

Introducción: Por una movilidad igualitaria y sostenible

Rosario del Caz (Escuela de Arquitectura. Universidad de Valladolid), **Mario Rodríguez** (Área de Urbanismo del Ayuntamiento de Valladolid) y **Manuel Saravia** (Escuela de Arquitectura. Universidad de Valladolid). Responsables del Informe de Valladolid 2005.

Con este cuarto Informe de Valladolid se aborda uno de los derechos más enquistados e incómodos de la actualidad: el derecho a la movilidad. Un asunto poliédrico que, en sus múltiples vertientes, está presente en las agendas políticas de todos los países, especialmente los más ricos. En la Declaración Universal de los Derechos Humanos, en su artículo 13, se establecen los dos pilares fundamentales que lo definen: “Toda persona tiene derecho a circular libremente y elegir su residencia en el territorio de un Estado” y “Toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso del propio, y a regresar a su país”. Es decir, todos los seres humanos sin excepción (puesto que “todos nacen libres e iguales en dignidad y derechos”, según el Art. 1 de dicha Declaración) tienen derecho a que se establezcan las condiciones necesarias para que el espacio urbano e interurbano sea apto y equitativo para la movilidad interna de todos los habitantes de un territorio; pero también y, sobre todo, para que se garantice la libre circulación de las personas más allá de las fronteras entre estados. Pues bien, como refleja la literatura especializada sobre el tema, y como recogen los artículos que aquí se publican, el cumplimiento de ambas caras del derecho a la movilidad está amenazado (todo parece indicar que de forma creciente) en su plenitud.

Lo grave (y en algunos casos dramático) del asunto es que en ambos casos el incumplimiento genera desigualdad y afecta a los más débiles: pobres, ancianos, niños, discapacitados y mujeres, sectores humanos todos ellos que se alejan del prototipo en función del cual se diseñan las ciudades y se definen las reglas del juego social: varón, blanco, con solvencia económica, plenamente capacitado (física e intelectualmente). “El derecho a la movilidad no es universal (...) está restringido cada vez más efectivamente” (Grijalvo). El derecho a la movilidad es mucho más efectivo para los conductores de un automóvil que para los que no lo poseen. Del mismo modo que la posesión de recursos económicos facilita el acceso a cualquier país, para estudiar, trabajar o hacer turismo (la relación es directamente proporcional). Desigualdad y discriminación, pues, por razones que escapan a la voluntad propia y que marcan a una persona por el hecho de nacer en un lugar y no en otro: “Los inmigrantes son víctimas del nacimiento” dice R. Zapata, como en la época medieval. Y en el ámbito de los desplazamientos T. Litman añade: “Las decisiones que se tomen sobre movilidad tienen un gran impacto sobre la igualdad”, pues muchos sectores de la población no pueden acceder al coche, pero contribuyen a pagar sus costes y sufren sus efectos. La desigualdad se evidencia también en la llamada ciudad informal, un fenómeno especialmente sangrante en América Latina (C. Torres y B. Baranda). El mundo divide así a las personas en dos categorías: las de primera clase y las de segunda, que son aquellas que ven mermados sus derechos innatos.

Pero el ser humano se ve obligado a desplazarse incluso contra su voluntad, tanto en el ámbito urbano (por la absurda planificación de las ciudades que contemplamos hoy día), como en el ámbito internacional (cuando las condiciones de los países de origen no permiten una existencia digna). E. Bericat lo deja claro en su artículo: “En nuestra civilización hemos llevado hasta tal punto la lógica de la movilidad mecánica que, sin apenas darnos cuenta, hemos cercenado nuestros derechos básicos a la movilidad peatonal, arruinando de facto la posibilidad de vivir en contextos territoriales reducidos, densos y próximos”. Y en cuanto a los inmigrantes: “¿Son realmente libres cuando deciden abandonar sus países, cuando salen de sus pueblos dejando atrás familiares y amigos? ¿Se trata de una movilidad libre o de una movilidad meramente liberadora, es decir, una movilidad forzada por las detestables condiciones que reinan en el lugar desde el que parten?”

Entre los estados perduran, más infranqueables que nunca las fronteras. Unas fronteras que en la época medieval cerraban las ciudades y que con la modernidad se trasladaron a los confines de los estados. Éstos llevan a cabo unas políticas de contención abocadas al fracaso o que son una gran farsa. No frenan la inmigración, pero en cambio generan clandestinidad y criminalizan a las personas que se ven forzadas a salir de sus países de origen. Las migraciones se agudizaron en Europa cuando ésta decidió cerrar las fronteras a principios de los 70, coincidiendo con la crisis económica. C. Witold de

Wenden asegura tajante que a un mayor reforzamiento de fronteras corresponde una mayor presión migratoria y S. Castles ofrece en su artículo diversos motivos de este fracaso. El cierre, por otra parte, aboca a los que logran entrar a establecerse definitivamente en el país de destino y a atraer a su familia, en lugar de posibilitar una migración temporal. La política del cerrojo, pues, se revela inútil a cada paso. “Una puerta abierta lo es en los dos sentidos. Para entrar con esperanza y para marcharse sin ella. Una puerta cerrada es una trampa” (B. López en El País, 5-10-05). Colocar vallas más altas, muros más inexpugnables, sofisticados sistemas de detección: “ésta parece ser la lógica que preside el tratamiento de este inmenso drama, mostrando que no se nos ocurre otra salida que cerrar los ojos, impotentes ante la certeza de que detrás de los que llegaron vendrán otros y el cinismo de que quizás desistan ante la altura de ese muro vergonzoso que hemos establecido entre el bienestar y la miseria” (B. López, de nuevo).

Resulta indecente, por otro lado, que la movilidad de mercancías y capitales sea apreciada y fomentada por los estados, mientras las migraciones de personas sean restringidas y sólo permitidas en beneficio de los países de destino, cuando ambos procesos son cara de la misma moneda de la globalización. En Europa, como señala Y. Schibel sólo existen tres tipos de inmigración legal reconocidos (refugiados y solicitantes de asilo; miembros de familias nacionales e inmigrantes; e inmigración económica) y tres formas muy restringidas de movilidad de los inmigrantes (por reunificación familiar, para residentes de larga duración pertenecientes a terceros países, y por salida y entrada entre sus países de anfitriones y los de origen). Unas políticas que generan nuevamente ilegalidad: tráfico de inmigrantes, matrimonios y adopciones fraudulentas, etc. Sin embargo “los derechos sobre movilidad son un componente esencial del trato igualitario”.

Ha de proponerse, por tanto, extender el derecho de asentamiento, la libertad de cada uno para moverse y quedarse allí donde prefiera. Hay que hablar de su generalización, pues se trata de un derecho ya efectivo para los ricos. Una propuesta que cabe hacer, además de por su obviedad (“un país organizado en torno a valores democráticos y liberales no debería tener capacidad moral para no admitir inmigrantes”, expone R. Zapata), precisamente por sus consecuencias. Que poco tiene que ver con los miedos, y sí en cambio con la extensión de la justicia y también con la racionalidad de los procesos, con la mejora efectiva de las condiciones urbanas. Para lo cual, en primer lugar habría que desechar toda idea de invasión incontrolable. Nada autoriza a pensar que vendrían muchos más de los que vienen hoy. ¿Quién se acuerda ahora, por ejemplo, del anunciado “riesgo migratorio” que al parecer amenazaba a la Alemania del Oeste tras la reunificación? ¿Se quebraría el estado del bienestar? Es preciso recordar la contribución al sostenimiento de ese mismo estado debido a los ingresos de los inmigrantes. ¿Se rompería la capacidad de carga de los territorios? No puede hablarse seriamente de problemas ecológicos o de afección al territorio derivados de una decisión como la propuesta.

En opinión de R. Zapata “las posibles soluciones vendrán de una distribución más justa de la riqueza y de que los derechos humanos superen las jaulas de los Estados” (pues en un proceso internacional, como el de la inmigración, deberían poderse arbitrar políticas internacionales a través de una institución que garantizara su cumplimiento).

Por su parte, la movilidad, en cuanto a capacidad de desplazarse, figura como uno de los objetivos centrales de la sostenibilidad, tanto a escala local como global. Pues aunque el transporte, tal y como están planteadas las economías mundiales, supone desarrollo, crecimiento y riqueza, también puede significar el colapso ecológico del territorio. La movilidad sostenible debe dejar de ser un concepto políticamente correcto para convertirse en un concepto útil. Para ello ha de ser reformulada desde el principio, considerándola como un asunto transversal que implica numerosos campos, disciplinas y administraciones (locales, nacionales e internacionales). Considerar la movilidad globalmente: una idea en la que insisten casi todos los autores de este Informe, como R. Montezuma: hay que “actuar (conjuntamente) respecto al subsistema no motorizado y motorizado”, A. Perona, A. L. Flechas o C. Miralles-Guash, al afirmar que “las políticas e iniciativas en el sector del transporte son sectoriales, de ahí que no hayan inducido cambios notables”. A. Sanz insiste en que el asunto de la movilidad “la sostenibilidad obliga a reformular de nuevo el objeto de estudio, los métodos e instrumentos de análisis y las herramientas de intervención.”

La Carta Urbana Europea (1992) era ya contundente en cuanto a las soluciones: “¿El coche o la ciudad? Esta fórmula, de apariencia simplista, traduce bien la realidad. El coche contamina a la ciudad de forma lenta pero segura. En el año 2000, habrá que elegir: o uno u otro; no se pueden conservar los dos”. El documento indicaba ya los dos principios básicos en torno a los cuales podrían agruparse las innumerables propuestas sectoriales de mejora existentes (muchas de las cuales se recogen en este Informe, entre unos y otros autores): reducir drásticamente el número de coches circulando; e imponer

normas y modos para una convivencia armónica, equitativa y en paz entre los distintos modos de movilidad en el espacio de las calles.

En el primer bloque deberían tomarse medidas en cuanto a la ordenación del territorio, la planificación de las ciudades, su ordenación de usos, la densidad residencial, la regeneración de sus barrios obsoletos. En opinión de S. Tjallingii quizá los avances tecnológicos logren mitigar los problemas medioambientales provocados por los coches, sin embargo la desestructuración de los territorios, la ruptura de los sistemas naturales y urbanos provocados por las infraestructuras necesarias para la circulación de vehículos es irremediable. Él propone, para paliarlo, crear estructuras espaciales que creen condiciones de transporte bien diferenciadas para espacios de una gran accesibilidad y otros de calma (flujos y áreas ordenados en torno a la red de tráfico y a la red de agua).

Otros autores defienden la necesidad de aplicar diversos tipos de tasas: por la posesión y uso del coche, por las condiciones en que se utiliza, por el acceso a determinados recintos, etc. (Ole Thorson, Winston Koh). Por medidas de discriminación positiva hacia los transportes alternativos: “la mejora de los medios de transporte alternativos debe ir acompañada de instrumentos que afecten al coste de utilización del automóvil (tasas, disminución de su velocidad de circulación de forma simultánea al incremento de la del transporte público, limitación de las plazas de aparcamiento” (C. Miralles-Guash).

En cualquier caso, es necesario desterrar la falsa premisa de que los problemas de tráfico se solucionan ampliando las redes “La construcción de más infraestructuras no mejora los problemas de congestión, los empeora (P. Segura)”. En este sentido A. Estevan da cuenta en su artículo de algunas investigaciones desarrolladas en Europa sobre la reacción del sistema ante una reducción de la capacidad de las infraestructuras. Las conclusiones fueron que una reducción del viario “evapora” tráfico. Quizá por ahí podrían comenzar las cosas: “La gestión activa de la congestión (hoy suprimo un carril por aquí, mañana quito un paso subterráneo por allá...) podría llegar a ser la vacuna contra la enfermedad del transporte.”

En cuanto al segundo bloque, lógicamente indisociable del anterior, reconquistar la calle como espacio social supone diseñar planes urbanos de movilidad que partan de la premisa de que todos los ciudadanos (los que conducen y los que no) tienen derecho a disfrutar del espacio público (y las calles son su principal expresión, aún cuando habitualmente estén tomadas por vehículos privados, en movimiento o aparcados) en condiciones de igualdad. Por lo que habrá que repensar el reparto equitativo del espacio público disponible, planteando sistemas viarios que tengan en cuenta el buen diseño de espacios para peatones, vías de coexistencia, espacios para bicicletas, espacios para el transporte público, intercambiadores modales, aparcamientos necesarios (no atractores de coches), etc. La Carta de derechos del peatón adelantaba, ya en 1988, un buen número de pautas que aún siguen vigentes, en tanto no se han generalizado.

Es cierto, por otro lado, que las nuevas tecnologías permiten, y permitirán aún más, otros tipos de movilidad, otros tipos de nomadismo (Artículos de A. Dagnino y V. Silva), pero de nuevo, y hoy por hoy, este tipo de “movilidad” también acrecienta la brecha entre los ciudadanos de primera y los de segunda. Pues aunque nunca hubo tal cantidad de movilidad, ésta nunca separó tanto a un tipo de ciudadanos de otro.