

REPENSAR LA MOVILIDAD EN UN CONTEXTO DE CRISIS ENERGÉTICA

MIGUEL PAZOS OTÓN
MATEO VARELA CORNADO

La movilidad es una de las principales características que definen la sociedad en la que vivimos. Sin duda la movilidad es uno de los conceptos clave para comprender el mundo de hoy, y su empleo ha ido reduciendo la utilización de la palabra «transporte», hoy mucho menos empleada que antaño.

Movilidad hace referencia a las personas, mientras que transporte se centra en la actualidad en las mercancías y en los objetos. Movilidad tiene que ver con los seres humanos, con su concepción y su visión del espacio, con sus circunstancias personales y con las elecciones que realizan en el día a día. Resulta interesante reflexionar sobre el momento en el que la palabra movilidad comienza a sustituir progresivamente a la palabra transporte, porque coincide precisamente con un momento de crisis energética, como lo es el actual. En efecto, podemos considerar el año 1973 el punto de inflexión a partir del cual el discurso de la movilidad sostenible comienza a imponerse sobre la construcción indiscriminada de infraestructuras y el diseño ciego de políticas a favor del automóvil particular.

Evidentemente, este proceso de cambio no ha sido igual en todos los países del mundo. Fueron los Países Bajos y una serie de estados de Europa Occidental y Nórdica quienes iniciaron el proceso de fomento

de la movilidad sostenible, recuperando los espacios urbanos para la movilidad peatonal y ciclista y potenciando los transportes colectivos y sostenibles en los desplazamientos extraurbanos. Desde entonces, las políticas a favor de la movilidad sostenible se han ido extendiendo con ritmos desiguales a través de estados, regiones y países del mundo.

Aunque este cambio de mentalidad fue evidente y notorio, cabe destacar una gran contradicción: a medida que ha ido incrementándose la concienciación de los gobiernos y la sociedad a favor de la movilidad sostenible, ha ido creciendo de igual manera la movilidad en términos absolutos. Podemos decir que dependemos cada vez más de la movilidad en las diferentes escalas de análisis que consideremos. Nos centraremos en dos de ellas: la escala mundial, planetaria, y la escala urbana y/o metropolitana.

Si consideramos la escala mundial, nos hallamos dentro de un sistema de movilidad global en el que los aeropuertos son los principales nodos de una red que conecta los llamados «archipiélagos urbanos», grandes

aglomeraciones urbanas que concentran el dinamismo económico, social y marcan las tendencias culturales en el mundo actual. Volar era considerado como un lujo hace solo unas décadas, pero el auge de las aerolíneas de bajo coste y la competencia brutal entre las diferentes compañías aéreas ha llevado a la democratización de la aviación comercial.

A pesar del encarecimiento de los costes de los carburantes y de haber superado una pandemia que hizo reflexionar a muchos sobre la necesidad de reducir la utilización masiva del avión, seguimos volando tanto o más que antes de la pandemia. Y lo hacemos sabiendo que estamos en un contexto de alarma climática y crisis energética sin precedentes. Parece como si no fuésemos capaces de prescindir de unas vacaciones a 5.000 kilómetros de distancia o como si ir y volver en el mismo día desde Madrid a París en avión fuese de lo más normal. Hemos interiorizado la movilidad insostenible en nuestras vidas. El transporte aéreo expresa mejor que ningún otro las paradojas de la globalización y el sistema en el que vivimos: resulta más económico

y cómodo moverse entre París y Londres que entre París y una ciudad del interior de Francia.

De todos los medios de transporte actuales, el transporte aéreo refleja quizá mejor que ningún otro la dificultad de la descarbonización. Hoy parece muy lejano el momento en que los aviones eléctricos puedan surcar los cielos. Volar hoy en día sigue implicando quemar muchos litros de queroseno y emitir a la atmósfera muchas toneladas de CO₂, sin que desde el punto de vista técnico pueda vislumbrarse una solución factible y escalable.

En este sentido, es de celebrar el impulso legislativo de Francia que busca regular la movilidad doméstica en avión. Estas medidas van en la dirección correcta, promocionando el ferrocarril como un medio de transporte mucho más sostenible ambiental y económicamente. En paralelo, en muchos países europeos se observa una toma de conciencia progresiva hacia la recuperación de los trenes nocturnos como una alternativa a los vuelos de corta distancia. Ya que la descarbonización del transporte aéreo no es posible por ahora, las medi-



Metro de Porto. Foto: Mateo Varela Cornado, octubre, 2017.

das deben centrarse claramente en la minimización de la movilidad en avión.

Un nuevo modelo de movilidad

Tomemos ahora la escala urbana o, en sentido amplio, las realidades metropolitanas. Observamos entonces cómo en las últimas décadas las ciudades de todo el planeta se han expandido de una manera descontrolada. El *urban sprawl* es una auténtica patología urbana, que amenaza con hacer las ciudades invivibles, a imitación de las urbes de América del Norte. El gusto por residir en viviendas amplias y con un terreno anexo ha llevado a un consumo de suelo cada vez más voraz. Las ciudades han ido expendiéndose en bajas densidades, apoyándose en una red viaria densísima y descontrolada. Los paisajes urbanos compactos se han ido desdibujando a favor de una red de autopistas que delimitan sectores urbanos cada vez más especializados en cuanto a su funcionalidad y contrastados en cuanto a la composición social de sus habitantes. Es el llamado *zoning* o zonificación de las ciudades, el gran obstáculo

para la consecución de una movilidad sostenible en las áreas metropolitanas.

Al optar por un modelo de desarrollo urbano laxo y por la segregación y fragmentación en los usos del suelo, la zonificación propicia la generación de desplazamientos muy largos para satisfacer cualquier propósito de desplazamiento. En este contexto, el transporte colectivo tal y como lo entendemos deja de ser rentable económicamente y en relación con los tiempos de desplazamiento a los que obliga. Por ello, se acaba imponiendo la utilización del automóvil privado como medio de transporte hegemónico y dominante en la práctica totalidad de la población. Aunque la descarbonización del automóvil privado es algo relativamente factible, todavía tendrán que pasar muchos años antes de que consigamos desterrar completamente los combustibles fósiles de los sistemas de automovilidad actuales.

En todo caso, la sustitución de automóviles basados en combustibles fósiles por automóviles no dependientes de ellos no arreglará el problema. Esto es así no solo por los efectos negativos asociados al incre-



Trolebús de Moscú. Foto: Mateo Varela Cornado, agosto, 2015.

mento de producción de energía eléctrica, sino también porque continuarán los impactos sociales y territoriales debidos al predominio del coche. Un sistema de movilidad basado en el automóvil, aunque sea eléctrico, reproducirá la exclusión de los segmentos más vulnerables de la población, tal como sucede en la actualidad.

Desde nuestro punto de vista, es necesario un cambio de visión del problema. Al igual que sucedió en 1973, estamos de nuevo en otro momento histórico en el que debemos entender la necesidad de promover la

accesibilidad frente a la movilidad. La calidad de vida de los ciudadanos no mejora cuando tienen más movilidad, sino cuando gozan de mayor y mejor accesibilidad a bienes y servicios (lugares educativos, centros sanitarios, centros de ocio, lugares de compras, etc). Debemos considerar la estrecha relación que existe entre movilidad y usos del suelo y volver a planificar ciudades compactas, social y funcionalmente complejas, que favorezcan los desplazamientos cortos; que minimicen la movilidad, en definitiva, y favorezcan la accesibilidad.

NOTA SOBRE LOS AUTORES

Miguel Pazos Otón es Profesor Titular de Geografía Humana en la Universidad de Santiago de Compostela. En la actualidad es el director del Centro de Estudios Turísticos de dicha universidad (CETUR). Sus líneas de investigación son el transporte, la movilidad, el turismo y sus impactos territoriales.

Mateo Varela Cornado es Doctor en Geografía por la Universidad de Toulouse Jean Jaurès. Su línea de investigación preferente es el análisis de la gobernanza de los sistemas de transporte. Ha publicado diversos trabajos sobre transporte y movilidad en revistas especializadas.