada o encarcelada por deducir del impuesto sobre la renta la proporción que debía gastarse en armas nucleares. Los ministros afirman que el impuesto sobre el motor se destina a la construcción de carreteras. El Ministerio de Hacienda siempre se ha negado a considerar los ingresos desde este punto de vista: según el ministerio, solo existen los ingresos del Estado. El tema ha sido discutido ampliamente por muchos autores.¹¹

Las compañías ferroviarias, por su parte, argumentaban que no solo tenían la obligación estatutaria de transportar a los pasajeros desde cualquier estación o parar en cualquier otra, sino que también estaban obligadas a recoger y entregar todo tipo de productos desde un lugar cualquiera a cualquier otro lugar, conforme a una increíble lista de obligaciones. Hay que mencionar que estos productos incluían animales vivos, desde pollitos recién nacidos a palomas mensajeras, pescado fresco y el enorme volumen de cartas y paquetes de correos. Esta responsabilidad global se cubría con un enorme ejército de empleados del ferrocarril. En términos ordinarios, gran parte del negocio ha dejado de ser rentable. A finales de la década de los treinta, las compañías ferroviarias, amenazadas cada vez más por la industria del transporte por carretera, montaron una campaña para «Darle un trato justo a los ferrocarriles». El problema fue dejado de lado durante la Segunda Guerra Mundial. Los gobiernos de ambos bandos se dieron cuenta de su dependencia del ferrocarril, simplemente debida a la escasez de petróleo. Los ferrocarriles transportaron a tropas y civiles por toda Europa, y por supuesto llevaban a las víctimas a los campos de exterminio. Los ferrocarriles son neutrales. Simplemente son el medio *técnicamente* más eficaz de transporte por tierra.

En organizaciones tan grandes, la revolución de la gestión estaba bastante avanzada antes de la Segunda Guerra Mundial. Durante la guerra, George Woodcock destacaba:

«Nadie que estuviera en contacto directo con las oficinas centrales durante los últimos años (como fue mi caso durante la mayor parte de la década de los treinta) podía dejar de observar hasta qué punto creció el poder de los responsables del servicio y de los departamentos a expensas del poder de la dirección financiera. Los directores se habían convertido en gran manera en pelotilleros que asistían a reuniones diez veces al año, cobraban sus honorarios (...) y aprobaban solemnemente los deseos de los burócratas del ferrocarril. Este estado de cosas se debió en parte a la centralización del control tras el agrupamiento de las compañías, que hizo imposible que los directores de una gran compañía ferroviaria regional estuvieran al corriente de los acontecimientos, como podían hacerlo con las pequeñas compañías

¹¹Ver William Plowden, *The Motor Car and Politics in Britain* (El automóvil y la política en Gran Bretaña), Penguin, 1973; P.M. Townroe, *Social and Political Consequences of the Motor Car* (Consecuencias sociales y políticas del automóvil), David & Charles, 1974.

locales, y se vieran obligados, por lo tanto, a confiar más en sus funcionarios ejecutivos. La creciente injerencia del gobierno ayudó a reforzar este poder de los gestores.»¹²

Con la nacionalización del primero de enero de 1948, se creó una Comisión del Transporte Británico y una Dirección de los Ferrocarriles, la primera dedicada teóricamente a la política nacional sobre transportes en global y la segunda a reagrupar la enorme estructura de gestión de los ferrocarriles. El segundo de estos organismos tocó a su fin bastante pronto, en los primeros años de posguerra, y el primero tomó progresivamente las riendas de la gestión ferroviaria. Su último presidente, Richard Beeching, se encargó de disolverlo y se convirtió en el primer director de la nueva British Railways Board (Junta Directiva de los Ferrocarriles Británicos) en 1963. En la práctica, los ferrocarriles han sufrido innumerables cambios en su estructura organizativa desde 1948, algunos de ellos destinados únicamente a acabar con las jerarquías creadas. Un conocedor del tema, Michael Bonavia (que apunta que la duración media del cargo de ministro de Transportes es de un año y once meses), sugiere:

«Una estratagema útil que siempre puede utilizar un ministro de Transportes para responder a las críticas, tanto hacia British Railways como hacia su propia persona, es decir que ha exigido una reorganización que mejoraría “la eficacia y la economía” (esa frase sin significado tan apreciada por los funcionarios). Se le podría contestar que las organizaciones, y la de los ferrocarriles sobre todo, deben dejarse madurar antes de poder identificar cuáles son las debilidades que hay que corregir. Arrancar una planta de raíz cada pocos años imposibilita su crecimiento y causa graves daños a las hojas, si es que sobrevive al tratamiento. (...) ¿Qué pasa entonces con la serie de cambios que desterraron las oficinas de la London Midland a Birmingham? Algún cínico podría insinuar que, para reducir el número de personal administrativo y de gestión, no hay nada como trasladar las oficinas a un lugar lejano para provocar una avalancha de bajas voluntarias.»¹³

Bonavia recuerda que hacer funcionar una red de ferrocarriles es una tarea inmensamente compleja, y que ese mismo cínico sugeriría con seguridad que «planificar las reestructuraciones y diseñar los gráficos y los organigramas sobre el papel y hacer trabajar a los asesores puede ser una forma de evitar la dura labor que representa mantener un nivel de servicio aceptable.» Y añade:

«La teoría de la empresa hace tiempo que ha reconocido tres métodos principales de delegación de poderes, o sea, de descentralización de la autoridad: por funciones, por territorios y por productos. British Railways ha probado, a veces voluntariamente y a veces por presiones políticas, los tres sistemas. La dirección de los años 1948-53, bajo la ley de 1947, utilizó el sistema de funciones; sus desventajas llevaron a la Ley de Transportes de 1953, que enfatizaba la delegación por territorios, es decir una gestión regional. A partir de mediados los sesenta ha habido un prolongado intento de delegar sobre la base de los productos.

Actualmente existe una evidente confrontación potencial entre la gestión sectorial (descentralización por productos) y la gestión regional (descentralización por territorio). La existencia de dos autoridades delegadas distintas no es nueva en las empresas, siempre que se sigan los principios de “personal” y “línea de producto”. Por lo tanto, cabe preguntarse si, en los ferrocarriles, sector significa “personal” y regiones “líneas de producto” —y si esta distinción está claramente establecida y comprendida. British Railways ha sufrido tantas

¹²George Woodcock, *Railways and Society* (Ferrocarriles y sociedad), Freedom Press, 1943.

¹³Michael R. Bonavia, *The Twilight of British Rail* (El ocaso de los ferrocarriles británicos), David & Charles, 1985.

convulsiones (en particular una reorganización sectorial impuesta desde el exterior que resultó un estrepitoso fracaso) que un período de consolidación basado en mejoras puntuales es muy preferible a realizar cambios drásticos. La mayoría de organizaciones pueden funcionar si se las comprende correctamente y existe un espíritu de cooperación. Si falla esto último, incluso una organización teóricamente ideal dejará de funcionar.»¹⁴

La mayoría de los lectores de todos los campos profesionales confirmarán el último comentario de Bonavia, que es de especial aplicación a una industria en la que hay que proporcionar cotidiana y permanentemente un servicio público, en el que es vital la preocupación por la seguridad de los viajeros y en el que es esencial el sentido de obligación compartida para que todo funcione correctamente. Lo trágico es que Jimmy Knapp, secretario general del Sindicato Británico de Trabajadores del Ferrocarril, se ve obligado a llegar a la conclusión que sigue:

«El espíritu de la industria ha sido destruido por una gestión cuyo recurso principal es la acción disciplinaria y que crea una atmósfera de intimidación, amordazando las críticas y protestas legítimas. A esta táctica de matones no se recurre únicamente a nivel de estaciones y cocheras, sino que también se emplea en los convenios nacionales. La imposición de la gestión ha sustituido a las negociaciones y los acuerdos.»¹⁵

Lo patético del caso es que, muchas décadas antes de la nacionalización y mucho antes de este período de posguerra marcado por los interminables cambios en la teoría de la gestión, los informes de asesores empresariales ajenos al ferrocarril y la entrada de nuevos y dinámicos directores procedentes del ejército, la ICI (Imperial Chemical Industry) o la Shell, se había reconocido que los trabajadores del ferrocarril debían ser escuchados a la hora de gestionar el sistema. Durante el período de la Primera Guerra Mundial, cuando la red de ferrocarriles era mucho más extensa de lo que lo es actualmente y empleaba a cuatro veces más personal, la influencia de la propaganda a favor del sindicalismo y el socialismo corporativo y del concepto del control de los trabajadores había penetrado en los sindicatos del ferrocarril:

«En 1912, en la conferencia anual de la Amalgamated Society of Railway Servants (ASRS), el mayor sindicato del ferrocarril de esa época, se propuso una resolución que defendía estas posiciones. La resolución fue aprobada y, por consiguiente, la ASRS fue el primer sindicato en posicionarse en favor del control de los trabajadores y el único sindicato que durante un tiempo estuvo comprometido con las demandas sindicalistas de un control total por parte de los trabajadores. Los principales dirigentes de la ASRS, sin embargo, como otros dirigentes sindicales, se oponían al sindicalismo y rechazaron el concepto de control por parte de los trabajadores.»¹⁶

Pero el historiador que habla de estos acontecimientos sigue explicando que al año siguiente la actitud de los dirigentes empezó a cambiar:

«El presidente de la Railway Clerks' Association (sindicato de empleados) dijo en su discurso de la conferencia anual de 1913 que la reclamación de un mejor estatus social por parte de los trabajadores del ferrocarril no se lograría con la "simple" nacionalización, sino

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ James Knapp en *Transport Review*, febrero de 1989.

¹⁶ Branko Pribicevic, *The Shop-Stewards' Movement and Workers' Control 1910-1922* (El movimiento de los enlaces sindicales y el control de los trabajadores 1910-1922), Blackwell, 1959.

únicamente dándole a los trabajadores una parte del control. Sugirió que los ferrocarriles nacionalizados deberían ser gestionados por un consejo formado por representantes del Estado, de los consumidores y de los trabajadores. Un año más tarde, el NUR aprobó una resolución que afirmaba que “ningún sistema de propiedad estatal será aceptado por los trabajadores organizados si no (...) les permite una justa medida de control y responsabilidad en la seguridad y el funcionamiento eficaz del sistema de ferrocarriles”.¹⁷

En 1917, el NUR afirmaba que «tanto si se decide la nacionalización como el control por parte del Estado, tendría que quedar inequívocamente claro que los trabajadores no lo aceptarán si no se les deja participar en la gestión»; y en una conferencia se aprobó por una mayoría de 74 a 1 que «el sindicato debería tener una representación equitativa tanto a nivel local como nacional en la gestión de los ferrocarriles en todo el Reino Unido», y en 1919 «los sindicatos negocian sobre la base de su reivindicación de obtener la mitad del control de la gestión global».¹⁸

En el *Libro Blanco* publicado por el gobierno sobre el futuro de los ferrocarriles, que conllevó el *agrupamiento* de las compañías en el seno de las *Big Four*, se afirmaba: «El gobierno es de la opinión de que ha llegado el momento en que los trabajadores, tanto manuales como de oficinas, deben tener voz en la gestión.»¹⁹ No fue así. «El único resultado de años de lucha por la propiedad pública y la gestión democrática de la industria ferroviaria fue un mejor plan de convenios, incorporado a la Ley de Ferrocarriles de 1921.»²⁰

Tuvo que pasar un cuarto de siglo antes de que un gobierno británico decidiera nacionalizar no solamente los ferrocarriles sino toda la industria del transporte. En aquella época, los dirigentes del Partido Laborista habían decidido que la participación de los trabajadores en la toma de decisiones no estuviera en el orden del día. La dirección de las empresas nacionalizadas tenía que seguir el modelo de las enormes empresas públicas jerarquizadas, establecido en los años veinte y treinta por Reith con la BBC y por Herbert Morrison con la administración de los transportes públicos de Londres. Un especialista americano, Robert Dahl, que consideraba el rechazo al control por parte de los trabajadores o incluso a la representación de los trabajadores en la gestión como «la opinión madura del movimiento socialista y sindicalista británico» lo resume de la siguiente manera:

- «1) Los sindicatos deben mantener su total independencia para realizar su función básica de representar a los intereses de los trabajadores. Esta independencia quedaría en entredicho si sus representantes estuvieran en la junta gestora.
- 2) Los miembros del consejo de dirección no pueden responder ante los trabajadores de una industria como sus representantes y al mismo tiempo ser responsables de su gestión ante el ministerio. Querer cargarles con esta doble responsabilidad podría tener como resultado que el consejo de dirección se transformara en algo parecido a un comité negociador, en el que el representante de los trabajadores se encontraría en una posición ambigua.
- 3) El Parlamento, que representa los intereses de la comunidad en general, debe tener el control en última instancia sobre la política, por medio de un ministro responsable y un consejo de dirección que pueda rendir cuentas ante este ministro.»²¹

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ Carter L. Goodrich, *The Frontier of Control: A study in British Workshop Politics* (La frontera del control: estudio sobre la política de talleres británica), Bell, 1920.

¹⁹ *Libro Blanco Cmd. 787*, junio de 1920.

²⁰ Branko Pribicevic, *op. cit.*

²¹ Robert Dahl, «Workers' Control of Industry and the British Labour Party» (El control de los trabajadores de la industria y el Partido Laborista británico), extracto en la obra de Ken Coates y Anthony Topham (editores) *Industrial Democracy in Great Britain* (Democracia industrial en Gran Bretaña), MacGibbon & Kee, 1968.

Estos argumentos prevalecieron en los puntos de vista oficiales tanto del Partido Laborista como de la Confederación de Sindicatos. En los sindicatos ferroviarios el debate no se daba por acabado. El historiador del NUR nos aclara:

«Si en 1951 muchos trabajadores del ferrocarril se sentían desilusionados por los resultados de la nacionalización era porque no podían sentir como *suya* la gestión de los ferrocarriles y porque no tenían nada que decir acerca de su futuro. La primera asamblea general que se reunió tras la elección del gobierno laborista, en 1945, fue unánime al destacar el punto de vista de que la participación de los “trabajadores” en la gestión es un requisito indispensable para asegurar el éxito de una industria de transportes de propiedad pública. En parte, la posterior desilusión se derivó de comprobar que “la participación de los trabajadores en la gestión” no significaba lo mismo para todo el mundo.»²²

Otros especialistas destacan que no hay que confundir la autogestión de los trabajadores en cualquier tipo de industria con el papel protector de los sindicatos. El movimiento sindicalista siempre ha necesitado una teoría más compleja y pluralista.

«Desafortunadamente, la idea de gestión de los trabajadores fue identificada casi por completo con el concepto de gestión de los sindicatos. Era obvio que los sindicatos se opondrían a cualquier doctrina que propusiera crear en la industria una estructura representativa paralela a la suya. También que cualquier organización de este tipo minara su propia posición al establecer un nuevo polo de atracción para los intereses y la afiliación de los trabajadores.»²³

Esta incursión en temas que ya hace tiempo que han desaparecido del orden del día de los ferrocarriles es algo más que un desvío por la historia. Actualmente, cuando los ferrocarriles están firmemente en manos de directores ejecutivos, aunque estén dirigidos teóricamente por el gobierno o por accionistas, hace falta reflexionar sobre las opiniones que he citado de Jimmy Knapp. El transporte, en mayor proporción tal vez que ninguna otra industria, depende de la integridad, la buena voluntad y el entusiasmo del más humilde de sus trabajadores. Si la dirección desdeña estos inestimables atributos humanos, ¿cómo se puede esperar que la industria del ferrocarril sirva a los intereses de los usuarios? Es de estos últimos de los que hablaré a continuación, y de su papel en el sistema del ferrocarril.

²²Philip Bagwell, *The Railwaymen* (Los ferroviarios), Allen & Unwin, 1963.

²³Branko Pribicevic, *op. cit.*

8 Trenes para todos

«Considero los ferrocarriles como un bien nacional, una propiedad de la nación que, por consiguiente, debe ser utilizada según los intereses de la nación como conjunto, no simplemente según los intereses de los empleados o de los usuarios ni para que obtengan beneficios sus propietarios —vosotros y yo, los contribuyentes... Si se tuviera que decidir que los ferrocarriles funcionaran como un servicio social, sin tener que ser necesariamente rentables, habría que decidir cuánto servicio hay que proporcionar y a qué precio, y controlar el costo limitando los servicios de ferrocarril a las esferas en que ofrezcan un mejor rendimiento en relación con su costo real respecto a otros medios de transporte, y también sería necesario asegurar que todos los servicios que proporcionara el ferrocarril tuvieran la máxima eficacia posible.

Pero hay algo que podría significar una diferencia importante. Si tenemos que funcionar como un servicio social, el resultado lógico sería una limitación de los servicios a aquellos campos en los que el tren dé el mejor rendimiento por costo real, mientras que si funcionamos sobre una base estrictamente comercial, deberíamos limitar nuestros servicios a aquellos campos en los que el tren parezca capaz de proporcionar el mejor rendimiento por los costos efectivos en que se incurra o se pueda incurrir en el futuro.

Vosotros diréis, y yo estoy de acuerdo, que estas dos bases pueden llevar a resultados muy diferentes y que el basado en el costo real es claramente preferible socialmente al basado en el costo efectivo.»

Richard Beeching,
en un discurso a los sindicalistas del ferrocarril 1964

Todos personalizamos nuestras antipatías, y el doctor (más tarde Lord) Beeching siempre ha sido señalado como el hombre que presagió la caída de los ferrocarriles como servicio público universal para el transporte de mercancías y personas, incluso aunque el proceso de recortar servicios empezara mucho antes de su informe al gobierno y aunque continuara durante mucho tiempo después con toda una serie de posteriores recomendaciones políticas. «Desde Beeching (1963) hasta Serpell (1983), informe tras informe sobre la economía de British Railways, han caído en el error de imaginar que dentro de una gran red de ferrocarriles subvencionada debe existir un sistema pequeño autofinanciado o rentable, luchando por salir a la luz.»¹

Como demuestra la cita que encabeza este capítulo, Beeching comprendía perfectamente bien los temas implicados. Beeching exigió conocer los costos de operación de los servicios individuales, y la jerarquía de la administración de los ferrocarriles le respondió con cifras que concordaban con su idea de un futuro tranquilo:

«No era extraño que se propusiera el cierre de las líneas calculando sus costos a partir de locomotoras de vapor que habían sido reemplazadas mucho tiempo antes por locomotoras de tracción diésel y con unos horarios simplificados y arreglados. No era extraño que a una línea secundaria con máquinas de vapor, con trenes cancelados por drásticos recortes de

¹Michael R. Bonavia. *The Twilight of British Rail* (El ocaso de los ferrocarriles británicos). David & Charles, 1985.

personal, le negaran las locomotoras diésel por miedo a que ello le restara valor a su informe que la señalaba como candidata al cierre. Algunas decisiones improvisadas se tomaban en interés de lo que se consideraba la línea del partido.»²

Este comentario es de un hombre que trabajó toda su vida como ferroviario, Dick Hardy (con cuyo nombre se bautizó a la locomotora nº 09012 en 1988), y seguro que se harán eco de sus palabras todos aquellos pasajeros que han tenido que organizarse, manifestarse y solicitar que se mantuviera en funcionamiento su servicio en particular. Se quejan con amargura de que British Railways les niega el acceso a algunas estadísticas, falsifica otras y manipula la estructura de horarios y tarifas de forma que el servicio sea tan poco atractivo para los pasajeros que el cierre se convierta en una profecía autocumplida.

La expresión «¡El público que se joda!» (*The public be damned*), la utilizó por primera vez un magnate norteamericano del ferrocarril, William H. Vanderbilt, que heredó el control de la Penn Central Transportation Company en 1877, cuando un periodista le preguntó por la mala calidad de los servicios hacia Chicago. Casi un siglo después, en 1970, la Penn Central se declaró en bancarota, con «las subsiguientes revelaciones de corrupción e incompetencia en la gestión».³ La experiencia de los ferrocarriles en los Estados Unidos es una triste lección acerca de lo absurdo que resulta confiar en el libre mercado. Durante la década de los sesenta, los propietarios de las otrora grandes compañías del ferrocarril Union Pacific y Southern Pacific decidieron que el servicio de pasajeros no ofrecía el suficiente rendimiento de capital.

«La calidad del servicio fue degradada deliberadamente; se retiraron los vagones restaurante y los vagones dormitorio incluso en trenes que realizaban trayectos que duraban dos noches. Este comportamiento caprichoso acabó atrayendo la atención de las autoridades, y los organismos reguladores se negaron a autorizar nuevos abandonos, argumentando que una parte importante del tráfico había sido desalentada deliberadamente con el deterioro de la calidad.»⁴

Las consecuencias fueron paradójicas. A pesar de su fe en el bendito mercado *libre*, el gobierno federal se vio obligado —para que subsistiera el transporte ferroviario— a subvencionar un nuevo servicio de pasajeros sobre las vías permanentes abandonadas, el AMTRAK. Yo mismo realicé el trayecto, largo en relación a las distancias de Gran Bretaña, desde Filadelfia hasta Atlanta, Georgia, en un nuevo tren AMTRAK de gran comodidad que rodaba —lentamente— sobre unas vías que habrían sido consideradas anticuadas en una línea secundaria de Gran Bretaña.

La gente pobre y no motorizada de los Estados Unidos no viaja con el AMTRAK, ni tampoco en avión. Se desplazan con las grandes compañías de autocares, que salen de estaciones que se encuentran en los extrarradios pobres y, a veces, peligrosos. Podéis vivir una versión menor de esta experiencia yendo de la modernizada Victoria Station de Londres a la escuálida estación de autobuses del mismo nombre, a unos cientos de metros, con su atmósfera de austeridad de tiempos de la guerra.

La historia moderna del ferrocarril en los Estados Unidos está llena de lecciones para todos aquellos, incluyendo las sucesivas direcciones de British Rail y los sucesivos gobiernos británicos, que creen que la empresa puede *ser rentable* invirtiendo únicamente en los servicios obviamente rentables.

La importancia de una red de ferrocarril radica precisamente en que es una red. Es algo más que la suma de sus partes. Como insiste Michael Bonavia, una respetada autoridad sobre las complejidades del funcionamiento del ferrocarril, «el ferrocarril sobrevive en gran parte porque ofrece un servicio

²R.H.N. Hardy, *Beeching: Champion of the Railway?* (Beeching: ¿campeón del ferrocarril?), Ian Allan, 1989.

³E.L. Cornwell (editor), *The History of Railways* (La historia de los ferrocarriles), Hamlyn-NEL, 1976.

⁴*Ibidem*.

de transporte global. Limitarlo hasta que no cubra más que algunos trayectos o un número limitado de terminales de mercancías significa condenarlo a alejar de él bastante tráfico que utiliza durante la mayor parte de su trayecto instalaciones existentes por costos muy escasos».

Bonavia subraya que los monetaristas y los economistas que adoptan «el “punto de vista de la oferta” hacen una clara distinción, frecuentemente superficial y engañosa, entre lo que es social y lo que es económico en el transporte». Les gusta creer que el transporte es análogo a las industrias de producción, dominado por la simple interacción entre la oferta y la demanda, aunque el transporte es sólo en parte una industria. También es un servicio público esencial para cualquier sociedad avanzada, y es además una actividad personal —por ejemplo, los desplazamientos en automóvil— que se lleva a cabo sin tener en cuenta los factores del mercado.

Michael Bonavia pone el dedo en la llaga al afirmar:

«El concepto de “contrato social” entre los sistemas principales de transporte y los usuarios no es un concepto moral o filosófico; se basa en la naturaleza misma de la demanda de transporte y la naturaleza de los costos del transporte. La financiación mixta es inherente a todo el transporte público, aunque sea únicamente porque suele ser imposible hacer coincidir la oferta con la demanda a cada instante, al no existir algo como el almacenaje en los servicios de transportes. Esto significa que la relación entre el costo y el precio es inmensamente variable —siendo el ejemplo más evidente las horas punta y las horas bajas durante un solo día. El contrato social existe en parte porque el ferrocarril tiene que proporcionar un servicio que no puede cobrarse *al detalle* sobre la base del costo de la unidad. Casi nadie compraría una tarjeta multiviaje para Londres si el último tren de regreso saliera a las 18.30 porque la dirección del ferrocarril considerara que los trenes posteriores van demasiado vacíos para ser rentables. El transporte tiene que ofrecer un servicio completo, compensando lo malo con lo bueno.»⁵

El principio de compensar lo malo con lo bueno no sólo se aplica a los horarios, sino también a la geografía de los ferrocarriles. Un sistema nacional de ferrocarriles es uno de los ejemplos que se utilizan para ilustrar la necesidad de un Estado centralizado y la imposibilidad de descentralización, por no hablar de una sociedad anarquista. De hecho, la historia de los ferrocarriles en diferentes países es una parábola de las ventajas de una tradición descentralista. El propagandista anarquista George Barrett escribió un panfleto intentando responder a las objeciones al anarquismo. Una de las cuestiones que planteó fue: «Supongamos que un barrio quiere construir un ferrocarril que debe pasar a través de una comunidad vecina, que se opone. ¿Cómo lo arreglaríais?» A lo que él mismo respondía: «Si existiera un país en que hubiera diversas comunas, es razonable pensar que la gente que viva en ellas querrá sistemas para viajar, y para recibir y enviar sus bienes. Eso no será más cierto en una comunidad pequeña que en otra. Eso, entonces, no sólo implica un ferrocarril local, sino una red que circule de un extremo a otro del país.» Si este argumento no es cierto, afirma, se trataría de una pregunta tonta, que no pone en cuestión el anarquismo, sino la propia sociedad humana.⁶

Esta argumentación puede compararse con lo que sucedió realmente. Países como Gran Bretaña y Francia, con una historia de autocracia despótica centralizada en la que Londres y París eran el centro de la monarquía, el gobierno, la administración pública, los negocios, las finanzas y también de los sistemas de comunicaciones, tienen un mapa de ferrocarriles que refleja fielmente este centralismo. Todas las líneas llevan a Londres o París y, ahora, a finales del siglo XX, se ha puesto el énfasis en

⁵Michael R. Bonavia, *op. cit.*

⁶George Barrett, *Objections to Anarchism* (Objeciones al anarquismo), Freedom Press, 1922; reeditado en *The Raven*, n° 12, octubre-diciembre 1990.

conexiones rápidas y eficaces entre grandes ciudades, destinadas, con las correspondientes tarifas, a los hombres de negocios que viajan a cargo de la empresa. Estas líneas son las consideradas, mientras las mermadas líneas provinciales son eliminadas o consideradas como parte de la obligación del Estado de proporcionar servicio público y como una carga para la economía del transporte.

En Gran Bretaña ha habido incontables protestas por parte de la gente que vive en la ruta ferroviaria que, pasando por Kent, conecta Londres con el túnel del Canal de la Mancha, precisamente porque consideran que la línea no va a darles ningún beneficio *a ellos*. En Francia, la última novedad es el Tren de Alta Velocidad (TAV) del Atlántico, *el primer tren del mundo* entre París y Le Mans que «circula a una velocidad media de 300 km/h, probablemente más rápido que un avión a reacción al despegar» y «propulsado por cuatro enormes locomotoras eléctricas». ⁷ Pero, ¿beneficia a alguna de las comunidades que hay en su recorrido? No resultó nada sorprendente oír que había protestas locales contra otro TAV francés, que reducía el tiempo del trayecto entre París y Marsella a sólo tres horas, pero que fue considerado por las comunidades que había en su recorrido como «un desastre medioambiental». Los periódicos informaron de que tres estaciones de esta línea que quedan al sur de Aviñón fueron bloqueadas por mil manifestantes antes de que llegara la policía antidisturbios para disolverlos. ⁸ Los manifestantes no protestaban contra la sociedad humana en sí misma, sino contra lo que consideraban como la destrucción de su entorno por una propuesta cuyos beneficios no serían para ellos, sino para los ejecutivos de las empresas metropolitanas y los veraneantes.

Resulta muy instructivo comparar las filosofías del ferrocarril en estos países, con una historia de toma de decisiones centralizada, con las de otros países con una historia más afortunada. Siempre he apreciado los comentarios realizados hace muchos años por un periodista suizo, Herbert Luethy, sobre los efectos del modelo de administración delegada de su país, donde el órgano supremo es la comunidad local, en el mapa de los ferrocarriles:

«El ejemplo más sencillo es el sistema ferroviario suizo, que es la red más densa del mundo. Con un gran costo y con muchos problemas, se consiguió que cubriera las necesidades de las más pequeñas localidades y los más remotos valles, no como un proyecto rentable sino porque ése era el deseo de la gente. Fue el resultado de feroces luchas políticas. En el siglo XIX, el “movimiento por un ferrocarril democrático” provocó el conflicto entre las pequeñas comunidades y las grandes ciudades suizas, que tenían planes de centralización. (...)

Y si comparamos el sistema suizo con el francés, que con admirable regularidad geométrica, está totalmente centralizado en París de forma que la prosperidad o el declive, la vida o la muerte de regiones enteras ha dependido de la calidad de sus conexiones con la capital, podemos observar la diferencia entre un Estado centralizado y una alianza federal. El mapa del ferrocarril resulta la cosa más fácil de leer de un solo vistazo, pero sobrepongámosle otra actividad económica ilustrativa y el movimiento de la población. La distribución de la actividad industrial por toda Suiza, incluso en las zonas más apartadas, explica la fuerza y la estabilidad de la estructura social del país y evitó esas horribles concentraciones industriales del siglo XIX, con sus suburbios de proletarios desarraigados.» ⁹

La relación entre los ferrocarriles suizos y el federalismo y el localismo de Suiza no significa que este país no sufra los problemas de la era del motor. Zúrich tiene las congestiones de tráfico habituales en una gran ciudad; y, siguiendo la costumbre suiza, se votó en referéndum un plan meticulosamente

⁷Peter Hall en *The Planner*, 7 de septiembre de 1990.

⁸*The Guardian*, 6 de agosto de 1990.

⁹Herbert Luethy «Has Switzerland a Future?» (¿Tiene futuro Suiza?), *Encounter*, diciembre de 1962.

elaborado para resolverlas mediante una nueva línea de metro y un Sistema de Tránsito Rápido (una red de tranvías). Una editorial del *Die Weltwoche* resumía el resultado con el título «La confusión continúa»:

«El 59% de los electores de la ciudad y el 57% del cantón de Zúrich supieron el pasado fin de semana qué es lo que no quieren: el metro y el Sistema de Tránsito Rápido. Resulta mucho más cuestionable si saben lo que quieren. ¿Cuáles son las perspectivas de encontrar una solución que salve a la ciudad y a la región de morir ahogadas por los automóviles? Todas las soluciones cuestan dinero, y nadie quiere pagarlo.»¹⁰

Incluso así, nadie que viaje por la Suiza urbana o rural dudará de la superioridad y globalidad de la red de transporte público de ese país, ni del efecto de las continuas y fuertes inversiones públicas en él. Los visitantes se llevan exactamente la misma impresión de Holanda, al otro lado del Rin. Allí también juegan un papel decisivo las circunstancias históricas. El modelo de asentamiento humano se inspira en las ciudades francas de la Edad Media (maravillosamente celebradas por Kropotkin en su ensayo *El apoyo mutuo*¹¹) y en la República Holandesa del siglo XVII.

«En las pinturas de los interiores del ayuntamiento de Ámsterdam, de Pieter de Hooch, las familias se pasean por las salas del ayuntamiento como si fueran suyas, lo que en cierto modo es cierto. Holanda estaba formada (con la excepción de los territorios de la nobleza) por ciudades soberanas, que a su vez eran reagrupamientos de pequeñas comunidades.»¹²

La coalición de antiguas ciudades independientes, cada cual con su propia función dentro de la economía y la cultura nacionales, Utrecht, Ámsterdam, Haarlem, Leiden, La Haya, Delft y Rotterdam, forman actualmente el área metropolitana más densamente poblada del mundo, conocida como Randstad Holland, cubierta por una red de ferrocarriles eficaz y completa, rápida y barata para el pasajero, al darse por hecho en Holanda que la mitad de su costo debe cubrirse con fondos públicos.

En comparación con Gran Bretaña, tanto Suiza como Holanda son modelos de inteligencia aplicada a los ferrocarriles. Se da por hecho que la red es un servicio automático para toda la gente. La idea de que un tal Beeching pudiera cerrar desde su oficina de Londres la mitad de las líneas de tren de Escocia resultaría totalmente incomprensible para un suizo o un holandés.

Esto nos podría llevar a la deprimente conclusión de que nuestras presunciones culturales se derivan de la historia, y de que los ciudadanos de esos países tienen la suerte de haber heredado una tradición anticentralista, con todo lo que ello implica en cuanto a las concepciones *a priori* sobre el transporte y todos los demás aspectos de la vida. Pero todo el mundo tiene derecho a cambiar de opinión y de prioridades. A ese fin, ya disponemos de la investigación realizada por una organización llamada TEST (Transport and Environmental Studies — Estudios sobre el transporte y el medio ambiente), a petición de la organización de voluntarios Transport 2000. En la investigación se hace una comparación detallada con los sistemas de ferrocarril de otros países europeos y se demuestra que los ferrocarriles continentales «eran con frecuencia más audaces, más atrevidos en sus inversiones y en su política de reducir tarifas, y estaban mejor conectados con otros sistemas de transporte dentro de una política global de transportes».¹³

¹⁰Citado en la obra de Jonathan Steinberg *Why Switzerland? (¿Por qué Suiza?)*, Cambridge University Press, 1976.

¹¹Piotr Kropotkin, *Mutual Aid: A Factor in Evolution* (El apoyo mutuo: un factor en la evolución), Freedom Press, 1987; (1970) Ediciones Madre Tierra, Madrid 1989.

¹²Simon Schama, *The Embarrassment of Riches: Dutch Culture in the Golden Age* (La vergüenza de los ricos: la cultura holandesa en la edad de oro). Collins, 1987.

¹³BR: *A European Railway* (British Railways: un ferrocarril europeo), 2 volúmenes. TEST, 177 Arlington Road, Londres NW1 7EY, 1984.

Imaginaos, por un momento, que existiera la buena voluntad, la capacidad y el deseo de hacer funcionar el sistema de ferrocarriles como un servicio público, para darnos el tipo de red de ferrocarriles que realmente necesitamos.

9 Mercancías demasiado pesadas

«Sería deseable transferir las mercancías de la carretera al ferrocarril, ya que se reducirían los daños que causan los vehículos de carretera al medio ambiente, se ahorraría energía y se aprovecharían más eficazmente los recursos invertidos en el ferrocarril. Vías urbanas libres de embotellamientos, camiones silenciosos, reparto de los productos por correo en las ciudades y el trasvase de los embarques al ferrocarril: éstas son las mejores formas de civilizar la invasión de los grandes camiones. A muy largo plazo, es de prever que el volumen de las mercancías transportadas deje de crecer al mismo tiempo que las sociedades industriales de Europa evolucionan hacia sociedades posindustriales. (...) Hace diez años, la posibilidad de tales cambios parecía remota, particularmente en lo que se refiere al rejuvenecimiento de las vías férreas. En esa época, todos los intentos de proceder de acuerdo con políticas prudentes naufragaron desde el principio por la creencia de que los ferrocarriles tenían que resultar rentables. Desde entonces, ha cobrado fuerzas la idea de que las carreteras tampoco son rentables.»

Terence Bendixson,
Instead of cars, 1974

Cuando hace años Terence Bendixson escribió estas líneas, poco después de llevar a cabo un estudio sobre el efecto de los vehículos de motor para la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), creía que se impondría el sentido común. Era demasiado optimista respecto a la victoria de las personas sobre las mercancías. En el siglo XIX se construyeron los ferrocarriles principalmente para el transporte de mercancías pesadas, de igual modo que los canales en el siglo XVIII. E igual que las autopistas en el siglo XX. Los vehículos para el transporte de mercancías representan aproximadamente el 20% del kilometraje rodado en las vías urbanas. Si tenemos en cuenta que ocupan mucho más espacio, la cifra llega al 25%. Pero un cálculo de este tipo «sigue infravalorando hasta qué punto causan problemas de tráfico los vehículos de transporte de mercancías, puesto que no tiene en cuenta las dificultades que provocan los vehículos estacionados para carga y descarga. El porcentaje de costos de mantenimiento de la calzada atribuido a los vehículos de mercancías es mucho mayor que su porcentaje de kilometraje. Los trastornos para el medio ambiente también son desproporcionadamente grandes. El peso de un vehículo pesado no afecta únicamente al pavimento de la carretera, sino que también puede causar vibraciones peligrosas para los edificios cercanos. Su tamaño lo hace inadecuado para ciertas carreteras, especialmente pero no únicamente en los centros urbanos. Es ruidoso. Su tamaño y su peso representan un riesgo para otros vehículos. Los vehículos de transporte de mercancías son el punto principal de descontento público en lo que se refiere a los problemas que ocasiona el tráfico para el medio ambiente.»¹

Esto no es más que un eufemismo. Cuando el Ministerio de Transportes de la época invitó a la junta de la asociación ecologista Civic Trust para comentarle sus propuestas de aumentar el peso máximo autorizado para los camiones, quedaron sorprendidos por los datos sobre el daño causado por los camiones del peso ya existente, que destruían el pavimento de las carreteras, los pasos subterráneos, los

¹Independent Commission on Transport, *Changing Directions* (Cambiar de dirección), Coronet, 1974.

puentes, el mobiliario urbano, los árboles y setos, y creaban la necesidad de carreteras de circunvalación que trasladaran esta incesante amenaza a otras partes.² El propio Bendixson recibió un informe estadístico espeluznante por parte de William Gissane, del Hospital para Accidentes de Birmingham. «El cuarenta por ciento de las muertes de ocupantes de automóviles son debidas a una colisión con un camión. Teniendo en cuenta que los camiones pueden llegar a pesar treinta y dos toneladas y los coches apenas una, no resulta en absoluto sorprendente. En los choques entre ambos, los coches quedan pulverizados.»³

Durante los cien años anteriores a su nacionalización, los ferrocarriles tenían las mismas funciones y obligaciones estatutarias que los antiguos carros de transporte público: transportar cualquier cosa a cualquier lugar. Cada puerto, mina, cantera o acería y la mayoría de las fábricas tenían sus propias vías muertas y su flota de vagones de tren. El acceso al ferrocarril determinaba la ubicación de la industria, y era habitual que el membrete de las empresas incluyera el nombre de la estación de ferrocarril más cercana. Y en todos los andenes de viajeros podían verse cestos con pollitos recién nacidos, huevos, flores y canastas de fruta o verdura esperando a su embarque en el siguiente tren. Todas las estaciones de mercancías tenían su flota de carros de caballos o furgones a vapor o gasolina para la distribución. Mucho antes de la Segunda Guerra Mundial las empresas de camiones empezaron a ofrecer sus servicios a un precio más barato. De ahí que la campaña de preguerra de las empresas ferroviarias fuera «Demos a los ferrocarriles un trato equitativo».

En los años de la posguerra, el transporte de mercancías por tren siguió teniendo importancia, pero fue cediendo terreno gradualmente al transporte por carretera, en parte debido a que las empresas de transportes por carretera podían ofrecer mejores precios y en parte debido a la táctica de subir los precios del transporte por ferrocarril hasta que sólo los que no tenían otra opción mandaban sus mercancías por ferrocarril. Michael Bonavia, conocedor del funcionamiento del ferrocarril, apuntaba:

«No hace demasiado tiempo, los ingresos por mercancías superaban a los ingresos por pasajeros. El año después de la nacionalización, por ejemplo, los ingresos del ferrocarril se repartían en un 63,3% por mercancías y equipajes, y sólo un 36,7% por pasajeros. Actualmente estas cifras son prácticamente las mismas pero a la inversa: un 35,8% por mercancías y equipajes, y un 64,2% por pasajeros. Y si se incluyen en el cálculo las subvenciones estatales al transporte de viajeros, la comparación todavía es más chocante: sólo un 23,4% de los ingresos provienen de las mercancías, contra un 76,6% procedente de los pasajeros. En 1948, se transportaron por tren 309 millones de toneladas de mercancías; en 1983 sólo 145 millones.»⁴

Existe una relación directa entre el hecho de que en la actualidad los ferrocarriles transporten aproximadamente el 10% del tonelaje transportado por carretera y los desastres ambientales resultantes de la dependencia de vehículos de carretera cada vez más pesados. Este fenómeno es consecuencia del juego de fuerzas del mercado y de los cambios en el transporte marítimo. La industria portuaria se adaptó de mala gana a la contenerización de los cargamentos importados. Pero la industria del transporte por carretera aceptó gustosamente los cambios que destruyeron los puertos de Londres y Hull y ampliaron puertos como el de Felixstowe y el de Ipswich. La contenerización también ha determinado el tamaño de los camiones pesados:

«El tamaño máximo de los camiones no ha sido determinado por el gobierno, ni por las demandas de la industria de transporte por carretera, sino por la decisión de las líneas

²Civic Trust, *Heavy Lorries* (Camiones pesados), Civic Trust, 1970.

³Terence Bendixson, *Instead of Cars* (En lugar de los coches), Temple Smith, 1974.

⁴Michael R. Bonavia, *The Twilight of British Rail* (El ocaso de los ferrocarriles británicos), David & Charles, 1985.

marítimas de que resultaría más cómodo transportar las mercancías en contenedores de 12 metros de longitud. Cuando llegaban a puerto estos contenedores homologados por la Organización Internacional de Normalización (OIN), había que elegir entre vaciarlos allí mismo o disponer de vehículos lo suficientemente grandes para transportarlos. Una vez que un país tomara la decisión de permitir que los camiones alcanzaran los 15 metros de longitud para poder cargar estos contenedores OIN, sólo sería cuestión de tiempo que los demás hicieran lo mismo. En Gran Bretaña se tomó esta decisión en 1964. (...) Incluso si, pongamos como hipótesis, se considera que era inevitable el transporte de contenedores OIN mediante camión, no era inevitable que se permitiera que los camiones que no transportan este tipo de contenedores también tengan el mismo tamaño. Si uno ve un camión articulado de 15 metros entregando sus mercancías a un supermercado en las estrechas calles de un pequeño pueblo, no deja de sorprender que el tamaño del camión fuera determinado por la comodidad de los transportes por mar».⁵

Esta observación resulta particularmente chocante, aunque sólo sea porque la decisión de permitir que los contenedores de este tamaño viajen por carretera, adoptando las normas del transporte marítimo, ha permitido que cualquier transportista que no lleve contenedores pueda utilizar camiones de este tamaño. Algunos países no han tenido ninguna dificultad para permitir una longitud para los contenedores internacionales y otra para el transporte interno. Y para hacer justicia al doctor Beeching, fue su informe el que sentó las bases del concepto de tren de mercancías de contenedores para hacer que los contenedores pasaran de las carreteras a los trenes.⁶ Sin embargo, su efecto real fue desastroso.

«Los comerciantes miraban la lista de estaciones y líneas que eran posibles candidatas para el cierre (muchas de las cuales siguen abiertas actualmente) y con demasiada frecuencia se adelantaban realizando los cambios necesarios para transferir el tráfico de mercancías a las carreteras. Esta reestructuración infravaloraba la reacción en cadena de los cierres y las consecuencias sobre la actividad del transporte de mercancías de un descenso en el volumen mientras los costos se mantenían relativamente inflexibles. Por ejemplo, cerrar una terminal antieconómica podía significar que otras terminales que seguían en funcionamiento, y por tanto eran rentables, perdieran tanto tráfico que también se volvieran antieconómicas.»⁷

La carretera quedó totalmente a merced del *lobby* de las carreteras. Con el apoyo de la industria de los camiones (por entonces de capital totalmente extranjero), la industria petrolera y la Federación de Carreteras Británicas, se vieron con fuerzas para hacer campaña en favor de camiones de mayor longitud y peso. Y la Asociación de Transporte de Mercancías por Carretera afirmaba en *The Guardian* en 1972 que el progreso hacia camiones de 40 toneladas era «inevitable», puesto que la Comisión Europea lo había aprobado.⁸ El ministro de Transportes de aquel entonces no lo aceptó, aunque la longitud, el peso máximo por eje y el peso total aumentaron progresivamente hasta llegar a las 38 toneladas, y en 1989 otro ministro de Transportes anunció que los camiones de 40 toneladas no llegarían a las carreteras británicas hasta finales de los noventa. «Hemos afirmado desde el principio», dijo, «que necesitamos tiempo para reforzar nuestros puentes de forma que puedan soportar los pesos máximos autorizados

⁵Civic Trust, *Heavy Lorries, Nine Years On* (Camiones pesados, nueve años después), Civic Trust, 1979.

⁶*The Reshaping of British Railways* (La remodelación de los ferrocarriles británicos), HMSO, 1963.

⁷Michael R. Bonavia, *Op. cit.*

⁸«Environmentalists criticise EEC plans for 40-tons Lorries» (Los ecologistas critican los planes de la CEE de camiones de 40 toneladas), *The Guardian*, 18 de agosto de 1972.

por la CEE».⁹ Pocos meses después, otro ministro anunció con orgullo que «la longitud máxima de los camiones articulados aumentará en un metro, hasta los 16,5 metros, a partir de enero de 1990, un año antes de la fecha límite impuesta por la Comisión Europea. El gobierno quiere que la industria británica aproveche al máximo esta decisión».¹⁰ En otras palabras, se daba por hecho que se suponía que las longitudes y pesos máximos autorizados fueran la norma. Frente a las críticas a sus exigencias, la Federación de Carreteras Británicas argumenta invariablemente que este rechazo haría aumentar los precios que debe pagar el consumidor en los supermercados.

A pesar del aluvión de críticas por parte de la Comunidad Europea, un solo país europeo ha resistido hasta el momento las presiones para que permita los camiones gigantes. La Confederación Helvética limita el peso de los camiones en sus carreteras a 28 toneladas. Los camiones que sobrepasan este peso son transportados por tren por todo el país. La solución adoptada por los suizos tuvo un papel importante en los debates sobre las implicaciones de la construcción del túnel del Canal de la Mancha. Los que defienden el retorno de los transportes de mercancías al ferrocarril consideran que el túnel ofrece unas oportunidades que hasta ahora no se han tenido en cuenta. Actualmente, en Gran Bretaña sólo se transporta por tren un 13% de las mercancías, en Francia un 33% y en Alemania un 30%. «Las distancias en Gran Bretaña eran demasiado cortas para que el transporte de mercancías por ferrocarril pudiera resultar realmente rentable. Cuando los productos puedan ir en tren desde Manchester hasta Milán, esto dejará de ser así.»¹¹

Pero hay una pega. El *ancho de vía* o distancia entre ejes de los trenes británicos es el mismo que el de la Europa occidental, pero los vagones de los trenes europeos son más anchos (se basan en el ancho de carga aprobado en la convención de Berna), y, por consiguiente, también lo son las instalaciones como puentes y túneles. Los trenes británicos pueden circular por Europa, pero los trenes europeos no pueden circular por Gran Bretaña. Esto pone en peligro la viabilidad financiera de los servicios directos desde el túnel del canal a estaciones regionales de mercancías. A falta de información fiable por parte de los promotores del túnel y del Ministerio de Transportes, el grupo de presión Transport 2000 encargó un estudio a un grupo de expertos (Steer Davies and Gleave), que en 1989 cifraron el costo de ampliar el ancho de las redes principales en 210 millones de libras esterlinas.¹²

Esta cifra, por supuesto, debería ser cubierta por los ferrocarriles británicos. Las cantidades infinitamente superiores que habrá que invertir en ampliar las carreteras para que puedan soportar camiones más pesados las pagarán automáticamente los contribuyentes. Se da por hecho que las operaciones del ferrocarril tienen que suponer una recuperación inmediata del capital invertido, mientras que la construcción de carreteras no tiene este tipo de restricciones. Los ferrocarriles británicos anunciaron en 1990 que «se están llevando a cabo reuniones con los clientes de Speedlink para intentar poner fin a las actuales pérdidas financieras». La terminología utilizada para el tráfico de mercancías cambia con tanta frecuencia que los consumidores ordinarios tienen dificultades para identificar este aspecto del funcionamiento de los ferrocarriles, pero Speedlink es el nombre que se da a «la empresa que transporta vagones para mercancías que van desde electrodomésticos, bebidas enlatadas y madera hasta comidas en conserva y recambios de automóvil, y que se enfrenta a una competencia que ha aumentado debido a los menores costos de operación de los camiones de 38 toneladas, que ahora ya pueden utilizar las carreteras británicas».¹³ Existe un consorcio de siete asociaciones gubernamentales locales llamado «Getting the Best of the Channel Tunnel» (Obtener lo mejor del túnel del canal), cuyo presidente co-

⁹ *The Times*, 7 de junio de 1989.

¹⁰ «Longer lorries a year earlier» (Camiones más largos un año antes), *The Guardian*, 15 de septiembre de 1989.

¹¹ «Whose roads are they, anyway?» (¿De quién son las carreteras, de todos modos?), editorial del *Country Life*, 15 de junio de 1989.

¹² *The right Tracks to Europe* (Las vías correctas hacia Europa), Transport 2000, 1989.

¹³ *The Planner*, 22 de junio de 1990.

mentaba que «estamos consternados por el hecho de que Speedlink parezca condenada a desaparecer en un momento en que luchamos por una transferencia mayor de las mercancías al ferrocarril. Existe una creciente corriente de oposición en toda Gran Bretaña que considera que el número cada vez mayor de grandes camiones de mercancías en nuestras carreteras ya no es ambientalmente aceptable».¹⁴

Pero conseguir que las mercancías vuelvan a los ferrocarriles es un asunto mucho más complejo que salvar las diferencias de ancho de carga y la indefendible presunción de que los ferrocarriles deben resultar rentables mientras que las carreteras las pagamos entre todos. La construcción de las vías férreas comenzó con el transporte del carbón de las minas a los distribuidores y consumidores locales, el transporte del mineral de hierro a las fundiciones y las fábricas siderúrgicas, y los productos derivados que se obtenían a todos los demás lugares. A éstos se añadieron los trenes correo con clasificación en el propio tren, y los trenes de periódicos. El declive de las industrias básicas y la voluntad de los correos y la industria de los periódicos de utilizar el transporte de motor, más barato y rápido, precisamente debido a que el desarrollo de las autopistas no está sujeto a cálculos de pérdidas y beneficios, ha desfondado la competitividad de la industria del ferrocarril. La admisibilidad ambiental no consta como partida en las hojas de balances.

«Los ferrocarriles británicos perdieron hace mucho tiempo la mayor parte del negocio de cargamento de productos perecederos —el pescado de Aberdeen, los trenes especiales de bananas de Avonmouth, los trenes expresos de brócolis de Cornualles, los trenes de leche de West Country. Pero, ¿por qué no existe un servicio de agrupamiento que permita que Speedlink transporte los diversos productos que serían recogidos y entregados por la National Carriers Ltd.? Después de todo, históricamente la carretera y la vía férrea siempre han estado asociadas. La construcción de los ferrocarriles, aunque acabó con las diligencias y los pesados carros de caballo, de hecho hizo aumentar el volumen de tráfico en las carreteras. “El tráfico de tracción animal en las carreteras del país aumentó regularmente durante los primeros tiempos de la era del ferrocarril. Durante su infancia, los ferrocarriles eran alimentados por diligencias, carruajes, carretones y carros”.»¹⁵

Todos los progresos de los últimos cuarenta años han contribuido a la eliminación de la posibilidad de una asociación entre ferrocarril y carretera. Las terminales de mercancías y las estaciones clasificadoras han sido cerradas y vendidas. De hecho, los problemas financieros de los ferrocarriles británicos en la década de los noventa se han derivado, en parte, del hecho de que el descenso de los precios del suelo redujo los ingresos previstos por la venta de las terminales de mercancías y de las estaciones clasificadoras. Un ejemplo más de la increíble irresponsabilidad con la que se planifica la política de transportes, y que hace todavía más difícil cualquier intento de dar marcha atrás.

El dogma de la soberanía del consumidor, al cual todos nos sumamos, queramos o no, asegura que se pueda conseguir cualquier producto en cualquier lugar. Yo vivo en una zona rural del este de Inglaterra y no puedo dejar de observar que los consumidores pueden comprar todo tipo de productos sin la menor implicación de la red de ferrocarriles. Durante la huelga de los mineros, en 1984, cada día llegaban al pequeño puerto de Wivenhoe (Essex) barcos que transportaban carbón procedente de Polonia, China, Latinoamérica y Sudáfrica. El carbón era cargado en grandes camiones que lo llevaban a todos los rincones de la región. British Coal (la antigua Compañía Nacional del Carbón) ha utilizado esta experiencia como un arma, no sólo contra los mineros, sino también como un aviso a la industria eléctrica de que existen otras fuentes más baratas que las minas británicas y que habían decidido comprar en

¹⁴*Local Government Chronicle*, 29 de junio de 1990.

¹⁵Michael R. Bonavia, *op. cit.*, citando la obra de John Clapham *Economic History of Modern Britain* (Historia económica de la Gran Bretaña moderna).

los mercados internacionales. Los ferrocarriles, con sus conexiones automáticas entre las minas y las centrales eléctricas, son meros peones en el juego del mercado. Mi concesionario local de British Fuels Ltd. fue incapaz de explicarme de dónde procedía el combustible sin humo que yo consumo. Pero el deshollinador, que puede identificar cualquier derivado del carbón por sus residuos, me dijo que está hecho de polvo de carbón británico que se exporta a Alemania para su tratamiento y luego se reimporta a más de siete veces su precio, puesto que la antigua Compañía Nacional del Carbón no quiso invertir en la planta necesaria.

Tengo la misma relación anónima con todos los demás productos que se venden en el mercado de mi pueblo, de 6.000 habitantes. En el mercado puedo comprar zanahorias de Florida o cebolletas e México; si compro artículos de equipo en la tienda de electrodomésticos, puedo comprar una radio británica fabricada en Taiwán, un televisor japonés fabricado en Gales o uno británico fabricado en Malasia. En la ferretería, los utensilios de madera o de metal más baratos son los procedentes de la República Popular China. Si quisiera comprarme un coche, los que están de oferta vienen de Checoslovaquia, Yugoslavia o Rusia. Si aspirara a tener un Ford *británico*, descubriría que ha sido fabricado en España. Si comprara un producto de acero laminado a un contratista, sería de la India, mientras que en el almacén de madera, sólo el vendedor sabría decirme si un trozo concreto proviene del Canadá, de la URSS o de Noruega.

El interminable cuerno de la abundancia de productos del mundo entero puede comprarse en los pueblos más pequeños del mundo rico. Cómo han llegado hasta allí es un secreto que sólo conocen los contenedores transportados por grandes camiones desde los puertos y aeropuertos de todo el mundo. Preferimos la idea de que debería haber de todo en todas partes a las consecuencias de optar por una red de distribución racional a nivel regional.

10 Las góndolas del pueblo

«Seguramente recordaréis aquella fascinante escena de la película Ragtime, de E.L. Doctorow, en la que un padre y su hija pequeña realizaban todo el trayecto desde la calle Hester de Nueva York hasta Boston con una sucesión de tranvías y pasando de un sistema de transportes urbano a otro. La línea de tranvía de la ciudad de Nueva York los llevaba hasta Mount Vernon, a unos dieciséis kilómetros al norte de Manhattan, donde hacían transbordo a una línea de New Rochelle, a continuación a un tranvía del Ipswich de Connecticut, que enlazaba con los transportes de Bridgeport, y así sucesivamente hasta las líneas de New Haven, Springfield, Worcester y, finalmente, Boston: “El vagón de madera se balanceaba de un lado a otro, el viento les golpeaba la cara. Viajaban bordeando bosques, en los que veían a los pájaros que se sobresaltaban y se volvían a posar cuando ya habían pasado. (...) El vagón iba a su aire al lado de la carretera, y cada vez que se aproximaba a una intersección hacía sonar la bocina. Una vez, se paraba para recoger un cargamento de legumbres. Los pasajeros se agolpaban en el pasillo. La niña esperaba con impaciencia los momentos de máxima aceleración. Tateh se daba cuenta de que era feliz. Le encantaba el viaje.” Necesitaron dos días para realizar todo el trayecto, parando a dormir en New Haven, y el viaje les costó 2 dólares y 40 centavos al adulto y poco más de un dólar a la niña. En esa época, a principios de siglo, en los Estados Unidos había más de 320.000 kilómetros de vías de tranvía y casi cinco mil millones de pasajeros de tranvía al año.»

Kirkpatrick Sale,
Human Scale II, 1980.

Los norteamericanos los llamaban *trolleys*, los ingleses *trams*, y actualmente se les llama tranvías urbanos o sistemas de tránsito rápido. Pero todos entendemos perfectamente lo que describía Doctorow: un sistema de transporte sobre raíles, pero sin la infraestructura enorme de un ferrocarril, que dependía de un suministro eléctrico aéreo o enterrado, y que transportaba a los ciudadanos de forma más barata, segura y fiable.

En Gran Bretaña, cada ciudad y pueblo grande tenía su propio sistema de tranvías. Manchester tenía 953 tranvías y 197 kilómetros de vía; Glasgow tenía 1.093 tranvías y 217 kilómetros de vías.¹ El equivalente británico más cercano a los sistemas de transporte interurbanos de Estados Unidos y Canadá era el tranvía de Blackpool y Fleetwood. De hecho Blackpool, con más de un siglo de servicio continuo de tranvías eléctricos, era hasta hace poco la única ciudad de Gran Bretaña donde podía verse un tranvía en funcionamiento, a parte del museo de Beamish o del museo de tranvías de Crich, en Derbyshire.

En Estados Unidos hubo una conspiración intencionada para acabar con la red de tranvías:

«A partir de 1930, la compañía General Motors, que había conseguido el monopolio virtual para la fabricación de autobuses en los Estados Unidos, decidió que no habría mercado para el transporte en autobús a no ser que las ciudades norteamericanas decidieran renunciar a su sistema de tranvías eléctricos. Sin consultar a nadie excepto a su propio consejo de administración, General Motors creó la filial United Cities Motor Transit, cuya única función,

¹Charles Klapper, *The Golden Age of Tramways* (La edad de oro de los tranvías), Routledge, 1961; David & Charles, 1974.

según el posterior testimonio de una comisión judicial del senado (93° Congreso, 2ª sesión, 1974), “era comprar empresas de tranvías eléctricos, convertirlas en líneas de autobuses de General Motors, y revenderlas a las empresas locales que estuvieran de acuerdo en comprar los autobuses a General Motors”. En 1949, General Motors había conseguido forzar el abandono de más de cien sistemas de tranvías —entre los que había líneas importantes de Nueva York, Filadelfia, Baltimore, San Luis, Salt Lake y (el caso más paradigmático) Los Ángeles. Ejerciendo una presión económica o política, General Motors impulsó el desmantelamiento de los tranvías y de las líneas eléctricas, la pavimentación de las vías y la implantación de sistemas de autobuses. En 1936, había 40.000 tranvías en servicio en los Estados Unidos; en 1949 sólo quedaban 6.500, y esta cifra se reduciría a la mitad pasados otros diez años. Por todo el país, se había sustituido un sistema de transporte de masas barato y eficaz, esencialmente no contaminante, por otro que resultaba caro, poco práctico y especialmente sucio, que contaminaba el aire urbano, haría aumentar el presupuesto de las ciudades, congestionaba las calles y que, finalmente, impulsó a millones de estadounidenses a viajar en coches privados (consecuencia de la que también se beneficiaba General Motors), con repercusiones que incluso actualmente siguen afectando a todos los sectores de la sociedad. Finalmente, General Motors fue llevada ante los tribunales para responder por su actuación. En 1949, el Tribunal Federal de Chicago la declaró culpable, junto a las compañías Firestone y Standard Oil Company, también corresponsables, de conspiración criminal y de violar la Ley de Monopolios. Se le impuso una multa de 5.000 dólares.»²

En Gran Bretaña no hubo ninguna conspiración visible. Los técnicos de tráfico, encargados de hacer circular —costara lo que costara— un tráfico cada vez mayor de automóviles, consideraron que los tranvías y las vías eran un obstáculo. Los ayuntamientos estaban poco dispuestos a sustituir sus antiguas flotas de tranvías por vehículos silenciosos y cómodos. En Londres se llevó a cabo un programa para su sustitución por trolebuses, que eran increíblemente rápidos y silenciosos. Los trolebuses tenían la ventaja de funcionar con corriente eléctrica y la desventaja de que, al no circular por una vía fija, se veían tan afectados como el resto de vehículos por los embotellamientos en las calles demasiado llenas.

La imagen del tranvía permanece en la mente de nuestros abuelos como aquel monstruo ruidoso, de rechinar metálico y asientos incómodos. Cuando Liverpool decidió abandonar los tranvías, Glasgow compró los coches Cunarder de 1937; Manchester abandonó los tranvías en 1949; y los chatarreros fueron los únicos interesados en comprar los viejos tranvías londinenses cuando Londres decidió abandonarlos. Como todos los viajeros deben saber, en la Europa continental sucedió algo muy diferente. Bélgica está cubierta por «un sistema de tranvías de un metro de ancho de vía que se mantiene desde 1884».³ Holanda, Alemania y Suiza tienen redes de tranvías de tres vagones, silenciosos, cómodos y puntuales, en todas sus ciudades importantes. En Zúrich, el *Hauptbahnhof* o estación principal «es el eje de la ciudad y el punto central de un sistema de tranvías cuya eficacia y comodidad hacen que cualquier otra forma de transporte parezca un poco ridícula».⁴

En la década de los noventa, el tranvía o sistema de transporte rápido está realizando su lento viaje de regreso. Sus defensores subrayan diferentes ventajas. Muchos coinciden en que mientras no se pueda alimentar a los autobuses con baterías eléctricas recargables, y teniendo en cuenta que en el curso de un día laborable un solo autobús diésel «emite 1,4 kg de monóxido de carbono, 3 kg de hidrocarburos y 4,9 kg de óxido nitroso», será deseable cualquier sistema que dependa de electricidad transmitida por cable.

²Bradford Snell, *American Ground Transportation* (Transporte terrestre americano), sesión del senado, febrero de 1974, US Government Printing Office. Citado por Kirkpatrick Sale, *Human Scale* (Escala humana), Secker & Warburg, 1980.

³Charles Klapper, *ibidem*.

⁴Marc Nicholls, «Zúrich», *Independent on Sunday*, 20 de mayo de 1990.

Después del éxito del metro de Tyneside, diversas regiones británicas han desarrollado planes para tener «sistemas de transporte integrados», aunque estos planes se han visto indefinidamente retrasados por el gobierno central, como sucede en Manchester y Sheffield. Centro, la organización responsable de los transportes públicos en West Midlands, espera poder poner en funcionamiento 200 kilómetros de vía para tranvía ligero. Bradford tiene puestas sus esperanzas en el trolebús.⁵

El geógrafo Peter Hall apunta esta cuestión:

«A pesar del intento de los urbanistas de contener el crecimiento urbano en Inglaterra, millones de personas viven en asentamientos urbanos difícilmente accesibles por los autobuses, por no hablar del tranvía. Extender vías hasta sus puertas resultaría enorme y prohibitivamente caro. Y aun en el caso de ser así, los tranvías no cubrirían muchos de los trayectos que la gente reclama actualmente. Estos trayectos —como también sucede en los Estados Unidos— van cada vez más de un suburbio a otro.»⁶

Hall propone un sistema mixto como los existentes en algunas ciudades alemanas, en las que el mismo vehículo funciona como tren de cercanías, se convierte en tranvía en las calles de la ciudad y termina su trayecto como tren subterráneo.

«En Nancy, en el este de Francia, hace ya cinco años que operan unos autobuses Renault de doble función, que van por los suburbios con tracción diésel y se convierten en trolebuses en la ciudad. En Adelaida, la capital del sur de Australia, tienen autobuses Mercedes que cubren de forma similar el extrarradio y luego siguen alimentados por un cable eléctrico hacia el centro de la ciudad. En Essen, Alemania, la compañía Mercedes ha unido estas dos ideas: los autobuses recogen a los pasajeros en los suburbios y luego se convierten en trolebuses. Incluso comparten la vía con los tranvías, a través de un túnel que los lleva a una estación subterránea del centro de la ciudad.»⁷

Todos estos sistemas tienen sus defensores en nuestro país: lo que nos falta es la voluntad de invertir en ellos. La importancia del Docklands Light Railway de Londres no estuvo en que se financiara con capital privado, ni tampoco en que los técnicos de tráfico pudieran aprender de sus defectos. Lo importante simplemente fue que consiguió que los ingenieros de transportes se plantearan alternativas. Hall se manifiesta a favor de la solución de Essen, simplemente porque sus trolebuses «se dispersan por los suburbios en los que están los clientes».

Hasta que la gente tenga la voluntad de buscar formas alternativas de transporte público, la mayor parte de trayectos diarios se seguirán realizando en autobús, sea urbano o rural. El mejor año de la junta de transportes públicos de Londres fue 1948, cuando transportó a 4.675.000 pasajeros a lo largo del año. «Casi el 60% de éstos viajaron en autobús, mientras que los tranvías, trolebuses y ferrocarriles se repartieron a partes iguales el 40% restante.»⁸ Ese mismo año también se registraron las cifras máximas de viajeros en los servicios de autobuses en las zonas rurales. John Hibbs, historiador de los autobuses rurales, que anteriormente había sido propietario de un autobús de Suffolk y actualmente es director de Estudios del Transporte en la Politécnica de Birmingham, afirma que los autobuses rurales pertenecían a la gente de los pueblos en una proporción que nunca pudo igualar el ferrocarril, puesto que los conductores y los pasajeros se conocían íntimamente y no había ningún «oficial superior a bordo».⁹ Los

⁵A.E. Relton, «Bradford goes off its trollies» (Bradford marcha en sus trolebuses), *The Guardian*, 19 de junio de 1989.

⁶Peter Hall, «Rails to Nowhere» (Vías hacia ninguna parte), *The Planner*, 1 de junio de 1990.

⁷*Ibidem*.

⁸John Adams, *Transport Planning: Vision and Practice* (Planificación del transporte: teoría y práctica), Routledge, 1981.

⁹John Hibbs, *The Country Bus* (El autobús rural), David & Charles, 1986.

horarios se adaptaban tanto a los viajes de los niños al cine del pueblo los sábados por la mañana como a las de sus padres a las sesiones vespertinas, tanto a las salidas de los colegios los domingos como a las giras por los *pubs* del equipo local de dardos.

«Una cesta de la compra sobre el buzón indicaba que había que recoger a un pasajero. Había que sacar los dos pares de asientos posteriores del autobús que iba al mercado para que los pasajeros pudieran dejar sus compras. En el viaje de ida llevaba varias cestas de coles, algunos conejos muertos y una cabra viva. En el viaje de vuelta transportaba comestibles, patatas de siembra, tal vez un rollo de linóleo nuevo, una pala nueva, pilas para el transistor y rollos de tela metálica que se llevaban sobre el techo del autobús.»¹⁰

Los niños pequeños podían viajar sin acompañante porque iban rodeados de amigos.

Todos los que han estudiado el problema de las dificultades de accesibilidad de los pueblos y caseríos describen la década de los cincuenta en términos que, en los noventa, podríamos considerar como una verdadera edad de oro. En toda Gran Bretaña, «en 1951, los autobuses transportaban el 41% del tráfico de viajeros en términos de kilometraje; en 1981 esta cifra se había reducido hasta el 8%. A medida que los viajeros bajaban del autobús —para montar en su propio coche— los precios subían».¹¹

Entre 1951 y 1975 el número de pasajeros que viajaban en autobuses rurales descendió aproximadamente en un 30%, pero «mientras que en las zonas urbanas, actualmente el 25% de los viajes se realizan en transporte público y un 66% en coche, en las zonas rurales sólo un 14% corresponde al transporte público y un 81% al coche».¹² La política oficial respecto al transporte por carretera ha oscilado como un péndulo entre los dos partidos principales. La Ley de Circulación por Carretera, de 1930, conllevó la formación de las primeras asociaciones de autobuses regionales de antes de la guerra, la última de las cuales fue comprada en 1968, cuando se formó la Compañía Nacional de Autobuses, que a partir de entonces pasó a controlar las antiguas empresas regionales como Midland Red, Eastern Counties, etc.

«En la década de los setenta, la Compañía Nacional de Autobuses consideró necesario desprenderse de gran parte de sus líneas en el “campo profundo”, y las administraciones de los condados, que tenían potestad para coordinar el transporte desde 1972, se mostraron satisfechas de poderlas vender a compañías privadas. En algunos condados, los funcionarios encargados de la coordinación pudieron jugar un papel útil al sugerir innovaciones en el funcionamiento y ayudar a las pequeñas compañías a mejorar su publicidad, mientras por otra parte los condados pasaban a ser responsables de las subvenciones.»¹³

El gobierno conservador entrante de 1979, caracterizado por su absoluta fe en la magia de las fuerzas del mercado, aprobó una Ley de Transportes en 1985, con tres claros objetivos:

- Suprimir la obligación de las licencias para el transporte por carretera, *desregulando*, por tanto, el mercado de los transportes locales por autobús, facilitando las condiciones para entrar en el mercado y, por tanto, aumentando potencialmente las posibilidades de competencia entre las compañías.
- *Privatización* de las compañías de transporte de propiedad estatal, para suprimir la influencia directa de las administraciones públicas sobre el funcionamiento del servicio, con el objetivo de generar una actitud más comercial de su gestión.

¹⁰D.P.S. «Country bus still has a vital part to play in rural life» (El autobús rural todavía tiene que desempeñar un papel vital en la vida del campo), *East Anglian Daily Times*, 12 de abril de 1986.

¹¹Peter Hall, «Buses Galore» (Autobuses a porrillo), *New Society*, 5 de julio de 1985.

¹²Anthony Russell, *The Country Parish*, (La parroquia del país), SPCK, 1986.

¹³John Hibbs, *op. cit.*

- Limitar la intervención financiera de la administración local únicamente a los servicios de los que no se hiciera cargo el mercader e instituir un sistema de licitación competitiva como forma de distribuir esta financiación.

Pasados algunos años de la aprobación de la ley, diversos informes han estudiado sus efectos. Siete administraciones municipales encargaron un estudio a Peter Stanley, el cual afirma en el mismo:

«En seis de las siete localidades estudiadas no se ha observado competencia alguna por hacerse con los servicios de autobuses. Sí que se ha observado competencia en el mercado por los servicios licitados, pero en los servicios más rentables los operadores principales siguen en una posición dominante y monopolizadora. Estos operadores se ven actualmente liberados del control público anteriormente existente y, por lo tanto, la ley ha generado monopolios privados incontrolados. (...) La ley ha acabado con el vínculo existente entre la organización de los transportes públicos y las demás formas de planificación del transporte, las políticas sociales y de explotación del suelo.»¹⁴

Caroline Cahm realizó un informe basándose en las respuestas a una encuesta realizada entre 2.047 usuarios de autobús. Este informe mostraba un aumento de las quejas sobre información, fiabilidad y mantenimiento. En lo que se refiere a la frecuencia, descubrió que «en general, la frecuencia de los servicios no cambió dramáticamente después de la desregulación. Sin embargo, se evidenciaba una marcada tendencia a la reducción de los servicios nocturnos y los de los domingos».¹⁵

La gente responde al tema de la nacionalización o la privatización según sus propias preferencias políticas. La ley resultaba irrelevante comparada con el problema real de cómo solucionar el declive de los servicios de autobús. A nadie le gustaba la Compañía Nacional de Autobuses, ni nadie pensaba que actuara en interés de los usuarios. En mi propia zona rural, la Eastern Counties Bus Co. se pasó los diez años anteriores a la desregulación recortando servicios, abandonando completamente los servicios dominicales y aumentando las tarifas a un ritmo espantoso. Seguía utilizando autobuses de dos pisos y 56 asientos en trayectos rurales en los que con frecuencia yo era el único pasajero durante gran parte del trayecto. Con el nuevo régimen siguen haciendo lo mismo, incluso aunque los antiguos servicios municipales de los pueblos han cambiado a pequeños minibuses que ocupan menos espacio y consumen mucha menos gasolina. Tampoco los operadores privados tienen por qué ser necesariamente piratas. No podría ir a Colchester, a veinte kilómetros de mi casa, sin los servicios diarios de la Norfolk of Nayland, fundada hace 140 años como empresa de transporte público, o el autobús semanal de los días de mercado de la Rules of Boxford, fundada hace 70 años. Estas pequeñas empresas familiares funcionan en régimen de subsistencia, con unas tarifas y gastos generales muy reducidos, y que sobreviven gracias a los contratos de transporte escolar y funcionando como autocares en las épocas de vacaciones.

Evidentemente sí que existen piratas, que intentan comprar las empresas desreguladas más rentables. Por esta razón, algunas de estas empresas se han defendido adoptando los planes ESOP (Employee Share Ownership Plans — Planes de Propiedad de Acciones para los Empleados). Eastern Counties, como Yorkshire Rider, ha sido vendida a su dirección. Los autobuses de Newcastle han pasado a ser propiedad de la dirección en un 51% y de los trabajadores en un 49%. (Las empresas que se transforman en ESOP no se convierten en cooperativas de trabajadores, sino que siguen siendo sociedades anónimas, lo que les evita los problemas con que se encuentran las cooperativas cuando tienen que ampliar su

¹⁴Peter Stanley, «Changing Buses: A study of bus transport planning, deregulation and privatisation in Seven towns» (Autobuses que cambian: estudio de la planificación, desregulación y privatización del transporte de autobús en siete ciudades), *The Planner*, abril de 1988.

¹⁵Caroline Cahm, *A Passengers' View of Bus Deregulation* (El punto de vista de los pasajeros sobre la desregulación del autobús), Buswatch c/o National Consumer Council, 1988.

capital.) Caroline Cahm me contó la adquisición de People's Provincial Buses, con una flota de unos 100 autobuses y unos 300 trabajadores, que opera en la zona de Southampton y Portsmouth. Como miembro fundadora del consejo de administración de la empresa, piensa que la desregulación ha sido una calamidad, pero que hay que evaluar las posibilidades existentes en esta nueva situación.

La mayoría de los trabajadores invirtieron 750 libras esterlinas por cabeza para hacerse con el 20% de las acciones, mientras un plan ESOP financiado por el banco Unity Trust compró el resto. Un informe de *The Economist* explica que «a medida que la sociedad inversora recupera los beneficios, vende acciones a los trabajadores y reduce su propio porcentaje. Los trabajadores eligen a tres miembros del consejo de administración, que nombra a los directores de la compañía. Los resultados de la compañía de autobuses han mejorado en gran medida durante el primer año del plan: han cesado las huelgas, los clientes se quejan cada vez menos y se ha frenado el descenso permanente del número de kilómetros recorridos por el total de clientes».¹⁶ Caroline Cahm subraya las dificultades que ha habido. Otras compañías de autobuses pueden ofrecer mejores sueldos y condiciones laborales. Las reuniones tenían que hacerse a medianoche, cuando los conductores habían acabado su jornada laboral. Pero lo que podía hacer ganar la batalla era «el entusiasmo por ofrecer un servicio que responda a las necesidades de los pasajeros».

Durante 25 años, se ha intentado encontrar soluciones individuales y colectivas a los espinosos dilemas del transporte rural. Desde los años setenta, tanto las administraciones locales como las compañías de autobuses han experimentado con minibuses que funcionan según la demanda. Este tipo de servicios son los primeros que se suprimen en épocas de restricciones presupuestarias. Y desde la década de los sesenta, grupos de voluntarios se han encargado de los transportes comunitarios. La NACTO (Asociación Nacional de Transportes Comunitarios) empezó declarando que «en la sociedad móvil actual, debe reconocerse el transporte como un derecho de todos los sectores de la comunidad». Muchas de estas empresas funcionan con conductores voluntarios y minibuses de entre 9 y 16 plazas, que cuidan especialmente de los minusválidos, los ancianos y las personas que no pueden desplazarse por sí mismas. Pero con frecuencia sufren los efectos de legislaciones y regulaciones que tienen un objetivo muy diferente. Las leyes de transportes de 1980 y 1985 estaban ideadas para facilitar las iniciativas privadas locales de medios de transporte, y se creó un fondo para el desarrollo del transporte rural a fin de prestarles ayuda. Pero en 1989 los impuestos sobre los vehículos aumentaron en más de un 100%, y ese mismo año surgieron nuevos problemas, cuando la Comisión Europea propuso introducir un permiso especial para los conductores de minibuses no lucrativos.¹⁷

Nuevamente tras años de propuestas, la administración de Correos británica aceptó finalmente la introducción de autobuses de Correos, que llevaban correo y pasajeros. Pero esto no sucedió hasta que por fin se dieron cuenta de que podían lograr subvenciones para los vehículos de doble uso. «Con estos vehículos era posible dar cabida a pasajeros, siempre que a éstos no les importara realizar un viaje lento y dando muchos rodeos, parando en todos los buzones de la zona. En Escocia es donde ha tenido más éxito este sistema, pero este tipo de servicios también puede encontrarse en varios lugares de Inglaterra y País de Gales —incluso en los condados cercanos a Londres hay pueblos inaccesibles, y un autobús de correos resultaría tan valioso en Sussex como lo es en Caithness.»¹⁸ Sin embargo, cuando en la década de los ochenta los departamentos gubernamentales adoptaron el lenguaje de los negocios, la rentabilidad, los objetivos financieros, los indicadores de rendimiento y la productividad, los autobuses de Correos fueron reduciéndose paulatinamente.

El contraste con la situación de Suiza nos debería hacer reflexionar. Las fuerzas del mercado y el espíritu lucrativo tienen tanto poder como en Gran Bretaña. Sin embargo, en aquel país el suministrador

¹⁶ «The tortoise and the Bus» (La tortuga y el autobús), *The Economist*, 21 de mayo de 1988.

¹⁷ «Community Transport» (Transporte Comunitario), *NCVO News*, mayo de 1989.

¹⁸ John Hibbs, *op. cit.*

de servicios de autobuses rurales es la administración de Correos y Telégrafos. Se da por hecho que estos servicios no pueden ser rentables y que deben subvencionarse con los beneficios de la compañía telefónica. Los suizos todavía no han abandonado el sentimiento de solidaridad comunitaria.

11 ¿Podríamos viajar gratuitamente?

«Las actitudes respecto al papel del transporte público oscilan entre dos puntos de vista opuestos. Por una parte, se puede considerar como un servicio público cuya mejora y expansión está limitada únicamente por el resto de demandas de recursos públicos; el pago por parte de los viajeros tiene una importancia menor o incluso puede llegar a ser suprimido. Por otra parte, se puede considerar como un servicio cuyo costo económico tiene que ser pagado por sus usuarios, con algunas disposiciones especiales para aquellos miembros de la comunidad que no pueden pagar este costo económico.»

*The Future of London Transport,
Greater London Council, 1970*

Al afrontar las cuestiones referentes al transporte, como en todo, se pueden encontrar ideas de todo tipo. La gratuidad es una de estas soluciones que suelen proponer algunos grupos minoritarios, a continuación los políticos la estudian seriamente, la rechazan, y vuelve a surgir cuando aparece algún factor nuevo en el debate, como las autovías urbanas, la crisis del petróleo o actualmente el efecto invernadero. A intervalos regulares alguien se dedica a estudiar los problemas del transporte público y sale con la idea de que la solución más lógica sería considerarlo como un servicio público y por el que los usuarios no deberían pagar individualmente.

En 1954, William Keystone, antiguo administrador de ferrocarriles, defendió la propuesta de hacer que los viajes en ferrocarril fueran *gratuitos*, mediante un sistema de contribuciones semanales obligatorias, como en la seguridad social, por parte de la población asalariada y de la industria.¹ En 1956, la Municipal Passenger Transport Association (asociación de transporte de pasajeros municipal) lanzó la idea de que los servicios locales de autobús deberían financiarse con los impuestos. En 1959, Ron Ledger, diputado por Romford, sugirió en un debate sobre las congestiones del tráfico en la Cámara de los Comunes que el transporte gratuito incitaría a los automovilistas a viajar en tren en lugar de hacerlo en coche. Su propuesta fue acogida con carcajadas generalizadas.² Ese mismo año, el catedrático Leslie Walters publicó un artículo argumentando que el costo de subvencionar el transporte público sería menor que el costo de pagar la construcción de carreteras y las pérdidas causadas por los embotellamientos y la contaminación. «Mediante este plan, el gasto público tendría más posibilidades de disminuir que de aumentar.»³

Pero, en el clima político de los años sesenta, los dos partidos gobernantes se apartaron de la idea de considerar el transporte público como un servicio público. Tuvo que ser un conductor de autobuses de Londres, Arthur Moyse, quien analizara los problemas del transporte en Londres y lamentara las oportunidades perdidas. Resultaba sumamente trágico, dijo, que el gobierno laborista de 1945 utilizara su entusiasmo nacionalizador «en un esfuerzo baldío por demostrar que podía gobernar una sociedad de capitalismo de Estado con la misma rentabilidad que los empresarios individualistas cuyas industrias arruinadas y en banca rota había nacionalizado», mientras que, durante ese tiempo, «tenían en sus

¹C.W., «No tickets, please» (Sin billetes, por favor), *Freedom*, 4 de septiembre de 1954.

²Emitido por la BBC el 21 de junio de 1959.

³L. Leslie Walters, «Free Transport: A Way Out of Traffic Jams» (Transportes gratuitos: una forma de escapar de los embotellamientos de tráfico), *Business Horizons*, primavera de 1959.

manos una industria que podía haber sido el botón de muestra de propiedad pública y servicio público, el servicio de transportes de Londres. Este servicio podría haber sido la piedra angular del sistema de propiedad pública como lo concebían los puristas de la clase obrera militante, ya que el Partido Laborista podría haber señalado los transportes públicos de Londres y decir “éste es el modelo de una nueva forma de vida”. Con un uso maquiavélico del capital desde su primer año en el poder, podrían haber abolido el sistema de tarifas e instituido un proyecto realista de control y gestión por parte de los propios obreros que habría sido aceptado como modelo de todos los demás sectores productivos de la sociedad».⁴

En 1969, criticando un artículo del entonces catedrático de ingeniería de transportes de la Universidad de Leeds, titulado «Transporte de pasajeros: presente y futuro», que constituía una verdadera apología del *laissez-faire* de la política capitalista de abandonar el transporte público en favor del automóvil, Moyse escribió:

«La gente de estas islas ha sido engañada muchas veces, incluso en el tema de los transportes. No sólo por nuestro interés social, sino también por su interés económico, debemos liberar a nuestras ciudades del automóvil. Un sistema de transportes “gratuito”, cuyo mantenimiento corriera a cargo de los impuestos, sería más barato, más eficaz y más fácil de gestionar.»⁵

Tal vez fue un grito en el desierto, pero como mínimo el lema pronto volvió a aparecer en el orden del día de los políticos. El gobierno central había abolido el Concejo del Condado de Londres y lo había sustituido por el Greater London Council (Ayuntamiento del Gran Londres, actualmente también abolido), que comprendía un área mayor pero tenía menores competencias. Pero el control de los Transportes de Londres pasó en 1970 de manos del Ministerio de Transportes al Ayuntamiento del Gran Londres (AGL), mientras que la responsabilidad de la gestión diaria de los autobuses y del metro pasaba de la Junta de Transportes de Londres a la Dirección de Transportes de Londres.

El AGL se embarcó en su Plan de Desarrollo del Gran Londres y, ya que las autovías urbanas eran la moda de los sesenta, propuso una serie de cuatro «cinturones» a través y alrededor de Londres, con varias autovías radiales de enlace y una serie de proyectos secundarios de demolición para ampliar las carreteras existentes, bautizadas como de «mejoras secundarias». Se gastaron millones de libras esterlinas en la preparación de los planes y en los preparativos para la adquisición de los terrenos necesarios para la construcción de las autovías. Las zonas afectadas sufrieron lo que se conoció popularmente como la *plaga de los urbanistas*. La devastación causada por la construcción de la Autovía del Oeste, al oeste de Londres, fue una premonición de lo que deparaba el futuro. En 1970, una coalición de grupos se opusieron a las propuestas y lanzó la campaña «*Homes Before Roads*» (Viviendas antes que carreteras). También se presentó en muchas circunscripciones a las elecciones para el Ayuntamiento del Gran Londres, relacionando su oposición a la construcción de los cinturones con la idea del transporte público gratuito y comparando los costos para el presupuesto local y nacional de ambas políticas. La campaña fue ridiculizada por la prensa: «Es improbable que su propuesta de examinar la posibilidad de la gratuidad de los transportes públicos sea tomada en serio por demasiados electores.»⁶ La verdad es que consiguieron pocos votos. Las preferencias electorales en Londres, como en el resto del Estado, oscilan como un péndulo entre los dos partidos principales. Pero con la campaña habían sacado a la luz pública el tema, previamente considerado como la preocupación de unos pocos chiflados y universitarios, y habían forzado a los políticos a dar respuestas.

⁴ Arthur Moyse, «From the Step of a Bus» (Desde el volante de un autobús), *Anarchy*, n° 44, octubre de 1964.

⁵ Arthur Moyse en *Freedom*, 23 de agosto de 1969.

⁶ *Daily Telegraph*, 19 de marzo de 1970.

La primera consideración *oficial* de la idea del transporte público gratuito llegó el 14 de octubre de 1970, con el Libro Verde del AGL sobre *El futuro de los transportes en Londres*.⁷ Once de los 135 párrafos del Libro Verde estaban dedicados a considerar las posibilidades del transporte público gratuito, y ese fue el aspecto del documento que se convirtió instantáneamente en noticia de primera página, por lo que el lector desinformado podía pensar fácilmente que la idea iba ya en serio. Pero de hecho esta idea surgió y fue rechazada nuevamente: como si el AGL quisiera dar por acabado cualquier debate serio sobre este punto. El día 18 de octubre, «Viviendas antes que carreteras» concedió una rueda de prensa, actuando como portavoces Terence Bendixson y el catedrático David Wiggins, para rechazar las alegaciones del Libro Verde, señalando que la gratuidad del transporte público no tenía por qué representar un gasto enorme para los presupuestos municipales. A pesar del hecho de que la prensa popular había sacado grandes titulares sobre la idea de la gratuidad tras la publicación del Libro Verde, los únicos asistentes a la conferencia de prensa fueron los corresponsales de dos periódicos burgueses y un servidor. Bendixson subrayó que el Plan de Desarrollo del Gran Londres era básicamente un plan para los automovilistas adinerados de las afueras de Londres. A los ciudadanos pobres, declaró, no se les tenía en cuenta en absoluto. Frente a las acusaciones de que la campaña cometía *un despiste delicioso* al hablar de la financiación, David Wiggins replicó: «Nosotros defendemos la misma financiación de la subvención que la que recibe la construcción de carreteras, un 75% a cargo de la hacienda pública y el 25% restante de los impuestos locales y otros ingresos del AGL y del distrito. Eso equivale aproximadamente a las subvenciones al transporte público de París (70% del gobierno y 30% del municipio).»

Un concejal de Wandsworth en el AGL, el difunto sir Norman Prichard, destacó que «esta propuesta no es tan nueva como creían algunos de mis colegas en el Ayuntamiento del Gran Londres hasta que les indiqué que el AGL y sus predecesores habían ofrecido transporte público gratuito desde 1889 en el ferry de Woolwich, donde todos los viajeros y sus vehículos cruzan sin pagar nada». También expuso un análisis pormenorizado del sentido económico del transporte gratuito.⁸

Los miembros de «Viviendas antes que carreteras» también argumentaron, más adelante, que no había ningún motivo por el que los transportes públicos gratuitos tuvieran que ser financiados por la contribución municipal. Por el contrario, era perfectamente normal cargarlos sobre los impuestos a los automóviles, siendo los problemas de tráfico los verdaderos causantes de la crisis de Londres y de todas las dificultades de funcionamiento de los transportes de Londres, que atribuían todo su déficit (más de 10 millones de libras en 1970) al hecho de que los autobuses quedaran bloqueados por los coches. (El metro presentaba un excedente de explotación.) Los costos del transporte público deberían considerarse sobre la misma base que las inversiones en carretera y financiarse del mismo modo, principalmente por el dinero que la hacienda pública concede al Ministerio de Transportes procedente de los impuestos sobre los automóviles y la gasolina. «Cualquier organismo responsable del transporte público de este país se dará cuenta de lo absurdo que resulta intentar llevar a cabo lo que se espera de él sin poder contar con una parte de los ingresos por los impuestos sobre los vehículos privados.»

La Campaña señaló que sólo el 10% de los intereses anuales del dinero que costaría el proyecto de los cinturones supondría casi el doble del costo anual del transporte público gratuito. El transporte público gratuito, que es lo que los economistas denominan un costo de cesión, no representa un coste adicional para los fondos *reales* de la comunidad. «Excepto hasta el punto en que crean la necesidad de nuevas inversiones que de otro modo no existirían, el transporte público gratuito compite por los fondos por los que no compita ya el transporte pagado. La construcción de carreteras sí que reclama fondos reales y compite por fondos escasos que también son necesarios para los hospitales, escuelas,

⁷ *The Future of London Transport: a paper for discussion* (El futuro del transporte en Londres: ponencia a debatir), Greater London Council, octubre de 1970.

⁸ Norman Prichard, «Economic Sense of Free Public Transport» (Sentido económico del transporte público gratuito), *The Times*, 20 de octubre de 1970.

etc.» La Campaña reclamó la atención pública sobre el parágrafo 81 del Libro Verde que afirmaba que «en los trayectos hacia el centro en las horas punta, el número de personas que viajarían en el transporte público sólo aumentaría en un 10% si todos los que actualmente utilizan el coche dejaran de hacerlo». Y desde la Campaña se preguntaba, ¿por qué no le damos la vuelta? «El problema no consiste en llenar los transportes públicos tanto como sea posible, sino aliviar la congestión de las calles. Lo que de hecho se deduce de esta frase es que si sólo un 10% de la población trabajadora, o menos, se pasara del coche al transporte público mejoraría en gran medida la circulación para todos los viajeros, incluso en las horas punta. Los responsables de transportes de Londres han destacado la absurdidad que representa evaluar la circulación en términos de vehículos en lugar de hacerlo en términos de personas. Su informe de los años 1969-1970 demuestra que a pesar de los masivos y costosos trabajos de ensanchamiento de las calles, la circulación de vehículos por las calles del centro de Londres había aumentado en un 20%, pero había disminuido en un 21% en términos de pasajeros.»⁹

Este punto fue destacado en la respuesta al Libro Verde por parte de la asociación de usuarios London Passenger Action Confederation. Su folleto *Fare-Free and Frequent* (Gratuito y frecuente) subrayaba que en los veinte años anteriores el número de trayectos realizados por los autobuses en Londres había disminuido de 4.500 millones por año a 2.500 millones, y que «a menos que se pare esta tendencia, nos tememos que esta disminución seguirá hasta que el servicio quede virtualmente extinguido».¹⁰

El Ayuntamiento del Gran Londres se reunió en junio de 1971 y debatió este tema. La Comisión para la Gestión de los Recursos concluía su informe afirmando:

«Tal como lo vemos, el transporte gratuito tiene la objeción de que consistiría en subvencionar el total del sistema en lugar de hacerlo únicamente con los individuos que lo necesitan. Como ya hemos señalado, creemos que tales individuos merecen una atención especial, pero de otro modo. Por este motivo, y dado que la idea ha recibido poco apoyo por parte de los organismos consultados, proponemos dejar de estudiar esta posibilidad.»¹¹

Y ahí se terminó el asunto. Ese año las tarifas de los transportes públicos de Londres subieron un 14%, puesto que el AGL había decidido «restablecer la buena situación financiera a los transportes de Londres». En enero de 1972 subieron en un 8%. El día 1 de junio de ese año, el AGL anunció que iban a subir nuevamente. El periodista Simón Jenkins observó al respecto:

«Están subiendo los precios porque su filosofía política decreta que el transporte público de Londres tiene que ser algo único entre los sistemas de transportes de las ciudades más importantes del mundo: tiene que resultar rentable. En diciembre pasado se le mandó que pasara dos millones de libras de sus ingresos a fondos de reserva —unos ingresos que podrían evitar esta nueva subida de tarifas. En ninguna otra ciudad que yo conozca se trata tan cruelmente a los usuarios del transporte público. En París, Nueva York, Roma, Moscú, Viena y Copenhague, el transporte público recibe grandes subvenciones como algo natural.»¹²

Ese verano se celebró una reunión donde se juntaron activistas a título individual y de diversos colectivos que hacían campañas contra los cinturones y en favor del transporte público. Ian Breach explica que «si la reunión de la facultad de Artes Contemporáneas de Londres fue representativa —y yo creo que lo era— las demandas y protestas de reforma no vienen de ningún sector de la sociedad

⁹ *Comentarios sobre el Libro Verde del AGL, Viviendas antes que carreteras*, 1970.

¹⁰ *Gratuito y frecuente: respuesta al Libro Verde del AGL*, London Passenger Action Confederation, 1971.

¹¹ *Informe de la comisión de gestión de los recursos*, 23 de junio de 1971, Greater London Council, 1971.

¹² Simon Jenkins, «Fare Rise?» (¿Aumento de tarifas?), *Evening Standard*, 6 de junio de 1972.

en especial. Jóvenes, ancianos, gente pudiente, pobres, anarquistas, marxistas, liberales, laboristas y conservadores unieron sus voces en un frente común contra la política oficial de carreteras y transportes de Londres». ¹³ Yo participé como miembro de la mesa en aquella reunión y lo recuerdo perfectamente porque alguien se acercó a mí y me entregó la última edición del periódico *Evening Standard* con un titular que rezaba que Reg Goodwin, líder de la oposición laborista en el Ayuntamiento del Gran Londres, había prometido que, si era elegido, el Partido Laborista abandonaría todas las propuestas de cinturones para Londres. Yo levanté el periódico para que lo pudieran ver los jubilados asistentes. Tres de ellos eran concejales del Partido Laborista en el AGL y dijeron: «Estamos encantados, incluso aunque lo tengamos que saber por los periódicos. Reg no nos había dicho nada.» Así es como tienen lugar los grandes cambios en la política.

El Partido Laborista fue elegido y los planes de las autovías fueron abandonados para siempre jamás. Varias legislaturas más tarde el Partido Laborista volvió a ganar las elecciones y una revolución palaciega dentro del Partido Laborista de Londres comportó el final de la historia del Ayuntamiento del Gran Londres, gobernado por Ken Livingstone. Los laboristas ganaron las elecciones municipales de mayo de 1981, tras haber prometido reducir o congelar las tarifas de los transportes públicos en Londres, y en los seis *condados metropolitanos* que había establecido el gobierno en 1974: West Midlands (Birmingham), South Yorkshire, West Yorkshire, Greater Manchester, Merseyside (Liverpool) y Tyne & Wear (Newcastle). Los laboristas ganaron o mantuvieron el control en todos ellos. El costo de reducir las tarifas no salió, por supuesto, de los ingresos procedentes del gobierno central, sino de los impuestos municipales.

En Merseyside el nuevo partido en el gobierno canceló un aumento propuesto del 15% y adoptó en cambio una reducción del 10%. West Yorkshire también adoptó una reducción de las tarifas. En South Yorkshire las tarifas estaban congeladas desde 1975 y en Tyne & Wear desde 1979. Greater Manchester canceló un aumento planificado previamente del 15%. West Midlands redujo las tarifas en un 25% y adoptó una tarifa máxima de dos peniques para los niños. En el AGL se adoptaron reducciones en las tarifas de metro y autobús de un promedio del 32%. Su política de *tarifas justas* fue la primera reducción global de la historia de los transportes de Londres. Los lectores londinenses recordarán su popularidad y el notable aumento en el número de trayectos.

Las represalias no se hicieron esperar. La política de tarifas justas fue llevada ante el Tribunal Supremo británico, que decidió que el AGL tenía autoridad para subir las tarifas, pero no para reducirlas. El gobierno central transformó el organismo de gestión de los transportes de Londres (London Transport Executive) en un organismo regional de los transportes de Londres, que debía responder sólo ante la Secretaría de Estado de Transportes, sin que las autoridades municipales tuvieran ninguna competencia. A continuación se limitó a abolir el Ayuntamiento del Gran Londres y los seis ayuntamientos de los condados metropolitanos y procedió a *desregular* el transporte público. ¹⁴

Todo eso ya es historia. Pero si he descrito con detalle la evolución del ideal de la gratuidad de tarifas en su momento culminante, hace veinte años, y su subsiguiente caída en desgracia es simplemente para destacar que no nos estamos volviendo más inteligentes ni más racionales al afrontar los problemas de la era del motor. Cuando las autoridades locales intentaron poner en práctica, ya no una política de gratuidad del transporte público, sino simplemente una política de reducción de tarifas, fueron, en palabras de *The Economist*, «aplastados por el gabinete de Margaret Thatcher como una mosca». ¹⁵ Pero los cambios de la opinión pública no son algo por lo que se pueda culpar a un/a primer ministro en particular. Los valores del mercado han entrado en aspectos de la vida en que, hace un siglo, se creía haber ganado

¹³ Ian Breach, «Riding on a Nightmare» (Viajar en una pesadilla), *The Guardian*, 26 de junio de 1972.

¹⁴ William Hampton, *Local Government and Urban Politics* (Gobierno municipal y políticas urbanas), Longman, 1987.

¹⁵ «Swatting the town-council fly» (Aplastar la mosca del Ayuntamiento), *The Economist*, 3 de octubre de 1981.

la batalla por la gratuidad. Mucho antes del gobierno de Thatcher, tanto los gobiernos conservadores como los laboristas habían ido reduciendo gradualmente la *gratuidad* de la seguridad social británica y, una década antes de Thatcher, el ministro de Cultura había anunciado su decisión de imponer tarifas para entrar en los museos y salas de arte nacionales.¹⁶ En 1971, Arthur Moyse argumentaba que «los transportes gratuitos en una sociedad capitalista serían la simplicidad misma, puesto que funcionarían según el mismo principio que las bibliotecas públicas, donde cualquiera que lo desee puede entrar y utilizar el servicio que ofrecen».¹⁷ Seis meses después, Simon Jenkins nos recordaba que, en todas las ciudades de fuera de Gran Bretaña que conocía, «un buen sistema de transportes se considera tan vital para la salud de la ciudad como unas buenas escuelas, unos buenos parques y unas buenas bibliotecas, y se le subvenciona del mismo modo».¹⁸ Moyse es ahora un conductor de autobuses jubilado; Jenkins es el editor de *The Times*. Este clima de opinión vuelve a cobrar fuerza en Gran Bretaña después de veinte años. Mientras, los londinenses se quejan de las congestiones del tráfico, empeorado por la fe universal en las fuerzas del mercado.

Cuando el AGL intentó en 1981 invertir el declive de los transportes en Londres, el escritor Anthony Sampson, un lunático de izquierdas, comentó que «sería una tragedia si este atrevido experimento es criticado por razones políticas partidistas» e intentó ampliar el debate:

«Una estación de metro es potencialmente una parte mucho más importante de la comunidad local que el ayuntamiento o un parque municipal: es donde los trabajadores que trabajan lejos de sus casas pasan más tiempo cada día, a menudo en condiciones lamentables. Las estaciones estarían mucho mejor cuidadas y serían rediseñadas si las supervisara una comisión ciudadana en lugar de hacerlo únicamente la burocracia central del organismo de transportes de Londres. El declive del transporte público en las ciudades no ha ocurrido únicamente por los recortes financieros y la competencia del coche; y ninguno de los dogmas rivales, socialismo o capitalismo, invertirá este declive, que ha ocurrido porque la gente que usa el transporte público nunca ha estado organizada ni representada. Los grupos de presión del automóvil y las carreteras han prosperado, mientras que nunca se ha oído hablar de un grupo de presión de pasajeros. Sea cual sea el éxito que consigan el AGL y el organismo de transportes de Londres con sus reducciones de tarifas —que espero que lo tengan— no conseguirán que el transporte público sea más humano mientras no escuchen la opinión de los que lo utilizan.»¹⁹

La aspiración a unas tarifas reducidas, por no hablar ya de gratuidad, ha desaparecido del orden del día de los políticos británicos. Pero los problemas que plantea siguen existiendo. Y no desaparecerán sin más.

¹⁶ *The Times*, 17 de diciembre de 1970.

¹⁷ Arthur Moyse, «Prophets without honour» (Profetas sin honor), *Freedom*, 27 de noviembre de 1971.

¹⁸ Simon Jenkins, *op. cit.*

¹⁹ Anthony Sampson, «Transport us to a civilised city life» (Transportémonos a una vida urbana civilizada), *The Observer*, 4 de octubre de 1981.

12 Calmar el tráfico... y las ciudades

«La ciudad de Stevenage puede sentirse orgullosa de haber forzado el cambio. Su centro comercial totalmente peatonal fue durante muchos años uno de los lugares más fotografiados de Gran Bretaña y marcó el cambio decisivo en la larga batalla de las ideas. Pero estuvo en vilo... La oposición era fuerte, y el proyecto fue abandonado durante algún tiempo. “Se consultó a un gran número de expertos”, afirmaba el Séptimo Informe Anual del concejo municipal, “y el punto de vista general parecía ser que la prohibición del tráfico motorizado en el centro comercial podría hacer bajar el valor de los arrendamientos de la zona durante los primeros años”. De mala gana, por tanto, el ayuntamiento se decidió por un centro abierto al tráfico.

Pero la opinión pública local pasó a la acción. Las administraciones del condado y del distrito urbano y organismos locales que representaban a los ciudadanos se pronunciaron con fuerza por la prohibición del tráfico motorizado en el centro comercial. Sólo las asociaciones de comerciantes se posicionaron en contra esta prohibición.»

Frank Schaffer.

The new town story, 1970

¡No se puede retrasar el reloj! Eso es lo que dijo la gente *realista* cuando los urbanistas de la nueva ciudad de Stevenage propusieron un centro peatonal en la década de los cincuenta. Fue el primer desafío a la estúpida idea de que ya que se ha inventado el motor de combustión interna se le debe dejar llegar a todas partes. Los pequeños comerciantes, de los que dependía el éxito del centro comercial, amenazaron con retirarse.

Dos décadas después, estos mismos comerciantes no querían oír hablar de un centro que no fuera peatonal. Pero otra década después los múltiples comerciantes de alimentación y enseres domésticos empezaron a cerrar sus tiendas del centro de la ciudad para concentrarse en los hipermercados de las afueras a los que sólo se podía llegar en coche, ya que es así como viajan los derrochadores: el equivalente moderno del siglo XX al «comercio de carro» de los tenderos del siglo XIX.

Pero, históricamente, la tendencia dominante de la era del motor se había invertido. A la prohibición del tráfico en los nuevos centros comerciales le siguió un lento crecimiento de la peatonalización de las antiguas calles de los centros históricos de pueblos y ciudades que previamente habían sido erosionados, reducidos y estropeados para permitir el paso del automóvil. Apenas existe en Gran Bretaña o en Europa occidental una ciudad que no haya realizado los primeros pasos, tímidos o atrevidos, para prohibir el acceso de los coches y no se haya encontrado con todo tipo de obstáculos aparentemente interminables: el acceso de los disminuidos, de los bomberos, de los repartidores... Todas han encontrado la manera de superar las dificultades insuperables. Nunca he oído hablar de un pueblo o ciudad que revocara su decisión de prohibir el acceso del tráfico. Se han hecho concesiones para permitir el acceso de los coches a ciertas horas, con la condición, impuesta por los cambios físicos de las calles, de que deben avanzar a la misma velocidad que los peatones y que éstos deben tener siempre la prioridad. Es interesante observar la respuesta a la pérdida del dominio de las calles por parte de los automovilistas, que suelen buscar otras rutas para llegar a su destino.

¿Existen formas de ampliar la peatonalización del centro a otras partes de la ciudad? El gobierno británico encargó al urbanista Colin Buchanan que realizara un informe sobre el tráfico en las ciudades.

Ni él ni sus colegas intentaron recomendar una línea de acción particular. Buchanan sostenía que eso era un asunto «que debe decidir la sociedad por sí misma», pero para ilustrar las posibles opciones enunció la *Ley de Buchanan*, que afirma:

«Siempre que se acepten unas condiciones mínimas razonables para el medio ambiente, la cantidad de tráfico que se puede aceptar en una zona urbana depende de los cambios físicos que la comunidad esté dispuesta a aceptar. Si la comunidad en cuestión encuentra que una serie de medidas propuestas son demasiado caras o destructivas de sus paisajes urbanos, puede adoptar medidas menos costosas y perturbadoras, siempre que se acepte el principio de la reducción del tráfico. Incluso podría no estar dispuesto a gastar dinero, en cuyo caso, siempre que se quiera un entorno aceptable, se deberá conformar con una cantidad reducida de tráfico.»¹

El Informe Buchanan fue considerado por muchos como un apoyo a las políticas de destripar las ciudades para permitir el paso del tráfico a cualquier precio. Un cuarto de siglo después, Buchanan recordaba con tristeza que su intención en esa época había sido tocar la fibra de la gente, presentando el caso como un conflicto entre la preservación del medio ambiente y el tráfico motorizado. «Deberíamos haber desconfiado, ya que la verdad es que la opinión pública está tan enamorada de los vehículos motorizados que incluso vendería el medio ambiente a cambio de poder poseer y utilizar un automóvil.»² Sus colaboradores y él habían quedado impresionados en sus visitas a algunas ciudades alemanas, donde «me di cuenta realmente de las posibilidades que tiene la peatonalización de las calles a gran escala», y está aún más impresionado actualmente con las políticas conocidas como de *Verkehrsberuhigung* o «calmantes del tráfico», de las que afirma que son una manera de «rediseñar inteligentemente las calles de forma que se agarre de las orejas a los automovilistas para obligarles a respetar las otras funciones que cumplen las calles urbanas».³

En una entrevista que le realizaron en 1970, le preguntaron qué opinión le merecía que las restricciones de tráfico en las calles principales diesen lugar a que los automovilistas utilizaran las calles residenciales cercanas como en una verdadera «carrera de Fórmula-1» para llegar a su destino; Buchanan respondió que la gente que vive en esas calles debería «levantar barricadas en algunas calles, y ¡a ver qué pasa!» En Alemania supe de un caso en que se había hecho algo similar. En la zona céntrica de Colonia hay una calle, la Mainzerstraße, flanqueada por antiguos bloques de apartamentos con un espacio central con árboles en el medio. Se había convertido en un verdadero atajo para los automovilistas que querían librarse de pasar por el centro. En esa calle vivía un músico anarquista, conocido como *Klaus der Geiger*, Klaus el Violinista, que preparó con los vecinos un plan para hacer montículos en la calzada (de los que se utilizan para moderar la velocidad de los coches) y convertir el espacio central en un jardín. Klaus fue llevado ante los tribunales, acusado de hacer excavaciones en propiedad pública, e hizo una defensa apasionada de la disminución del tráfico y fue absuelto. Al poco tiempo, el ayuntamiento de Colonia regularizó los procedimientos no oficiales para calmar el tráfico.

Actualmente, hace tiempo que se han establecido políticas para calmar el tráfico en muchos pueblos y ciudades europeos.⁴ Durante los años setenta, las ciudades holandesas desarrollaron el concepto del *woonerf*, una zona en que se estrechan deliberadamente los accesos a la calle, con ralentizadores y chicanes que obligan a los coches a avanzar al mismo ritmo que los peatones, y en las que los peatones

¹*Traffic in towns*, (El tráfico en las ciudades), HMSO 1963, Penguin Books 1963.

²Sir Colin Buchanan «Hopes Past — Hopes Future» (Pasado de las esperanzas, futuro de las esperanzas); *The Planner*, 22 de diciembre de 1989.

³*Ibidem*.

⁴Tim Pharoah y John Russell, *Traffic Calming: Policy and Evaluations in Three European Countries* (Calmar el tráfico: política y evaluaciones en tres países europeos), South Bank Polytechnic, *Occasional Paper*, nº2, 1989.

y niños gozan de una prioridad absoluta. Empezaron a llevarse a cabo en calles residenciales y, en 1988, los *woonerfs* fueron sustituidos por los *erfs*, que aplican el mismo principio a barrios enteros de la ciudad. Gracias a la experiencia acumulada, actualmente disponemos de una serie de conocimientos prácticos sobre la forma en que hay que proceder. Algunas ciudades británicas están tomando medidas para calmar el tráfico. Tim Pharoah, un especialista británico, subraya que estas medidas tienen que formar parte de un auténtico cambio de dirección en las políticas de transporte. «Calmar el tráfico en las calles locales es algo que ya debía haberse hecho hace mucho tiempo, pero el verdadero reto es crear mejores condiciones de seguridad y circulación en las arterias principales.» Respecto a esto, advierte:

«La mayor amenaza para el éxito de las políticas de reducción del tráfico es que se las utilice para suavizar los efectos de las antiguas políticas de “estimulación del tráfico”. Por ejemplo, la estrategia de reducción del tráfico llevada a cabo por expertos en el estudio de la circulación del este de Londres parece actualmente amenazada por el descrédito, debido a su relación con proyectos de autovías muy impopulares. Según el departamento de Transportes, “la nueva capacidad de las autovías nos da la oportunidad de aplicar medidas para reducir el tráfico en las calles adyacentes”. En la reciente conferencia de Ealing sobre la materia, John Whitelegg advirtió que las campañas de reducción del tráfico en Alemania son una “cortina de humo verde”, detrás de la cual se sigue desarrollando una política que fomenta el uso cada vez más frecuente del automóvil.»⁵

Para hacer justicia a los urbanistas holandeses, hay que decir que en ese país las medidas de reducción del tráfico forman parte de una política general que pretende reducir la dependencia respecto al automóvil privado. En Delft, un urbanista de la ciudad me explicó que ya se había conseguido un ritmo cero de crecimiento del tráfico de coches (algo que no se puede decir de ningún pueblo de Gran Bretaña), y que el siguiente paso es reducirlo. Y leí que «Holanda, que pretende reducir el uso del coche en un 40% antes del 2015, ha adoptado la gratuidad de los viajes en tren, tranvía y autobús para los jóvenes».⁶ En los tranvías de Ámsterdam me di cuenta de que éramos los únicos que le pagábamos al conductor; el resto de la gente marcaba con una tarjeta en una máquina. Y me dijeron que las tarjetas eran muy baratas y eran válidas para los tranvías, autobuses y metros de todo el país.

Como todo el mundo sabe, Holanda es el país de Europa con un mayor porcentaje de bicicletas por habitante (aunque seguido de cerca por Dinamarca) y las prioridades del ministro holandés de Transporte así lo reflejan: actualmente existen más de 9.600 kilómetros de carriles para bicicleta, y se pueden alquilar bicicletas en más de cien estaciones de tren. Incluso la guía American Express lo subraya para los turistas incrédulos:

«Ni se les ocurra ir en coche por Ámsterdam. (...) La gente de todas las edades utiliza la bicicleta, haga el tiempo que haga, para ir al trabajo, para hacer las compras, para llevar a los niños o para pasear al perro.»⁷

Las ciudades europeas han ido mucho más allá que las británicas a la hora de devolver a los ciudadanos la supremacía de las ciudades, tras décadas de dominio de los automovilistas. Nuestros abuelos urbanos recordarán con nostalgia la época en que se podía ir a pie a todas partes: el trabajo, las tiendas, el colegio y los lugares de ocio y descanso estaban a cuatro pasos. Un conocido texto de Lewis Mumford

⁵Tim Pharoah, «Calm traffic city — long overdue» (La ciudad del tráfico calmado: esperada desde hace tiempo), *The Planner*, 16 de marzo de 1989.

⁶Chris Harvie, «Learning to live without a car» (Aprender a vivir sin coche), *New Statesman & Society*, 14 de diciembre de 1990.

⁷*Amsterdam: The American Express Guide*, Mitchell Beazley, 1988.

nos recuerda que ir a pie es el medio de transporte más flexible y eficaz, incluso sin tener en cuenta las consideraciones económicas, de salud y de ahorro de energía:

«Antes de que existiera cualquier tipo de transporte público en Londres, unas cincuenta mil personas cruzaban cada hora el puente de Londres, una sola arteria, para ir al trabajo. El transporte público de masas puede llevar entre cuarenta y sesenta mil personas por hora por una sola calle, mientras que en nuestras mejores vías rápidas, que utilizan mucho más espacio, no pueden circular más de cuatro o seis mil coches, e incluso aunque el promedio de pasajeros por vehículo fuera superior al actual (1,5 pasajeros por coche), éste es evidentemente el sistema más costoso e ineficaz para absorber el tráfico de las horas punta.»⁸

El transporte determina los lugares en que crecen las poblaciones humanas. Los pueblos se desarrollaron en los puntos en que los ríos dejaban de ser navegables o en el punto en que se podían cruzar por un vado, o en los cruces entre dos caminos o, en el siglo XIX, en los puntos estratégicos de la red ferroviaria. El crecimiento de los transportes de masas en las ciudades propició lo que los americanos llaman «los barrios del tranvía». En Londres, como señala el mejor historiador de esta ciudad, «el metro no se contentó con satisfacer las necesidades existentes del tráfico, sino que se anticiparon a ellas. Empezaron a construir una línea en un barrio deshabitado y dejaron que se desarrollaran barrios cerca de las estaciones y que la compañía ganara dinero simplemente llevando a los habitantes a Londres y de vuelta a casa».⁹

La era del motor comportó sus propias innovaciones: ciudades como las de California, en que resulta imposible vivir si no se tiene un medio de transporte individual, y la proliferación de hipermercados a los que sólo se puede llegar por autopista, pero inaccesibles tanto para la red de ferrocarriles para el transporte de mercancías como para el transporte público para la gente. La conciencia del enorme gasto de recursos que ello implica y el problema del efecto invernadero han conducido a nuevas recomendaciones (en teoría, como mínimo) respecto a la *ciudad compacta* por parte de la Comisión Europea y, en Gran Bretaña, a declaraciones políticas tanto del gobierno como de la oposición.¹⁰

La *ciudad compacta* es una idea atractiva. Nos recuerda las ciudades de la Edad Media, donde todo era a escala humana, o la evocación de Jane Jacobs sobre calles rebosantes de vida; pero está llena de contradicciones y complicaciones, muy especialmente en términos de ahorro de energía y sostenibilidad del medio ambiente.¹¹ La ciudad victoriana era una ciudad compacta con una altísima densidad de población. Toda la historia urbana del siglo XX puede considerarse como un proceso en el que las familias con una mínima libertad de elección huían de la ciudad, simplemente en busca de más espacio y un mejor entorno para sus hijos. Las industrias que al principio habían atraído a la gente hacia la ciudad, como muchas otras fuentes de empleo, murieron o se desplazaron hacia el extrarradio, perseguidas por la especulación de terrenos. La población residencial de lo que se ha venido a llamar la *innercity* (ciudad, interior, barrios céntricos) ha ido quedando poco a poco para los más ricos, los más pobres, gente de paso y solteros sin compromiso. No obstante, la utilización a gran escala de fuentes de energía renovables, como la eólica o la solar, es prácticamente imposible en zonas de gran densidad de población.¹²

⁸Lewis Mumford, *The Urban Prospect* (El porvenir urbano), Secker & Warburg, 1968.

⁹Steen Eiler Rasmussen, *London: The Unique City* (Londres: la ciudad única), Jonathan Cape, 1937.

¹⁰*Libro Verde sobre el entorno urbano*, Comisión Europea, Bruselas, 1990; *An Earthly Chance* (Una posibilidad realista), Documento de política medioambiental, Partido Laborista, 1990.

¹¹Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities* (Muerte y vida de las grandes ciudades americanas), Penguin, 1962; Susan Owens, *Energy, Planning and Urban Form* (Energía, urbanismo y sistemas urbanos), Pion, 1986; Michael Breheny, «Contradictions of the compact city» (Contradicciones de la ciudad compacta), *Town & Country Planning*, enero de 1991.

¹²Colin Ward, *Welcome, Thinner City* (Bienvenida, pequeña ciudad), Bedford Square Press, 1989.

Creo que el futuro nos traerá lo que en la jerga de geografía política se denomina «región urbana plurinuclear», que puede comportar medios de transporte seguros y que representen un ahorro de energía o, por el contrario, peligrosos y derrochadores de energía. El arquitecto indio Charles Correa se muestra escéptico respecto a esta posibilidad:

«Un sistema de transporte público es, casi por definición, una función lineal. Sólo es viable en el contexto de una utilización del terreno que desarrolle pasillos de alta densidad de población. Bombay, por ejemplo, es una ciudad lineal ubicada alrededor de dos líneas de trenes paralelas. Actualmente puede comprarse por pocas rupias un abono mensual que permite un número ilimitado, de viajes de norte a sur —una distancia de más de 40 kilómetros. Nueva Delhi, por el contrario, tiene una baja densidad de población, repartida uniformemente en una gran extensión, y no puede mantener un sistema económico de transporte público. De hecho, en una ciudad tan extensa como Nueva Delhi, es mejor tener movilidad individual (tanto si es en coche como en patines a motor), puesto que si encuentras un atasco de tráfico en un cruce puedes evitarlo fácilmente por las calles adyacentes. Es por ello que los responsables del tráfico en la India, que suelen desplazarse en coche privado, consideran que Nueva Delhi es la “mejor” de estas dos ciudades. Para el ciudadano medio, sin embargo, es todo lo contrario.»¹³

Y ya que hablamos de la parte del mundo en la que vive la mayor parte de la población urbana del mundo y en la que las inversiones en transportes públicos, que las ciudades ricas encuentran tan difíciles de realizar, resultan imposibles, hablemos sobre cómo van al trabajo los pobres de las enormes ciudades en continua expansión de África, Latinoamérica y el sudeste de Asia. Los turistas suelen volver con una plétora de impresiones contradictorias. Por un lado, ven la opulencia de los vehículos importados desde Gran Bretaña, Alemania y los Estados Unidos para los gobernantes, políticos y militares; y por otro, ven la increíble habilidad de los mecánicos para mantener en circulación por las impracticables carreteras del país a coches y camiones, que en los países ricos habrían ido a parar al desguace hace muchos años, con piezas hechas a mano y neumáticos llenos de parches. Eso les lleva a menudo a cambiar su opinión respecto a nuestra condena automática de la era del motor. John Buttler nos cuenta el ejemplo de África occidental:

«Un pueblo pequeño típico puede tener probablemente un mercado importante que funciona todos los días. Paralelamente a este mercado, existirá un sistema de transporte hacia otros centros y hacia las tierras rurales del interior para posibilitar la llegada de productos al mercado. Este transporte suelen realizarlo autobuses locales o camionetas privadas. A su vez, este servicio, requerirá un parque de vehículos que genera servicios de reparación, de gasolinera y una tienda que venda el artículo que más frecuentemente se estropea en los países tropicales: neumáticos. Es así como el pueblo desarrolla en primer lugar sus conocimientos de ingeniería y metalurgia; manteniendo y reparando el motor de combustión interna y todas las máquinas que funcionan a partir de éste: desde las bombas para la irrigación y la extracción de agua hasta los generadores. En las pequeñas comunidades la metalurgia es un servicio vital que influye en la construcción, el mueblaje, etc., y que tiene un verdadero efecto multiplicador, en el sentido de que posibilita que se desarrolle toda una serie de nuevas actividades».¹⁴

¹³Charles Correa, *The New Landscape: Urbanisation in the Third World* (El nuevo paisaje: urbanización en el Tercer Mundo), Butterworth, 1989.

¹⁴John Buttler, «The Creation of New Employment» (La creación de nuevos empleos), en el libro de Alan Turner *The Cities of the Poor: Settlement Planning in Development Countries* (Las ciudades de los pobres: planificación de asentamientos en los países en vías de desarrollo), Croom Helm, 1980.

En las ciudades de Latinoamérica, el transporte, como la mayoría de otros aspectos que hacen posible la vida urbana para la mayor parte de los ciudadanos, depende de una economía paralela que «funciona al margen o, con frecuencia, en contra de la ley», explica Hernando de Soto en su apasionado relato de la historia de este tipo de economía. «Hace más de cincuenta años, miles de pequeños transportistas empezaron a conectar los barrios pobres con el resto de la ciudad», y actualmente «los transportistas ilegales tienen una función social muy importante, al cubrir las necesidades de transporte de los habitantes de los barrios ilegales», lo que significa la mitad de la población urbana. Según estudios llevados a cabo en 1984, «el 91% de los 16.228 vehículos utilizados para el transporte de masas funcionan ilegalmente, (...) el transporte legal sólo cubre al 9% del transporte público de masas». Estos servicios suelen ser de dos tipos: «el primero es conocido popularmente como “colectivo” o taxi público, y el segundo es el minibús o camioneta que transporta entre 8 y 11 pasajeros, o hasta autobuses que llevan de 71 a 90 pasajeros. Con el paso de los años, muchos de los transportistas ilegales que empezaron con un taxi han ido comprando gradualmente minibuses».¹⁵

Los *colectivos*, que circulan como autobuses por rutas fijas, tienen sus equivalentes en todo el mundo, excepto en las ciudades ricas de Occidente. El especialista en problemas de tráfico Terence Bendixson explica que no hace mucho estuvo en Ankara:

«Enseguida quedé perplejo por la cantidad de Chevrolets y Plymouths cromados que patrullaban por las avenidas principales de la ciudad, a veces circulando muy rápidamente, pero otras veces con la suficiente lentitud como para que el conductor pudiera ir haciendo una señal con la mano que yo, con dos años de experiencia en el ejército, sólo podía interpretar como una invitación general a “ir a tomar por culo”. Más tarde supe que eran taxis colectivos con dos plazas libres.»¹⁶

El periodista Martin Walker, que fue corresponsal en Moscú durante los años ochenta, explicaba que los ciudadanos ordinarios que habían conseguido finalmente colmar su ambición de convertirse en automovilistas solían circular por las calles, al anochecer o a primera hora de la mañana, subiendo a pasajeros de pago simplemente para poder cubrir los gastos que implica tener un coche.¹⁷ Y Bendixson nos cuenta una historia muy ilustrativa sobre Winifred Owen, a quien la Brookings Institution de Washington le encargó un informe sobre el transporte urbano en los países en vías de desarrollo.

«En Teherán, Owen descubrió que el número de taxis colectivos se había multiplicado cinco veces más rápidamente que el de taxis convencionales durante los cinco años anteriores a 1972, un período en que el uso de los autobuses descendió en un 50%. A continuación consideró cuál sería el efecto de sustituir los moribundos autobuses por una flota aun mayor de taxis colectivos, y vio que aumentando la flota de colectivos de 2.000 a 14.000 se conseguiría el objetivo. Pero, ¿qué pasaría con los atascos? No hace falta decir que todas las calles de Teherán están siempre abarrotadas y que los atascos son muy comunes en las horas punta. Por tanto, cabría suponer que añadir 12.000 taxis colectivos más empeoraría todavía más la situación. Pero Owen no había tenido en cuenta en su conclusión la existencia de 160.000 automóviles privados ¿Por qué no considerar qué pasaría si los usuarios de todos estos automóviles se desplazaran con taxis colectivos? Asumiendo que cada coche transporta a seis personas al día y que cada colectivo puede llevar a cien, calculó que el cambio se podía realizar con un aumento de 10.000 taxis colectivos. La conclusión es que una ciudad como

¹⁵Hernando de Soto, *El otro camino: la revolución invisible del Tercer Mundo*, I.B. Tauris, 1989.

¹⁶Terence Bendixson, *Instead of Cars* (En lugar de los coches), Temple Smith, 1974.

¹⁷Martin Walker, *Martin Walker's Russia* (La Rusia de Martin Walker), Penguin Books, 1987.

Teherán, con una población de tres millones de personas, podría cubrir sus necesidades de transporte con un sistema de 35.000 taxis colectivos e individuales, aproximadamente la quinta parte de los vehículos que circulan actualmente.»¹⁸

Es bastante obvio que un cambio de esta magnitud comportaría una reducción dramática del tráfico, del consumo de gasolina y del espacio necesario para autopistas y aparcamientos. En teoría, por supuesto. Y Bendixson comenta que para convertir la teoría en práctica «se necesitaría sustituir una tercera parte o la mitad de los coches privados por taxis colectivos, en lugar de hacerlo con todos ellos como implicaba el ejercicio de Teherán. El ahorro de recursos y la reducción del tráfico seguiría siendo enorme, y esto tendríamos que tenerlo en cuenta tanto los países ricos como los pobres».¹⁹

¡En cuenta ya lo tenemos! Incluso el más individualista entre nosotros ha suspirado alguna vez por la absurdidad diaria que representan las largas colas de coches, con un solo ocupante cada uno, tanto en las calles de las ciudades como en las autopistas, esperando a que avance el tráfico e impidiendo el movimiento de autobuses llenos de gente. Todos soñamos con el día en que los automovilistas se vuelvan razonables y pongan en común sus vehículos y sus trayectos: la solución equivalente a la propuesta por Wilfred Owen para Teherán, con la diferencia de que en este caso se trataría de compartir bienes y no de un ingreso para los conductores. En los Estados Unidos, compartir vehículo es uno de los dos métodos de «compartir trayectos»; el otro es el uso compartido de minibuses. Compartir coche, como en Gran Bretaña, es un acuerdo privado y espontáneo que depende de la honestidad de los participantes, y de «vínculos entre vecinos, contactos sociales y las relaciones laborales que hagan posible compartir el vehículo». En estos casos, «una negociación previa determinará los costos para los usuarios, tanto si es con el pago a medias de los gastos de gasolina y aparcamiento o alternando la responsabilidad de poner el vehículo». En los últimos diez años, algunos organismos públicos han empezado a fomentar que se compartan los vehículos mediante su servicio de *aparejamiento*.

Compartir un minibus parece haberse impuesto como el sistema más práctico. «Con este método, se alquila un minibus a una tercera parte con un contrato renovable mes a mes. Todos los costos fijos y de funcionamiento son compartidos entre los pasajeros, mientras que el conductor designado tiene el privilegio de la utilización privada e ilimitada del minibus a cambio de unas responsabilidades claramente establecidas. Normalmente, estas responsabilidades incluyen conducir de forma prudente y económica, un servicio puntual de recogida de los pasajeros, ocuparse de las revisiones mecánicas rutinarias, asumir las reparaciones de emergencia y esforzarse por reclutar a más pasajeros si es necesario.» Un estudio británico sobre la experiencia norteamericana informa que, a escala nacional, la política de compartir vehículos ha tenido muy poco impacto, pero que «se han conseguido resultados verdaderamente significativos sólo en los lugares en que se han adoptado medidas sancionadoras, en interés de la protección del medio ambiente, para limitar el volumen de la circulación generada por la actividad industrial».²⁰

En Gran Bretaña, aunque evidentemente existen acuerdos particulares, los esfuerzos para implantar el uso compartido de vehículos no han tenido éxito. Sólo un 7% de los miembros de la Automobile Association mostraron interés, por no hablar ya de voluntad. Aparte de los problemas normales con el seguro, lo que desalentó a la mayoría fue la idea de responsabilizarse de otra gente, o de perder libertad para variar la hora o la ruta de los trayectos diarios.

Pero es precisamente nuestra responsabilidad hacia la demás gente la que ha hecho del automóvil individual, en las calles de las ciudades, un intruso arrogante para el bienestar y la seguridad de los demás. Calmar el tráfico es una idea muy loable, simplemente porque implica que penetrar en el espacio

¹⁸Bendixson, *op. cit.*

¹⁹Bendixson, *op. cit.*

²⁰Linda Whitehead-Truss, «Car Pooling in the United States» (Compartir coche en los Estados Unidos), *The Planner*, 8 de junio de 1990.

público de la demás gente es tan monstruoso como irrumpir en casa de alguien por el simple placer de estar en otro lugar.

13 Vías de escape

«El movimiento anarquista debe compartir esa dicotomía que azota a cualquier movimiento revolucionario social o político minoritario que, al no tener poder político, ha de tener presente que cualquier solución que formule para solucionar los males de la sociedad sólo puede ser puesta en práctica por las mismas organizaciones políticas que pretende destruir. Al rechazar, con razón, el poder político, siempre seremos ineficaces, puesto que, por muy bien que afrontemos los problemas del momento, es a la administración corrupta de nuestra sociedad particular a la que tenemos que forzar a aceptar nuestras respuestas a sus problemas y a ponerlas en práctica. (...) Podemos hacerlas públicas, dar ejemplos, (...) pero, en lo referente a las grandes reformas sociales, sólo podemos ser los pioneros de ideas y acciones que los militantes políticos harán suyas hasta que la burocracia política decida utilizarlas en su propio interés.»

Arthur Moysé,
«Prophets without honour», *Freedom*, 27 de noviembre de 1971

¿El siglo XXI nos permitirá escapar de la era del motor que ha sido el siglo XX? El automóvil apareció como un juguete de los ricos, condenado por las gentes ordinarias como un arma letal suelta por las calles. A medida que avanzó el siglo, el coche pasó a ser visto como una necesidad de todas las familias, acabó con la viabilidad económica de otras formas de transporte, transformó el medio ambiente, y las víctimas que causaba entre los demás usuarios de las calles eran consideradas responsabilidad de su propia vulnerabilidad. Surgieron enormes industrias para cubrir sus necesidades.

Las ideas de la gente pueden cambiar, pero de hecho resulta más difícil cambiar sus costumbres. Por tanto, han sido millones de decisiones individuales las que nos han llevado a la esclavitud respecto al coche. ¿Podrán millones de decisiones individuales liberarnos de él? La gente no se ha desanimado por la pérdida de vidas que comporta el automóvil, por tanto, ¿cabe esperar que cambien de costumbres por las predicciones de los científicos sobre el calentamiento del planeta y el efecto invernadero? Toda la información acerca de las diversas emisiones tóxicas de los coches fue conocida y divulgada hace veinte años¹, y el único efecto que ha tenido ha sido una reducción de impuestos sobre la gasolina ecológica y la perspectiva de la obligatoriedad de usar catalizadores, aunque ninguna de estas medidas afecta al problema del efecto invernadero.

Debemos recuperar nuestra independencia frente al automóvil. Y eso, en una sociedad dominada por el poder central, significa una política para volver a atraer a la gente hacia unos mejores transportes públicos mediante un cambio en el sistema de tarifas. La alternativa, aumentar los impuestos sobre los coches o la gasolina, o sofisticados peajes en las carreteras, no haría más que penalizar a los pobres, dejando las carreteras para los ricos, los fantasmones y los que viajan con los gastos pagados.

Algunos de nosotros hemos defendido durante mucho tiempo el transporte público gratuito en pueblos y ciudades, por razones ideológicas o como la solución más barata de las posibles para que la gente abandone el coche privado. El péndulo de la opinión pública se ha alejado, pero volverán hacia nosotros cuando los intolerables dilemas de una sociedad en que cada uno tiene su vehículo obliguen a los

¹Para más información consultar, entre otros, el libro de Alisdair Aird *The Automotive Nightmare* (La pesadilla del automóvil), Hutchinson, 1972; Arrow, 1974.

gobiernos a dar marcha atrás. Está muy claro que bastantes de nuestras exigencias a los políticos y legisladores pueden ser compartidas por gente de todas convicciones políticas. Veamos cuáles son estas exigencias:

1. Basta de autopistas. Ya han demostrado su ineficacia. Como dice Charles Correa, «los ingenieros de tráfico tienen que formular una “solución” para el tráfico». Por eso, suelen ofrecer soluciones como costosos sistemas de autopistas, túneles, puentes elevados y cosas por el estilo. Aunque sabemos que estas soluciones sólo palían el problema a corto plazo; la facilidad de movimiento fomenta más viajes, por lo que las vías vuelven a quedar colapsadas. *Los viajes siempre se multiplican hasta que se producen atascos*, ¡esta es una especie de ley de Parkinson en la planificación del transporte!² La evolución, por ejemplo, de la M25 alrededor de Londres es un claro ejemplo de esta teoría.
2. Invertir en ferrocarriles. Nadie puede negar la irrefutable evidencia de que los ferrocarriles pueden llevar pasajeros con una mayor seguridad, sin ocupar tanto espacio y de forma menos contaminante y costosa que intentar trasladar el mismo número de pasajeros por carretera.³
3. Devolver el transporte de mercancías de las carreteras a las vías férreas. Es un problema fiscal. Si la hacienda pública evaluara el costo *real* para la economía de transportar los bienes por carretera, en comparación con el ferrocarril, actuaría en consecuencia.
4. Exigir sistemas de transporte urbano rápidos, es decir tranvías o ferrocarriles ligeros, como sistema normal de trasladarse por la ciudad. Son más seguros y ahorran más energía. También es cierto que esto podría implicar simplemente transferir las emisiones de dióxido de carbono a una central eléctrica en cualquier otra parte, por lo que depende del sistema utilizado para generar la energía. Eso ya es otro tema. Pero indudablemente el transporte público sobre raíles comporta una menor demanda de fuentes de energía.
5. Encontrar soluciones económicas para las zonas rurales. Aprender de la experiencia de la mitad pobre del mundo con taxis colectivos, o de la institución suiza del *Post-Bus*.
6. Reducir el tráfico de automóviles en las ciudades con simples medidas para prohibir su paso y dando prioridad a peatones y ciclistas.

Estas seis exigencias simples revolucionarían los transportes en nuestro país. Me abstengo voluntariamente de entrar en el debate sobre la conveniencia de cambiar nuestro estilo de vida para poder reducir la necesidad de transporte, tanto de bienes como de personas. Soy consciente de las palabras de Arthur Moyse acerca del dilema que para los anarquistas representa qué consejos dar a un sistema social que condenan. Las personas conscientes de cualquier opción política pueden estar de acuerdo con estas seis prioridades que acabo de enunciar.

A lo largo de este libro he mencionado la experiencia de Suiza u Holanda, simplemente porque en estos países se ha llegado a un consenso de la opinión pública que favorece una política de transportes en común, lo cual yo atribuyo a diferentes tradiciones de carácter político y social. Gran Bretaña, en cambio, ha tenido un Ministerio de Transportes, desde 1919, que se ha posicionado invariablemente en favor de los coches y las carreteras y ha olvidado cualquier otro medio de transporte de bienes o

²Charles Correa, *The New Landscape: Urbanisation in the Third World* (El nuevo paisaje: urbanización en el Tercer Mundo), Butterworth, 1989.

³*¿Wrong Side of the Tracks? Impacts of Road and Rail Transport for the Environment* (¿Nos hemos equivocado de camino? Impacto del transporte por carretera y por ferrocarril sobre el medio ambiente), TEST, 1991.

personas. Los opositores a la descentralización siempre citan la necesidad de un plan de transportes nacional y centralizado. Pero una de las conclusiones secundarias del debate sobre la ubicación del tercer aeropuerto de Londres durante los años setenta fue que Gran Bretaña no tenía, ni nunca ha tenido, un plan nacional de transportes.⁴

Estos países por los que he manifestado mi admiración, no son considerados como tan admirables por sus propios ciudadanos. En Zúrich, a pesar de su magnífico sistema de tranvías, que funciona como un reloj, los habitantes se reprochan su propia incapacidad para ponerse de acuerdo sobre las limitaciones a los coches. En Holanda, a pesar de sus programas para moderar el tráfico y reducir el uso de los coches en las ciudades, de su política de transporte público gratuito y coordinado a nivel nacional, sólo he oído quejas. Los automovilistas están indignados por la imposibilidad de encontrar aparcamiento en las ciudades, los ecologistas destacan que se siga asumiendo como algo aceptable la construcción de autopistas y que el gobierno holandés, como el británico, prevea una economía europea en expansión en la que sus industrias tengan un papel cada vez más predominante. Incluso los estudiantes se mostraban hostiles respecto a la política de transporte público gratuito para los jóvenes —que desde nuestro punto de vista parece una innovación maravillosa—, y me comentaron que se trataba de un siniestro programa para asegurar que los jóvenes sigan viviendo con sus padres, lo que permite reducir la cantidad de becas para la enseñanza superior.

Pero más allá de estos fallos, en Holanda existe un clima de opinión pública, tanto a nivel local como regional y nacional, cuyo reflejo, que no la causa, son las medidas tomadas por las administraciones para cambiar la dirección de las políticas de transporte. En Holanda no volverá a haber un barullo general regulado únicamente por las leyes del mercado. La mayoría de países de la CEE todavía no han llegado a tal nivel de civilización.

Conseguir que se aborde de forma racional el problema de los transportes será una tarea larga y difícil. La era del motor ha sido un desastre del siglo XX, pero nos ha proporcionado aspiraciones que el siglo XXI no podrá colmar. Pongámonos de acuerdo en seis sencillas prioridades y una vez se hayan logrado, pensaremos en cómo seguir adelante.

⁴*Informe de la Comisión de Investigación para el Tercer Aeropuerto de Londres (Informe Roskill), HMSO, 1971.*

Biblioteca anarquista
Anti-Copyright



Colin Ward
La libertad de circular
Después de la era del motor
1991

Recuperado el 20 de junio de 2016 desde colección anarquismoenpdf.tumblr.com
Título original: *Freedom to go: After the motor age* (1991). Edición original: VV.AA., *Contra el automóvil. Sobre la libertad de circular*, Virus, Barcelona, 1996. Traductor: Marc Barrobés. Edición digital: *La Congregación* [Anarquismo en PDF].

es.theanarchistlibrary.org