

## Movilidad motorizada, globalización económica y “proyecto europeo”

Ramón Fernández Durán  
Ecologistas en Acción  
Ingeniero de Caminos y Urbanista

**SUMARIO:** I. LA MUNDIALIZACIÓN ECONÓMICA Y LA AMPLIACIÓN DE LOS MERCADOS PROMUEVEN LA EXPANSIÓN IMPARABLE DEL TRANSPORTE MOTORIZADO.- II. LAS POLÍTICAS DE LA UE INCENTIVAN LA NECESIDAD DE TRANSPORTE MOTORIZADO.- III. LAS TEN'S: UNA INVERSIÓN GIGANTESCA.- IV. AGRAVANDO EL IMPACTO ECONÓMICO, SOCIAL Y AMBIENTAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EUROPEO.- V. LAS TEN'S ACELERARÁN LA OCUPACIÓN DEL TERRITORIO Y LAS DIFERENCIAS REGIONALES.- VI. CRECE LA CONTESTACIÓN SOCIAL A LA EXPANSIÓN DE LA MOVILIDAD MOTORIZADA.

*“Lo extraño era que, a pesar de todo el tiempo que ahorra, nunca le quedaba nada para gastar; de alguna forma misteriosa simplemente se desvanecía”.*

Momo, Michael Ende

*“El varón norteamericano típico consagra más de 1500 horas por año a su automóvil: sentado dentro de él, en marcha o parado, trabajando para pagarlo, para pagar la gasolina, los neumáticos, los peajes, los seguros, las infracciones y los impuestos para la construcción de carreteras y aparcamientos. Le consagra cuatro horas al día en las que se sirve de él o trabaja para él. Sin contar con el tiempo que pasa en el hospital, en el tribunal, en el taller o viendo publicidad automovilística ante el t.v. Estas 1500 horas le sirven para recorrer 10.000 kms, es decir 6 kms por hora. Exactamente la misma velocidad que alcanzan los seres humanos en los países que no tienen industria del transporte. Con la salvedad de que el americano medio destina a la circulación la cuarta parte del tiempo social disponible, mientras que en las sociedades no motorizadas se destina a este fin sólo entre el 3y el 8%”.*

Energía y Equidad, Ivan Illich

*“Cuanto más carreteras (...) construimos, menos tiempo parece que tiene la gente (...) Cuanto más énfasis se pone en el ahorro de tiempo, más se orienta el conjunto del sistema de transporte a servir las necesidades de los sectores más ricos de la sociedad”.*

La Contaminación del Tiempo, John Whitelegg

### I. LA MUNDIALIZACIÓN ECONÓMICA Y LA AMPLIACIÓN DE LOS MERCADOS PROMUEVEN LA EXPANSIÓN IMPARABLE DEL TRANSPORTE MOTORIZADO

Con posterioridad a la segunda guerra mundial se entra en una nueva fase de la evolución del capitalismo. Una nueva etapa que iba a estar presidida por la creciente preponderancia del comercio mundial multilateral, y la orientación paulatina de la producción hacia mercados más amplios que los que definían las fronteras de los Estado-nación (lo cual es especialmente cierto en Europa occidental, donde se procede desde los años 50 a la creación de un espacio económico supraestatal: la CEE). Es un periodo de crecimiento y consolidación de grandes empresas en los llamados países del Norte, que proyectan cada vez más su actuación a nivel planetario.

Las instituciones que van a regular el funcionamiento, a escala internacional, de este modelo productivo, crecientemente mundializado, serán: el Fondo Monetario Internacional - FMI- (la pata monetaria), el Banco Mundial -BM- (la pata financiera) y el GATT -Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio- (la pata comercial). La creación de estas instituciones se decide en Bretton Woods en 1944, y su actuación va a permitir ir sentando las bases para una progresiva globalización de la economía, que se acelera especialmente en el último periodo.

Se podrían distinguir, pues, dos grandes etapas en este proceso. Una, que iría desde 1945 hasta mediados de los años 70, y que estaría marcada por un intenso crecimiento económico en el Norte, con un importante componente industrial, de carácter urbano-metropolitano. Este crecimiento es fuertemente generador de empleo asalariado, especialmente en el ámbito de la gran industria. Paralelamente, en el mundo rural, se asiste a la progresiva desaparición de la pequeña actividad productiva agraria tradicional (pequeño campesinado), debido a la expansión de la actividad agropecuaria industrializada (*agribusiness*), basada en las técnicas de la “revolución verde” (grandes explotaciones, altamente mecanizadas, con gran consumo de energía, con elevados *inputs* de fertilizantes químicos y sintéticos, así como pesticidas y herbicidas, y por consiguiente de alto impacto ambiental).

Todo ello genera unas fuertes corrientes migratorias campo-ciudad, provocando un acusado crecimiento poblacional de las principales metrópolis. Es una época de pleno empleo (con carácter fijo), de mejora generalizada de los niveles salariales y de las condiciones de trabajo. Ello coexiste con un fuerte desarrollo de la motorización y del transporte por carretera, en general. De hecho, las principales industrias se relacionan, en una muy importante medida, con el sector del automóvil y del petróleo. En la consolidación de este nuevo modelo productivo y territorial, en los países del Norte, cumplen un papel trascendental los estados. Son años de fuerte intervencionismo estatal, de políticas keynesianas, en que se desarrolla el llamado Estado del Bienestar, especialmente en el espacio europeo occidental. Los estados no sólo actúan en el ámbito de la promoción de la vivienda pública (en concreto en la Europa comunitaria), para acoger a los grandes volúmenes de población que acuden a las ciudades, sino que impulsan, asimismo, la construcción de grandes infraestructuras de transporte, especialmente viarias, de alta capacidad. Infraestructuras que conectan los principales núcleos urbanos, y que, en menor medida, se localizan en el interior de las metrópolis y en sus periferias.

La construcción de dichas infraestructuras absorbe importantes recursos económicos. Ello hace que se adopten diferentes fórmulas para su ejecución. En algunos casos son los propios estados los que las acometen directamente, a través de sus presupuestos generales (p.e. Alemania occidental), o mediante tasas (sobre el combustible) de carácter finalista (p.e. el Interstate Highway System en EEUU). O bien se acude al concurso del capital privado a través de la concesión de autopistas de peaje. Esta última modalidad se da principalmente en países de poca capacidad inversora estatal (p.e. el Estado español, en esa época). De cualquier forma, no existe una única fórmula para la realización de este tipo de infraestructuras, sino que se dan distintas combinaciones, según los casos.

Mientras tanto, en los países del Sur, o de la Periferia, es principalmente el BM, en colaboración con el capital financiero privado, el encargado de impulsar la construcción de las infraestructuras de transporte (e hidráulicas) que van a permitir conectar importantes territorios, hasta entonces al margen de la economía monetaria, a la lógica del mercado mundial. Actuaciones especialmente relacionadas con grandes proyectos del capital transnacional de extracción de materias primas (recursos minerales y energéticos) o de importantes explotaciones de agricultura de exportación destinada asimismo a los mercados del Norte. La ejecución de estos proyectos de “desarrollo” sería una de las causas del despegue de la deuda externa de los países del Sur.

Tras las crisis energéticas de los 70, la quiebra del patrón dólar-oro, y el agotamiento del modelo industrial fordista de la posguerra en el Centro, se produce una quiebra del crecimiento en los países del Norte, que se intenta remediar con el inicio de un profundo cambio de rumbo en las políticas económicas y con un importante salto hacia adelante en los procesos de globalización o mundialización de las relaciones económicas (segunda etapa). Por un lado, se promueve una paulatina aplicación de las llamadas políticas neoliberales: desregulación progresiva de los mercados de trabajo y de capital, privatización creciente de las empresas y servicios públicos, recortes del Estado del Bienestar... Y, por otro, en paralelo, se incentiva una creciente deslocalización industrial hacia ciertos países de la Periferia (especialmente el sudeste asiático y, en menor medida, ciertos países latinoamericanos), con el fin de abaratar

los costes de producción. Lo que se conoce como la Nueva División Internacional del Trabajo. Al tiempo que se acomete una importante reestructuración productiva (postfordista) de la industria que permanece en el Norte. Reestructuración que implica una fuerte inversión y concentración del capital, que incrementa enormemente la productividad, a costa de amortizar y flexibilizar el factor trabajo.

En este cambio de orientación cumplen un papel trascendental el FMI, el BM y el GATT. El FMI, a través de la aplicación de los Planes de Ajuste Estructural que obligan a los países de la Periferia a devaluar sus monedas, lo que abarata aún más el coste de su fuerza de trabajo, a desregular y privatizar sus economías, abriéndolas a la lógica del mercado mundial, así como a orientar su producción de una manera mucho más intensa hacia la exportación. El BM, que incrementa su capacidad de actuación para llevar a cabo, en un tiempo récord, la creación de las infraestructuras correspondientes (de transporte, hidráulicas y energéticas) para que determinadas áreas de la Periferia cumplan su nuevo papel (de producción industrial para el mercado mundial). Y el GATT (especialmente a partir de la firma de la Ronda Uruguay -1994-, cuando se constituye como Organización Mundial del Comercio -OMC-), que obliga a eliminar progresivamente las restricciones estatales a la expansión del libre mercado mundial en todos los ámbitos.

En paralelo a estos procesos a nivel global, se intensifica la ampliación de los llamados mercados regionales planetarios (UE, TLC, APEC, Mercosur...). Estas tendencias acentúan la extensión y consolidación de la producción y distribución a gran escala (las llamadas empresas transnacionales), que domina los mercados mundiales, y provoca la consiguiente destrucción de la pequeña actividad productiva tradicional (intensiva en factor trabajo), que opera en los mercados locales. Lo cual tiene efectos devastadores para el empleo y las condiciones laborales, tanto en el Norte como en el Sur del planeta. Las 500 mayores empresas transnacionales son responsables del 25% del Producto Mundial Bruto (y del 70% del comercio mundial), pero tan sólo emplean al 1,25% de la población activa global (Fortune, 1993). El crecimiento de estos últimos años es por consiguiente un “crecimiento sin empleo”, según las Naciones Unidas (PNUD, 1993). Se incrementan pues el paro y la precariedad en el Norte, y se extiende la exclusión generalizada y la hiperexplotación en el Sur, y en la década de los noventa también en el Este.

Todo lo cual genera un salto sin precedentes en los procesos de urbanización mundial. Hoy en día el 50% de la población del planeta habita en ciudades<sup>1</sup> (NNUU, 1996). Este crecimiento es especialmente importante, en términos cuantitativos, en los países de la Periferia Sur, mientras que en los países del Norte el crecimiento urbano adopta fundamentalmente, en este periodo, un componente espacial (expansión en forma de “mancha de aceite” de las llamadas regiones metropolitanas) más que poblacional<sup>2</sup>. Todos estos hechos comportan un desarrollo sin parangón de las necesidades de transporte motorizado, y en especial de las distancias que recorren las personas y sobre todo las mercancías. La globalización económica y el crecimiento imparable de la movilidad motorizada son, por tanto, dos caras de una misma moneda. Esta explosión generalizada de nueva demanda de transporte es preciso satisfacerla con grandes infraestructuras (viarias, portuarias, aeroportuarias...), que permitan un funcionamiento fluido de un modelo productivo que tiene una dimensión mundial. Y al mismo tiempo esta creación de infraestructuras incentiva a su vez los procesos de globalización, urbanización y extensión de la movilidad motorizada.

Ello conlleva un elevado coste económico, que acentúa el endeudamiento de los estados y de las economías en general, un importante impacto social<sup>3</sup>, y un agravamiento sin

<sup>1</sup> Este porcentaje era del 3% a principios del siglo XIX, del 15% a comienzos del XX y del 33% en 1950 (Beauchard, 1993).

<sup>2</sup> La razón de este hecho es que ya no queda prácticamente población en el ámbito rural. En la actualidad, p.e., EEUU tan sólo tiene un 3% de población activa agraria, la UE el 5% y Japón el 7% (Fdez Durán, 2000).

<sup>3</sup> Entre otras cuestiones, el transporte por carretera es el responsable actualmente de un millón de muertos, nueve millones de heridos y 800.000 minusválidos anuales (Whitelegg, 1996 a).

precedentes de los impactos ecológicos planetarios. A nadie se le escapa que el crecimiento incontenible de la movilidad motorizada, y en especial del transporte por carretera y aéreo<sup>4</sup>, los dos modos más impactantes sobre el entorno ecológico, profundiza los principales problemas ambientales globales (cambio climático, lluvias ácidas, ocupación de suelo fértil, pérdida de biodiversidad...); al tiempo que aceleran el previsible agotamiento de los recursos energéticos no renovables, en concreto del petróleo, sobre el que se basa de forma casi exclusiva la movilidad motorizada actual. El petróleo es el combustible fósil menos abundante, y con el presente ritmo de utilización su agotamiento se prevé en torno al 2050. Además, "la curva en ascenso de consumo de crudo se espera que cruce la (futura) curva en descenso de la producción en algún momento entre el año 2000 y 2010", ello hará que muy probablemente el coste de este recurso energético se dispare al alza, hecho que tendrá un impacto muy importante sobre un modelo alimentario-productivo y territorial que se basa en la energía barata y en la movilidad motorizada masiva, hasta el punto de poder llegar a poner en cuestión la expansión continuada del mismo (Reese, 1998).

Para poder evaluar el verdadero impacto de la actividad del transporte sería preciso contemplar la repercusión de la totalidad del "ciclo productivo: fabricación de vehículos, construcción de infraestructuras, extracción y procesamiento de combustibles, circulación de vehículos, mantenimiento general del sistema y eliminación de vehículos obsoletos y otros residuos". Lo que por supuesto no se hace de ninguna forma en el enfoque institucional actual. De esta manera, quedaría meridianamente claro que la dimensión económica, social y ambiental de la expansión de la movilidad motorizada es mucho mayor de la que comúnmente se le supone. Ya que "1a generalización del transporte motorizado exige la utilización de enormes cantidades de materiales y energía, cuya extracción, transformación y consumo produce grandes masas de residuos sólidos, líquidos y gaseosos" (Estevan y Sanz, 1996).

Así pues, las tendencias de intensificación de intercambios, aceleración de los procesos de urbanización<sup>5</sup>, y paralelo incremento de la movilidad motorizada, que se vislumbran como resultado de la profundización de los procesos de ampliación de los mercados regionales planetarios y de globalización económica, incidirán en una creciente insostenibilidad global. En el caso que nos ocupa, el crecimiento ilimitado del transporte motorizado es incompatible con el necesario equilibrio ecológico de la actividad humana sobre el planeta.

Si ya el crecimiento económico continuo (es decir, exponencial) es imposible, a medio y largo plazo, en un ecosistema finito como es la biosfera, la evolución de la movilidad motorizada es doblemente incompatible pues está creciendo a un ritmo bastante superior al del crecimiento económico. En los últimos 50 años el crecimiento económico se ha quintuplicado a escala planetaria, en dólares constantes (es decir, descontando la inflación), mientras que el comercio mundial se ha multiplicado por doce, habiendo crecido la movilidad motorizada a un ritmo considerablemente superior (Korten, 1997). Es ilustrativo señalar como, p.e., el tráfico mundial de pasajeros y mercancías está previsto que se multiplique por más de tres en los próximos veinte años (un ritmo superior al 6% anual acumulativo), (Vidal Beneyto, 1999); si es que ello es posible.

Contra ésta sinrazón de la evolución del "libre comercio mundial", y sus consecuencias económicas, sociales y ambientales, que ejemplificaba como nada la llamada Ronda del Milenio de la OMC -un intento de nueva vuelta de tuerca en la aceleración de los intercambios planetarios-, es contra la que han confluído recientemente multitud de disidencias en Seattle, bajo el lema "el mundo no es una mercancía". Pues desde el poder se quiere construir "un mundo cuya principal y prácticamente única actividad consista en la circulación acelerada de mercancías" (Amorós, 1999).

---

<sup>4</sup> Activado adicionalmente por la explosión del turismo de masas de ciertos sectores de población de los países del Norte.

<sup>5</sup> Se prevé que más del 60% de la población mundial viva en ciudades para el 2.025 (Norberg Hodge, 1996 a; NNUU, 1996).

Además, es absolutamente impensable la posibilidad de generalizar el modelo de movilidad motorizada privada del Norte al conjunto del planeta. “Más del 40% de los coches (existentes en el mundo) están en EEUU, casi una tercera parte en Europa occidental, un 7% en Japón y otro 7% en Canadá, Oceanía y Sudáfrica (...) Y tan sólo el 7% de la población mundial posee automóviles (...) ¿Qué pasará en el siglo XXI cuando el resto del mundo aspire también a estos privilegios?” (Ward, 1996).

## II. LAS POLÍTICAS DE LA UE INCENTIVAN LA NECESIDAD DE TRANSPORTE MOTORIZADO

Desde el inicio del “proyecto europeo”, en los 50, las necesidades de movilidad motorizada no han hecho sino acrecentarse continuamente. Sin embargo, el incremento de transporte motorizado se ha acentuado sustancialmente desde mediados de los años 80, en paralelo con la creación del llamado Mercado Único, la ampliación del ámbito abarcado por el “proyecto europeo”, y la intensificación de sus relaciones con su área de influencia más directa. El hecho de que en la actualidad la UE agrupe ya a quince estados miembros, y de que funcionen integrados bajo las normas del Mercado Único (MU) la mayoría de los países de la EFTA (European Free Trade Association), dentro de lo que se denomina el Espacio Económico Europeo, así como la proliferación de tratados de cooperación o asociación con países limítrofes del Este y del Sur, ha contribuido decisivamente a esta explosión de la movilidad. La creación del euro, verdadera clave de bóveda del MU, no hará sino agravar estas tendencias; por ahora, han ingresado en el euro sólo los once países de la llamada Eurolandia, pero su creación tiene (y tendrá aún más) importantes efectos sobre toda la UE, y sus sucesivos círculos concéntricos exteriores.

Hace ya una década, en 1990, en un informe encargado por la Comisión Europea se alertaba que: “desde hace algunos años, Europa parece haber sobrepasado el punto más allá del cual cualquier incremento del tráfico es contraproducente. La suma de efectos negativos parece cancelar los incrementos de riqueza, eficiencia, confort y facilidad de transportarse que deberían resultar del crecimiento del volumen de tráfico” (G.T. 2000 Plus, 1990). Es más, se llegaba a mencionar que el colapso circulatorio que ya estaba afectando de forma grave a la República Federal Alemana, y que había sido caracterizado como “Verkehrsinfarkt” (infarto circulatorio), podría extenderse a áreas aún más amplias de la UE. Además, se señalaba que, en la actualidad, el crecimiento de las necesidades de transporte motorizado duplica prácticamente la evolución del crecimiento del PIB. Y se pronosticaban unos crecimientos del tráfico de mercancías de más del 40% para el conjunto de la UE para el 2010, en relación con 1990, y de nada menos que del 300% para el sur de Europa. Más tarde, estas previsiones han sido modificadas aún más al alza, señalándose una duplicación del tráfico en todo el espacio comunitario para ese horizonte, y una cuadruplicación o quintuplicación del transporte en las relaciones con la Europa del Este (Sanz, 1996; CEO, 1999).

Sin embargo, ante este estado de cosas, la UE lejos de empezar a acometer políticas para reconducir el incremento de la movilidad motorizada, no ha hecho sino echar aún más leña al fuego. Como por otro lado es lógico, pues la profundización y ampliación del “proyecto europeo”, su incidencia en los espacios limítrofes y la paralela globalización económica, conllevan la expansión incontenible del transporte motorizado a todos los niveles.

De hecho, los principales grupos económicos de presión europeos han forzado este camino. En 1984, la European Round Table of Industrialists (ERT) publicaba un informe, “*Missing Links*”, en donde se advertía que para que el Mercado Único alcanzase toda su potencialidad era preciso acometer la construcción de una serie de enlaces absolutamente “imprescindibles”. Estos enlaces, de enorme coste económico, eran el Túnel bajo el Canal de la Mancha, el Scanlink -esto es, la conexión entre Dinamarca y Suecia-, los nuevos túneles para atravesar los Alpes, y el túnel de Somport-Valle de Aspe, en los Pirineos. La geografía comunitaria es caprichosa y dificulta (con la existencia de islas, cordilleras u otro tipo de barreras y discontinuidades) el funcionamiento de un Mercado Único que se pretende hacer lo más

homogéneo y fluido posible.

Más tarde, justo previo a la cumbre de Maastricht, la ERT (1991), también, iba aún más allá, pues parecía no tener suficiente, y demandaba la urgente construcción de las llamadas “*Missing Networks*”, en donde, entre otras actuaciones, se contemplaba la ejecución de unos 12.000 nuevos kms de autopistas y autovías de dimensión comunitaria. Esto es, del orden de un tercio de la red viaria en funcionamiento de gran capacidad. El razonamiento que se efectuaba era que las redes de transporte existentes, en especial las viarias de gran capacidad, eran “escasas”, tenían un alto grado de congestión, y poseían un diseño orientado, en gran medida, a satisfacer las necesidades de transporte intraestatales, descuidando la “necesaria” dimensión comunitaria.

“Curiosamente”, el propio Tratado de Maastricht recoge esta exigencia contemplando la creación de las llamadas TEN's (*Trans European Networks*)<sup>6</sup>. Las TEN's son un conjunto infraestructuras comunitarias, de transporte, energéticas y de telecomunicaciones, asimismo absolutamente “necesarias” para garantizar el funcionamiento de un mercado europeo progresivamente ampliado y unificado, en el futuro, aunque con distintas “velocidades”, bajo la hegemonía del euro. Pasos todos ellos “insoslayables” para que el capital transnacional productivo y financiero europeo pueda prosperar, en mejores condiciones, en una economía mundial cada día más globalizada.

### III. LAS TEN'S: UNA INVERSIÓN GIGANTESCA

El coste de las TEN's de transporte (autovías y autopistas -la parte del león-trenes de alta velocidad, superpuertos, ampliación de aeropuertos, nuevas vías navegables, instalaciones de transporte combinado, áreas logísticas...) asciende a la friolera de más de 400.000 millones de euros (Hoedeman, 1996 a). Es decir, más de 65 billones de pesetas. La financiación de dichas infraestructuras, que deberán completarse para el 2010, se contemplaba que fuera a través de distinta vías. Financiación pública, comunitaria y estatal, a través de los fondos estructurales y de cohesión y los presupuestos estatales correspondientes. Posible financiación privada adicional. Créditos a bajo interés (subvencionados a través de la llamada *Edinburg Facility*) del Banco Europeo de Inversiones. Y posible emisión de *eurobonos*; mecanismo de financiación que, hasta ahora, parecía descartado.

Sin embargo, tanto los condicionantes del marco de financiación comunitario (establecidos en Edimburgo y posteriormente en la Agenda 2000), como la necesidad de cumplir con los criterios de convergencia por parte de los estados para acceder al euro, y posteriormente cumplir el Pacto de Estabilidad, así como la dificultad adicional para encontrar financiación privada (mucho más tras el fiasco financiero del Eurotunnel), está haciendo difícil, por el momento, conseguir los recursos económicos necesarios para abordar, con la urgencia que propone la Comisión, la construcción de las TEN's. Y ello a pesar de que parte de los recortes en el gasto social (calificados como improductivos por el FMI) se están orientado por los diferentes estados a la construcción de infraestructuras (gastos productivos, de acuerdo con el FMI).

Es por eso por lo que desde la Comisión se propone: orientar parte de los recortes presupuestarios que habrá que abordar en la Política Agraria Comunitaria, como consecuencia de los acuerdos del GATT-OMC, hacia la construcción de estas infraestructuras; dedicar al mismo fin también parte de las reservas de divisas de los bancos centrales de los países de Eurolandia, que queden liberadas como consecuencia de la introducción del euro; ampliar las vías de crédito (a bajo interés) del BEI para estos proyectos, con el fin, se dice, de propiciar el crecimiento y reducir el desempleo; y hasta se vuelve a hablar, en las últimas cumbres

<sup>6</sup> Estas infraestructuras se concretan más tarde en un documento de la UE (CE, 1992), en donde intervienen, aparte de la ERT, el llamado *Motorway Working Group*, donde está especialmente representada la industria del automóvil y de la carretera.

comunitarias, de la posible emisión de *eurobonos*, lo que acentuaría (junto con el recurso al BEI) el endeudamiento público de cara al futuro. Asimismo, la batalla presupuestaria en torno a la Agenda 2000 ha puesto de manifiesto, entre otras cosas, el interés que tienen los estados ricos de la UE en reducir su contribución a las arcas comunitarias, entre otros objetivos para poder dedicar más capacidad de inversión interna hacia la construcción de infraestructuras.

De cualquier forma, lo que sí está claro es que el coste de este ingente programa de creación de infraestructuras tendrá que ser asumido, de una u otra forma, por los ciudadanos de a pie, pues son éstos los que, principalmente, al final, tienen que hacer frente, a través del pago de impuestos o tasas de diferente índole, al gasto o al endeudamiento público o estatal respectivo. Ya que el capital transnacional, principal beneficiario de la construcción de las TEN's, consigue eludir crecientemente sus obligaciones (por otro lado cada vez más limitadas, como consecuencia de las reformas fiscales en marcha) con las haciendas públicas respectivas. Lo que redundará en un mayor recorte del gasto social, al tener que dedicar cantidades crecientes al pago de los intereses de la deuda pública. Es desde esta perspectiva que cobran significado las nuevas medidas que se están arbitrando también para ayudar a la financiación de nuevas infraestructuras, y a su mantenimiento futuro.

Desde la extensión de la modalidad del peaje en las nuevas vías, para animar al capital privado a financiar las nuevas inversiones en infraestructura, a vías de financiación tipo el llamado "modelo alemán" (que permite pagar las obras una vez finalizadas, retrasando la ejecución de los pagos, con el fin de poder cumplir la reducción a corto plazo del gasto fiscal), pasando por el pago por el uso de la infraestructura a nivel comunitario y, en algunos casos, la subida del precio de los carburantes. Todo ello permitirá conseguir nuevos recursos para seguir cubriendo el territorio europeo de asfalto y hormigón, así como obtener también medios para hacer frente a unos gastos de mantenimiento en ascenso del conjunto de la red (CE, 1998). La paradoja, es que las tasas o impuestos que se barajan se pretenden vender a la opinión pública con el calificativo de "ecológicos" (CEO, 1999).

Igualmente, la creación del abultado programa viario de las TEN's, más la dedicación de muy importantes recursos económicos para las nuevas conexiones en alta velocidad ferroviaria (se prevé la construcción de una red de 10.000 kms), junto con la privatización y desregulación de las empresas estatales ferroviarias correspondientes, puede suponer la progresiva desaparición del ferrocarril convencional, y en especial su concepción como un servicio público de amplia cobertura. La aplicación de criterios de competitividad, y no de interés social o ecológico, en cuanto a su gestión, puede significar el progresivo cierre de vías e instalaciones, recorte y deterioro de servicios, reducción de puestos de trabajo y empeoramiento de las condiciones laborales de sus empleados. Ello coexistiría con la privatización de las líneas rentables de pasajeros (y algunas de cercanías metropolitanas), y la introducción, asimismo, de grandes operadores privados de mercancías para los principales corredores ferroviarios. Algo similar aconteció ya en EEUU hace algunas décadas, si bien se pensaba que existía una situación diferencial en el viejo continente.

La privatización derivará, también, muy probablemente, en un deterioro de las condiciones de seguridad del servicio ferroviario, al estar supeditada su gestión a la obtención del máximo beneficio en el corto plazo. Este debate se ha disparado en el Reino Unido, el alumno aventajado de la UE en cuanto a la privatización ferroviaria, tras el espectacular accidente del año pasado en la estación de Paddington, que se produjo sobre un trasfondo de diversidad de accidentes previos.

#### **IV. AGRAVANDO EL IMPACTO ECONÓMICO, SOCIAL Y AMBIENTAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EUROPEO**

Las TEN's promocionan los modos de transporte (carretera, alta velocidad ferroviaria y avión) de mayor impacto ambiental, mayor consumo energético, y más alto coste económico y social para la sociedad. Lo que ha hecho que hasta la propia Comisión, en un arrebato inusual

de sinceridad, haya llegado a manifestar que “se comprueba crecientemente que con las políticas de transporte vigentes, las tendencias del transporte son insostenibles” (CE, 1995 a). Además, se podría afirmar que “no hay una competencia real entre la carretera, el ferrocarril (alta velocidad) y el avión, sino un desarrollo simultáneo y coordinado (de los mismos)” (ALCTV, 1999).

De cualquier forma, la Comisión, maestra en la manipulación ideológica y semántica, presenta constantemente las TEN's bajo múltiples ropajes “benefactores”, con el fin de intentar conseguir el apoyo social a estos proyectos. Se señala que las TEN's “contribuirán a la consecución de los objetivos medioambientales comunitarios” (Bowers, 1995), ayudando a alcanzar el tan deseado “desarrollo sostenible”. Es más, se dice que las TEN's “reducirán la congestión y la contaminación y ayudarán a lograr un entorno ambiental más limpio y mejor” (CE, 1995 b). Se menciona que las TEN's promoverán una mayor cohesión interregional. Y se insiste, además, en que las TEN's “mejorarán la calidad de vida de la gente” y “jugarán un papel importante en la solución del desempleo estructural” (Rehben y Ballard, 1996). Este mensaje, de que las TEN's estimularán la creación de empleo, es el que se ha ido destilando fundamentalmente, por parte de la Comisión, en los últimos tiempos (desde el “Informe Delors”) (CE, 1993), con el fin de vender mejor el producto, en un momento en que la principal preocupación de la población de la UE es el paro. En las últimas cumbres europeas, la urgencia de la creación de las TEN's se ha llegado a presentar, pomposamente, como la necesidad de suscribir un “Pacto de Confianza para el Empleo”; al que curiosamente no quieren responder los gobiernos de los estados miembros, aquejados por los problemas presupuestarios más arriba mencionados.

La Comisión intenta presentarse, de esta forma, ante los ojos de la opinión pública europea como la principal abanderada de la lucha contra el desempleo, mientras que los estados nacionales quedan, en ocasiones, como los malos de la película en la persecución de tan loable fin. Recientemente, la Comisión ha vuelto otra vez a la carga en la Cumbre extraordinaria sobre el Empleo de Luxemburgo (noviembre de 1997), planteando (entre otras medidas de carácter neoliberal) la urgencia de impulsar las TEN's para luchar contra el paro, y consiguiendo, como se ha señalado anteriormente, nuevas líneas de crédito del BEI para la creación de estas infraestructuras, que luego endeudarán a los estados.

Pero la cruda y terca realidad es muy otra. Las TEN's implicarán que más de 1300 nuevos km<sup>2</sup> de superficie quedarán cubiertos directamente por cemento y alquitrán (Peter, 1996). Ello sin contar el crecimiento y dispersión urbana inducida (muy superior, por supuesto) que generarán. Lo cual disminuirá el suelo fértil disponible y troceará aún más el territorio, sobre todo los ecosistemas frágiles, acentuando la ya de por sí muy grave pérdida de biodiversidad. Eso por no hablar de que afectarán (están afectando ya) a más de sesenta áreas de gran valor natural directamente protegidas por las directivas comunitarias (de protección de aves, de hábitats...), mientras la UE mira conscientemente hacia otro lado (Bowers, 1995; Hoedeman, 1997). Es más, se propone aligerar los procedimientos de Evaluación de Impacto Ambiental, para agilizar su urgente construcción<sup>7</sup>. Además, las TEN's incrementarán sustancialmente las emisiones de CO<sub>2</sub> a la atmósfera, debido al aumento del tráfico que propiciarán, haciendo imposible la consecución de los objetivos de estabilización y posterior reducción de estas emisiones (Rehben y Ballard, 1996); a los que, al menos formalmente, y de cara a la galería, se ha comprometido, a nivel internacional, la UE. La ejecución de las TEN's acentuará otra serie de desastres medioambientales a medio y largo plazo, con importantes efectos negativos sobre la salud y la vida de las personas<sup>8</sup>. Por último, las TEN's agravarán aún más las

<sup>7</sup> Eso a pesar de que se llegó a un acuerdo, entre la Comisión y el Parlamento Europeo, en 1996, en relación con la necesidad de elaboración de una etérea Evaluación de Impacto Ambiental Estratégica sobre el conjunto de las TEN's, como vía para desbloquear las débiles reticencias del Parlamento. A pesar de esta “exigencia”, los proyectos prioritarios de las TEN's (los catorce decididos en Corfú) continúan adelante sin verse afectados por dicha evaluación estratégica, cuya metodología y materialización se pospone *sine die*.

<sup>8</sup> Incremento de la contaminación atmosférica, del ozono troposférico, de los componentes orgánicos volátiles, de las lluvias ácidas, de las partículas en suspensión, del plomo...; y por consiguiente de la contaminación del agua y de la tierra. Todo ello redundará en una mayor proliferación del cáncer, de las enfermedades respiratorias y cardiovasculares, de alergias, y del deterioro de la salud por el ruido del tráfico en las áreas urbanas (Peter, 1996);



consecuencias de esa “guerra de baja intensidad” (Estevan y Sanz, 1996) que es la elevada siniestralidad del tráfico viario, que aparte del drama humano que significa, supone un elevadísimo coste económico para el sistema sanitario público.

Por otro lado, las TEN's, lejos de propiciar la creación de empleo, fomentarán una aún mayor destrucción y precarización del mismo. Su realización (única fase en que se crea un pequeño volumen de empleo de carácter precario) posibilita la expansión, aún mayor, de la gran producción y distribución, que opera en el mercado comunitario y mundial, de elevada productividad y alto componente tecnológico, y por consiguiente parca en empleo. En detrimento de la pequeña y mediana actividad productiva tradicional, más intensiva en factor trabajo, vinculada a los mercados locales o regionales. Además, “las nuevas carreteras de alta capacidad, y otras infraestructuras de transporte de alta velocidad, inducen a las grandes compañías a centralizar la producción (cerrando otras plantas), lo que afecta a las economías locales y los empleos” (Hoedeman, 1996 b). Entre 1991 y 1996 el tráfico de mercancías creció un 30 % en la UE, al tiempo que el paro sufría un incremento en un porcentaje similar (Hoedeman, 1997).

El bajo coste del transporte por carretera, ha permitido a la industria racionalizar la producción en un menor número de centros (destruyendo empleos locales), con redes de distribución comercial que cubren áreas muy amplias. Todo lo cual tiene efectos muy negativos sobre el volumen de general de empleo, y sobre su distribución espacial (lo que acentúa las diferencias regionales), al tiempo que provoca un incremento de la distancia a la que tienen que desplazarse las mercancías. La reubicación de las empresas tenderá a producirse en las regiones mejor conectadas y más accesibles (en general, en el llamado “Platano Dorado”<sup>9</sup>), o con ventajas competitivas. Aparte de aquellas que decidan deslocalizar su producción fuera de la UE, en especial hacia los espacios periféricos más cercanos.

Este crecimiento de los kms a recorrer por las mercancías es especialmente cierto en el caso de los productos alimenticios. La Política Agraria Comunitaria exagera la distancia a la que hay que transportar los alimentos que finalmente consumimos, como consecuencia de la producción en gran escala y la especialización productiva espacial que se impulsa (Paxton, 1994). “Un estudio del Wuppertal Institute de Alemania ha calculado las millas de transporte de los ingredientes de un yogurt -desde las fresas a la leche, pasando por el recipiente-. Aunque todos estos componentes podrían haberse producido en un entorno de 50 millas, de hecho fueron transportados más de 7000 millas” (Norberg-Hodge, 1996 b).

La distancia a recorrer por las mercancías se incrementarán aún más en el futuro, como resultado de la ampliación de la UE a los países del Este, la creación del área de libre comercio para el conjunto de los países del Mediterráneo para el 2010, y la profundización del libre comercio mundial que propugna la OMC, y la Ronda del Milenio que intenta promover dicha organización. Cuyo inicio quedó bloqueado en Seattle por las protestas callejeras, la rebelión de los países de la Periferia, y las diferencias de criterio entre EEUU y la UE. De esta forma, naranjas que antes llegaban a los mercados europeos desde Valencia, procederán cada vez más de Marruecos o Israel. Los plátanos de Canarias serán progresivamente sustituidos por los de Colombia y Centroamérica. Muchos productos manufacturados o agrícolas provendrán de los espacios del Este o del Sur del Mediterráneo, donde su producción será más barata. O incluso de mucho más allá, como consecuencia de los procesos de la globalización económica y la desregulación del comercio mundial.

Y es por eso por lo que la proliferación de propuestas de creación de grandes infraestructuras de transporte se plasma por doquier. El faraónico enlace entre África y el subcontinente europeo en el estrecho de Gibraltar. Importantes redes viarias para conectar los

---

Whitelegg, 1996 a).

<sup>9</sup> Espacio altamente urbanizado que va desde el Sureste de Gran Bretaña al Norte de Italia, pasando por el Norte de Francia, Países Bajos y gran parte de Alemania occidental.

países del Magreb con dicho enlace. La variedad de costosas nuevas conexiones, principalmente viarias, que se están propugnando con (y dentro de) los países del Este, al tiempo que se procede al desmantelamiento y privatización de gran parte de las instalaciones y servicios ferroviarios en dicho ámbito. El BERD -Banco Europeo para la Reconstrucción y Desarrollo- y el BM, que impulsan estas políticas (secundados crecientemente por el BEI), están concediendo ingentes créditos a los países del Este y del Norte de África, que incrementarán aún más su ya abultada deuda externa, para que conecten sus territorios con el mercado comunitario, con el fin de que las grandes empresas occidentales (entre ellas especialmente las europeas) se puedan beneficiar de la ubicación de su producción en unos espacios económicos con una abundante fuerza de trabajo, que tiene un precio irrisorio sin prácticamente ningún tipo de regulación laboral.

A pesar de todo, los efectos negativos del transporte motorizado, y en concreto del transporte viario, quedan en general ocultos para la opinión pública. Ello es resultado de los patrones culturales dominantes, de la fuerte presión mediática que se ejerce por parte de la industria del automóvil, y de la carretera en general, y de la propia política de las instituciones públicas. En la sociedad actual, se valora el transporte (en especial el privado) y la velocidad como bienes en sí mismos que conviene acrecentar. El más lejos y el más deprisa, se imponen como valores indiscutibles. Parece como si sólo importara vivir para moverse. Al tiempo que la publicidad nos bombardea diariamente con anuncios de vehículos de gran potencia y gran número de prestaciones, símbolos de status y poder social. En este contexto cultural, artificialmente construido por las instituciones y los *mass media*, los efectos negativos se presentan, en todo caso, como sacrificios “marginales”, necesarios para alcanzar una movilidad motorizada privada “generalizada” que se considera positiva en sí misma.

Pero esta movilidad motorizada privada, aún en la propia UE, ni es universal, pues gran parte de la población no tiene coche ni carnet de conducir, en especial las mujeres; o no puede acceder al mismo por cuestiones de edad, discapacidad o disponibilidad. Ni es equitativa, pues los sectores de rentas más altas disfrutan de una movilidad motorizada sustancialmente superior. Ni mucho menos es sostenible. Y, además, el desarrollo de esta movilidad, que ejercen fundamentalmente determinados sectores sociales, étnicos, de género y de edad, repercute en un paralelo deterioro de la accesibilidad y movilidad de extensos ámbitos de población (niños, ancianos, mujeres, y colectivos étnicos sin ciudadanía europea -convenio Schengen-) en su vida diaria (Estevan y Sanz, 1996) (Whitelegg, 1996 b).

Como parte de la política de Relaciones Públicas de la CE, se intentan presentar determinados programas como el Auto-Oil, de establecimiento de estándares más estrictos para automóviles y combustibles, que se ha estado negociando durante años, como la vía más adecuada para reducir la contaminación. Pero este programa, como ya ha sido denunciado desde diversos sectores, y en especial por la Federación Europea de Transporte y Medio Ambiente (boletín de agosto/septiembre 1998), está claramente sesgado por los intereses de la industria del automóvil y del petróleo; la Federación llegó a decir que “se respetan más las necesidades de la industria que la salud pública”. De hecho, los estándares fueron negociados entre la Comisión y la Industria, exagerando ésta los costes de introducir una tecnología más limpia. Y hasta el Parlamento Europeo y el Consejo de Ministros rechazó, en primera instancia, la propuesta de la Comisión por considerarla muy débil. De cualquier forma, el incremento previsto de la movilidad motorizada arrasará los tímidos avances que se puedan conseguir con este programa (CEO, 1999).

En el programa Auto-Oil no se contemplaba la reducción de emisiones por vehículo de CO<sub>2</sub>, cuya disminución se dejaba a acuerdos voluntarios con la Industria. En 1998, la Comisión alcanzó un acuerdo voluntario con el lobby de presión del sector del automóvil, la European Automobile Manufacturers Association, que fue calificado por la Federación Europea de Transporte y Medio Ambiente, como “un fuerte retroceso en los esfuerzos para combatir el cambio climático” (boletín de agosto/septiembre de 1998). De cualquier forma, debido a la necesidad imperiosa de expansión de movilidad motorizada, las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector transporte crecerán de algo más del 30% actual en el conjunto de las emisiones de la UE, al

45% para el 2010, dentro de un consumo energético total en constante expansión. Las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector transporte crecerán en este periodo un 40%, a pesar de las reducciones de las emisiones por vehículo que se contemplan (CE, 1995; CEO, 1999). Estas previsiones harán de todo punto imposible cumplir con los tímidos acuerdos de Kyoto, para intentar domesticar el cambio climático en marcha.

## V. LAS TEN'S ACELERARÁN LA OCUPACIÓN DEL TERRITORIO Y LAS DIFERENCIAS REGIONALES

"Se han comparado las consecuencias del automóvil en la ciudad a los de una 'bomba' lenta, una 'bomba' cuya onda expansiva tuviera la virtud de trasladar edificios y actividades a varios kilómetros a la redonda, y cuyo principal efecto en el interior fuera el de destruir la propia esencia de las urbes: la convivencia y la comunicación de los seres humanos" (Estevan y Sanz, 1996). La vida en la calle, característica de la ciudad tradicional, se esfuma como por ensalmo, arrollada y expulsada de la misma por la invasión del tráfico viario. El espacio urbano (o mejor dicho metropolitano) se dedica cada vez más ampliamente a la función de transportarse, orientándose paulatinamente las grandes concentraciones urbanas europeas (en especial sus espacios periféricos) hacia esa meta demencial alcanzada por Los Ángeles, donde el 60% del espacio construido está dedicado al transporte (viario).

Se están consolidando unas regiones metropolitanas cada vez más dependientes del uso del automóvil. Esto puede ser un importante handicap, no ya sólo para reducir el impacto ambiental de estas conurbaciones, sino para hacer frente a futuros escenarios de creciente precariedad, paro y exclusión, en el que sectores cada día más importantes de la población ven dificultada su posibilidad de acceso y utilización al vehículo privado, por el progresivo coste económico que ello supone. Máxime en un contexto en que la capacidad adquisitiva de estos sectores tiende a disminuir. Lo cual puede verse agravado, aún más, si se produce un incremento de los precios del petróleo en los mercados mundiales, como es probable que ocurra, y como de hecho ha ocurrido ya recientemente, conforme nos vayamos acercando a escenarios de creciente escasez y progresivo coste de extracción del crudo.

Por otro lado, las tendencias de dispersión del crecimiento urbano están derivando en una creciente crisis de los sistemas de transporte colectivo metropolitanos. Estos ven como se disparan sus déficits de explotación, lo que demanda crecientes ayudas estatales. Dicha tendencia se está produciendo en el último cuarto de siglo, en paralelo con los procesos de globalización, suburbanización y expansión de la movilidad motorizada privada. En un estudio encargado por la propia CE se comenta que "si se echan las cuentas completas, es decir, si se suman los gastos públicos y privados que absorbe el sistema de transporte urbano, la ciudad del automóvil puede llegar a ser cinco veces más costosa que la ciudad sin coches, incluso sin llegar a contabilizar, ni intentar monetarizar (si es que ello es factible, que no lo es), los efectos ambientales de la ciudad automovilizada" (Ciuffini, 1991).

Las tendencias de crecimiento poblacional y en concreto de expansión territorial de las grandes regiones metropolitanas europeas, y su interconexión en muchos casos formando extensas megalópolis (especialmente en los espacios centrales de la UE, y muy concretamente en el llamado "Plátano Dorado"), se verán seguramente acentuadas por las TEN's. Pues las TEN's, agravarán y acelerarán la creciente desertización de lo que poco que aún queda de vida rural en Europa (Doherty, 1996), profundizando, según reconoce la propia Comisión Europea (CE, 1994) las desigualdades territoriales. Todo lo cual hará que se incremente el espacio tocado por el proceso urbanizador y las necesidades de transporte motorizado. Las proyecciones existentes auguran pasar del 79% de la población total viviendo en zonas urbanas de mediados de los 90, al 83% para el 2005 a nivel comunitario (CE, 1994). Y eso a pesar de que la UE es ya hoy en día el espacio más urbanizado del planeta. La población activa agraria comunitaria (el 5% del total) tenderá a alinearse con la existente en EEUU (menos del 3%) (Fdez Durán, 2000).

Las dinámicas de especialización espacial económica y productiva se acentuarán con la

introducción del euro, produciéndose una dualización progresiva del territorio, con regiones que evolucionan hacia una alta densidad y otras hacia unas densidades bajas o muy bajas, debido a la marginación que experimentarán algunas áreas o regiones (CE, 1994). Aparte de las posibles crisis asimétricas que puedan generarse, sobre las que ya ha alertado el Parlamento Europeo. Se reforzarán pues en el futuro los modelos de urbanización ya dominantes, pero “no todos los pueblos y las ciudades encontrarán su nueva situación tan ventajosa como la anterior” (RMOTUE, 1997). Así, “es probable que las áreas metropolitanas ubicadas en nudos estratégicos, bien equipados y conectados adquieran una influencia considerable a expensas de los centros urbanos más periféricos, peor equipados y conectados”. Igualmente, “las ciudades de tamaño medio sitas en el centro del territorio de la Unión sacarán mayor provecho de la integración europea que las ciudades de la periferia” (CE, 1997 a). “Y esta competición puede generar una polarización entre ‘ciudades perdedoras’ y ‘ciudades ganadoras’” (RMOTUE, 1997).

## VI. CRECE LA CONTESTACIÓN SOCIAL A LA EXPANSIÓN DE LA MOVILIDAD MOTORIZADA

En los últimos años se asiste a un cierto despertar de actividades de resistencia social contra la construcción de grandes infraestructuras de transporte, y a una paulatina extensión, todavía muy incipiente, del cuestionamiento de las pretendidas ‘bondades’ de vivir en un sociedad hipermovilizada. Las luchas en el Reino Unido contra la creación de nuevas autopistas (*Earth First, Alarm UK*), y la proliferación también en ese país de los movimientos sociales urbanos contra el automóvil (*Reclaim the Streets*). Las actividades de contestación desarrolladas contra la ejecución del Scanlink entre Dinamarca y Suecia. La oposición a la construcción de líneas de alta velocidad en el Sureste de Francia y en el Estado español (en especial en Euskadi -donde cabe resaltar la actividad de la Asamblea contra el TAV<sup>10</sup>-, y asimismo contra la conexión Madrid Valladolid a su paso por la sierra del Guadarrama y contra la travesía del AVE Madrid-Barcelona-Frontera por diversas comarcas catalanas). El Referéndum suizo donde se aprobó la restricción y el trasvase hacia el ferrocarril del tráfico de paso de mercancías internacionales para el 2004, y el rechazo de importantes sectores de la población austríaca a nuevas conexiones viarias de gran capacidad Este-Oeste que atraviesan su territorio. Los movimientos en defensa del peatón y la bicicleta. Y aquí también, en el Estado español, han aparecido, en los últimos años, movimientos de denuncia contra la construcción de cinturones de circunvalación en las grandes áreas metropolitanas (Madrid, Valencia, Barcelona...), y en relación con algunos de los grandes ejes viarios (p.e. la oposición al paso de la A3 por las Hoces del Río Cabriel). Todo ello indica que, poco a poco, algo parece estar cambiando (A SEED, 1996).

Es de resaltar cómo responde el poder cuando se cuestiona, desde abajo, la expansión de la movilidad motorizada. En algunos casos, el poder reacciona poniendo en cuestión la voluntad de la población libremente expresada de forma democrática. Esta sería claramente la situación en el caso suizo. La UE ha ejercido una tremenda presión sobre el gobierno suizo para que hiciera oídos sordos a los resultados de la consulta popular, utilizando todo tipo de medidas de extorsión y chantaje. Desde la amenaza de bloquear acuerdos comerciales por parte de la CE, a la bravata del ministro de transporte holandés de eliminar los derechos de utilización del aeropuerto de Schiphol para Swissair, si el gobierno suizo no cambiaba su posición. Ello ha derivado en un cambio de actitud del ejecutivo helvético, que se ha plegado prácticamente a las exigencias comunitarias, pasando por encima de la voluntad popular. Reflexiones similares se podrían señalar en relación con el caso austríaco. No en vano la CE prevé que se duplique el tráfico de mercancías a través de la barrera alpina entre mediados de los 90 y el 2010 (CEO, 1999).

En otros casos, cuando la resistencia es firme y puede llegar a poner en cuestión la bondad o conveniencia de los proyectos de infraestructuras, las estructuras de poder reaccionan con

<sup>10</sup> En el caso de Euskadi se produce un amplio posicionamiento en contra de distintas fuerzas sociales, sindicales y políticas: Ekologistak Martxan, Eguzki, EHNE, IRU, LAB, ELA-STV, HB-EH, IU...

todo su potencial represivo, reforzado en estos últimos años a través de reformas legislativas (endurecedoras del marco democrático) que apuntalan la lógica del sistema vigente. La represión en Gran Bretaña contra el movimiento de oposición a la construcción de nuevas carreteras (en Newbury, p.e.), la actuación de la policía contra los movimientos de protesta en Dinamarca al Scanlink, y el contundente despliegue policial y militar en Francia contra la oposición a la realización del nuevo acceso a través de los Pirineos en el Valle de Aspe y Somport, indican que el sistema reacciona contundentemente cuando se rechaza la expansión de la movilidad motorizada. Es más, la policía británica está presionando al gobierno para conseguir una nueva legislación, que permita dictaminar bajo el epígrafe de actividades terroristas las acciones directas no violentas contra la construcción de infraestructuras (A SEED, 1999). Y ello nos aporta pistas de que estamos tocando hueso, y de que un cambio de modelo de sociedad pasa indefectiblemente por intentar quebrar la lógica del crecimiento del transporte motorizado.

De hecho, la propia ERT (1991) ya manifestó hace unos años que: "las objeciones medioambientales, aunque importantes, no se les puede garantizar un derecho de veto. La organización cada día más eficaz de aquellos que argumentan a favor de los derechos medioambientales ciudadanos, debe ser contrarrestada por una organización aún más eficaz de los abogados del cambio, la adaptación y el crecimiento".

Esta ponencia ha sido considerablemente elaborada (y actualizada) a partir de una intervención del autor presentada, en junio de 1997, al Foro Alternativo ("Hacia una Europa Diferente") a la Cumbre Europea de Amsterdam, dentro del Plenario: ¿Es sostenible la UE?. Dicha ponencia salió publicada en la revista Ecología Política nº 14, en el invierno de 1998, y en otras publicaciones.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALCTN (Alianza por la Lucha Contra Toda Nocividad), "Relación Provisional de Nuestros Agravios contra el Despotismo de la Velocidad con Motivo de la Extensión de las Líneas del TAV". Ed. Virus. Barcelona, 1999.
- AMORÓS, Miguel, "Discurso contra el TAV". Facsimil. Abril, 1999.
- A SEED, "Lost in Concrete", A SEED, Amsterdam, 1996.
- A SEED, "Action for More Roads Pay Off", en *Roots* vol 6, nº 8/9. Diciembre 1999.
- BEAUCHARD, Jacques, "Ou Va la Ville", en *Actions et Recherches Sociales* nº 1. Paris, enero, 1993.
- BOWERS, Chris, "Ten Questions about TEN's", European Federation for Transport and Environment. Brussels, 1995.
- CE (COMISIÓN EUROPEA), *Libro Blanco. El Curso Futuro de la Política Común de Transportes, Un Enfoque Global para la Elaboración de una Movilidad Sostenible*. CE. Bruselas, 1992.
- *Libro Blanco. Crecimiento, Competitividad y Empleo. Retos y Pistas para Entrar en el Siglo XXI*". CE. Bruselas, 1993
  - *Europa 2000 Plus. Cooperación para la Ordenación del Territorio Europeo*. CE. Bruselas, 1994.
  - *Libro Verde. Hacia una Limpia y Eficiente Tarificación en el Transporte. Política para la internalización de los Costes Externos del Transporte*". CE. Bruselas, 1995.
  - *European Energy to 2020*. CE. Bruselas, 1995.
  - *Libro Blanco sobre Tarifas por el Uso de Infraestructuras*. CE. Bruselas, 1998.
- CEO (Corporate Europe Observatory), "The Two Faces of EU Transport Policy", en *Corporate Europe Observer* nº 3, junio 1999.
- CIUFFINI, F.M (coord.), *Proposition de Recherche pour une Ville sans Voiture*. Roma, 1991
- DOHERTY, Ann, "The Cultur Killers", en *Lost in Concrete, A SEED, Amsterdam, 1996*.
- E.C. (EUROPEAN COMMISSION) (1995 b), *The Trans European Networks, Transforming a Patchwork into a Network*. EC. Brussels, 1995.
- ERT (*European Round Table of Industrialists*), *Missing Links*, ERT, Brussels, 1984.

- ERT (*European Round Table of Industrialists*), *Missing Networks*, ERT, Brussels, 1991.
- ESTEVAN, Antonio y SANZ, Alfonso, *Hacia la Reconversión Ecológica del Transporte en España*. La Catarata. Madrid, 1996.
- FERNANDEZ DURAN, Ramón, "Globalización, Territorio y Población", en *Situación Diferencial de los Recursos Naturales en España*. Colección Economía y Naturaleza, en prensa. Madrid, 2000.
- FORTUNE, "A Guide to Global 2000", en *Fortune* n° 15. Amsterdam, 1993.
- G.T. (Group de Travail) 2000 Plus, *Transport in a Fast Changing Europe*. European Commission. Brussels, 1990. .
- HOEDEMAN, Olivier (1996 a), "The Growth of the Monster", en *Lost in Concrete, A SEED, Amsterdam*, 1996.
- HOEDEMAN, Olivier (1996 b), "Bulldozing Jobs", en *Lost in Concrete, A SEED, Amsterdam*, 1996.
- HOEDEMAN, Olivier, "TEN's Highspeed Job-Killers", en *Spectre* n° 1. UK, 1997.
- KORTEN, David, "The Failures of Bretton Woods", en Goldsmith, Edward y Mander Jerry. *The Case Against Global Economy*. Sierra Club Books. San Francisco, 1997.
- NNUU (Naciones Unidas), *Plan de Acción Mundial. Habitat 96*. NNUU. New York, 1996.
- NORBERG-HODGE, Helena (1996 a), "Shifting Direction. From Global Dependence to Local Interdependence", (inédito). 1996.
- NORBERG-HODGE, Helena (1996 b), "Memo to Members of IFG", (inédito), Bristol, 1996.
- PAXTON, Angela, *Food Miles Report. The Dangers of Long Distance Food Transport*. SAFE (Sustainable Agriculture, Food and Environment). London, 1994.
- PETER, Elisa, "Concrete Cleans Greyer than Green", en AAVV, *Lost in Concrete, A SEED, Amsterdam*, 1996.
- PNUD -Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo-, *Informe sobre el Desarrollo Humano*. CIDEAL. Madrid, 1996.
- REHBEN, Barbara y BALLARD, Mark, "Melting Tarmac", en *Lost in Concrete, A SEED, Amsterdam*, 1996.
- REESE, Richard, "Oil and the Future", en *Auto Free Times* n° 13, invierno 1998. San Francisco (California).
- RMOTUE (Reunión de Ministros de Ordenación del Territorio de la Unión Europea), *Perspectiva Europea de Ordenación del Territorio*. Nordwijk, junio, 1997.
- SANZ, Alfonso, "Transporte y Sostenibilidad en la Unión Europea. La Cuadratura del Círculo", en *Quercus*, n° 123, mayo 1996.
- VIDAL BENEYTO, José, "Los Nuevos Actores Mundiales". *EL PAIS*, 13-11-1999.
- WARD, Colin, "La Libertad de Circular después de la Era del Motor", en AAVV, *Contra el Automóvil*. Ed. Virus. Barcelona, 1996.
- WHITELEGG, John (1996 a), "Dying to Breathe", en *Lost in Concrete, A SEED, Amsterdam*, 1996.
- WHITELEGG, John (1996 b), "Time Pollution", en *Lost in Concrete, A SEED, Amsterdam*, 1996.