

POSICIÓN DE LA ASOCIACIÓN VECINAL VALLE DE TEGUESTE SOBRE MOVILIDAD POBLACIONAL

PRIMERO.- Planteamiento del problema.-

La **movilidad poblacional** constituye uno de los elementos centrales que ha caracterizado el **MODELO ECONÓMICO Y SOCIAL DE CANARIAS** en los años 50 años. La realidad que hoy tiene Tegueste, de forma similar a lo que existe en toda Canarias, es consustancial con ese modelo económico y social basado en la ***terciarización de su economía***, lo cual ha traído como consecuencia aquellas secuelas que ya son evidentes para cualquiera:

- La desarticulación de su economía tradicional, de base agrícola.
- El incremento poblacional.
- El desarrollo desordenado y especulativo de la construcción.
- El aumento vertiginoso de la movilidad poblacional (estacionaria y de tránsito).

En definitiva, una **modificación sustancial del entorno eco-social**, en el sentido de su degradación, de difícil recuperación.

Como ya planteamos en el encuentro público celebrado de Julio de este año sobre “***Abrir un Debate sobre el Futuro de esta Comarca***” en relación con la planificación y la ordenación del territorio, nuestra Asociación se muestra totalmente contraria a que se siga utilizando suelo agrícola y rústico para la especulación urbanística, desarrollo poblacional o viario. Por esta razón, entendemos que la cuestión de la movilidad de la población es una cuestión de suma importancia que, según el planteamiento que se realice, puede tener efectos más o menos nocivos para toda esta Comarca, y del NE de Tenerife.

Cuando hablamos de “movilidad poblacional”, aclaramos que nos referimos a dos fenómenos, relacionados, diferentes, pero que afectan con igual gravedad al territorio. Uno se refiere a la movilidad *estática*, es decir, al cambio de residencia de determinados habitantes, que eligen como primera residencia las zonas exteriores del Área Metropolitana. Son los nuevos residentes de toda la zona NE de Tenerife; y por otra parte, la movilidad *dinámica*; es decir, aquella que se produce continuamente mediante el tránsito de los vehículos de todos los vecinos –viejos y nuevos- que acceden al Área urbana de Santa Cruz/La Laguna.

De esta situación se derivan dos graves problemas: Uno, la conversión, poco a poco, de la Comarca NE de Tenerife en zona de primera residencia de habitantes del Área Metropolitana, es decir, en un “barrio dormitorio”, con la destrucción del medio agrícola, rural y paisajístico de toda esta zona. Como segunda cuestión, nos encontramos con el drama diario que tienen que soportar los sufridos conductores y pasajeros que tienen la obligación de transitar la TF-13 de salida o acceso a esta Comarca, por su evidente saturación del tráfico.

A esta alturas, poco importan las razones que han originado esta situación, aunque habrá que recordar que mucha culpa la tienen la especulación urbanística, con la creación de falsas expectativas de calidad de vida según el modelo “ideal” americano de

los años 50: “casita, con garaje, jardín y paisaje...”. Alguien olvidó que no estamos en California, ni en sus espacios, y la otra cara de esta ilusión se ha mostrado, en todo su crudeza, como su contrario: destrucción del campo y del paisaje, deudas, atascos de tráfico interminables y mucho estrés.

SEGUNDO.- Algunas datos ilustrativos, O... ¿podemos continuar como si no pasara nada?-

- a) En el periodo 2000 al 2007, el parque móvil de Santa Cruz de Tenerife se incrementó un 22%.
- b) En el año 2003 habían en Tenerife **575.862** vehículos, cuando en 1999 llegaban a 475.000 (lo que supone un incremento de 100.862 vehículos en sólo 4 años, es decir, más de 25.000 vehículos por año).
- c) El número de kilómetros de carreteras en Tenerife **supera los 1.100 Km.** Datos del año 2000, sitúan la existencia de 681 coches por cada 1000 habitantes en Canarias, casi siete veces más que la media mundial, y superior a la de Japón, Gran Bretaña, Alemania, Francia.
- d) Teniendo en cuenta el citado crecimiento del parque de vehículos en Tenerife, la isla tendría que haber construido 231 kilómetros de carreteras nuevas en 4 años, únicamente **para mantener el estado de “atasco” habitual de las carreteras insulares**, y no para agravar el problema.
- e) Esta **situación se ve agravada** por los siguientes factores característicos de Canarias: el acelerado crecimiento de la población, la dispersión territorial de la misma, y su conformación socioeconómica como tierra de servicios y lugar turístico.

TERCERO.- ¿Construcción de más vías o aparcamientos: ¿la solución?... O más bien, la falsa solución.

1. A estas alturas de la cuestión, ya nadie se cree las promesas de que la construcción de más vías o aparcamientos “resuelven” el “problema” de no poder llegar jamás con el “tiempo acostumbrado” al destino habitual. Ya hemos visto que por el nivel y ritmo necesario de construcción de vías, en una situación territorial de extrema complejidad, cuya medianía y costa se hayan prácticamente colmatadas de edificaciones e infraestructuras, y que en tal situación y por esa vía, jamás se podrían resolver las necesidades derivadas del incremento del parque móvil.

2. Otro factor a considerar es el “agotamiento” del modelo económico existente, con el declive del turismo y de la construcción, el estrangulamiento del consumo y la paralización de la capacidad de inversión. Además, ya nos encontramos en el llamado “cenit” del petróleo, momento a partir del cual este combustible -del cual se depende masivamente en Canarias-, empezará a decaer en su producción, con un aumento gradual fijo de su valor. En tales condiciones crecientes, la venta de coches descenderá inevitablemente, y con ello el uso del vehículo privado, a medio plazo. ¿Y para entonces, más carreteras para qué?

3. Si a ello añadimos un transporte público ineficaz, caro, mal planificado, obtenemos el resultado de una situación bastante caótica para la movilidad poblacional, y para la cual no se está preparando a la sociedad. No existe espacio excedente en la isla, en las

mismas infraestructuras de carreteras compiten los modos privado y público (coches privados, guaguas y tranvía), las áreas metropolitanas o el acceso a los cascos urbanos no soportan mayores ampliaciones, y únicamente se distrae algo más al conductor con la construcción o promesa de circunvalaciones que alejan al vehículo del destino, desvían los atascos a otras zonas, agravan el problema de la dependencia del coche y paraliza las inversiones en un transporte público de calidad y eficacia.

4. **En conclusión**, el problema de la movilidad, en muchas zonas de Canarias, **carece de “solución”**. Es literalmente imposible conciliar las pretensiones del nivel de tráfico que existe, con un hábitat disperso al máximo, unos centros de trabajo concentrados, un territorio insular que no se puede expandir, un crecimiento del parque móvil y de habitantes importante, una marginación del transporte público a las vías del transporte privado. En tales condiciones, manteniendo este MODELO, los atascos serán inevitables, y el problema del tráfico no tendrá solución. Por lo tanto, la “solución” pasa –en primer lugar- por reconocer este hecho. **Por lo tanto, pronto estaremos tocando el fondo de un modelo que se ha mostrado totalmente inviable, para el cual no hay -en estos momentos- solución posible, ni existen fórmulas “sencillas” para cambiarlo en un futuro inmediato.**

CUARTO.- El análisis y la experiencia: elementos a considerar.

1. Decía R. Margalef (*La Biosfera, entre la termodinámica y el juego*) que **“El transporte es, efectivamente, la gran enfermedad de los ecosistemas en nuestra época, y se está convirtiendo en la principal dolencia del ecosistema global”**. Sus razones son bien sencillas de apreciar: acumulación de cemento y acero, toneladas de asfalto, grandes infraestructuras lineales que invaden la naturaleza, envenenando los ecosistemas, etc. Pero no solo se acaba con la naturaleza, sino que comienza a socavar las bases de la propia organización humana, haciendo el territorio inhabitable y deteriorando, incluso, las relaciones entre las personas. Dice Antonio Estevan, en su interesante artículo “La enfermedad del transporte” que **“La enfermedad del transporte se agrava hasta bordear el colapso generalizado..Los síndromes del transporte y del tráfico ya no tiene solución”**. ¿Drama o Verdad?, veámoslo.

2. No es posible comprender la dimensión de esta catástrofe para la naturaleza y la humanidad, sin valorar justamente sus razones de existencia: el transporte mundial, y dentro de él, los vehículos particulares. Veamos, tres imperios manejan hoy el 55% del comercio mundial: EEUU, la Unión Europea y Japón. Dentro del cual, el transporte es vital. A su vez, Europa ostenta nada menos que el 37% de la fabricación de coches. Pero es un negocio que mueve no solamente a **fabricantes**, sino a un complejo de obra civil en **infraestructuras**, y además, como no podía faltar, las multinacionales del **combustible**. Una **trilogía de poder** es tan inmensa que hace inviable, hoy por hoy, alcanzar una solución racional al problema.

3. Desde hace bastante tiempo se viene advirtiendo por los expertos sobre la inviabilidad de un *modelo de solución* basado en la **promoción del transporte y del vehículo privado**. En 1963, el ingeniero escocés Collin Buchanan lanzó la primera advertencia, en su famoso obra *“El tráfico en las ciudades”*, en la que decía **“estamos alimentando, a costes inmensos, un monstruo de gran potencial destructivo, al que sin embargo amamos tiernamente”**. ¿Qué se ha hecho hasta hoy? Agravar el problema. Curiosamente, otra de las conclusiones aportadas por Buchanan, es aquella que señala,

como advertencia, que **“las nuevas infraestructuras generan más tráfico del que son capaces de absorber”**. Es decir, cuando la congestión, llega es para quedarse. Es decir, cuando se provoca la congestión del tráfico en un determinado sistema territorial, ya nunca desaparece, lo cual es demostrado en infinidad de experiencia en numerosas ciudades, fracasando las innumerables e inimaginables sistemas de solución de la congestión, puesto que éstas se han basado siempre en *políticas de apoyo al automóvil* (del tipo *“más vías, más aparcamientos”*). Un amplio estudio realizado en 2001 en EEUU, en el cual se estudiaba la evolución de la congestión del tráfico en 68 áreas metropolitanas entre 1982 y 1999, se concluía que la congestión había aumentado en todas las áreas examinadas, pese a que el incremento de las infraestructuras viarias ha sido superior al crecimiento poblacional. Este estudio recomendaba el abandono de las políticas de ampliación de redes viarias, y apoyaba la concentración de los recursos en la implantación de medios de transporte masivos.

4. Otro de los problemas que “explica” la existencia de este grave problema, de la naturaleza y de la propia humanidad, es aquel factor que tiene que ver con **los modelos culturales y psicosociales que condicionan las decisiones individuales en materia de transportes**. Solo este tipo de razones explica el hecho de que los conductores soporten las duras condiciones físicas y psíquicas que supone soportar los atascos. Es evidente que cada individuo estará dispuesto a soportar un nivel de estrés, a partir del cual dejará “voluntariamente” su vehículo privado, a favor del transporte público. Pero son factores muy persistentes, factores vinculados a complejas relaciones personales que se establecen entre el conductor y su vehículo, bajo la presión del sistema publicitario, el conglomerado de sensaciones de autoestima, autoafirmación personal, demostración de estatus y de integración social, funcionan como “incentivos” de difícil superación.

5. Si todas las alternativas y estudios que toman como centro la defensa del modelo actual de movilidad han fracasado estrepitosamente, ¿Dónde está la solución? En **abandonar ese modelo**, sencillamente. Veámoslo de otro modo: **si el aumento de las infraestructuras, siempre le sigue un aumento del tráfico, lógicamente, a una reducción de las infraestructuras debería seguirle una reducción del tráfico, igualmente**. Aunque esto parezca una broma, no lo es, es una realidad, y tiene una demostración experimental (*Estudio efectuado en 1998 por el Ministerio de Medio Ambiente, Transportes y Regiones del Reino Unido*), sobre un experimento de reducir capacidad viaria en 60 localidades en una docena de países del mundo. Los datos empíricos confirmaron la hipótesis central, reducciones entre un 20 y un 60 % del tráfico. Ya se le conoce a este estudio como el de la **“evaporación del tráfico”**. ¿Qué sucedió realmente? Pues simplemente que la gente decidió, ante la supresión gradual de carriles, usar el transporte público, limitar sus desplazamientos, localizar sus trabajos cerca de sus domicilios, etc. etc.

QUINTO.- Las líneas de actuación futuras.

1. **“Evaporar el tráfico”**, significa no incrementar las infraestructuras viarias, cerrar determinadas vías al transporte privado, señalizando la prioridad de otras tantas para el transporte público.

2. **Mejorar sustancialmente el transporte público**, de tal forma que pueda abarcar eficazmente las deferentes localidades de nuestra dispersa geografía. Debemos reflexionar sobre un hecho: la era “dorada” de la *hipermovilidad* ya ha pasado.

Debemos renunciar a movernos tanto, cambiando nuestro de estilo de vida, y considerar que el desplazamiento a otro lugar lleva su tiempo, y que supone además una inversión, cada vez mayor, de recursos escasos.

3. “Contra movilidad, cercanía”: Acercar el trabajo y el ocio al lugar de residencia, como siempre ha sido. Ello significa impulsar la actividad socioeconómica de manera diversificada por todo el territorio, frente a la tendencia a su concentración en algunos polos; potenciar actividades abandonadas y muy vinculadas al territorio de residencia, como las del sector primario; descentralizar, hasta el máximo que resulte razonable, toda clase de servicios: sanitarios, educativos, administrativos, de ocio...; desarrollar, hasta donde sea posible, formas de trabajo poco dependientes de la movilidad.

Datos bibliográficos considerados:

- Varios artículos de prensa, con datos oficiales.
 - “La enfermedad del transporte”, de Antonio Estevan, incluido en el texto recopilatorio “La incidencia de la especie humana sobre la faz de la tierra (1955-2005).
 - Artículo de Juan Jesús en “Canarias en Crisis”.
 - Documentos y comunicados de la “Asociación a favor del Transporte Público en Tenerife”.
 - Documentos varios publicados en “Canarias ante la crisis energética”
 - Ponencia sobre movilidad de SSP.
-