

Narrativas de la prisa y la exclusión

THE AUTO-FLEXIBLE CITY

Social Narratives about the Rush and Exclusion

JESÚS OLIVA SERRANO

Universidad Pública de Navarra. España

jos@unavarra.es

RESUMEN

La automovilidad privada, la dispersión urbana y la exclusión social se relacionan de manera compleja en la ciudad contemporánea. Este trabajo explora sus conexiones y profundiza en sus consecuencias sociales a partir del trabajo de campo desarrollado a lo largo de tres años en una ciudad media española. Incluye una treintena de entrevistas en profundidad a diferentes perfiles familiares seleccionados e informantes expertos. Las nuevas formas de organización sociotécnica de la ciudad, el imaginario de la automovilidad y los sentidos sociales construidos en torno a la experiencia de un entorno continuamente acelerado y deslocalizado, son analizados como un material privilegiado para comprender las desigualdades que subyacen bajo este modelo urbano.

PALABRAS CLAVE

Automovilidad, Dispersión urbana, Exclusión Social, Urbanismo, Velocidad.

ABSTRACT

Private automobility, urban sprawl and social exclusion became interrelated in a complex way in the contemporary city. This paper explores these processes and their social consequences starting from a three-year fieldwork carried out in a Spanish middle town which includes thirty in deep interviews to different familiar selected profiles and key informants. The new ways of sociotechnical organization of the city, the imagery and social senses produced about the experience of an increasing accelerated and scattered environment are analysed as an outstanding information to understand the inequalities underlying this urban model.

KEYWORDS

Automobility, Social Exclusion, Speed, Urban Planning, Urban Sprawl.

INTRODUCCIÓN. PRESENTACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

El sistema de la automovilidad, la dispersión urbana y las recientes tendencias de organización sociotécnica de la ciudad favorecen nuevas formas de exclusión social y desigualdad. En este trabajo examinamos cómo se interrelacionan estos procesos así como las representaciones y estrategias con las que tratamos de manejar unos entornos progresivamente acelerados y deslocalizados. Las narrativas de la prisa, la experiencia de una vida cotidiana ordenada por el desplazamiento continuo, los riesgos y sentidos de una ciudad continuamente dilatada, etc. conforman un material privilegiado para llevar a cabo este análisis.

En las primeras secciones, exploramos la idea de la ciudad veloz que subyace en el imaginario de la metrópoli moderna. Consideramos, a continuación, su materialización en las ciudades del automóvil, los paisajes de la circulación y los nuevos modelos sociotécnicos de la fragmentación urbana. En los apartados que siguen, profundizamos sobre sus consecuencias sociales a partir del estudio de caso de la Cuenca de Pamplona-Iruñea¹. Un ejemplo representativo de las ciudades configuradas en áreas metropolitanas difusas mediante la intensificación de la motorización privada. El trabajo de campo cualitativo aquí analizado incluye quince entrevistas a informantes expertos y otras quince a diferentes perfiles familiares. Todas ellas, salvo dos realizadas a responsables de servicios públicos (policía local y protección civil), fueron contactadas de manera anónima mediante la empresa de apoyo al trabajo de campo. Las primeras entrevistas se orientaron a trabajadores estratégicamente relacionados con la movilidad metropolitana (mensajería urgente en bici y en coche, repartidores en coche y en moto, taxistas, conductores de autobús urbano, policía municipal, etc.) y su guión recabó información sobre sus percepciones del tráfico, la evolución de la ciudad, los “puntos negros”, las cadencias y los ritmos metropolitanos cotidianos, etc. Las segundas buscaban saturar diferentes situaciones sociales según la etapa del ciclo vital familiar (hogares jóvenes y maduros), la condición socioeconómica, la zona de residencia en el área metropolitana (ciudad central, primer y segundo cinturones) y las cargas familiares (hogares con niños menores de 10 años o personas dependientes). El guión de estas últimas se centró en los desplazamientos derivados de sus responsabilidades diarias, la experiencia cotidiana de la ciudad, las sociobiografías residenciales, etc.

¹ El trabajo de campo fue realizado entre 2003 y 2005 en el marco del proyecto Estudios para la identificación y contrastación de indicadores de nuevas situaciones sociales de riesgo en el área metropolitana de Pamplona, dirigido por Jesús Oliva y financiado por el Gobierno de Navarra mediante la convocatoria de Ayudas a la Investigación I+D+I, y consistió en una encuesta sobre la movilidad cotidiana representativa de la población de la Cuenca de Pamplona (realizada por la empresa CIES aplicando un cuestionario especial diseñado por el equipo de investigación) y la realización de 30 entrevistas en profundidad a diferentes perfiles sociológicos (contactadas por la empresa ITEM, S. A. según los criterios definidos por la investigación).

La investigación abarca, por otro lado, un periodo consistente, en cuanto a las políticas urbanas y la coyuntura socioeconómica, que parece periclitado desde 2007 con la crisis económica, con las nuevas legislaciones del suelo, y sobre tráfico y la movilidad, así como con el colapso de los sectores de la construcción y la automoción, etc. En las conclusiones finales se recapitulan los elementos definidores de la ciudad “autoflexible” para reflexionar sobre sus contingencias y contradicciones.

METRÓPOLI, MODERNIDAD Y VELOCIDAD

Modernidad, velocidad y vida metropolitana se funden en el imaginario social que domina el cambio del siglo XIX al XX (revolución de la locomoción y las comunicaciones, aceleración de los procesos organizativos y productivos, etc.). La sincronización de la vida cotidiana sobre el tiempo del reloj y la aceleración del tempo urbano, facilitan una elaboración cada vez más pormenorizada e itinerante de la sociabilidad. Progresivamente, emergen entornos urbanos que requieren emplear nuevas categorías para manejarlos. Como la de *rush hour* (hora punta) empleada ya por los neoyorkinos de 1890 (Allen 1993). Por ejemplo, Levine (2006) explica cómo el término inglés *speed* (velocidad), surgido con los primeros relojes mecánicos del XVII, otorgará después un nuevo sentido a *punctual* (tradicionalmente referido a una persona puntillosa y, desde entonces, asociado gradualmente con el éxito y el logro). Como sugiere Virilio, la velocidad es un entorno, un medio ambiente, un tiempo-espacio socialmente producido que debe ser aprendido y “necesita ser cultivado y organizado [...] en el sentido de dotarlo de una cultura” (Virilio 2001:145).

Esta nueva experiencia espacio-temporal inspira las expresiones artísticas y filosóficas del momento, que ilustran las contradictorias emociones suscitadas por la velocidad (desde la liberación al temor de problemas nerviosos desconocidos) (Kern 1996). Una excitación sublimada por la vanguardia “futurista” que anticipa la conciencia de vivir “ya en lo absoluto, en la eterna velocidad omnipresente” (Marinetti 1908) (la pulverización del espacio, el automóvil como obra de arte, la celebración de la vida rápida, etc.). El proyecto moderno se nutre así de una pulsión hacia la movilidad y la velocidad convertidas en un fin en sí mismo, una forma de optimismo y vitalismo. Una de las cosas más valiosas, sugiere Berman (1980), con las que Mefisto puede tentar inicialmente a Fausto pues, más allá de su aplicación para hacer cosas, “la velocidad genera un aura distintivamente sexual [...] más masculino” (p. 41-42). Una forma de abstracción, de pereza y placer, buscada por el *dandy* de las clases ociosas (Virilio 1980).

La asociación de la ciudad con la prisa es antigua y ya, en su alegato para el retiro del mundo cortesano Guevara denunciaba el sinsentido de los pueblos grandes, “a do se pasan muchos años sin sentirlos y muchos días sin gozarlos” (Guevara, A. [1539]1984: 170), frente al privilegio aldeano del tiempo lento y abundante. Pero el fenómeno metropolitano moderno reunía fuerzas y desencadenaba procesos de una forma radicalmente novedosa. La “colosal centralización” urbana provocada por la industrialización y las

masas de hombres que transitan “urgándose unos a otros” (Engels [1845]1979:40) anunciaban ya los nuevos “paisajes de la indolencia” de las flamantes metrópolis sincronizadas bajo el “acrecentamiento de la vida nerviosa” (Simmel 1986 [1903]). El nacimiento de una civilización movilizadora que conmueve a Cerdá (1867) cuando contempla en Barcelona “aquellos largos trenes en que [...] iban y venían multitud de viajeros [...], semejando poblaciones enteras ambulantes [comparada con] los tiempos de mi niñez en que la sociedad parecía inmóvil” (pp. 6-7).

Berman explora este espíritu moderno en las anécdotas relatadas por Baudelaire y Le Corbusier acerca de su relación con el tráfico parisino. El primero, enfrentado a la vorágine de los carruajes en los bulevares, recién abiertos por Haussmann, que forjan la ciudad como “un ‘caos en movimiento’” (Baudelaire 1980:159). El segundo, cuando los automóviles sustituyen a los ómnibus tirados por caballos formando “un torrente [...] una fuerza destructora” que disgrega la ciudad vieja, en la cual “no tiene lecho. O sea es una forma de cataclismo” (Le Corbusier [1924] 2006:17-18). En todas estas visiones la modernidad aparece súbitamente revelada por la circulación y la velocidad metropolitana. Y desde entonces, un siglo de planeamiento urbano se consagrará al ideal de un individuo que circula sin ataduras por los lugares y entre los otros (Sennett 1997). “La ciudad que dispone de la velocidad –resumía Le Corbusier– dispone del éxito” (Le Corbusier, [1924] 2006:128).

LA CIUDAD AUTOMOVILIZADA

El automóvil fue sin duda uno de los factores más importantes de la transformación experimentada por las ciudades durante el último siglo (Ladd 2008). La primera “edad de oro” del automóvil a comienzos del siglo XX materializa de muchas maneras la reorganización espacio-temporal impuesta por una civilización apresurada. Desde su alegato político-periodístico, Ehrenburg (1925) ilustra este proceso en la “taylorización” aplicada a su producción, así como la geopolítica petrolera y de las plantaciones de caucho en los trópicos, donde “la gente vive como viven los bosques: despacio, con sabiduría. Pero en el norte, en Nueva York, la gente vive la vida a toda prisa [...]. En Londres, en París y en Berlín hay gente corriendo por todas partes. No hay árboles frondosos por allá. En cambio, hay automóviles a montones. Y cada día más y más” (pp. 115-116).

La “alfombra voladora de los tiempos modernos” (como refería la publicidad de los automóviles de Lexington Motor Company en 1898) condensaba toda la mitología liberadora moderna (dominio del entorno, autonomía, libertad). Durante el primer tercio del “siglo del automóvil” se generaliza su uso en los Estados Unidos (Flink 1970) convertida en la “primera nación sobre ruedas” (como anunciaba General Motors en 1927), y los Lynd (1929) contabilizan dos tercios de las familias de su *Midletown* (Muncie, Indiana) como propietarios de uno de ellos. Apenas unas décadas después ya se analiza como metáfora de la sociedad de consumo, de su mitología y racionalización sociotécnica (Marcuse 1954; Barthes 1957; Morin 1984). El “Objeto-Rey” se inscribe entonces en

todos los campos (económico, cultural, ideológico,...) como un sistema coercitivo de la ciudad. Una ciudad donde “Circular sustituye a Habitar” (Lefebvre 1972: 127). Una tecnología que recrea un mundo cotidiano “autoflexible” que sólo ella misma puede comprimir con eficacia.

La presión de las industrias de la automoción para abrir la ciudad al automóvil privado en detrimento del transporte público, las nuevas ingenierías del tráfico urbano y las espectaculares arquitecturas de la automovilidad (Boaga 1977; Olmos 1999; Fraser y Kerr 2004) transforman los sentidos de la ciudadanía, introduciendo un nuevo vocabulario especializado (redes arteriales, vías rápidas, rondas y variantes, cinturones, etc.) y remodelando su paisaje para la retina del automovilista. De forma paralela, “caminar” empezó a ser considerado por las élites como algo recreativo y no la forma normal de desplazarse por la ciudad (Beckmann 2001).

Pero esta transformación requería una política tecnocrática sobre los tiempos y espacios urbanos que, como muestran Hubbard y Lilley, supuso “una reñida colonización de la vida cotidiana, sesgada y contradictoria” (2004:275). Durante los años 60 y 70 madura en las ciencias sociales la crítica a este modelo que “desorganiza la calle” y la ciudad sociológica (Lefebvre 1972; Jacobs 1973; Sennett 2001) multiplicándose desde entonces las resistencias. Como los más recientes movimientos italianos para una regulación manejable y no excluyente de los tiempos urbanos (Belloni 1984; 1998; Belloni y Bimbi 1997; Mareggi 2002) o las redes constituidas en torno a las ideas de la ciudad lenta (*cittá-slow*) y las ciudades sin coche (*car-free cities*). Sin embargo, durante el último cambio de siglo se han acentuado las consecuencias sociales de la “hiperautomovilidad” en las sociedades modernas (Freund y Martin 2007; Adam 1991), y sus efectos sociales sobre la organización socioespacial y la salud vienen siendo objeto de una atención creciente, especialmente en relación con la exclusión social (Camarero y Oliva 2008; Cass *et al.* 2005; Sheller 2004; Sheller y Urry 2003; Urry 2003; Shoutherton 2003).

La particular “sinfonía” de desplazamientos cotidianos que ejecuta cada ciudad y sus patrones culturales del tiempo constituyen sin duda una aproximación estratégica para comprender la experiencia urbana (Lefebvre y Régulier 1985; Levine 2006). Por ejemplo, las “arritmias del automóvil” (atascos, adelantamientos, competitividades) (García Calvo 1996) frente a la regularidad colectivizada del tranvía. Y la automovilidad de la ciudad posfordista (más difusa, asistemática e impredecible), propia de una nueva morfología social metropolitana que ha sido considerada (junto con la dispersión) como uno de los rasgos distintivos de una tercera generación de metrópolis (Ascher 2010; Martinotti 1996).

PAISAJES PARA LA CIRCULACIÓN Y LA “AUTOEXCLUSIÓN”

Durante el último cambio de siglo, la intensificación de la automovilidad privada y la dispersión urbana han reconfigurado profundamente las ciudades europeas (Comisión Europea 2006). En el contexto español, las industrias de la construcción y la automo-

ción han pulverizado durante estos años todos sus registros conocidos, acompañando así a la proliferación de nuevos paisajes para la circulación (autovías y autopistas de peaje, circunvalaciones, accesos rápidos, etc.) y la fragmentación urbanística (urbanizaciones exclusivas, centros comerciales y de ocio, parques empresariales, etc.). Laberintos metropolitanos que generan sus propias culturas de la vida urbana y que parecen propagarse mecánicamente proyectando tanto su “huella ecológica” como la fractura social: “la polarización social asociada con la dispersión urbana es tan evidente en algunas ciudades que ha sido aplicado el concepto de ‘ciudad dual’ o ‘dividida’ para describir las diferencias entre el centro urbano interior y las afueras suburbanas” (Comisión Europea 2006:35). La morfología social de nuestras ciudades, explica Leal, se ha hecho más compleja y heterogénea, “más segregada y más excluyente, propia de una sociedad que ha experimentado un profundo cambio social” (Leal 2007: 151). La noción de ciudad ya no contiene todos sus fragmentos (residentes, consumidores, pendulares, etc.) y el ciudadano aparece en ella progresivamente disociado del residente (Perulli 1995; Virilio, 2001).

La idea de la ciudad automovilizada y dispersa se hallaba fuertemente enraizada entre los planificadores de la “ciudad-región” desde finales de los años 60, para los cuales, apuntaba Pahl, “el hogar es visto como una especie de base a la cual el hombre, la mujer y los niños metropolitanos regresan después de un día de trabajo en la escuela, la oficina o la fábrica [...]. La compra semanal se describe como ‘una expedición’ [...]. La educación, también, supone viajar más. Desplazarse para divertirse se acepta como parte de nuestra cultura. El fin de semana es ‘tiempo de salir’” (Pahl 1968: 46-47). Su ideología también fue alimentada por el miedo al desorden urbano y la búsqueda de nuevos espacios “purificados” donde reconstruir las utopías familiares privadas (Sennett 2001; Fishman 1987). Unas representaciones eficazmente fetichizadas por el *marketing* inmobiliario (Oliva 2006) pues, en este proceso, recordaba Sennett, “la población y el sistema conspiran codo a codo” (2001: 221).

De esta forma, si desde mediados del siglo XIX la ciudad moderna fue sustentada por un modelo centralizado de infraestructuras (utilizado para ordenar la industrialización y basado en la estandarización de los servicios), los sentidos de aquella ciudad compactada por los monopolios públicos han sido continuamente devaluados en nuestros días por un nuevo modelo sociotécnico (Graham y Marvin 2001). Si aquel patrón universalizado materializaba, de algún modo, la necesaria alianza (fordista) entre el capital y el trabajo (que facilitaba así las “economías de escala” y el desarrollo de la sociedad de consumo de masas), la proliferación actual de sistemas privados de provisión de servicios y la fragmentación urbana han multiplicado los mecanismos de *apartheid* socioespacial. A menudo, promotores y gobiernos locales trabajan juntos para ofrecer estos nuevos espacios, servicios clientelizados y opciones alternativas de construir sus estilos de vida a los grupos privilegiados. La desregulación neoliberal, la globalización capitalista (Lash y Urry 1987; Harvey 1989) y la crisis del planeamiento moderno facilitaron estas tendencias que redistribuyen las oportunidades y los riesgos (*bypass* que relegan áreas y usuarios redundantes, servicios *premium*,

peajes preferentes, etc.). A veces, las expectativas de negocio se anticipan sin sentido a la demanda que permitiría hacerlas rentables (como parece que ocurrió con las autopistas radiales de peaje en Madrid –*Público* 09/06/2009). En otras ocasiones, se trata de iniciativas basadas en la mera “acumulación por desposesión” (Harvey 2003) mediante la mercantilización de ámbitos públicos (como la presión para privatizar servicios municipales de transporte que “mejoran” su eficacia suprimiendo rutas y personal –*Cinco Días* 07/03/2009).

Los “privatopía” (Hayden 2004), las “ciudades-refugio” al lado de ciudades (Virilio 1980:27), han florecido gracias a la creciente eficacia del sistema de automovilidad privada y a estos nuevos modelos de organización sociotécnica. Las ciudades contemporáneas, apunta Bauman (1998), “son lugares de un ‘apartheid a la contra’: aquéllos que pueden permitírselo abandonan el quinto [piso] y la miseria de las zonas en las que los que no pueden afrontar ese movimiento permanecen estancados” (p. 86). Una “segregación al revés” promovida por instrumentos que permiten reconstruir la ciudad conectando selectivamente sus residentes y lugares y generando así mundos sociales exclusivos. Una “segregación automovilizada” (Henderson 2006) con la que ciertos grupos reaccionan frente a las escuelas pobres, los barrios étnicos, los excluidos, etc. organizando sus propios tiempos y experiencias metropolitanos. Una sociedad “espectacular” basada en la circulación, como ya advertían los situacionistas: “La circulación es la organización del aislamiento de todo el mundo. Por ello constituye el problema principal de las ciudades modernas” (Kotanyi y Vaeningem 1961: 201). El automóvil multiplica de este modo la indiferencia y la simultaneidad sin intercambio pues, “en la circulación rodada, los hombres y las cosas se acumulan, se mezclan sin encontrarse” (Lefebvre 1972:127).

La automovilidad es una característica esencial de la “ciudad genérica” descrita por Koolhaas, donde las autopistas aparecen como una versión superior de los bulevares y las plazas, ocupando cada vez más espacio y proporcionando sensaciones complejas, desde lo sensual a lo patológico: “Lo que es nuevo de este ámbito público sobre ruedas es que no puede medirse con dimensiones. El mismo trayecto...proporciona un gran número de experiencias distintas: puede durar cinco minutos; puede compartirse con toda la población, o con casi nadie; puede proporcionar el placer absoluto de la velocidad pura y verdadera [...] o momentos de detención completamente claustrofóbicos” (Koolhaas 2006: 16-17).

EL “DERECHO A LA AUTOFLEXIBILIDAD”: LA BATALLA QUE VIENE

La configuración de unas sociedades de “sedentarios nómadas” que transitan continuamente sobre sus puntos de rotación cotidianos (casa, trabajo, centro comercial, segunda residencia...) también muestra el “pesimismo circulatorio” de una libertad convertida finalmente en necesidad (Bericat 1994). El atractivo del “auto personal”, sugería García Calvo, radica en su réplica aparente del ideal democrático, “hacia falta que cada cual

fuera, por su propio medio, a dónde quisiera ir y a la hora que quisiera, puesto que se partía del dogma de que cada uno sabía adónde quería ir y a qué hora. El resultado (ya lo ven) es que hoy [...] todos van más o menos al mismo sitio y a la misma hora, pero cada uno por su cuenta” (García Calvo 1994:45).

Hemos convertido la automovilidad en un instrumento esencial de la participación pública y del acceso a las oportunidades que no sólo ha reespacializado la ciudad ecológica sino, también, la sociopolítica,; produciendo temporalidades, metabolismos urbanos y formas de exclusión que han transformado la propia naturaleza de la ciudadanía (Oliva 2009). Y cuanto más presuponemos como generalizada esta velocidad privada, el sistema se muestra más conflictivo (Bullard *et al.* 1997; Freund y Martin, 2007), generando nuevos tipos de marginados (Illich 1974), ciudadanos “lentos y cautivos” (Gaviria 1994), nuevos damnificados por sus costes medioambientales y por sus consecuencias para la salud (Frumkin; Frank y Jackson 2004).

Pero a pesar de que el sistema de la automovilidad representa una versión funcional y pobre de la ciudad (Lefebvre 1972), no podemos minusvalorar tampoco su reelaboración significativa en las prácticas sociales ni sus efectos en la liberación de la sociabilidad. Después de un siglo de convivencia, hemos desarrollado una compleja relación emocional con el automóvil (hablamos con ellos, construimos también con ellos nuestras identidades, etc.). A veces constituyen el último reducto personal, como ocurre con los jóvenes sin casa propia o con los “sin techo móviles” desahuciados por la crisis (*El País/The New York Times* 20/04/2006). Como señala Urry, hemos individualizado nuestra relación frente al utilitario familiar de los sesenta. Y hemos pasado de sentirnos ubicados con el coche en un entorno (*dwelling-on-the-road*) a percibirnos, cada vez más, dentro del mismo (*dwelling in the car*) (Urry 2000: 191). Nuevas formas no solo de “habitación” del automóvil sino de reapropiación del espacio trascendiendo su experiencia geográfica (Bull, 2004). La sociología de todas estas “autoemociones” se muestra abundante en significados (Sheller 2004) pues, como muestra Katz (1999), los conductores mantenemos una comunicación asimétrica e incompleta que favorece la “furia de la carretera” y experimentamos nuestro automóvil, en sentido fenomenológico, como una prolongación del propio cuerpo.

La evolución de la relación entre el automóvil y la ciudad es bien ilustrada por el “índice de motorización” (número de vehículos de motor por habitante). Un indicador tradicionalmente empleado como referente del desarrollo y ahora, cada vez más, aplicado para medir su impacto medioambiental. Por ejemplo, el parque español, que apenas registraba 1,7 millones de vehículos en 1961, suma hoy más de 31 millones. Pero además, España se ha incorporado durante los últimos años a los puestos de cabeza en el *ranking* europeo (por encima de 500 automóviles cada 1000 habitantes) (Eurostat 2006). Mientras en la Unión Europea el incremento fue de un 38% entre 1990 y 2004, en España supuso un 63%. Una tendencia que culmina en 2005 batiendo todos los récords anuales con más de 1,5 millones de vehículos vendidos.

Las batallas que surgen en torno al “derecho a la autoflexibilidad” se perfilan como una colisión multiplicada de actores e intereses (dentro del propio sistema, entre éste y la ciudad, entre la movilidad privada y el transporte público, en relación con sus riesgos para la salud, etc.). Su regulación ha promovido la expansión indiscutible de la automovilidad privada y, como apunta la Organización Mundial de la Salud en su reciente estudio global sobre los accidentes de tránsito, “históricamente, muchas de las medidas establecidas para reducir las víctimas mortales [...] están orientadas a proteger a los ocupantes de los vehículos [...] cerca de la mitad de las personas que fallecen cada año [...] son peatones, motoristas, ciclistas y pasajeros del transporte público” (2009: iv). Más de 13.000 personas son atropelladas en España cada año (en torno al 17% son niños; Eurostat 2006). Los informes del Real Automóvil Club de España estiman en 8000 los fallecidos por atropello en Europa anualmente (el 25% en pasos de cebra; Real Automóvil Club España 2009).

Las paradojas, espejismos y *feed-backs* positivos sobre los que se edifica el sistema de la automovilidad (como las rondas de circunvalación rápida que incrementan el tráfico, la reserva de espacio al automóvil que dispara su velocidad o el aumento de la seguridad del conductor –obligación del cinturón– que potencia su imprudencia) han sido evidenciados hace tiempo (Ward *et al.* 1996; Naredo y Sánchez 1994; Sanz 1994; Sauvy 1974; Jacobs 1973; Buchanan 1963). Y las asociaciones como *Stop accidentes* que denuncian la violencia vial, iniciativas como *Ocho sirenas* en Rusia (que pide restringir la circulación preferente de los funcionarios –*El País*, 12/04/2006) o las polémicas medidas para “domesticar” el tráfico (“ecopeajes” y peajes “dinámicos”, zonas ambientales y de “calmado de tráfico”, “espacios compartidos”, etc.) auguran una conflictividad creciente. Por ejemplo, durante el último año, el gobierno español aprobó la *Estrategia Española de Movilidad Sostenible* (con decenas de estas medidas), la *ley de eficacia energética y energías renovables* (que contempla planes de movilidad para todos los ayuntamientos de más de 25.000 habitantes) y el nuevo *proyecto de ley de seguridad vial*.

Pero lo más interesante, apunta Vanderbilt, es que solemos hablar del tráfico sin mencionar la normativa y de acuerdo con nuestras propias convicciones personales sobre lo que está bien o mal. De esta forma, el tráfico se forma por millones de personas lanzadas diariamente a la carretera “con sólo unos vagos parámetros sobre cómo comportarnos, en una suerte de plato de cultivo masivo donde funcionan toda clase de dinámicas apenas comprendidas e inexploradas. No hay otro lugar donde tanta gente, procedente de diversas trayectorias vitales –diferentes edades, razas, clases, religiones, géneros, preferencias políticas, estilos de vida, niveles de estabilidad psicológica– se mezclen tan libremente” (Vanderbilt 2008:6). Además, añade, si bien conducir requiere procesar una gran cantidad de información, hacer predicciones sobre el comportamiento del otro y cálculos de riesgo también es una actividad “sobrepensada”, que a menudo realizamos de manera inconsciente (como cuando “despertamos al volante” sin recordar claramente los últimos minutos).

MORFOLOGÍA SOCIAL DE LA MOVILIDAD METROPOLITANA

Las ciudades medias que se han dispersado mediante la intensificación de la motorización privada, constituyen casos paradigmáticos para explorar los procesos que analizamos. En este sentido, la Cuenca de Pamplona no representa una excepción sino un modelo generalizado de la ciudad "autoflexible". Las políticas desarrolladas en ella durante las últimas décadas han orientado la fragmentación urbana y la automovilidad masiva, con planteamientos incluso contradictorios pero que, finalmente derivan en la ciudad-región esbozada por el planeamiento estratégico (Oliva y Rivera 2003; Oliva e Iso 2006).

El área metropolitana suma la mitad de la población navarra (324.810 residentes en 2008) en una aglomeración integrada por más de una docena de municipios que mantienen un pulso antiguo en torno a la localización de los recursos (equipamientos, viviendas, etc.) y "no-recursos" (cárcel, planta de tratamiento de residuos, etc.). Los primeros pueblos metropolitanos crecieron como un continuo urbano durante el éxodo rural de los años sesenta y setenta. Pero desde los años 80 irrumpen los centros comerciales y de ocio, las urbanizaciones dispersas y las aldeas de viviendas unifamiliares, en torno a las rondas de circunvalación. Si los años del "desarrollismo" conformaron una ciudad dual (pero compacta) entre el valle (donde se mezclaron usos residenciales e industriales) y la meseta (planificada como centro funcional y residencial), la dispersión posterior mantiene en su interior esta vieja dicotomía entre la "ciudad acomodada" y la "ciudad obrera", pero desplegando en el exterior los nuevos "ensanches" simbólicos de la ciudad fragmentada.

Estas diferentes áreas conforman una estructura socioecológica prototípica (ver "Anexo: Mapa 1). En la Meseta (donde reside el 43% de la población y se localizan los principales servicios centrales) el *Censo de 2001* registraba dos veces más "directivos, técnicos y profesionales" (empleados en la administración pública, de las empresas privadas y autónomos) que "trabajadores manuales" (empleados en la industria, la construcción y operarios autónomos). Sin embargo, en el Primer Cinturón (que sumaba el 41% de los vecinos en los distritos obreros y pueblos metropolitanos inmediatos) se invierte la relación anterior. Finalmente, el Segundo Cinturón (que acoge al 16% restante de la población) forma un paisaje discontinuo de nuevos desarrollos donde los "directivos, técnicos y profesionales" pueden llegar a triplicar (en ciertos núcleos y aldeas rejuvenecidas por los nuevos residentes) a los "trabajadores manuales".

Las nuevas infraestructuras (rondas de circunvalación rápida, viales y túneles de acceso, etc.) han acompañado la dispersión de la ciudad y preparando su prolongación más allá de la Cuenca en las cuatro direcciones sobre los corredores formados por las autopistas. El distanciamiento tecnocrático mostrado por la *Estrategia Territorial de Navarra*, cuya terminología descubría "vocaciones y funciones" del territorio, no ocultaba un modelo basado en la acentuación de la motorización: "los avances actuales en las comunicaciones permiten disfrutar de las economías de escala de la gran ciudad en un

espacio más amplio” (Gobierno de Navarra 2003:134) y una configuración policéntrica sugerida como estrategia para aumentar la calidad de vida del entorno rural “gracias a la mayor movilidad de las sociedades actuales” (ibíd.). La administración foral ha localizado sus actuaciones (vivienda protegida, parques empresariales, etc.) de forma discontinua con la trama urbana consolidada, mientras la iniciativa privada encontraba, en el hábitat disperso de la Cuenca y en un poder local fragmentado, un aliciente para sus iniciativas más allá de la capital. No sorprende que las más recientes directrices comarcales (los Planes de Ordenación Territorial) partan del diagnóstico de esta situación “insostenible” para subrayar la necesidad de crecer con una lógica distinta, basada en la densidad y la continuidad, que reduzca las necesidades de movilidad y los costes ecológicos. Pero el modelo disperso condiciona también la remodelación de la Ciudad Central favoreciendo un proceso de “suburbanización del centro” (refuerzo de su dimensión comercial y espectacular, de la accesibilidad motorizada privada, etc.).

Al mismo tiempo, las políticas de movilidad adquirirían cada vez mayor protagonismo (ley del taxi, reorganización del transporte comarcal, propuesta de ley de movilidad, propuesta de implantar el tranvía, etc.) combinando las actuaciones “suaves” (formales y participativas) para el diagnóstico – mesas y pactos de movilidad sostenible, adhesiones a la *Carta Europea de Seguridad Vial* o del día sin coche, etc. – con las intervenciones “duras” (efectivas y menos consensuadas) que revigorizan el sistema de la automovilidad (más de 15.000 nuevas plazas de aparcamiento subterráneo en el centro, construidas por el Ayuntamiento desde 1991). El resultado ha sido una continua erosión de la eficacia del transporte público (la velocidad media del autobús se redujo a 12 kilómetros por hora, más del doble del tiempo empleado por el automóvil para un mismo trayecto, incluyendo aparcar) y la multiplicación de la automovilidad privada (casi 200.000 vehículos se registraron en 2007 en el área metropolitana, incrementándose el índice de motorización entre 1998 y 2007 en casi un 14% hasta alcanzar los 630 vehículos por mil habitantes –más del 20% en el Segundo Cinturón, 733 en el Segundo Cinturón, 627 en la capital y 581 en el Primer Cinturón) (La Caixa 2008). Las Memorias Anuales de la Policía Local de la capital estimaban un incremento anual de 5000 coches circulando a diario en el centro durante estos años.

Frente a la automovilidad privada, las encuestas de usuarios de autobuses de transporte público (Mancomunidad de la Comarca de Pamplona 2009; 2008) muestran una constante tendencia a la baja en el uso (con 165.000 viajeros menos en enero de 2010 respecto al año anterior) y una elevada clientela “cautiva” (el 84% de los usuarios de 2009 fueron viajeras y un 16% inmigrantes; el 44% no tenía coche y el 15% lo usaba para ir a estudiar) que cubría con su tarifa el 85% del coste en 2004 (una tasa elevada en comparación con otras ciudades españolas que ya destacan en este sentido respecto a las europeas) (Comisiones Obreras 2009). Las líneas que conectan el Primer Cinturón con el centro acumulan la mayor parte de los viajes (una de ellas, más del 24% del total en 2008), pero este transporte se utiliza mucho menos entre los residentes en la “Meseta” y, apenas, por los del Segundo Cinturón. De hecho, en algunas de las prósperas aldeas suburbanas se han implantado servicios municipales de taxi gratuitos.

También ha fracasado la introducción del Servicio Municipal de Alquiler de Bicicletas (“Nbici”), con cerca de 2.600 abonados y una media de uso diario de 29 unidades.

De manera complementaria, la escalada de accidentes durante este periodo fue muy significativa, especialmente los atropellos en la capital, que alcanzaron los 160 anuales (el 64% de los ocurridos en 2008 fueron responsabilidad de los vehículos y el 59% se produjo en pasos de cebra debido, en 7 de cada 10 casos, a que el conductor no respetó el paso o invadió la acera) según las Memorias de la Policía Municipal. El Defensor del Pueblo de Navarra avaló la denuncia de los vecinos del distrito central sobre la escasa duración de los semáforos para los peatones. De los 80 pasos de cebra analizados en su estudio sólo 10 cumplían la normativa (Asociación de Vecinos del Segundo Ensanche 2005). Por otro lado, los “puntos negros” que acumulan los accidentes en la capital fueron las rotondas del centro y de acceso a la ciudad.

“NOSOTROS EL TRÁFICO”: USOS E IMAGINARIO DE LA “AUTOMOVILIDAD”

Las narrativas de nuestros entrevistados muestran cómo durante buena parte de nuestra experiencia en las ciudades dispersas y dominadas por la automovilidad, no somos sino “tráfico”. Sumergidos en el torrente de la circulación que compone su “sinfonía” cotidiana, formamos parte de flujos que adquieren sus propios automatismos: “*el centro de Pamplona se vuelve loco*” (repartidor en coche); “*a veces nosotros solos, el tráfico, mal o bien, nosotros lo desatascamos mejor*” (conductora de autobús). En algunos discursos expertos la ciudad no es sino “*puro movimiento continuo*” (policía local) que sólo “reposa” con la atenuación del tráfico al final de la tarde.

Como parte de una nueva ciudadanía automovilizada nos percibimos a través de un imaginario contradictorio. Dueños, por un lado, de una autonomía irrenunciable que nos hace más libres y soberanos: “*me da más independencia tener el coche*”; “*es que [el autobús] me quita libertad, porque entonces tengo que esperar*” (varón, 35 años). Pero también como “autoesclavos” de una velocidad privada que sólo un costoso y complejo sistema consigue hacer eficiente: “*en coche, en coche, siempre en coche [...] es que con hijos pequeños y con la costumbre de moverte en coche a todas partes [...] Me resulta más cómodo ir en coche, sobre todo más fácil.*” (varón, 38 años). Aquellos que hicieron de la automovilidad su trabajo reconocen más claramente esta metamorfosis oculta: “*supuestamente me da libertad, pero lo estamos convirtiendo en una esclavitud, sobre todo en las ciudades*” (taxista).

Pese a la racionalización de nuestras explicaciones, los usos de la automovilidad no responden a criterios de accesibilidad ni funcionalidad y son más bien prácticas sociales cuyos sentidos se fraguan en las subculturas urbanas y se aprenden en las trayectorias sociobiográficas. Por ejemplo, una entrevistada comenta que sus hijos, “*para ir al gimnasio, que van al de la Uni, claro tienen que ir en coche, bueno, no tienen que ir, van. Sin embargo a clase iban siempre andando*” (mujer, 50 años). A medida que

el sistema imprime “flexibilidad” a nuestro desenvolvimiento en la ciudad dispersa, la automovilidad reconfigura toda la vida cotidiana. Cuanto más deslocalizamos nuestros estilos de vida, mayor dependencia adquirimos del único medio capaz de comprimirla según esos patrones, y las familias suburbanas acaban equipándose con un verdadero “establo” de coches: *“mi marido tiene un Audi, yo tengo un Renault Clío que me lo he comprado ahora, tengo un Renault Cinco que también lo usaba yo, que ese ya lo hemos dejado para el chaval, que me imagino que se sacará el carnet inminentemente, y luego tenemos una furgoneta, [...] nosotros el coche para todo”* (mujer, 49 años, residente en el Segundo Cinturón).

Mantener la eficacia del sistema se convierte así en una política urbana dominante que legitima su empleo para situaciones o destinos hasta entonces “inadecuados para ir en coche”. Por ejemplo, los aparcamientos de pago que facilitan el “consumo” puntual del centro (para pasear el domingo, tomar un aperitivo rápido, realizar una compra inesperada, etc.): *“conforme llego, dejo ahí el coche y estás al lado de todo”* (varón, 38 años); *“antes no iba porque se aparcaba muy mal, ahora [...] voy con coche”* (mujer, 33 años).

El imaginario de la “autoflexibilidad” es complementado por una profusa regulación moral que proyecta nuestros presupuestos y prejuicios generalizados. Desde la asociación de ciertos tipos de coche con los géneros y estatus sociales, al criterio de llevar personalmente en coche a un familiar al médico, o la decisión de a quién prestamos nuestro automóvil, estos repertorios reflejan aquello socialmente normalizado: *“él tiene su coche y yo tengo el mío [...] un Micra pequeño para mí [...] Y él tiene un BMW familiar, [...] el grande”* (mujer, 33 años). La mecánica de las relaciones sociales (generacionales, de género, igualitarias, jerarquizadas, etc.) se fusiona así de manera indisoluble con los sentidos de la automovilidad: *“si mi hermana no tiene [que usar] el coche, cojo, le pido el coche a ella, o, alguna vez [...] hemos hecho cambios de coches: yo he cogido el de mi hermano y mi hermano ha cogido el de mi padre”* (mujer, 33 años). La “autoflexibilidad” no puede entenderse al margen de estas estrategias y significados. Por ejemplo, las solidaridades de género: *“ayer, al pequeño le tenía que llevar a la residencia [...]. Mi hermana [...] le cogió en coche del colegio, me recogió a mí del trabajo, fuimos a la residencia, mientras estaba yo en la residencia ella aparcó. Cuando terminamos cogió el coche, me dejó a mí en el trabajo y le bajó al pequeño al colegio”* (mujer, 33 años).

DE LA VELOCIDAD (LIBERADORA) A LAS NARRATIVAS DE “LA PRISA”

Paradójicamente, la liberación prometida por la velocidad de la metrópoli moderna y el automóvil aparecen hoy ensombrecidos por la angustia de una prisa rutinaria. Lejos de vernos más ricos en tiempo, nos percibimos insertos en un medio “autoacelerado” en el que “necesitamos” ir rápidos a todos los sitios. La operatividad ganada para sincronizar las actividades transfiere un tempo vertiginoso a nuestra vida cotidiana: *“todos*

llevamos prisa" (mujer, 33 años); "yo me muevo con el coche por rapidez [...] porque yo necesito ir rápida" (mujer, 35 años); "hago muy mala leche conduciendo porque la gente es muy... [...] la gente es muy lenta, es muy lenta" (mujer, 34 años). La automovilidad se presenta así como el recurso imprescindible de aquellos que se han quedado sin tiempo. La propia etimología de la palabra prisa (*pressa*, apretado) y sus acepciones antiguas (*pressura*, aprieto, congoja) (Coromines 1961), contienen las emociones suscitadas por una experiencia que nos hace veloces pero improbables, con la capacidad de pulverizar la fricción metropolitana pero siempre pobres de tiempo: "una amiga [...] a todos los sitios va andando [...] es que tiene todo el tiempo para ella [...] yo no dispongo de ese tiempo" (mujer, 33 años); "o sea, había prisa, prisa total, y además estaba yo solo en el coche... ¡joder!, y casi... fui a un parking, a otro... todos ocupados [...] y casi, casi me doy una ostia con un coche ahí, cuando iba todo apurado" (varón, 27 años).

La "autoflexibilidad" se describe como una emotividad inestable. Una poderosa liberación que eventualmente es también una fuente de angustia y despierta la psicosis del automovilista. Un arrebató anímico que mimetiza el mecanismo de compresión y descompresión contenido en la motorización (la conducción temeraria como desahogo de la presión social, el juego de la competitividad en el atasco, etc.): "salen de la fábrica [...], llegan allí [a la rotonda] como lobos, pero como lobos [...] van a ciento cuarenta, llegan a la rotonda, frenazo [...] siempre tienes uno o dos accidentes diarios (mensajería urgente); "tenía que llevar en coche [al niño al colegio y] era un caos y no hacías más que mala leche con todo el mundo, madres llevando a los niños a todas horas y atascos y coches en doble fila... [...] la gente es muy intolerante [...] yo la primera" (mujer, 34 años). La "autovelocidad" privada convierte así reiteradamente la ciudad en una trampa de la *blasé* metropolitana. Una batalla narrada con las metáforas de una guerra de posiciones. Un farragoso combate "cuerpo a cuerpo" en el que la indiferencia debe aplicarse con persistencia para ganar soltura en la circulación: "se les va la vida en el coche, en no coger ese semáforo en..., o en no ceder el paso [...] no te dejan salir, te cortan el paso, te pitan, te insultan" (conductora de autobús urbano).

ESTRATEGIAS "AUTOFLEXIBLES" Y CENTRALIZADAS

Los sentidos del uso del coche no pueden separarse de las relaciones sociales cotidianas (trabajar, relacionarse, cuidar de otros, prestar favores, etc.) (Maxwell 2001). Una relación que nosotros hemos explorado a través del concepto de las "estrategias familiares de movilidad". Los hogares analizados disfrutaban de unas relaciones desiguales con la ciudad automovilizada y dispersa. Dentro del grupo de "hogares jóvenes" (padres de entre 25 y 39 años con niños menores de 10 años) encontramos familias que mostraban una "automovilidad intensiva", propia de las clases de servicios suburbanas (residentes en el Segundo Cinturón), que mantienen deslocalizados en el área metropo-

litana todos sus “cronotopos”² cotidianos (colegios privados, empleos, clubes deportivos, compras, etc.). Ocupados ambos miembros de la pareja en la educación, sanidad y empresas privadas (al menos uno como titulado), conducían cada mañana sus propios vehículos al trabajo realizando itinerarios coordinados de responsabilidades (llevando o recogiendo niños del colegio, realizando compras, etc.): *“el recorrido es con dos hijos que entran a clase a las nueve menos cuarto, coger a dos primos suyos, a dos sobrinos en (Segundo Cinturón) y llevarlos a la calle ... (Ciudad Central) que tienen el colegio... [..] (Y su mujer) también el recorrido un poco el mismo, dejar a otro hijo que es más pequeño con más sobrinos y luego a la vuelta cogerlos”* (varón, 38 años). Todo el grupo familiar comía fuera y de manera separada en el trabajo, los colegios o las casas de los abuelos (un “cronotopo” que funciona para estas jóvenes familias como una guardería segura, un sitio para comer, el lugar de reunión al final del día, etc.). La expresión “todo en coche” resume su experiencia urbana: *“a todos los sitios en coche: de casa a trabajar en coche, del trabajo a casa a comer o dónde coma en coche, a buscar a los niños al colegio en coche, a casa de mi madre en coche, a la piscina y vuelta a casa todo en coche”* (mujer, 33 años). A pesar de la dispersión general de sus puntos de rotación, una automovilidad intensiva junto con sus propios recursos y aquellos disponibles en su red social, les permitía programar una sociabilidad compleja y un entorno predecible (Zeruvabel 1991). La accesibilidad de esta estrategia sólo era comparable con la que presentaban otras familias, del grupo generacional de “hogares maduros” (padres entre 50 y 65 años, con hijos mayores o personas dependientes), que cambiaron su residencia desde municipios colindantes para instalarse en el centro: *“considerábamos que si veníamos [al centro] era para [...] no tener que andar otra vez con coche viniendo al centro o con autobuses”* (mujer, 60 años). Compuestas por empleados en los servicios públicos (con uno de los cónyuges jubilado o a cargo de la casa), utilizaban el automóvil para ir a los centros comerciales o cuando la secuencia de actividades requería desplazarse por distintas zonas: *“todo cerca, todo andando”; “lo tengo muy cómodo... lo tengo casi puesto justo a propósito”* (mujer, 60 años). Además, los hijos mayores que convivían en estos hogares, multiplicaban los recursos familiares de automovilidad, *“ahora ya no necesito coche para nada. Y si necesito coche, siempre tengo a un hijo o a otro o a mi marido que me llevan”* (mujer, 52 años).

² Como el propio Bakhtin (1981) sugería, el concepto de “cronotopo” ha inspirado aplicaciones más allá del análisis literario. Como conjunciones espacio-temporales pobladas por ciertos tipos sociales, se aplica aquí al análisis de la movilidad cotidiana.

ESTRATEGIAS CAUTIVAS, DESARMADAS Y LOCALIZADAS

Otros grupos familiares aparecían sin embargo mucho más desarmados frente a esta forma de ciudad. Su carencia de recursos, las cargas derivadas de sus trayectorias de clase, la debilidad o ausencia de sus redes sociales, etc., sometían su experiencia metropolitana a la de una “ciudadanía lenta”, incluso excluida del derecho a la “autoflexibilidad”. Por ejemplo, dentro de los “hogares jóvenes”, identificamos otra estrategia basada en una “localización” general de los “cronotopos” familiares cotidianos (vivienda, escuela, compras, red familiar...). Protagonizada por hogares de trabajadores de “cuello azul” y “cuello blanco” residentes en el Primer Cinturón, en pisos prestados por la familia, de alquiler protegido y de protección oficial. La mayoría mantenía el sacrificio laboral de uno de sus miembros (que compaginaba el trabajo del hogar y la crianza con los estudios universitarios, cursos de formación, etc.) y sus redes familiares eran más frágiles (menos autosuficientes y frecuentemente demandantes de favores; por ejemplo, en relación con la automovilidad): *“no había ningún familiar disponible y tuvimos que ir nosotros... ir a un hospital, a cogerlos y llevarlos...”* (varón, 27 años); *“mi madre [...] para ir al cementerio, ... o al Centro Comercial”* (varón, 27 años); *“mi madre para llevarla, igual al médico... o a casa de algún familiar”* (mujer, 32 años). La ciudad dispersa y la privatización de la movilidad ejercían una presión especial sobre estos grupos; especialmente, en relación con el acceso al empleo: *“estaba amargada. Tenía que coger dos villavesas (autobuses urbanos) [...] porque ella trabaja en [...] el polígono de (Segundo Cinturón) [...] una villavesa para ir al centro [...] otra hasta (pueblo del Segundo Cinturón) y [...] luego tenía que ir andando hasta el polígono. Claro, cuando llovía y eso, decía que los camiones le salpicaban, un desastre, no había ni acera”* (varón, 27 años).

También dentro de los “hogares jóvenes”, otras familias procedentes de Latinoamérica y el Magreb ostentaban muchos menos recursos, una movilidad “cautiva” y redes sociales ausentes o sin capacidad de ayuda. Residentes en el Primer Cinturón, en pisos alquilados o hipotecados, no disponían de automóvil ni de permisos de conducir homologados. Ambos cónyuges trabajaban en los sectores de limpieza, textil o servicio doméstico (asumiendo ellas segundos empleos de fin de semana, por horas, etc.) y soportaban condiciones precarizadas (empleos descualificados, horarios extra, etc.). Salvo cuando eran transportados por otros (como los jefes) realizaban todos sus desplazamientos a pie o en autobús (*“es mi desenvolvimiento en Pamplona, caminar”* –mujer, 29 años–), quedando buena parte del área metropolitana fuera de su alcance efectivo: *“a los pueblos [Segundo Cinturón] yo prefiero no ir si no hay coche, no voy en villavesa [autobús], si no estoy esperando y mal”* (mujer, 28 años).

El transporte público resultaba oneroso para sus estrategias de ahorro y, su disminuida capacidad para comprimir los tiempos y espacios metropolitanos, forzaba una fricción fatigosa: *“voy caminando a mi casa [...] porque pagar el autobús me sale muy caro, ... y llego a mi casa a las tres menos cuarto, a esa hora como un bocadillo con algo cuándo alcanzo a comer y, cuándo no alcanzo, pues me tomo un vaso de*

zum y (vuelvo) al trabajo, porque entro a las tres y media... y salgo a las seis... De ahí, tengo que ir corriendo por mis niños al cole, que me esperan, porque como el padre sale muy tarde, ... voy corriendo y pues cojo a mis niños, los llevo un ratito al parque... y así, de ahí los llevo caminando, ... a casa.” (mujer, 29 años). Por un lado, como peatones, aparecían más vulnerables y expuestos al riesgo de una ciudad acelerada y sobredimensionada de manera inmanejable: “hace tres semanas pasó que casi nos atropella un coche en el paso de cebra con mis niños [...] y ése es el miedo que tengo con mis hijos, porque salen a veces solos del cole [...] a mi esposo hace un mes lo aventó un coche, lo aventó, igual, por el paso cebra.” (mujer, 29 años). Y por otro lado, en cuanto ciudadanos incompletos, carentes de una velocidad privada, se enfrentaban a la “cautividad” del transporte público y servicio de taxi: “casi siempre me tengo que coger un taxi para evitar tropezarme con la gente en la villavesa [autobús], o hacer mucho tiempo la cola fuera y que el crío se me enfríe.” (varón, 24 años); “yo estaba sacando el carnet de conducir [...] y cuatro veces suspendo [...] y él ahora sí que está sacando [...] hay rumores que van a dejar el carnet de conducir de allá [...] si nos dejan [...], es más fácil comprar coche [...] y si tienes coche ya es más fácil todo.” (mujer, 28 años)..

Y entre los “hogares maduros” otras familias, con niveles de renta más modestos y residentes del Primer y Segundo Cinturón, también presentaban una fragilidad evidente frente a este entorno automovilizado. Formadas por trabajadores con viviendas adquiridas mediante fórmulas cooperativas en los antiguos pueblos industriales, mantenían situaciones cercanas al “nido vacío” (con hijos dependientes o esperando la entrega del piso). El cónyuge ocupado se empleaba como subalterno en los servicios públicos e instituciones privadas; y, el restante, se dedicaba al hogar o estaba jubilado. Los problemas eran patentes para las mujeres (que no conducían y dependían del transporte público o de la disponibilidad del marido, hijas y hermanas): “(ella) va (al centro) como puede, muchas veces en autobús o con su hermana” (varón, 56 años). Aisladas en su localización periférica, a menudo rechazaban el transporte público debido a la saturación, al tiempo de espera o a la incomodidad: “cuando tengo que ir en autobús voy tiesa... ¡Qué mal!... A mi sentada me da igual [...] pero es que eso de que no te puedas sentar” (mujer, 50 años); “(ella) va en autobús, trabaja allí, cerca del (centro)... (y se queja) ‘¡Jo!, me cuesta media hora para cuando llego hasta allí, y otra media, venir’, pero no tiene carné” (varón, 63 años). La intensificación de la automovilidad también forzaba a los conductores de este grupo a su propia autoexclusión de ciertos tiempos y espacios metropolitanos, a medida que sus destrezas para enfrentarse al tráfico urbano son devaluadas: “en las horas punta se suele juntar mucha circulación [...] Yo para ir a Pamplona no quiero coche, prefiero ir no sé a dónde antes que ir en coche” (varón, 63 años); “Ahora más deprisa, más agobiado me parece que es. O es que ya me voy haciendo mayor y me parece a mí que es otra [ciudad], no sé [...], ahora todo el mundo como más nervioso, no sé...” (varón, 63 años).

A MODO DE CONCLUSIÓN: INSULARIDADES CATASTRÓFICAS Y VELOCIDADES EXCLUYENTES

La ciudad *autoflexible* es el resultado de un modelo urbano sobredimensionado por la automovilidad privada intensiva y un sistema sociotécnico que configura ciudadanías desiguales, favoreciendo nuevas formas de exclusión social³. Una forma metropolitana que organiza tiempos, espacios y velocidades diferenciadas convirtiendo la movilidad en una dimensión sociopolítica estratégica. En esta ciudad, aquellos incapaces de equiparse con la accesibilidad necesaria, ven reducida su experiencia urbana, no sólo en cuanto entorno de oportunidades (servicios, empleos, sociabilidad, etc.), sino como medio inteligible. Muchos de ellos son transformados por ese mismo entorno cambiante en un “peligro” (Tonucci 1998), inadaptados a su continua recreación de la ciudad y la velocidad (niños, mayores, ciclistas, etc.). Como los peatones socializados en la vieja calle lenta, “*a andar siempre un poco [con] menos coches, menos peligro, menos tráfico, cruzas. Entonces ahora eso te queda [...] antes era un requisito que no tenías que tener en cuenta y ahora sí*” (mujer, 60 años).

Naturalizada como entorno dotado de sus propias culturas y riesgos sociales, esta ciudad fragmentada se reconstruye incesantemente bajo relaciones particularizadas (como automovilistas, consumidores, etc.) (Morse 1990), utilizando sus infraestructuras como instrumentos de fuga y encuentro, de segregación y autoexclusión, para reintegrarnos “en tanto que individuos aislados juntos” (Debord 1968:120). Esta forma de ciudad entraña una dominación cómoda y silenciosa. Como explica Bauman, en la “ligereza” alcanzada por la sociedad posmoderna, “los que se mueven y actúan más rápidos, quienes se aproximan a la momentariedad del movimiento, son ahora los que dominan [...] La dominación consiste en la propia capacidad para escapar, desvincularse, estar ‘en cualquier lugar’, y el derecho a decidir la velocidad con la que se realiza todo [...]. La batalla contemporánea de la dominación se lleva a cabo entre las fuerzas, armadas respectivamente, con las armas de la aceleración y la demora” (2000: 119-120).

En situaciones extremas, un cúmulo de circunstancias pueden acabar conformando verdaderos paisajes insularizados. Barrios o grupos “desarmados” porque mantienen una motorización precarizada, numerosas personas con problemas de movilidad (sobrepeso, envejecimiento, psicomotricidad...), una elevada domesticidad femenina debido a las cargas de la dependencia (crianza, cuidados, ...), etc. En un sentido complementario, la ciudad “autoflexible” es el dominio paradigmático de las nuevas pulsiones hacia las “insularidades catastróficas” que identifica Neyrat (2009) (hogares “bunkerizados”, todo-terrenos blindados, etc.), “las tentativas de protegernos cortando con todo lo que hay fuera. Son insularidades catastróficas que producen finalmente su propia ruina” (*Público*, 21/06/2009). Por ejemplo, cuando el planeamiento urbano sucumbe a las devastadoras

³ Como afirma J.G. Ballard en su novela *Concrete Island* (1974) “Maitland se sentía solo en un planeta extraño y abandonado, en el que toda una raza de constructores de autopistas se había desvanecido tiempo atrás, dejándole como legado ese desierto de cemento.” (J. G. Ballard, *Concrete Island*, 1974).

“ecologías y arquitecturas del miedo” (Elin 1997; Davis 1998). O cuando el blindaje de la propia seguridad privada convierte nuestro automóvil en un proyectil mortal para todos aquéllos que no pueden equiparse de manera semejante. Pero también, cuando la dispersión urbana y la automovilidad masiva “sellan” la ciudad excluyendo otras formas de tránsito (Freund y Martin 2007): “cada vez es más difícil salir en bici de la ciudad ¿no?, incluso a pie [...] como si todo el mundo fuera en coche a todas partes” (miembro de la Coordinadora Ciclista de la Comarca de Pamplona).

Ninguna figura resume mejor el autismo y la exclusión subyacentes en este modelo de ciudad que esas rotondas convertidas en los reiterados “puntos negros” de nuestras ciudades como solución polivalente para ordenar la circulación. Una fórmula que, como el propio ideal del mercado autoregulado, relega a nuestros miedos, desigualdades e indiferencia una responsabilidad colectiva que los transforma, en espacios inhóspitos durante las horas punta, “ahí sí que es la ley del más fuerte” (taxista); “una vez estuve doce minutos parada en la rotonda, para salir” (conductora de autobús urbano); “la rotonda da más fluidez [...] a la circulación en detrimento de la seguridad del peatón” (taxista); “son muy peligrosas porque los coches entran muy rápido y apenas miran. Miran a ver si ven un camión, un coche, pero no miran a ver si ven una bicicleta a un metro de distancia” (mensajería en bicicleta).

Pero sin duda esta ciudad que se ordena como una huida hacia delante, ocultando sus contradicciones bajo un estado de latencia soportable, requerirá tarde o temprano un nuevo pacto social sobre el que sostenerse pues, como señala Harvey, “el derecho a la ciudad no es simplemente un derecho de acceso a lo que ya existe, sino un derecho a cambiarlo según nuestro deseo. Necesitamos asegurarnos de que podemos vivir con nuestras propias creaciones [...] [pues] hemos sido modelados y remodelados sin saber exactamente cómo, por qué y para qué fin” (Harvey 2003:939).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Adams, J. 1999. *The social implications of hypermobility*. Report for OECD Project on Environmentally Sustainable Transport. París: OCDE.
- Allen, I. L. 1993. *The City in Slang. New York Life and Popular Speech*. Oxford: Oxford University Press.
- Ascher, F. 2010. *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial.
- Asociación de Vecinos del Segundo Ensanche. 2005. *Informe relativo al tiempo de cruce para peatones en pasos de cebra*. Pamplona: AVSE.
- Bakhtin, M. 1981. *The Dialogic Imagination: Four Essays*. Austin: University of Texas Press.
- Baumam, Z. 1998. *Globalization. The Human Consequence*. Cambridge: Polity Press.
- Baumam, Z. 2000. *Liquid Modernity*. Cambridge: Blackwell.

- Beckmann, J. 2001. "Automobility, a social problem and theoretical concept." *Environment and Planning D: Society and Space* 19:593-607.
- Belloni, C. 1984. *Il tempo della città. Una ricerca sull'uso del tempo quotidiano a Torino*. Milán: Agnelli.
- Belloni, C. y F. Bimbi (eds.) 1997. *Microfisica della cittadinanza. Città, genere, politiche dei temp.* Milán: Agnelli.
- Bericat, E. 1994. *Sociología de la movilidad espacial. El sedentarismo nómada*. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas.
- Berman, M. 1980. *Todo lo que es sólido se desvanece en el aire*. Madrid: Siglo XXI.
- Boaga, G. 1977. *Diseño del tráfico y forma urbana*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Buchanan, C. 1963. *El tráfico en las ciudades*. Madrid: Tecnos, 1973.
- Bull, M. 2004. "Automobility and the Power of Sound" *Theory, Culture & Society* 21 (4/5): 243-259.
- Bullard, R. D. y G. S. Johnson. (eds.) 1997. *Just Transportation, Dismantling Race and Class Barriers to Mobility*. Gabriola Island: New Society Publishers.
- Camarero, L. y J. Oliva. 2008. "Exploring the Social Face of Urban Mobility: Daily Mobility as Part of Social Structure in Spain" *International Journal of Urban and Regional Research* 32: 344-362.
- Cass, N., E. Shove y J. Urry. 2005. "Social exclusion, mobility and access." *Sociological Review* 53: 539-555.
- Cerdá, I. 1867. *Teoría general de la urbanización, y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*. Madrid: Imprenta española.
- Comisión Europea. 2006. Agencia Europea de Medio Ambiente. *Urban sprawl in Europe. The ignored challenge*. Report n.º 10. Copenhage, Agencia Europea del Medio Ambiente.
- Comisiones Obreras. 2009. *Estudio de políticas tarifarias para usuarios habituales del transporte público*. Madrid: ISTAS-CCOO.
- Corominas, J. 1961. *Diccionario etimológico de la lengua castellana*. Madrid: Gredos.
- Davis, M. 1998. *Ecology of Fear: Los Angeles and the Imagination of Disaster*. Nueva York: Metropolitan Books.
- Debord, G. 1967. *La sociedad del espectáculo*. Madrid: Castellote.
- Ehrenburg, I. 1925. *Historia del automóvil*. Barcelona: Melusina 2008.
- Elin, N. 1997. *Architecture of Fear*. Nueva York: Princeton Architectural Press.
- Engels, F. [1845] 1979. *La situación de la clase trabajadora en Inglaterra*. Madrid: Júcar.

- Eurostat. 2006. "Nearly one car per two inhabitants in the EU25 in 2004." *Eurostat News Release* Pp. 125.
- Fishman, R. 1987. *Bourgeois Utopias. The Rise and Fall of Suburbia*. Nueva York: Basic Book.
- Freund, P y G. Martin. 2007. "Hyperautomobility, the Social Organization of Space, and Health." *Mobilities* 2:37-49.
- Frumkin, H., L. Frank y R. Jackson. 2004. *Urban Sprawl and Public Health*. Londres: Island Press.
- García Calvo, A. 1994. "Progreso por ferrocarril, regreso por carretera." *Archipiélago* 18-19: 43-50.
- Gaviria, M. 1994. "Elogio de la sensualidad y eficacia de la bicicleta." *Archipiélago* 18-19:109-113.
- Gobierno de Navarra. 2003. *Estrategia territorial de Navarra. Directrices para la ordenación del territorio*. Pamplona: Gobierno de Navarra.
- Graham, S. y S. Marvin. 2001. *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and Urban Condition*. Londres: Routledge.
- Guevara, A. 1984 [1539]. *Menosprecio de Corte y Alabanza de Aldea*. Madrid: Cátedra. 1984.
- Harvey, D. 1989. *The condition of postmodernity: An enquiry into the origins of cultural change*. Oxford, UK: Basil Blackwell.
- Harvey, D. 2003. "The Right to the City." *International Journal of Urban and Regional Research* 27 (4): 939-941.
- Hayden, D. 2004. *A Field Guide to Sprawl*. Nueva York: Norton & Co.
- Henderson, J. 2006. "Secessionist Automobility: Racism, Anti-Urbanism, and the Politics of Automobility in Atlante, Georgia." *International Journal of Urban and Regional Research* 30 (2):293-307.
- Hubbard, Ph. y K. Lilley. 2004. "Peacemaking the modern city: the urban politics of speed and slowness." *Environment and Planning D: Society and Space* 22:272-294.
- Illich, I. 1974. *Energía y equidad*. Seix Barral: Barcelona.
- Instituto de la Juventud. 2009. *Jóvenes, accidentes debidos al tráfico y riesgos laborales*. Madrid: Injuve.
- Jacobs, J. 1973. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Península.
- Katz, J. 1999. *How Emotions Work*. Chicago, University of Chicago Press
- Kern, S. 1996. *The Culture of Time and Space 1880-1918*. Cambridge (Mass.): Harvard University Press.
- Koolhaas, R. 2006. *La ciudad genérica*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Kotanyi, A y R. Vaneigem. 1961. "Programa elemental de la oficina de urbanismo unitario." Pp. 201-204 en *La creación abierta y sus enemigos. Textos situacionistas sobre arte y urbanismo*, editado por González del Río, J.VV.AA. Barcelona: La Piqueta.

- La Caixa. 2008. *Anuario Económico*. Barcelona: La Caixa.
- Ladd, B. 2008. *Autophobia. Love and Hate in the Automobile Age*. Chicago: University of Chicago Press.
- Lash, S y J. Urry. 1987. *The End of Organized Capitalism*. Cambridge: Polity Press.
- Leal, J. 2003. "Segregación social y mercados de vivienda en las grandes ciudades." *Revista Española de Sociología* 2:59-75.
- Leal, J. 2007. "Cambios en la morfología social de las grandes ciudades españolas: apuntes para una investigación." *Arquitectura, Ciudad y Entorno*, 3:150-158.
- Le Corbussier. 2006 [1924]. *La ciudad del futuro*, Buenos Aires: Infinito. 2006.
- Lefebvre, H. 1972 [1968]. *La vida cotidiana en el mundo moderno*. Madrid: Alianza.
- Lefebvre, H. y C. Régulier. 1985. "Le project rythmanalytique." *Communications* 41:191-199.
- Levine, R. 2006. *Una geografía del tiempo*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Lynd, R. S y H. M. Lynd. 1929. *Middletown: A Study in Modern American Culture*. New York: Harcourt & Co.
- Mancomunidad de la Comarca de Pamplona. 2008. *Encuesta de satisfacción del transporte urbano comarcal*. Pamplona: Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.
- Marcuse, H. 1972. *El hombre unidimensional. Ensayo sobre la ideología de la sociedad industrial avanzada*. Barcelona: Seix Barral.
- Mareggi, M. 2002. "Innovation in Urban Policy: The Experience of Italian Urban Time Policies." *Planning Theory & Practices* 3:173-194.
- Marinetti, F. T. 1909. "Primer manifiesto futurista." *Le Figaro*, 20/02/1909.
- Martinotti, G. 1996. "Four populations: human settlements and social morphology in the contemporary metropolis." *European Review* 4:1-21.
- Maxwell, S. 2001. "Negotiating Car Use in Every Life." Pp. 203-222 en *Car Cultures*, compilado por Miller, Oxford: Berg.
- Morse, M., 1990. "An ontology of everyday distraction. The Freeway, the Mall, and the Television." Pp. 193-221 en Mellencamp, P. *Logics of television: essays in cultural criticism*. Londres: The British Film Institute.
- Morin, E. 1984. "El coche." Pp. 338-347 en *Sociología*. Barcelona: Tecnos.
- Naredo, J. M. y L. J. Sánchez 1994. "Las paradojas del automóvil. Las cuentas del automóvil desde el punto de vista del usuario." *Archipiélago* 18-19:81-96.
- Oliva, J. 2006. "The City in the Housing Advertising Imagery: from the Fordist Modernity to Privatized Metropolis." Presentado en *la 2006 Conference of International Visual Sociology Association*, Urbino, 3-5 de Julio.

- Oliva, J. 2009. "Automovilidad, dispersión urbana y exclusión social." Pp. 49-78 en *El presente de los procesos socioespaciales*, editado por Guerra, C., M. Pérez y C. Tapia. Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía.
- Oliva, J. y A. Iso. 2006. "Las ciudades de Pamplona-Iruñea y sus metamorfosis del siglo XX." Pp. 40-61 en *Pamplona metrópoli. Modernidad y futuro*, editado por Colegio Vasco-Navarro de Arquitectos VV.AA Pamplona: Colegio Vasco-Navarro de Arquitectos.
- Oliva, J y M. J. Rivera. 2003. "Utopías y sentidos de habitar la ciudad dispersa: estrategias residenciales en el área metropolitana de Pamplona-Iruñea." *Zainak* 23:137-153.
- Olmos, J. 1999. "Transporte en la ciudad: el siglo del automóvil." *Revista OP: Ingeniería y Territorio* 49:82-91.
- Organización Mundial de la Salud. 2009. *Informe sobre la evaluación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción*. Ginebra: OMS.
- Pahl, R. 1968. "Is the mobile society a myth?." *New Society* 11:46-48.
- Perulli, P. 1995. *Atlas metropolitano. El cambio social en las grandes ciudades*. Madrid: Alianza.
- Real Automóvil Club de España. 2009. *Informe sobre comportamientos peatonales en España*. Madrid: RACE.
- Sanz, A. 1994. "Otra forma de pensar el transporte. Un recorrido por el pensamiento crítico del transporte." *Archipiélago* 18-19:15-32.
- Sauvy, I. A. 1978. *Les quatre roues de la fortune. Essai sur l'automobile*. Flammarion: París.
- Sennett, R. 2001. *Vida urbana e identidad personal. Los usos del desorden*. Barcelona: Península.
- Sennett, R. 1997. *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza.
- Sheller, M. 2004. "Automotive Emotions. Feeling the car." *Theory, Culture & Society-Theory* 21:221-242.
- Sheller, M. y J. Urry. 2000. "The city and the car." *International Journal of Urban and Regional Research* 24:737-757.
- Sheller, M. y J. Urry. 2006. "The new mobilities paradigm." *Environment and Planning A* 38: 207-226.
- Simmel, G. 1986 [1903]. *El individuo y la libertad*. Barcelona. Península.
- Southerton, D. 2003. "Squeezing time: allocating practices, coordinating networks and scheduling society" *Time and Society* 12:5-25.
- Tonucci, F. 1998. *La ciudad de los niños: un modo nuevo de pensar la ciudad*. Madrid: Fundación Germán Sánchez.
- Urry, J. 2000. *Sociology beyond Societies. Mobilities for the twenty-first century*. Londres: Routledge.
- Urry, J. 2004. "The 'System' of Automobility." *Theory, Culture and Society* 21:25-40.

Vanderbilt, T. 2008. *Traffic. Why We Drive the Way We Do (and What It Says About Us)*. Londres: Allen Lane.

Virilio, P. 1980. *Estética de la desaparición*. Anagrama: Barcelona. 1988.

Virilio, P. 2001. *Virilio Live. Selected Interviews*. Londres: Sage

Ward, C., A. García Calvo y A. Estevan. 1996. *Contra el automóvil. Sobre la libertad de circular*. Barcelona: Vives.

Zerubavel, E. 1991. *The fine line. Making distinctions in everyday life*. Nueva York: The Free Press.

JESUS OLIVA es Profesor Titular de Sociología de la Universidad Pública de Navarra y ha sido también profesor de la Universidad de Castilla-La Mancha y visitante en la Universidad de Lancaster. Sus líneas de investigación se han orientado sobre diferentes temas de la sociología del trabajo, sociología rural y urbana y sociología de la movilidad plasmadas en libros como *Mercados de trabajo y reestructuración rural* (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1995) y *Paisajes sociales y metáforas del lugar* (junto con L.A. Camarero, Universidad Pública de Navarra, 2002) así como en artículos como "Exploring the Social Face of Urban Mobility" (junto con L.A. Camarero en *International Journal of Urban and Regional Research*), "Como si no hiciera nada: la naturalización del trabajo invisible rural femenino" (junto con L.A. Camarero en *Sociología del trabajo*) o "Rural Melting-Pots, Mobilities and Fragilities" (en *Sociología Ruralis*).

RECIBIDO: 27/08/2009

ACEPTADO: 28/05/2010

Publicado on-line: 25/12/10

Mapa 1.
Área metropolitana de la Cuenca de Pamplona.

