

La Campaña

Cuaderno
Número 2

IIIª Época - Primer Semestre

semanario anarcosindicalista - información y debate anarquista

CONTRA EL COCHE

**El tren de toda la vida,
una estación posible**

13 de Diciembre de 2004



Nuestra defensa del tren de toda la vida (que no del AVE, que ni es tren ni es útil a la vida) no se basa exclusivamente en considerar el transporte ferroviario como una alternativa menos trágica y menos onerosa que el automóvil. Tiene el tren tradicional virtudes por sí mismo que lo justifican, sin necesidad de contraponerlo al desgraciado “modelo de transporte” hoy hegemónico en nuestro país: el coche, el bus y el camión. Sin embargo, no podemos ni debemos ignorar que nuestra protesta contra el automóvil y la carretera no puede esperar más, y el tren se nos revela en este caso como una estación en la que poder hacer un alto, un descanso, un no más cemento y no más muertes.

La catástrofe

Realmente estamos siendo asfixiados, envenenados, enfermos, mutilados y matados en número abrumador por el “coche”, además de malvivir bajo la deplorable organización social y urbanística que implica su uso. Si algún vocablo puede resumir la realidad del coche actual es “Catástrofe”, pues a una “pandemia mortífera” se suma una “devastación y envenenamiento ambiental” de dimensiones escalofrantes. En medio de ese caótico desastre cotidiano vivimos, los unos resignados, los muy pocos rebeldes y los más incluso dispuestos a tirar del carro tan contentos, pues no faltan placebos y narcóticos en el reino de Inopia. Esto es, en el reino de la Realidad, tal como viene siendo definida, construida y descrita por el poder y sus agentes de propaganda, especialmente los medios de (in)comunicación.

La pandemia

En España, mueren cada semana en las carreteras, víctimas de accidentes de tráfico automovilístico, unas 100 personas, y así viene sucediendo desde hace años. Los nombres personales de esas víctimas las va escogiendo el destino o el azar si se prefiere, pero el número de los destinados a ser sacrificados por el Imperio del automóvil ese no varía. Lo que indica que tales “accidentes” no son tales “sucesos imprevistos” más que para las víctimas, pero no para sus verdugos y agentes responsables.

Durante 2003 ocurrieron en España 100.000 (en el cómputo burocrático, 99.987) siniestros con víctimas, de las cuales 5.399 fallecieron y 150.635 resultaron mutiladas, la gran mayoría de ellas gravemente y con dramáticas secuelas, físicas y psíquicas. En ese mismo periodo, en la Unión Europea resultaron muertos en las mismas circunstancias 45.000 personas, y en todo el mundo, más de 700.000.

La Campana

semanario anarcosindicalista - información y debate anarquista

Editado por la Escuela Errico Malatesta, fundada en el seno del Sindicato Único de Trabajadores "SOLIDARIDAD OBRERA"

IIIª Época. Cuaderno nº 2 Se imprime el día 13 de diciembre de 2004. [DL PO-433-95]

Redacción: C/ Pasantería, 1-3ª (36002) Pontevedra

Teléfono: 986-86.31.44. Fax: 986-89.63.64

Correspondencia: Aptado 97 (36080) Pontevedra.

E-mail: lacampana@lacampana.org

Web: www.lacampana.org

“Pérdidas” falsas, pero muertes ciertas

- En los cálculos que tanto gustan al Poder, que reduce vidas y sufrimientos, atenciones y lutos, a dinero, según declaró en el VII Congreso Andaluz de Seguridad y Salud Laboral (Prevexpo 2004) el ejecutivo del Instituto MAPFRE de Seguridad Vial, Antonio García: “En España la siniestralidad en carretera provoca unas pérdidas anuales (¡a ellos, a las empresas de Seguros!) de 12.000 millones de euros”. Seguramente creyó el torpe ejecutivo que estaba diciendo algo sesudo y humano al sugerir que nos lamentásemos por tamañas “pérdidas”. Sin embargo, más nos vale a las gentes de a pie no hacer ningún caso a semejante cháchara y evitarnos así el llegar a confundir las cuentas del Capital con las desgracias que el mismo provoca. En cualquier caso, no nos está permitido ignorar - ¡alguien, en nombre de nuestros hijos quizás, debieran demandarnos por el deplorable mundo en que tantos se solazan!- que la omnipresencia de estas desgracias es el patibulario resultado de un ramillete de intereses, dineros, poderes y estructuras, que en nombre del vehículo *privado* y el placer onanista, viene logrando convertir a todos los usuarios en víctimas *voluntarias* del automóvil, en sujetos aplicados a la lamentable tarea de servir a las innumerables industrias que de su uso se sostienen, a costa de la sociedad entera.

Envenenamiento generalizado

La polución del tráfico mata todavía más que los accidentes. Mata y envenena. La Organización Mundial de la Salud (OMS) asegura que en los países desarrollados mueren más personas de forma prematura por exposición a contaminantes atmosféricos que por accidentes de tráfico. Según se recoge en el Informe anual



de esa oficina de la ONU, 80.000 adultos de más de 35 años fallecen cada año en las ciudades europeas por esa causa. La circulación en las ciudades -continúa el informe- “sigue contribuyendo a la muerte prematura de miles de personas cada año”, independientemente de los Planes aprobados hasta el momento para luchar contra la contaminación, en particular la renovación del parque móvil o el uso de gasolina sin plomo. Así, por ejemplo, “el consumo de gasolina sin plomo ha contribuido a reducir la polución, pero ha traído nuevos problemas. Para mantener el poder aromático del carburante se utiliza benceno y otras sustancias en sustitución del plomo. Y el benceno es un cancerígeno reconocido por la Agencia Nacional del Cáncer”.

La mortandad y morbilidad provocadas por los agentes citados (los accidentes de tráfico, la contaminación atmosférica y consiguiente envenenamiento biológico masivo de todas las especies, incluida, por supuesto, la especie humana) no agotan, ni mucho menos, la lista de males provocadas por la hegemonía, casi monopolio, del Coche. Frente al cual, el tren público, colectivo, tradicional, puede ser, debiera ser, tendría que ser, un freno.

El ajetreo inmóvil

Empecemos por la ilusión de “velocidad”, que otorga el coche. Por supuesto que, en ningún caso, el coche puede competir en “velocidad” ni siquiera con los trenes de carbón ya guardados en los museos. Pues el cochecito no ha de superar la velocidad máxima permitida y, en las circunstancias reales del tráfico rodado urbano e interurbano, la velocidad media efectivamente alcanzada es de 20 a 30km/h en el primer caso y 35 a 100 (dependiendo del tipo de vía, poblaciones que se atraviesa, etc), en el segundo.

Por otro lado, el coche hace cada vez más lento el tráfico. Según el primer estudio del Plan Auto-Oil, elaborado en 1996 por los comisarios europeos de Industria, Energía y Medio Ambiente, tan solo los atascos

de tráfico costaban cada año a las 16 naciones de la UE de entonces la tremenda cifra de ¡18,8 billones! de las antiguas pesetas (equivalente en la época a la cuarta parte del Producto Interior Bruto español).

En aquél estudio se certificaba que en gran número de ciudades europeas, el tráfico era más lento que 20 años atrás. En un resumen de la época se subrayaba “los usuarios del automóvil recorren diariamente casi el doble de kilómetros que hace 20 años (31,5 km de 1996 frente a los 16,5 km de 1976), pero tardan casi el triple del tiempo en recorrerlos. Si se calculara de un modo realista la velocidad media de un automovilista de tipo medio, esto es, sumando al tiempo de desplazamiento en coche las horas de trabajo y descanso obligado que ha tenido que dedicar para comprar el coche y los gastos de mantenimiento y energía, el resultado no alcanzaría a superar los 5 kilómetros por hora. ¡El automovilista se desplaza más lento que el peatón! Dicho de otro modo, el caminante que ha hecho el camino en una hora y el automovilista que lo ha realizado en cinco minutos presentan dos diferencias muy notables: que el primero ha podido disfrutar del paseo mientras que el segundo hubo de sufrir el viaje y sobre todo, que ha de trabajar otros 90 minutos para pagar los 5 que ha sufrido, mientras que el peatón dispone de otros 30 minutos para disfrutar en la meta”.

Y ello sin contar la parte que le pueda corresponder por el gasto del “estado” en infraestructuras y demás necesidades de la industria automovilística, incluidas carreteras, viaductos, desmontes, heridas en las montañas y fracturas en las valles, policías, sanidad, funcionarios, barrios insufribles, deterioro de los materiales expuestos a la intemperie, etc, etc. Todo esto es un buen ejemplo del derroche infecundo que caracteriza el Imperio del coche privado y que, no debiera ser necesario recordarlo, es infinitamente menor en el caso del Tren tradicional.

¿Libertad de circulación?

El vocablo libertad no cabe en el Orden automovilístico. La pretendida “libertad de circulación”, esto es, “la libertad de ir adónde se quiere en el momento que se desea”, que los propagandistas del régimen asocian al coche privado, personal, es sencillamente eso, una ilusión, un reclamo, un fraude. Baste con señalar que todas las encuestas realizadas en la Unión Europea coinciden año tras año, con pasmosa exactitud, en las mismas cifras. “Más del 90% del uso del coche personal se destina a itinerarios realizados con el trabajo (ir y volver del trabajo, sobre todo) y, en menor medida, a la compra”. Fuera de esas dos actividades, queda menos de un 10% para cualquier otra esclavitud.

Como hace tiempo escribí en estas mismas páginas nuestro compañero Pedro Lizara (**La Campana**, IIª Época, nº 88 del 14.09.98): “En fin, *libres* los

conductores para gobernar un aparato de limitada maniobrabilidad y funcionalidad, bajo inevitables, rígidas y constrictivas normas establecidas, sobre espacios vigilados, hacia destinos casi siempre controlados y predefinidos por los otros y en sacrificio, en ocasiones alegre, pero con resultado finalmente fatal, dirigido a ese aburrido, triste, cochambroso *modelo de vida occidental*, en el que tanta fe depositamos. De fe se trata, ya que nunca nadie logró encontrar en él la felicidad, aún siguiendo a pies juntillas todas sus órdenes”.

Parasitismo social

Por otro lado, el desquiciante dominio del auto privado impone que se le dedique el mayor esfuerzo social, tanto en vidas, como en tiempo y también, cómo no, en esa forma especialmente odiosa de contabilizar las cosas, que es el dinero. No cabe duda que el régimen del transporte automovilístico ofrece impresionantes ganancias económicas a poderosos grupos empresariales, pero ello a costa del conjunto social o, como diría con mejor precisión

Agustín García Calvo, a expensas del pueblo. Quizá una de las expresiones más contundentes de ese parasitismo e insaciabilidad económica del régimen del coche, sea el desmantelamiento obligado del tren tradicional y la implacable política de impedir su expansión, por más que sea evidente que el modelo de transporte ferroviario tradicional es útil, eficaz, seguro, infinitamente más limpio, accesible, austero en el gasto, constructivo respecto del tejido social, etc, etc.

Construir carreteras, destripar las ciudades antiguas para que llegue a todas partes el cochecito (o a la suma, crear reservas, parques, islotes peatonales en zonas centro “patrimoniales”, que, en cualquier caso, no

suelen afectar más que a una mínima parte privilegiada de las ciudades), horadar y privatizar el subsuelo urbano para el aparcamiento masivo, construir enormes poblachos-dormitorio en redor de las grandes ciudades, etc, es otro lastimoso resultado del modelo de transporte impuesto por los capitalistas de ahora (y desde hace más de cincuenta años). Desvertebrar y empobrecer el territorio sembrándolo de vallas y barreras -tal como impone la hegemonía de este transporte- aumenta cada día la desproporción entre las inmensas superficies que ocupan las vías de tráfico y el volumen de mercancías y el número de viajeros.

En este aspecto, la mentira oficial es también escandalosa.

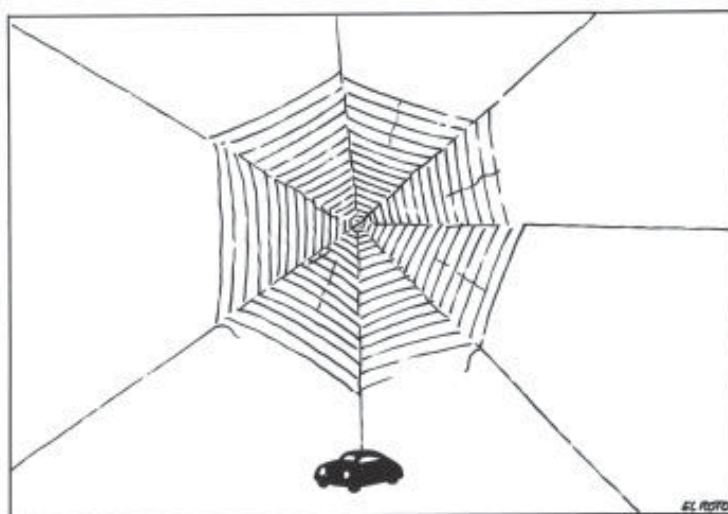
Demasiadas razones

Son ya muchas las razones para luchar contra esta maquinaria infernal del transporte privado bajo el modelo del automóvil y, por la contra, promover el tipo de transporte público que pudiera representar, por ejemplo, el tren.

Miles de muertos cada año, decenas de miles de traumatizados permanentes, el espacio planetario

destinado a su servicio mientras se restringe el de las personas, miles de millones de horas de trabajo absolutamente inútiles, una contaminación incesante, una capacidad de transporte cada vez más débil y un desplazamiento cada vez más lento, son algunos de los efectos del régimen del automóvil, que desde arriba, desde los poderes políticos y económicos, se nos quiere imponer como valiosa. Como señalaba Pedro Lizarra, “El coche es, en todos estos sentidos, un mal medio de transporte, apenas eficaz y estúpidamente caro, en vidas y haciendas, en energías dilapidadas y mares y aires contaminados”.

Ricardo Colmeiro



La Campana

Tercera Época
Cuaderno Núm. 2

13 de diciembre de
2004