

I Congreso Alternativa Sí se puede. Tenerife, octubre de 2008  
(corregida y actualizada en Asamblea Insular, octubre de 2009)

## Resolución sobre movilidad y transporte insular

*Aquéllos que van deprisa hacia ninguna parte,  
cierran el paso, sin un solo resquicio,  
a quienes queríamos llegar lentamente a un destino.*  
Jorge Riechmann

### • Introducción

1. La movilidad constituye una de las cuestiones centrales del estilo y el modelo actual de desarrollo. No se puede analizar de forma adecuada, ni imaginar alternativas correctas, si se contempla de forma separada al conjunto de la realidad socioeconómica y política contemporánea. La movilidad forma parte del núcleo de los principales problemas sociales y ambientales que padecemos. Es causa y consecuencia, a la vez, de la organización y ordenación del territorio; y se relaciona estrechamente con tantos otros aspectos (trabajo, ocio, salud) que a menudo percibimos de forma escindida. La crítica a las actuales formas de movilidad forma parte inseparable de nuestro cuestionamiento global al actual modelo de desarrollo.

2. No se debe confundir *movilidad* (el hecho de moverse por necesidad u obligación) con *accesibilidad* (posibilidad de acceso espacial razonable para satisfacer necesidades o deseos). El transporte constituye una forma de libertad personal *sólo si existe la posibilidad de aceptarlo o rechazarlo*. Buena parte de nuestra ingente movilidad contemporánea es, en realidad, una movilidad forzada. La proliferación de viviendas y urbanizaciones suburbanas, alejadas de los centros cívicos y de todos los servicios más elementales, constituye un disparate territorial y social. Del mismo modo, la ‘huida compulsiva’ de las ciudades que se produce cada vez que llega un momento de descanso constituye un síntoma de la pérdida de calidad de vida urbana; mejorar las ciudades constituye un objetivo en sí mismo, pero que está también muy asociado a la reducción de la movilidad innecesaria.

3. *Contra movilidad, cercanía*: éste debe ser el principio regulador de todas las políticas. Se debe impulsar la actividad socioeconómica de manera diversificada por todo el territorio, frente a la tendencia a su concentración en algunos polos (en la actualidad, el Sur y Suroeste de Tenerife); potenciar actividades abandonadas y muy vinculadas al territorio de residencia, como las del sector primario; descentralizar, hasta el máximo

1



que resulte razonable, toda clase de servicios: sanitarios, educativos, administrativos, de ocio...; desarrollar, hasta donde sea posible, formas de trabajo poco dependientes de la movilidad, como el teletrabajo.

4. Una determinada forma de movilidad, basada en el empleo del automóvil privado, ha ‘ordenado’ de hecho el territorio insular. Situar al coche en el centro de la organización de la movilidad potenció formas cada vez más discriminatorias de accesibilidad, que erosionan el sentido cívico y hasta las bases de una vida humana digna para aquellas personas que no pueden, o no quieren, tener coche. Este modelo se ha venido desarrollando en las últimas décadas con un contrapeso muy débil de políticas basadas en la defensa de los intereses colectivos, que promuevan de forma activa el transporte público y que limiten, sobre todo, las formas de movilidad innecesaria.

#### • Movilidad y democracia

5. El diseño de las formas de movilidad y transporte, como el resto del modelo de desarrollo, se viene caracterizando por la ausencia de mecanismos efectivos, continuados y bien organizados de participación ciudadana. Las ‘soluciones’ al transporte y la movilidad resultan casi siempre una imposición que no ha surgido del debate ni mucho menos de la construcción social de un consenso. Es un síntoma más de la baja calidad democrática del sistema sociopolítico vigente.

6. Resulta intolerable la presión que realizan sobre los gestores públicos, hasta límites extremos, algunos poderosos *lobbies* empresariales: en particular, los grandes constructores y los importadores de automóviles. Ejercen un poderoso control también sobre los principales medios masivos de comunicación, secuestrando el debate y condicionando la percepción de la ciudadanía. Esto ha propiciado que no exista equidad en las formas de movilidad, pero sí en los costes del sistema que favorece al automóvil privado y que sufraga toda la ciudadanía mediante impuestos.

7. Es imprescindible un auténtico debate social sobre la movilidad y el transporte, promovido de forma activa desde las autoridades públicas, y actualizado de forma permanente. Las propuestas deben realizarse a partir de visiones globales y no sectoriales de la movilidad, incardinando ésta a la ordenación del territorio, las políticas locales, educativas, medioambientales, de salud, servicios sociales, etc. En particular, con la participación de los sindicatos, se debe potenciar que en todos los centros laborales que concentran un número significativo de personal se incentive en los convenios la prestación de sistemas de transporte colectivo casa-trabajo (como sucede ya desde hace tiempo en algunas empresas).

8. Constatamos que no existe una planificación democrática de la movilidad insular, planteada con una visión global e integrada. Se debe tender a eliminar toda forma de movilidad innecesaria; y si se ha de producir, que sea por los medios menos insostenibles. Un auténtico Plan Insular de Movilidad debe empezar considerando y estimulando las formas consustanciales a nuestra condición humana y más adecuadas para la proximidad como son, en primer lugar, el caminar; la posibilidad de utilizar la bicicleta y otros instrumentos de transporte análogos basados en la energía muscular humana; el micro y la guagua, como medios más flexibles y adaptados a la complejidad de nuestro territorio; los automóviles de servicio público —taxis y otras formas de vehículo compartido—; los sistemas de transporte guiado y eléctrico, en aquellos casos



donde resulte justificada su eficiencia y superioridad frente a los anteriores. Un sistema racional, solidario y mucho menos insostenible de movilidad debe colocar en su justo lugar al automóvil privado, que hasta ahora ha venido desempeñando un papel absolutamente central y, a menudo, casi único.

9. Se hace necesario un replanteamiento de todo el modelo actual basado en el coche individual y privado, lo que exige acciones y campañas permanentes encaminadas hacia una nueva cultura de la movilidad. Se deben considerar las medidas orientadas no sólo a potenciar en positivo el uso peatonal, la bicicleta y todas las formas de transporte público y colectivo; sino también, en los casos necesarios, aquéllas que contribuyan a limitar y desincentivar de forma activa el uso del coche particular. Los intercambiadores y las principales zonas de aparcamiento se deben situar en la periferia, conectados a la red de transporte público, y no en el centro de las ciudades. Se debe apoyar también, de múltiples maneras, el uso del coche compartido (vehículos de alta ocupación).

#### • Lo primero, peatones y ciclistas

10. Caminar constituye la forma más lógica y natural de desplazar un cuerpo humano para satisfacer sus necesidades y deseos. La reducción hasta límites absurdos de una forma tan básica de ejercicio físico, a menudo ya desde la infancia, provoca un montón de consecuencias funestas, como el sobrepeso y otras patologías asociadas (entre ellas, una que pasa más desapercibida: la ignorancia y el desentendimiento respecto al entorno físico y humano que nos rodea). Recordando a un viejo pensador libertario como Thoreau —primer teorizador moderno de la desobediencia civil—, reivindicamos el derecho a caminar como un rasgo humano básico, y consideramos que se deben remover cuantos obstáculos lo impidan.

11. En consecuencia, el diseño urbano y territorial debe empezar por el principio: itinerarios peatonales que conecten de forma digna y amena los lugares de residencia con todos los servicios básicos. Estos itinerarios deben estar concebidos para que puedan ser recorridos, con seguridad, por los niños y niñas y por las personas discapacitadas. Una ciudad concebida para el tránsito cómodo de la infancia y las personas que requieren atenciones especiales resulta, a la postre, mucho más adecuada y confortable para la totalidad de la ciudadanía.

12. El estímulo a la práctica de caminar pasa también por la defensa, recuperación y rehabilitación de toda la red insular de antiguos (y nuevos) caminos, partiendo desde el propio centro de los núcleos urbanos. La práctica del senderismo y el conocimiento a pie del territorio representa una oferta de ocio y recreación sana y accesible para la ciudadanía (muy poco costosa, además, en términos monetarios); un atractivo turístico real y de calidad; la conservación de un legado cultural que ayuda a comprender la historia humana del territorio; y, eventualmente, un apoyo para situaciones de emergencia, en el marco de las políticas de protección civil (tan olvidadas). Los caminos deben ser tenidos en cuenta y quedar protegidos frente al diseño de nuevas infraestructuras, planteándose —si no queda más remedio que afectarlos— recorridos peatonales alternativos. Se deben construir y gestionar servicios vinculados a la práctica del senderismo (incluyendo la dotación de albergues para los caminos de largo recorrido), así como el fomento de entidades de economía social que los promuevan y gestionen.



13. A pesar de las dificultades asociadas a la orografía de muchos núcleos rurales y urbanos canarios, existe aún un amplio margen de posibilidades razonables para promover el uso de la bicicleta, en la ciudad y fuera de ella. De hecho, algunas zonas del país como La Laguna conocieron un retroceso histórico de su utilización, que había llegado a ser importante. Revertir esta tendencia exige una apuesta deliberada por este modo de transporte en todas las operaciones de planificación territorial y urbana: implantación de una red de carriles-bici, bien señalizada y preferentemente separada del resto del tráfico rodado, que conecte el mayor número posible de zonas de gran afluencia: centros de enseñanza, administrativos, culturales, deportivos, comerciales, estaciones de guaguas...; facilidades para incorporar la bicicleta en los medios de transporte colectivo (guaguas, tranvía), para lo que existen alternativas técnicas contrastadas; en determinados casos, otros sistemas de ayuda para el remonte; aparcamiento específicos para bicicletas distribuidos por la ciudad, pero especialmente en los lugares de mayor afluencia; potenciación de sistemas públicos de alquiler de bicicletas. Resultan imprescindibles, además, campañas continuadas de educación vial, dirigidas tanto a los potenciales ciclistas como a los peatones (dado que se debe fomentar la conciencia cívica de que, frente a los peatones, los ciclistas son más agresivos, y deben actuar con gran respeto y cuidado) y conductores de automóviles, que contribuyan a lograr un reparto respetuoso de las calles entre todas las formas de uso.

#### • Las guaguas, nuestro principal medio de transporte colectivo

14. A pesar de su contrastada viabilidad y buena adaptación a la geografía insular, el servicio público de guaguas ha recibido un apoyo del todo insuficiente. En absoluto se han considerado las posibilidades de inversión para su mejora que, en cambio, sí se vienen realizando para otras formas de transporte público y, sobre todo, para las infraestructuras viarias pensadas para seguir acogiendo el crecimiento del parque móvil privado. Con menos dinero invertido, hoy podríamos contar con un sistema de transporte en guagua mucho más atractivo y eficaz.

15. Se debe potenciar en bastantes casos el ‘micro’ o guagua de pequeño tamaño, por su flexibilidad, buena adaptación a zonas de pendiente elevada y a muchos sectores del callejero menudo (tanto urbano como rural), así como su menor gasto energético en líneas o franjas horarias de menor demanda. También, en zonas de baja densidad demográfica o similares, se debe estudiar la subvención a sistemas basados en el taxi u otras formas de uso del vehículo compartido.

16. Existe una deficiencia escandalosa de dotaciones básicas para el transporte en guagua, como pueden ser marquesinas (no hablemos ya de marquesinas dignas o adaptadas a las condiciones meteorológicas de cada lugar), sistemas de información sobre el paso de vehículos, y otros equipamientos y servicios que hagan mucho más confortable y práctico el uso de la guagua.

17. De forma particular, es preciso implantar carriles exclusivos para guaguas y taxis (y eventualmente, vehículos de alta ocupación), no sólo en el área metropolitana sino en otros muchos sectores de tráfico denso en Tenerife. También se deben desarrollar sin demora sistemas de preferencia de paso a la guagua —similares a los que ya existen



para el tranvía y perfectamente viables desde el punto de vista técnico—, que contribuirían también a hacer mucho más competitiva a esta forma de transporte.

**18.** Es posible también implantar, en determinadas horas—punta, carriles reversibles destinados en exclusiva a las guaguas (y eventualmente a los taxis y a los coches particulares que transporten tres o más personas), utilizando formas desmontables de señalización y separación de tráfico. Las ideas anteriores y otras han sido ya propuestas por el propio personal laboral de TITSA, cuyo conocimiento y experiencia profesional deberían ser tenidos muy en cuenta.

**19.** Es bueno recordar que el sistema de transporte público de guaguas que funciona en nuestra isla, aún con todas sus necesidades de mejora, no ‘cayó del cielo’. La actual empresa TITSA fue el resultado de un intenso conflicto laboral ante una empresa privada en crisis, que tuvo lugar a finales de los años setenta (lucha en la que cayó asesinado por la guardia civil el estudiante Javier Fernández Quesada). El sistema público de transporte de guaguas en Tenerife fue una conquista social obtenida en la transición a la democracia. Defenderlo es una responsabilidad colectiva, lo mismo que la calidad en las condiciones laborales que han logrado obtener sus trabajadores y trabajadoras, gracias a su esfuerzo organizativo. La calidad y la seguridad del servicio público de transporte, a todos los niveles, empieza por la responsabilidad y el compromiso, pero también por unas condiciones laborales dignas, de las personas que trabajan en el mismo.

#### • El contexto del cenit del petróleo

**20.** Todo el sistema de movilidad insular, así como la organización territorial que es consecuencia del mismo, se construyó y sigue descansando sobre la base de la disponibilidad de energía muy abundante y barata, concentrada en los combustibles fósiles. Existen cada vez más evidencias de que estamos al principio del fin de la era del petróleo barato. La actual subida de precios, aunque en parte —sólo en parte— se deba a razones especulativas, no será coyuntural. No ha hecho más que empezar.

**21.** El agotamiento de los combustibles fósiles afectará de manera inexorable a todos los aspectos de la vida humana. No resultará nada sencillo, desde el punto de vista técnico, reemplazar la enorme cantidad de energía concentrada en el petróleo y sus derivados. Mucho menos, en el caso del transporte, que requiere de una fuente de energía versátil, duradera y de gran potencia para vencer desniveles orográficos considerables, como sucede tan a menudo en nuestro pequeño pero montañoso país. Por esta razón, en un contexto de combustibles cada vez más escasos y caros, y en tanto no existan formas eficientes de transporte alternativo, el sentido común indica que se deberá dirigir el combustible del que se disponga hacia medios indispensables como las ambulancias y otros sistemas de emergencia; y, de forma más general, hacia los sistemas de transporte *público y colectivo* de viajeros; esto es, guaguas y micros públicos, únicos capaces de prestar servicio en buena parte del territorio.

**22.** De igual modo, en ese contexto de encarecimiento del petróleo y eventual desaparición del mismo a largo plazo, cobran sentido formas de transporte público impulsadas por electricidad, la cual deberá proceder de fuentes renovables de energía: eólica, fotovoltaica, sistemas mixtos hidroeólicos y otras.



23. En este escenario, cobra sentido la experimentación de nuevas formas de energía que permitan impulsar vehículos de importancia social, como pueden ser las ambulancias, así como en los vehículos oficiales, que deberán ser los primeros en dar ejemplo al resto de la ciudadanía.

#### • Los sistemas de transporte guiado: posición respecto a la propuesta de trenes en Tenerife

24. Nos ratificamos en la idea de que las guaguas son los medios más eficaces y eficientes para la mayor parte de nuestro territorio. El pequeño tamaño de nuestro territorio insular no justifica, en nuestra opinión, la adopción de un sistema ferroviario de alta velocidad (o próximo a ella); modelo éste que reduce, a su vez, el número de paradas posibles y exige pendientes y radios de curva que dificultan aún más su inserción en el actual corredor de autopistas. Su implantación supondría una fractura adicional en un territorio frágil como el tinerfeño, que ya resultó fragmentado previamente por las autopistas. Esta afección, grave en general, lo es todavía más en el caso de la Comarca Norte, más densamente poblada y con un tejido territorial más complejo, que en muchos casos se encuentra en plena producción agrícola.

25. En consecuencia, nos oponemos a la implantación de trenes de alta velocidad en Tenerife, así como a cualquier propuesta de transporte guiado que no discurra aprovechando el corredor actual de las autopistas —en todos los casos posibles, utilizando su mediana— evitando fragmentar y colonizar aún más territorio.

26. El diseño y ejecución de todas las propuestas de mejora y potenciación del transporte público cobra sentido si, al mismo tiempo, se disuade el continuo reclamo a seguir utilizando los medios de transporte privado. Es preciso abandonar la absurda pretensión de seguir ampliando la red de carreteras, autovías y autopistas; sobre todo en aquellos recorridos que pueden quedar servidos con sistemas potentes de líneas de guaguas frecuentes, puntuales y suficientemente confortables. En tal sentido, reiteramos nuestra oposición razonada al cierre del anillo insular por el oeste de Tenerife; a la autopista exterior del área metropolitana y sus ramales anexos (vías de ronda, vía de cornisa); y a la ampliación de carriles de las autopistas ya existentes, con la única excepción de aquellos que funcionen en exclusiva como carriles para guaguas, taxis y vehículos de alta ocupación.

27. Es preciso incorporar una perspectiva de planificación a medio y largo plazo, tomando en cuenta que en algo más de una década se puede verificar el proceso de declive y encarecimiento hasta límites insoportables del combustible fósil. Por esta razón se deben impulsar desde ahora sistemas potentes de transporte basados en guaguas eléctricas, sobre todo en las líneas y durante las franjas horarias que demandan mayor servicio para conectar las áreas de residencia de la población y los actuales focos de empleo, trabajo y servicios de la Isla. Junto a estos corredores horizontales basados en guaguas eléctricas, que se deben potenciar de manera progresiva, es imprescindible establecer conexiones fluidas de micros y guaguas pequeñas hacia los núcleos de las medianías (o del litoral, cuando éste queda alejado de la autopista), que garanticen un adecuado servicio a la mayoría de la población. Las conexiones verticales estarán basadas en un sistema de microestaciones e intercambiadores de transporte confortables y eficientes, situados en número suficiente junto al corredor principal.



28. Las actuales propuestas de trenes para Tenerife deben englobarse en la política diseñada desde hace casi cuarenta años, donde se impusieron las tesis más irracionales del desarrollismo, en un contexto político de ausencia de libertades democráticas. Ese modelo se ha mantenido en el tiempo por las elites políticas y técnicas, identificando los intereses de grupos empresariales minoritarios con los intereses generales. El tren figura entre los pilares de las infraestructuras necesarias para continuar este proyecto insular insolidario e insostenible y propicia la consolidación de un modelo que concibe la Isla como una gran ciudad. Por esta razón los gobiernos locales e insulares acuñan la idea de isla-ciudad, que encubre una transformación territorial con grave trascendencia ecológica, social, cultural e identitaria. El concepto de desarrollo que Sí se puede defiende para Tenerife difiere por completo del modelo que propugna el actual espectro político representado en el Cabildo Insular. Es por ello que nuestra oposición al tren debe explicarse también en este marco para que la ciudadanía tinerfeña y canaria comprenda que el tren es una pieza más en el modelo de Isla contra la que nos rebelamos democráticamente.

### • Conclusiones finales

29. Consideramos que resulta imprescindible constituir una autoridad única de transporte y organizar una gestión empresarial conjunta entre TITSA y los trenes y tranvías, que funcione bajo control *público y democrático*. En lugar de la competencia o descoordinación actual, se deben armonizar todos los sistemas y servicios de transporte público, contando con la participación corresponsable de sus trabajadores y bajo el supremo objetivo del interés público.

30. Frente a la crisis económica y social que se avecina es necesario articular las propuestas alternativas de movilidad con el impulso de medidas económicas que potencien la creación de empleo, la mejora de la calidad ambiental y del paisaje, y que contribuyan lo más posible a la eficiencia social y la redistribución de la riqueza. A modo de ejemplo: rehabilitación de la vieja red insular de caminos peatonales, con su señalización y servicios anexos; dotación de cientos de marquesinas adecuadas, servidas por carriles para el desvío de las guaguas (que cumplan la legislación) y de un acceso peatonal digno; carriles para bicicletas; microestaciones de guaguas e intercambiadores de transporte eficientes; correcciones y mejoras puntuales del trazado de las actuales carreteras: tramos con carril para vehículos lentos, rectificación de algunas curvas, así como todo el mantenimiento en condiciones de la red viaria actual; rehabilitación de taludes con problemas ecológicos de erosión y de seguridad vial; ‘naturalización’ y adecuación paisajística de curvas y tramos de carretera que ya quedaron fuera de uso; actuaciones de rehabilitación del paisaje en todo el entorno de las vías de comunicación. De forma general resulta conveniente la plantación de arbolado en los bordes viarios, por múltiples razones: atenuación de ruidos y humos que molestan a las zonas vecinas, absorción de CO<sub>2</sub>, protección de aves silvestres frente al atropello, embellecimiento general... es preciso atender, al respecto, al empleo de especies de arbolado autóctono o arraigado en el paisaje (cien años después, no logramos aún emular los niveles de integración y calidad paisajística de algunos tramos como el de la carretera general del norte a la entrada del término municipal de Tacoronte). Se pueden imaginar éstas y otras muchas iniciativas relacionadas de un modo u otro con la movilidad; propuestas, todas ellas, que requieren muchísima más mano de obra por unidad de capital invertido que



las megainfraestructuras previstas en el actual modelo de desarrollo, como las autopistas, puertos y aeropuertos.

**31.** Es preciso construir y profundizar una alianza estratégica a favor de formas de movilidad cada vez menos insostenibles y más solidarias, que incluya a los trabajadores y gestores de las empresas de transporte público, la ciudadanía y sus colectivos sociales —en particular el movimiento vecinal—, los ecologistas, las fuerzas políticas comprometidas con el cambio social y, en definitiva, todos los sectores interesados, objetiva y subjetivamente, en ese modelo alternativo.

***Otra isla es posible. Sí se puede.***

