

Automovilidad, dispersión urbana y exclusión social

 POR JESÚS OLIVA SERRANO

LAS propuestas sobre los modelos de ciudad y la movilidad han protagonizado el debate de las últimas elecciones municipales. Las ciudades como Pamplona-Iruñea, que han sustentado su dispersión metropolitana casi exclusivamente en la intensificación del sistema de la automovilidad privada, se enfrentan hoy a problemas que parecían propios de las aglomeraciones millonarias (congestión del centro, agresividad del tráfico, incremento de los atropellos...). Pero es menos frecuente relacionar estos procesos con la exclusión social y la desigualdad urbana.

Las sociedades del cambio de siglo han convertido la movilidad en un requisito necesario para acceder de manera eficiente a las oportunidades de empleo, los servicios y la participación pública normalizada. En este contexto, los grupos más afortunados en recursos disponen cada vez de mejores instrumentos para comprimir sus tiempos y espacios metropolitanos (accesos rápidos, aparcamientos en el centro, circunvalaciones que conectan los enclaves dispersos...). Su dominio del entorno urbano, sus opciones de ocio y negocio, la sincronización de complejos calendarios de sociabilidad, se vuelve sencilla y manejable. Pero aquellos más deficitarios en recursos privados o que soportan más cargas derivadas de sus desiguales condiciones sociales (de género, generacionales...) son forzados a una fricción cada vez más fatigosa con esta misma ciudad aceleradamente transformada (jóvenes y mujeres aislados en la periferia, trabajadores para los cuales el transporte público resulta oneroso, conductores mayores que evitan ciertas zonas y horarios debido a la vertiginosidad adquirida por tráfico, etcétera).

La naturaleza sociopolítica de la movilidad urbana cotidiana aparece así no sólo como resultado de la prevalencia de unos valores sobre otros (el derecho a contaminar o a incrementar la huella ecológica), sino también como una relación desigual expresada en múltiples matices y que cambia inevitablemente la experiencia cotidiana de los otros (la seguridad privada que compramos con un automóvil robustecido por los cuatro costados, por ejemplo, es también el proyectil mortal que pulveriza en un impacto al que no pudo blindarse de la misma). Estas relaciones requieren una reflexión más detenida, especialmente en el ámbito de las políticas orientadas a evitar la exclusión social. Pero a menudo permanecen ocultas para los estudios clásicos, que cuantifican un movimiento abstracto, individualizado y racional, al margen de los sentidos sociales mediante los cuales pergeñamos nuestras estrategias de movilidad (nos movemos acompañados, realizando itinerarios coordinados con el resto del grupo familiar o para cumplir lo que entendemos como obligaciones sociales).

Desde hace unos años venimos analizando estas estrategias (residenciales, de movilidad,...) con las que tratamos de hacer habitable y compatible la ciudad con nuestras propias condiciones sociales en la Cuenca de Pamplona-Iruñea. Desde las que protagonizan las parejas de jóvenes forzados a residir fuera de la meseta por los precios de la vivienda y que emplean diariamente dos coches para acudir al trabajo, llevar y traer niños de los colegios, hacer compra..., convirtiendo los hogares de los abuelos en verdaderos campamentos base en el centro (donde dejan niños o comen para volver al mediodía...) hasta las de familias de trabajadores inmigrantes que ante el precio del transporte público se desplazan caminando a colegios y trabajos. Si los primeros resumen su experiencia con la frase *todo en coche*, los últimos tratan de sustituir la carencia de recursos y una red social de apoyo con sacrificios continuos (renunciar a comer para llevar al hijo al médico, esperar a los padres en la parroquia...).

El abandono del transporte público al criterio de rentabilidad, la privatización en las formas de organización sociotécnica de la ciudad y la dispersión residencial han erosionado profundamente los viejos ideales de la planificación urbana basados en el acceso universal a los servicios. Las representaciones de la antigua ciudad compacta como un entorno colectivo que requería la convivencia de todas sus contradicciones parecen disolverse en las nuevas metáforas de la apropiación privada de aquellos (auto-móvil, uni-familiar,...). En algunas grandes ciudades el sistema de la automovilidad se ha convertido en un mecanismo eficiente para la autoexclusión. Un instrumento que nos permite reconstruirla selectivamente, evitando los intersticios espaciales y los vecinos redundantes, conectando tiempos y lugares previamente fragmentados para configurar así mundos sociales exclusivos.

Pero esta falsa ideología, tan necesaria al marketing inmobiliario de la dispersión urbana, puede ser peligrosa cuando alimenta el miedo al otro y a los riesgos que ella misma genera con la continua destrucción de la ciudad colectiva y sus lugares de encuentro (como el propio transporte público). Parece más bien una huida hacia delante que no evitará que las disparidades que forman la ciudad se encuentren inevitablemente. Aunque si no habilitamos los medios para su reconocimiento mutuo, acaben haciéndolo bajo la forma del accidente (como mostraba *Crash*, la oscarizada película de Haggies anunciada con la frase de *a la velocidad de la vida, todos perdemos el control*). En su visión de Los Ángeles, paradigma de la metrópoli posmoderna, esos mundos sociales segregados colisionan continuamente en los accidentes de tráfico y las relaciones xenófobas. Igual que el exitoso broker neoyorquino de *La hoguera de las vanidades* de Wolfe, que había logrado organizar una vida convenientemente aislada de esos riesgos pero ve como todo se derrumba el día que regresa de una cita con su amante y toma la salida equivocada de la autopista para desembocar en el gueto vecino, donde acaba atropellando a un *indígena*. Sin duda las propuestas que hoy nos llegan sobre los tranvías, los carriles bici, los espacios peatonales, etcétera pueden ayudarnos a domesticar no sólo el sistema de la automovilidad sino también la jungla que encierra toda ciudad. Estas iniciativas y políticas para configurar una movilidad socialmente más justa y amable también nos descubrirán la función socializadora que la ciudad ha tenido siempre, evitando así que acabemos convirtiéndonos en los ladrillos de los muros con los cuales se construye la ciudad privatizada.