

### 33 DESARROLLO SOSTENIBLE Y MOVILIDAD TERRITORIAL

En el marco del desarrollo sostenible la movilidad territorial presenta dos aspectos bien diferenciados:

Por un lado la movilidad entendida como necesidad de movimiento de personas como parte de la actividad cotidiana, es decir, alrededor de su punto de residencia que puede incluir, incluso, la movilidad por razones de turismo.

Por otro lado la movilidad entendida como cambio de residencia permanente de las personas en pos de alcanzar una mayor calidad de vida o la simple y pura supervivencia.

En el primer caso se trata de una movilidad transitoria y en el segundo caso permanente. En ambos casos puede ser voluntaria o forzada.

La movilidad es una de las señas de identidad de los seres humanos, más que de cualquier otra especie, y ha sido un motor importante de su progreso pero también una causa palpable de las grandes diferencias entre pueblos e incluso entre personas.

El desarrollo actual alcanzado en el planeta, y mucho más el desarrollo futuro, guarda una estrecha relación con la movilidad entendida en las dos vertientes antes señaladas.

#### Movilidad – transporte:

Desde el punto de vista de la movilidad como parte de la actividad cotidiana se entiende por tal la capacidad que presenta una persona para desplazarse entre dos puntos en condiciones satisfactorias en cuanto a tiempo de desplazamiento, coste del mismo, seguridad, impacto ambiental, etc. y puede resolverse de muchas maneras, con diferentes medios de transporte: caminando, en bicicleta, en automóvil, en autobús, en tren, en avión, en barco, etc.

Como se ve no debe confundirse la movilidad con el transporte: el transporte se refiere a los medios para la movilidad, es decir, los vehículos motorizados o no y sus infraestructuras, mientras que la movilidad se centra en los fines de la movilidad, es decir, satisfacer el movimiento de personas y mercancías y considerando además los aspectos sociales, medioambientales y económicos que tal movilidad supone, incluyendo entre estos las posibilidades de reubicar actividades, regulación temporal de las mismas, gestión optimizada de recursos escasos, etc. A título de ejemplo el vehículo a motor, en este contexto, es una pieza más del sistema de movilidad, sin ninguna jerarquía dentro del mismo.

Otro concepto que también conviene tener presente se refiere a la accesibilidad, entendida como la oportunidad con la que cuenta una persona situada en un punto determinado para acceder a una actividad particular que se desarrolla en otro punto del territorio. La accesibilidad, por tanto, tiene que ver con la localización de la población, con las características de la misma como pobreza, minusvalías, etc., con la localización

de las actividades con las que están involucrados y con los sistemas de transporte disponibles.

La movilidad y los medios puestos a su servicio han configurado los propios asentamientos humanos, la economía, los modos de vida y las relaciones personales e internacionales, en un mecanismo fuertemente realimentado.

En efecto las grandes aglomeraciones humanas actuales en el mundo más desarrollado son el resultado de la implantación en su seno de sistemas de transporte masivos y de bajo coste como es el caso de los vehículos automóvil de todo tipo sin los cuales estas serían, simplemente, invivibles, pues es obvio que estas ciudades no están construidas a medida del peatón. Así mismo el asentamiento geográfico de muchas ciudades en entornos geográficos completamente alejados de los puntos de suministro solo es posible por la existencia de medios de transporte de larga distancia que permiten cubrir las necesidades de las poblaciones que en ellas habitan.

Desde el punto de vista económico los modernos medios de transporte que facilitan la movilidad se han convertido en un potente motor del desarrollo de los países más ricos. En especial el crecimiento de las ciudades ha impulsado la concentración de los servicios en las mismas y por tanto la mejora de la productividad y de la optimización de todos los servicios.

Desde el punto de vista cultural los medios de transporte no solo han permitido una conexión directa entre personas muy distantes, con diversas culturas con todo lo que ello supone, sino también profundas modificaciones de las conductas individuales, unas veces en sentido positivo y otras veces no tanto. En particular el automóvil no solo ha mejorado la movilidad humana, incluyendo la innecesaria, sino que ha supuesto la satisfacción de muchos deseos más allá de la propia movilidad como pueden ser el de igualdad, el de conseguir un nuevo estatus social, el de sentirse superior, el de sobrepasar ciertos límites, el disponer de poder, etc. El automóvil se ha convertido en un potente sistema socializador.

En el mundo actual, fuertemente interconectado, con un intercambio masivo de personas y mercancías la movilidad se ha convertido en una cuestión clave para mantener el modelo de desarrollo imperante.

Todas estas necesidades de movilidad exigen unos medios de transporte rápidos dado que a menor tiempo de movilidad más productividad en el trabajo por ejemplo, masivos y al alcance de todo el mundo, baratos en términos de adquisición y uso y en muchos casos que permitan cubrir grandes distancias como es el caso del transporte intercontinental de mercancías o el turismo, todo lo cual redundará en unas infraestructuras cada vez más amplias y exigentes.

Esta situación en los países más desarrollados es difícilmente sostenible en el caso de una fuerte elevación de los precios del petróleo y mucho más cuando se presenten signos de escasez y de impactos sobre el medioambiente inasumibles.

Esta situación en los países más desarrollados contrasta abrumadoramente con la situación de los países menos desarrollados con amplias áreas carentes de medios de

transporte, tanto de vehículos como de infraestructuras que inmovilizan la necesaria movilidad de personas y mercancías, con grandes urbes depauperadas carentes también de los mínimos recursos de movilidad, conformadas en realidad por un conjunto de guetos desconectados entre sí y que por tanto impiden su desarrollo. Una situación, también, claramente insostenible.

#### Movilidad – desplazamiento poblacional:

Desde el punto de vista de la movilidad entendida como desplazamientos de poblaciones en busca de mejorar sus circunstancias personales o huir de las adversidades el desarrollo actual ha creado fuertes bipolaridades a nivel planetario, un mundo rico frente a mundo pobre, que además son transparentes pues cualquier persona del mundo pobre ve cada día, a través de la televisión, como se vive en el mundo rico.

En principio la movilidad puede ser voluntaria o forzada y tener lugar entre zonas vecinas, movilidad regional o nacional o entre zonas remotas, movilidad internacional.

El ejemplo más claro de movilidad voluntaria es el turismo, especialmente cuando este se confunde con una segunda residencia, como puede ser el caso de colonias de alemanes residiendo en invierno en Canarias. El impacto de este tipo de movilidad, tanto en la zona emisora como en la receptora, no es muy elevado y tanto menos cuando que las poblaciones pertenezcan al mismo entorno cultural, económico y político. Diferente sería la situación, por ejemplo, de grupos de europeos viviendo largas temporadas en un país como Senegal, que posiblemente se conformarían como auténticas colonias o guetos cerrados con posiblemente graves problemas de convivencia.

Los problemas más graves por su magnitud y trascendencia se dan en los movimientos forzados de grandes poblaciones y cualquiera que sea su escala territorial. Tales movimientos forzados tienen un doble origen: la pobreza en la zona de emigración y la esperanza por mejorar la situación personal al alcanzar la zona de recepción por un lado y las amenazas a la integridad personal derivada de guerras o conflictos sociales por otro.

Normalmente los movimientos poblacionales más importantes son los que pueden establecerse por tierra, es decir, del campo a las grandes ciudades dentro de un mismo país o de un país a otro entre países limítrofes. En un segundo estadio y quizás de menor entidad cuantitativa se encuentran los movimientos poblacionales entre continentes utilizando medios de desplazamiento como el barco, el avión u otros más rudimentarios y peligrosos donde se juegan la vida, como es el caso de pequeñas embarcaciones como balsas, barquillas, etc.

La emigración forzada, tanto la temporal como mucho más la indefinida, necesariamente tiene repercusiones tanto en las zonas de emisión como en las de recepción.

En las primeras las consecuencias pueden ser positivas a corto plazo como puede ser las remesas dinerarias de los emigrantes pero casi siempre negativas a medio y largo plazo derivadas de la descapitalización de los recursos humanos de la zona de emisión

puesto que en la mayoría de los casos emigran los individuos más capacitados, más inconformistas y luchadores que son precisamente los que tal país o zona necesita para salir de su situación de pobreza.

En las segundas son dos los problemas que pueden surgir: el rechazo de los inmigrantes por la población residente tanto mayor cuanto mayores sean los servicios centralizados que estas reciban y que entiendan que pueden mermarlos y las dificultades de integración de los inmigrantes en la población nativa. Dejando de lado la emigración voluntaria en la que es de suponer que el emigrante desea integrarse en la zona o país elegido, los mayores problemas de la emigración forzada los suscita la no integración del inmigrante en el país de acogida cuando desea mantener las pautas culturales de sus países de origen.

En este segundo caso de emigración forzada también habrían de considerarse dos supuestos diferenciados: que tal emigración sea temporal de manera que más o menos tiempo después regrese al punto de partida o que sea indefinida, es decir, que el emigrante desee establecerse en el país de recepción.

En el caso de emigración transitoria el país receptor no debería exigir una integración plena del inmigrante, sea cultural, política o de otro tipo que origine un cambio radical en sus comportamientos originarios, siempre claro está que respete las mínimas normas de convivencia imperantes en el país que le acoge y en el cual presta sus servicios.

En el caso de la emigración permanente en la que el inmigrante desea radicarse definitivamente en el país de recepción, es decir, convertirse en un ciudadano del mismo, es obvio que debería atenerse a las normas y costumbre de tal país con todas las obligaciones y derechos que ello supone y no pretender mantener su cultura de origen si supone distintos valores y expectativas muy diferentes a las del país receptor.

Lo que no debería ocurrir en ningún caso es la radicación permanente en áreas separadas donde imperen normas y costumbres propias del país de origen, conformando guetos o batustanes que de alguna forma suponen una balcanización del país receptor aunque algunos puedan interpretarlo como multiculturalismo.

Descontando las emigraciones masivas y violentas en las que el grupo inmigrante simplemente desplaza o sustituye a la población residente como ocurrió en diversas zonas de Europa durante muchos siglos ha de reconocerse en la historia del mundo muchos casos en los que las inmigraciones han supuesto claras ventajas para la zona receptora incluyendo las huellas culturales que la población inmigrante introduce, siempre que ellas no supongan una ruptura violenta en las propias costumbres y modos de vida.

Estas inmigraciones son positivas cuando el país receptor dispone de un proyecto de futuro con el cual los inmigrantes puedan identificarse como fue el caso de los Estados Unidos de América en la época de su formación y consolidación y donde una persona procedente de China, de Irlanda o de Italia, al llegar a los Estados Unidos se convertía en ciudadano americano al compartir el sueño americano o el intento más reciente de la Unión Europea con la libre circulación de personas en su interior. La ausencia de un

proyecto de futuro que pueda ser compartido, o una excesiva presión migratoria no asimilable, genera rechazos y muchas veces un blindaje, una vuelta al pasado en la población receptora. La conocida sentencia de que “cuando el futuro no existe, el pasado ocupa su lugar” es un fiel reflejo de la situación.

En la medida que los movimientos poblacionales forzados se deben a las tensiones originadas por las diferencias en calidad de vida, seguridad y perspectivas de futuro entre diferentes puntos del planeta es obvio que las mismas tienen una dirección preferente: se originan en las zonas más pobres y menos seguras y se dirigen a las más ricas y más seguras. En consecuencia tales movimientos forzados desaparecerían cuando lo hicieran las diferencias y ello puede ocurrir por tres causas: por el empobrecimiento de las zonas inicialmente ricas, por el enriquecimiento de las zonas inicialmente pobres o ambas cosas a la vez.

Dado que el primer supuesto, como mecanismo de igualación, es inaceptable, aunque no inevitable, al generar todo tipo de tensiones sociales, empezando por las xenofobias, un desarrollo sostenible solo puede sustentarse sobre un desarrollo pleno de las zonas menos favorecidas, es decir, en una igualación por arriba. El día que esto ocurra no tendría sentido el cierre de las fronteras. El síntoma de que ello ha sucedido sería cuando se viera un turismo masivo de personas que viven en África hacia Europa, por ejemplo.

Estas direcciones de la movilidad pueden modificarse, e incluso invertir su dirección, en la medida que se incremente la insostenibilidad en algunas zonas y disminuya en otras. Tal puede ser el caso de zonas ricas y muy pobladas, pero fuertemente dependientes de combustibles fósiles, que ante un aumento considerable de los costes de estos combustibles o una escasez de los mismos se vean impelidas a moverse hacia otras zonas con recursos energéticos renovables o menores dependencias de la energía, como podría ser el caso de una movilidad forzada de poblaciones del norte europeo hacia el sur ante una escasez de gas, por ejemplo.

### Conclusiones:

En la situación actual y la previsible en el futuro de seguir por la misma senda la movilidad – transporte y la movilidad - desplazamiento son ciertamente insostenibles y en cualquier modelo de desarrollo sostenible es preciso considerar los límites de las mismas.

En el caso del transporte los límites los imponen la disponibilidad de recursos energéticos aplicados a estos fines, fundamentalmente petróleo por ahora insustituible en la mayor parte de los medios de transporte y el daño que está causando al medioambiente, el cambio climático.

En el caso de trasvases poblacionales los límites los imponen la capacidad de carga de los propios territorios a donde accede la inmigración como disponibilidad de suelo, de agua, de alimentos, de viviendas, de productos de todo tipo y de servicios destacando entre estos los formativos, los sanitarios, los culturales y los de seguridad, todos los cuales pueden verse perturbados. Naturalmente tal capacidad de carga viene condicionada por los modos de vida pues si son despilfarradores de recursos la

capacidad de carga será menor y por las entradas de recursos externos en la zona de recepción originados por la venta al exterior de sus propios bienes y servicios. A título de ejemplo Canarias puede admitir más habitantes venidos del exterior, superando su capacidad de carga, porque su economía, el turismo, genera recursos para comprar fuera de la región alimentos, energía y servicios que tal población precisa.

Todo lo anterior señala las grandes dificultades que existen para mantener el modelo de movilidad actual y los grandes retos que supondrá su solución en los años venideros.

En cualquier caso es evidente que un apoyo decidido de los países más ricos del planeta en pos del desarrollo sostenible de los más pobres será la medida más eficaz para eliminar las lacras implícitas en las emigraciones forzadas. Y ello puede y debe realizarse en el marco de una planificación estratégica hacia el desarrollo sostenible aplicada en todas las zonas del mundo.