

Publicat el 23-9-2007 a "Levante - EMV".

"En el futuro -anunció el alcalde de Río de Janeiro Luiz Paulo Conde- una ciudad sin embotellamientos resultará aburrida" (Eduardo Galeano, Patas arriba, la escuela del mundo al revés).

¿Quién mató al coche eléctrico?

Joan Olmos *

La semana que ahora termina se ha dedicado, como en años anteriores, a la movilidad sostenible. Para calentar motores (nunca mejor dicho), la ciudad de Valencia ya venía obsequiándonos desde principios de septiembre con una serie de atascos provocados por las obras en marcha de una nueva línea de metro. Paradójicamente, lejos de reducir el tráfico en superficie, agujerear el subsuelo para introducir viajeros sólo ha producido, hasta este momento, efectos contrarios en la vía pública. Aumenta el uso del transporte colectivo en menor medida que lo hace el privado y muy lejos de las cifras relativas de otros tiempos. Pero la prueba del nueve, sin dejarse enredar por las cifras, se puede realizar a diario en nuestras calles: menos espacio y más dificultades para caminar, más impedimentos para el transporte urbano en superficie y una preocupante y progresiva invasión de las aceras, último recurso de caminantes, por todo tipo de vehículos motorizados.

Cierto es, como decía el citado alcalde de Río, que, gracias a esta bendición de la civilización urbana que son los atascos, los automovilistas pueden disfrutar hablando por el móvil, pueden contemplar la televisión portátil o alegrar sus oídos con los discos compactos.

Frente a las tímidas y desganadas propuestas oficiales para la celebración de la semana europea, destacaré dos episodios especialmente interesantes promovidos por grupos alternativos. Uno, la proyección (¿estreno en Valencia?) de la película americana *Who Killed the Electric Car* o, lo que es lo mismo, *Quién mató al coche eléctrico*. (Visiten la web www.sonyclassics.com/whokilledtheelectriccar).

Se trata de un magnífico documental, al estilo de los que produce Michael Moore, en el que se analiza un acontecimiento poco divulgado: la creación y repentina desaparición del vehículo EV-1, automóvil movido exclusivamente por baterías eléctricas, producido por la General Motors en los años 90. (Hace cien años, antes del motor de explosión, la mayoría de los coches eran eléctricos). La implantación de la directiva *emisión cero* en el estado de California exigía una cuota progresiva de vehículos no contaminantes, lo que llevó a algunas empresas a producir el coche eléctrico. A pesar de la buena acogida, de sus muy aceptables prestaciones y de sus incontestables ventajas, la presión de los intereses petroleros frenó la iniciativa, temerosos de que se extendiera por todo el país "como

una epidemia", según confesaba un congresista. El documental explica cuáles fueron las razones que liquidaron la comercialización de este vehículo, toda una trama de los poderosos grupos económicos ligados al petróleo, con la estimable y necesaria complicidad de las instancias políticas, entre ellas el actual presidente George W. Bush, que presionó con éxito para anular la citada directiva californiana.

No era ésta la primera vez que el conglomerado industrial del automóvil había embestido con éxito contra un sistema de transportes más sostenible. Si en el caso del coche eléctrico el ataque fue contra un ejemplar de su misma especie, en los años 30 se produjo el escándalo de la National City Lines contra el sistema de transporte colectivo de algunas ciudades americanas. Entre 1936 y 1950, este holding formado por empresas petroleras, de neumáticos y de coches, compró más de cien redes de tranvías de los Estados Unidos para cerrarlas a continuación, lo cual obligó a sus usuarios a recurrir al uso del automóvil. (Los tribunales norteamericanos dictaron una ridícula sentencia condenatoria por violación de las leyes antimonopolísticas).

En el salón del automóvil de Frankfurt que se celebra estos días, todas las grandes compañías presentan nuevos modelos que pretenden ser respetuosos con el medio ambiente, en un sector, el de la automoción, que aparece como principal responsable del calentamiento global y de la contaminación de las ciudades.

El segundo episodio a destacar de la semana tiene que ver con una iniciativa denominada [PARK\(ing\) Day](http://www.rebargroup.org/projects/parking/index.html). Esta nueva propuesta, ensayada por vez primera en una calle de nuestra ciudad, consiste en recuperar de manera legal y pacífica un espacio destinado al coche (una plaza en zona azul) para convertirlo, por una hora, en un jardín público. No resulta sorprendente el impacto que una intervención de este carácter tiene en calles en las que el verde constituye una rareza casi absoluta.

También queremos felicitar, desde esta tribuna, al movimiento amigo MASA CRÍTICA. El pasado día 7, como cada primer viernes de mes, los amigos de la bici en Valencia se concentran por la tarde, poco a poco, en la plaza de la Virgen y cuando alcanzan la masa crítica (más de 500 ciclistas en la última convocatoria) se lanzan a las congestionadas calles de la ciudad, no sin provocar aspavientos y nervios en algunos automovilistas, que entienden que la calle les pertenece en exclusiva.

Finalmente, hay que insistir una vez más en la ausencia de políticas públicas de transporte sostenible, general en todo el país y especialmente flagrante en nuestra capital. Tanto las fortísimas inversiones en infraestructura como la gestión urbanística van dirigidas exclusivamente, desde hace más de tres décadas, a fomentar, directa o indirectamente, el modelo "todo para el automóvil", rey y señor de nuestras calles y también de nuestras casas, pues, como señala D. Appleyard, *"el tráfico domina el espacio de la calle, penetra en las viviendas, disuade las relaciones de vecindad, impide el juego callejero, interfiere la intimidad de los hogares, extiende el polvo, los humos, el ruido y la suciedad, obliga a rígidos*

controles del comportamiento de los niños, ahuyenta a los mayores y mata o hiere cada año a un buen número de ciudadanos".

Hay muchas medidas, burdas algunas, como hemos visto y sutiles otras que acaban produciendo idénticos efectos: crear la sensación de que es imposible vivir sin coches y al mismo tiempo, ofrecer una visión de nuestras ciudades incapaz de imaginar unas calles libres para todas las actividades que el automóvil secuestró.

¿Para cuándo un movimiento al estilo de masa crítica para peatones o usuarios del transporte colectivo?

* Enginyer de Camins. Professor d'Urbanisme. Universitat Politècnica de València

Fitxer baixat de **<http://www.terracritica.org>**