



***Movilidades desbordadas.
Límites y futuros de las nuevas
movilidades urbanas***

**Roger Sansi Roca
y Manuel Delgado Ruiz (Eds.)**
Bellaterra Ediciones
Barcelona, 2025, 289 págs.

Por **Manuel García Domínguez**  *

Toda lectura es un diálogo, diremos, pero no siempre entre el texto y el lector. La lectura del libro que hoy nos atañe, *Movilidades desbordadas. Límites y futuros de las nuevas movilidades urbanas*, no se ha producido al calor de una biblioteca, sino en el espacio desbordado (y desbordante) del transporte público madrileño. En concreto, en los largos vagones de Renfe que circulan por la línea C4 en dirección «Parla». La lectura encarnada en esos asientos pone a dialogar las letras del presente volumen con las imágenes que se suceden cuando uno levanta la vista del papel o con las conversaciones que se entrecruzan con mensajes de megafonía. Nos presentamos así, ante este libro, como meros espectadores de una conversación precaria, intermitente y profundamente enriquecedora.

279

En nuestro caso, la elección del transporte público es una decisión ecológica, pero también monetaria: dos motivos con diferentes horizontes. Por un lado, nuestra movilidad urbana se sabe parte de una transición ecológica que avanza y se repliega a base de reformas y pactos. En este caso, los trenes son escenarios donde se reflejan las disputas por una transición cuyos pasos, ya sean en cierto o en falso, solo acaban de empezar (por ejemplo, con la Ley de Movilidad Sostenible aprobada en España el pasado 8 de octubre, recién publicado este libro). Por otro lado, la precariedad

* Investigador predoctoral FPU en la Universidad Carlos III de Madrid (UC3M) y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), España. Correo electrónico: mangar21@ucm.es. ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-7192-1560>.

económica no se sabe parte de ninguna transición, sino más bien el presente final de un futuro cancelado. En el encuentro entre ambas hipótesis, una transición que se sabe en curso y una condición económica que se cree estancada, se produce una lectura provechosa y coherente del texto.

El libro se divide en dos partes más o menos diferenciadas: el análisis de la movilidad en Barcelona (caps. 1-5) y más-allá-de-Barcelona (caps. 6-11). En ese más allá, como veremos, cabe Lisboa, pero también Ziguinchor, Maputo, Cuenca (Perú) y Cisjordania. En el primer capítulo, Sansi y Cerceda presentan uno de los primeros hijos indeseados de la transición ecológica en la ciudad condal: las plataformas de *delivery*, que, acompañadas de una regulación ineficaz, han transformado los apacibles y pacificadores carriles bicis en autopistas precarias de tránsito comercial. Otro hijo indeseado, por su parte, se presenta en el segundo capítulo, el único, por cierto, que no estudia la movilidad urbana a través de vehículos, sino de personas (junto a sus enseres) en situación de calle. En él, Uribe nos recuerda que la precariedad no sólo condiciona el tipo de transporte que tomas, sino la misma posibilidad de alejarte de allá donde sueles dormir. En definitiva, la situación de calle define uno de los márgenes de la transición ecológica: aquellos cuyo acceso al transporte público es vetado, y es que, en última instancia, toda transición urbana justa no debe solo reverdecer las calles para que se pueda pasear, sino también transformar las estructuras de propiedad para poder vivir en los edificios que las arropan y moverse en los buses que las vertebran.

280

Estos capítulos riman muy bien con los capítulos tercero, cuarto y quinto. En ellos, se recuerda que los nuevos espacios pacificados no desechan, sino más bien renuevan, los conflictos de convivencia. En concreto, hay un tipo de convivencia que tensa especialmente cualquier proyecto de transición ecológica: la convivencia forzada entre la voluntad política de la administración pública y las entidades prioritarias en la ordenación urbanística —o sea, las empresas privadas—. Pero decir que la planificación urbana de la ciudad capitalista está ligada a dinámicas de poder que favorecen los intereses de grupos privilegiados, como señala Harvey (p. 157), no sitúa su transformación en un mero juego de voluntad política. Así lo expresa Ramírez-Orsorio en el capítulo tercero: “el juego de las entidades de mercado, y en cierto sentido de las infraestructuras que se movilizan en él, es mucho más largo, múltiple y complicado que los deseos o la voluntad de un gobierno” (p. 93). Estas tensiones se verán en la práctica en los procesos de gentrificación que acompañan a la pacificación de algunos espacios, haciendo calles habitables para una ciudad inhabitada. Ahora bien, por muy acentuada que esté la gentrificación, el territorio se sigue habitando y, en esa misma medida, hay procesos de reapropiación: una reapropiación compleja y diversa. En el capítulo cuarto, Granero narra la relación de asociaciones de ciclistas con el carril bici de Vía Augusta, una relación conflictiva con el gobierno municipal, que transita de una etapa de avance al exigir a Comuns una mayor participación social y un ancho adecuado para la vía, a una etapa de repliegue al defender la vía de su desmantelación por parte del nuevo gobierno del PSC. Las conquistas sociales en esta transición son, por tanto, precarias y enfrentan una fuerte oposición vehiculada tanto por gobiernos conservadores como por asociaciones

empresariales. La inestable composición de fuerzas obliga a las luchas sociales a formar movimientos amplios que aprovechen tanto el marco normativo vigente como los momentos históricos extraordinarios. Así lo expone Del Pozo en el capítulo quinto al hablar de la emergencia del Biciúb en Barcelona, una práctica disruptiva frente a los vehículos motorizados que aprovechó las infraestructuras y asociaciones generadas a la luz de la pandemia, como las coronapistas.

Esta práctica, por lo demás, ha sido empleada continuamente por las grandes compañías inmobiliarias y de la construcción, aunque en su caso aquellos momentos históricos extraordinarios podían provocarse con algo más de voluntad política. En Barcelona, se recuerdan los Juegos Olímpicos de 1992 como un evento que transformó “para siempre” la ordenación urbanística local. No es, claro, una cuestión circunscrita al ámbito condal. En el capítulo sexto (pp. 145-172), Ramos, Malet y Horta señalan la Exposición Internacional de 1998 (conocida como Expo 98) y la Eurocopa de 2004 como puntos de inflexión en la política urbana lisboeta. Otros eventos, más o menos previsibles como la crisis de 2008, también sirvieron para instalar regulaciones en favor de los grandes capitales de la industria del turismo, fondos de inversión y diversos especuladores, a costa de la población que habitaba en sus barrios. Desde los años 80, con la construcción de una densa red de autovías y la promoción del vehículo privado, no solo se empeoró radicalmente la calidad ambiental, sino también se degradó la calidad de vida: crisis de congestión de vías urbanas y suburbanas, priorización del sector turístico sobre los nativos, aumento sin precedentes de la deuda pública... Y cuando se hicieron esfuerzos por pacificar la ciudad, “las narrativas de la movilidad sostenible se plantearon como un recurso retórico para justificar decisiones que, en última instancia, beneficiaron ante todo a los sectores inmobiliario y turístico” (p. 158).

281

Parece que la transición ecológica se va a realizar en ciudades en expansión, ya sea por la gentrificación que mencionábamos o, como en otros casos, por un fuerte éxodo rural. Este es el caso de Ziguinchor, que describen en el capítulo séptimo Martínez-Algueró y Delgado-Ruiz, y el de Maputo, desarrollado por Bavo en el capítulo octavo y por Peix, Idalina y Márquez en el noveno. En estos capítulos no hay referencias a la transición ecológica, y en realidad no tiene por qué haberlas: la cuestión ecológica se interseca con la movilidad en territorios caracterizados por décadas de promoción del automóvil privado y problemas graves de extralimitación. He de reconocer (y en cierta forma advertir) que me he reconocido profundamente occidental en estos tres capítulos, y es que uno no sabe si las prácticas que se describen, como los buses que no siguen horarios, sino que salen cuando están llenos, o los oficios informales de transporte semicompartido, pueden ser importadas como prácticas ecológicas o deben ser limitadas como ejemplo de precariedad. Sea como fuere, señalan la pluralidad de escenarios que define a las ciudades medias, donde un Estado que no garantiza necesariamente la movilidad de la población se ve complementado, e incluso sustituido, por negocios informales de transporte organizados en asociaciones o federaciones. En estos casos, los debates no se orientan tanto a la contaminación o no de esta forma de movilidad, sino a su seguridad, comodidad, asequibilidad, dependencia y tiempo. Sin embargo, no deja de ser interesante cómo la falta de

alternativas para un transporte digno catapultan la aspiración al vehículo privado, entrando en un modelo urbano del que las ciudades del norte se empeñan por salir.

Como hemos visto, hasta el noveno capítulo habíamos encontrado dos enfoques bien diferenciados: el de una movilidad preocupada por las cuestiones ambientales y el de una movilidad preocupada por otras cuestiones. Ambas posturas estarían distribuidas geográficamente hasta el punto en que el lector pensaría que la sostenibilidad es una cuestión meramente norteña. Rumé, en el capítulo décimo, trata de romper esa lectura trayendo al primer plano los planes de movilidad en la ciudad ecuatoriana de Cuenca, donde se han implementado ciclovías, un sistema de bicis públicas y una línea de tranvía. En este capítulo, explica un modelo alternativo al separatismo automovilístico que abarca el análisis del coche como algo permeable y permeado, tanto por la relación del conductor con el entorno como por la capacidad del vehículo para llegar a distintos espacios de la ciudad. Esta propuesta matiza los saltos de escala de cualquier transición ecológica: con el uso del tranvía, no hay una distinción radical respecto al uso del coche, sino un desplazamiento progresivo de barreras y nuevas formas de permear la ciudad. Del coche al tranvía, digamos metafóricamente, se puede llegar andando.

282

El último capítulo, escrito por Malé con una investigación heredada de Rofes, nos devuelve sobre un presente crudo en las zonas desbordadas, esta vez, del pueblo palestino. El texto narra las complejas formas de resistencia ante las limitaciones de la movilidad resultantes del régimen de *apartheid* israelí antes del comienzo del genocidio que hemos presenciado, y seguimos haciéndolo, durante los últimos dos años. El texto, que se presenta como reconstrucción arqueológica de una realidad que, tras dos años de masacre, casi no existe, nos recuerda que las discontinuidades territoriales de los palestinos tienen una continuidad histórica que se remonta, al menos, hasta la ocupación ilegal e ilegítima israelí hace más de cincuenta años. Pero la principal lección de este texto no surge solo del texto y las resistencias que comparte, sino de la experiencia de leer algo que se sabe destruido. La lucha por una movilidad justa interseca, como toda lucha, con la lucha por el derecho a la vida: un derecho recurrentemente infringido en Palestina con unos vehículos de combate financiados por los mismos países que buscaban pacificar sus calles con menos vehículos, a secas.

Al margen de la situación palestina, cuyo estado de *apartheid* presenta un escenario inefable que difícilmente puede ponerse en diálogo con el resto, el libro parece plantear un debate de calado: ¿hemos de promover una movilidad urbana que, en un sistema orientado a la valorización del valor, sirve para reproducir las mismas prácticas de explotación por nuevas vías informales? Es decir, ¿queremos políticas de urbanismo que, aunque positivas, se implanten sin un compromiso real con un cambio estructural de las dinámicas de movilidad? (p. 166). Por un lado, no queda claro que, bajo las actuales condiciones, estas medidas estén mejorando radicalmente la vida de nadie ni reduciendo, en general, las emisiones asociadas. Por otro lado, la profunda urgencia de las crisis que presenciamos parece obligarnos a celebrar

estas infraestructuras bajo la esperanza de que en un futuro podamos reapropiarlas en favor de un sistema justo con los habitantes de esos territorios y, entre tanto, de los otros. Esta pregunta por la reapropiación, en todo caso, no tiene una respuesta única en todos los territorios, pero sí cabe concluir con una mínima reflexión común, y es que el uso de una infraestructura forma parte de su materialidad y, por tanto, de las implicaciones que esta tenga. Animo a quienes lean estas líneas a continuar este debate: yo, por mi parte, ya he llegado a mi estación y deberé dejarlo aquí.