

# Las vacas sagradas de la Modernidad

Reseña del libro de Antonio Esteban y Alfonso Sanz:  
***Hacia la reconversión ecológica del transporte en España***  
 (Ed. Los Libros de la Catarata. Madrid. 1996. 383 pp.)

FERNANDO PARRA

Mucho antes de que los sociólogos acuñaran la expresión *sociedad de consumo*, W.M. Thackeray, en el *Libro de los snobs*, escribía: "El público necesita una cosa, por consiguiente se le suministra; o bien, a la gente se le suministra una cosa, por consiguiente, "la necesita"". El transporte en general (motorizado, naturalmente) y el automóvil, con su particular paradigma, hace tiempo que se ha situado de lleno en la segunda parte de la irónica observación inglesa. Es decir, ha dejado de ser un "medio" (de transporte, valga el inocente juego de palabras), para convertirse en un indiscutido "fin" en sí mismo, so pena de ser acusado de cavernícola enemigo del progreso y la *modernidad* y hasta del estado natural de las cosas y del orden del mundo.

El impopular trabajo de dismantlar este discurso, esta cacotopía u utopía negativa, de demostrar la insensatez inherente al modelo de transporte, tarea a contracorriente de todo el pensamiento dominante, es lo que se han impuesto los autores, utilizando una contabilidad proveniente de la economía ecológica, sin trucar. Tras muchos años y numerosos informes previos a menudo encargados por administraciones que luego se guardan mucho de difundirlos, Esteban y Sanz (y Pilar Vega en esas fases previas), utilizando escrupulosamente tan sólo fuentes y estadísticas oficiales (y como tales "selladas" en la ventanilla correspondiente), evidencian lo que a muchos, todavía, sorprenderá. Contabilizando

todos los costes conforme a la economía ecológica, se percibe el altísimo "precio" que estamos pagando por esa furia locomotriz motorizada: la mitad de la energía final consumida en España se destina al transporte.

La *Triple A* (automóvil, avión y AVE -éste es el tren español de alta velocidad-) del transporte en España discrimina socialmente a los más desfavorecidos, a los pobres, a las mujeres, a los ancianos y a los niños. No sólo es que el coche devora la ciudad, como rechazaba un slogan ecologista de los 80, sino que, encima, el ciudadano es un rehén de ese modelo de transporte, y con síndrome de Estocolmo, pues cree en los argumentos de sus captores: el Proyecto Institucional de Transporte.

Los efectos ambientales, asumidos a menudo como un precio inevitable, son más conocidos: agotamiento de recursos naturales no renovables - los combustibles fósiles-, efectos climatológicos globales, ruido, contaminación, ocupación abusiva y fragmentación de territorio frecuentemente valioso como patrimonio natural, agrario o histórico.

España, para ponerse al nivel de los países de su entorno, como gustan decir tantos estadistas, ha acelerado esas tendencias generales. Por ejemplo, el parque motorizado y, sobre todo, la construcción de carreteras de alta capacidad, como autopistas y autovías, ha superado ya a Japón y al Reino Unido, se ha equiparado con

países como Italia y Francia y amenaza con alcanzar nada menos que a Alemania. Mientras, el maltratado ferrocarril convencional -enfrentado y compitiendo con el AVE- sigue declinando con la complacencia y hasta el estímulo de los poderes públicos: en 1992, frente a los 440 km./habitante/año por ferrocarril, se daban 7.500 km./habitante/año por carretera; y, si contemplamos las mercancías, frente a las exiguas 247 toneladas/km./año por ferrocarril, se daban 6.000 toneladas/km./años por carretera.

En realidad, los datos de la movilidad motorizada en España son un caso especialmente exacerbado de las dos grandes tendencias mundiales que impone el vigente modelo económico: (1) el crecimiento del transporte de mercancías corre parejo con el crecimiento económico, pero el de pasajeros, a menudo forzados a moverse, supera las magnitudes macroeconómicas tipo PIB; y (2) los modos de transporte más consumidores de energía y con más perniciosos efectos ambientales y sociales son los que crecen mucho más rápidamente en el conjunto del sector.

Entre 1970 y 1992, en tanto que el tráfico ferroviario se mantenía estancado, el de carretera,

sobre todo el referente al automóvil, se multiplicaba por tres, y el aéreo por cuatro. En dicho período, la población apenas creció un 13% y la economía, en términos reales, apenas llegó a duplicarse. La pregunta es si se puede mantener estos incrementos, no sólo en un país de segunda fila como España, sino en el conjunto del planeta, cuya capacidad de soporte desde el punto de vista físico y ecológico es obviamente limitada y finita.

Como demostró hace décadas el antropólogo estadounidense Marvin Harris, lo que a los ojos de un despilfarrador occidental se muestra como una aberración supersticiosa: filetes paseándose impunemente entre masas humanas famélicas, responde a una lógica de sobriedad energética: las vacas son fuente más permanente de energía en tanto fuerza de trabajo para producción de alimentos, e incluso en tanto combustible -a través de sus excrementos-, que en tanto filetes. Las cuentas económico-ecológicas de A. Esteban y A. Sanz demuestran, en este espléndido libro a contracorriente, cuáles son las verdaderas aberrantes vacas sagradas del mundo actual.

*(Tomado de Le Monde Diplomatique. Edición española. Nº 14, diciembre 1996, pg. 31.)*