



DANIEL KNOWLES
Carmageddon (Autocalipsis).
Cómo nos perjudican los automóviles
y qué podemos hacer al respecto

Capitán Swing, Madrid, 2024, 287 pp.
Traducción del inglés: María Luisa Rodríguez
Tapia. 23 €
Idioma: español
ISBN: 978-8412953213

ANDER GORTAZAR BALERDI
Euskal Herriko Unibertsitatea UPV/EHU
ander.gortazar@ehu.eus

De (lugares) ganadores y perdedores

Muy brevemente, *Carmageddon* es una crítica a la dependencia social del automóvil y posee el extraño mérito de haber convencido a un anticochista de que los coches son más necesarios de lo que él pensaba.

Menos brevemente, *Carmageddon* es un ensayo periodístico correcto, bien documentado y estructurado, que explica cómo el automóvil ha moldeado las ciudades, la economía, la vida social y la cultura de tal manera que desprendernos de él supondría una transformación –en dirección incierta– de todas ellas.

Para quienes ya están familiarizados con la literatura sobre movilidad urbana y planificación, el libro no presenta grandes descubrimientos, pero funciona bien como síntesis accesible. A lo largo de sus 17 capítulos, Daniel Knowles desgana el recorrido histórico –aunque no de forma estrictamente cronológica– de la conquista social del automóvil. Explica sus inicios como un objeto de élites, y cómo ese sesgo de clase lo ha acompañado durante su progresiva generalización. La normativa, inexistente al

comienzo, se fue adaptando casi siempre de forma favorable para consolidar la hegemonía del automóvil en las calles. También muestra cómo la industria automotriz supo desplegar un poder económico y cultural de enorme alcance, influyendo en gobiernos a través de *lobbies* y en el imaginario colectivo a través de la cultura de masas. Todo ello tuvo como contrapartida la marginación de los modos activos y colectivos, demasiado peligrosos o demasiado lentos en comparación –y debido– al coche privado. El libro subraya asimismo la larga lista de externalidades negativas derivadas de este modelo: la contaminación, la accidentalidad, la segregación espacial, el consumo de suelo o la erosión de la vida urbana, recordando que los beneficios privados del automóvil han implicado enormes costes colectivos.

Para ello, Knowles recurre a los «sospechosos habituales»: la demanda inducida y la evaporación del tráfico, Jane Jacobs y Robert Moses, Henry Ford y Detroit, las consecuencias del aparcamiento gratuito; Tokio, Copenhague, Ámsterdam. Sin embargo, también explica casos menos conocidos para el público –incluso el experto–, muy relacionados con su propia experiencia vital y profesional, desde Birmingham hasta Chicago, pasando por Nairobi.

Quizás por ello, el libro peca de cierto marco anglosajón y urbano –sesgo común, por otra parte–, lo que obliga a la persona lectora a hacer el esfuerzo adicional de trasladar las ideas expuestas a su propio contexto geográfico y social, y comprobar si proceden; un esfuerzo que, de todos modos, es recomendable en toda lectura crítica.

Knowles no propone una estrategia alternativa clara –tampoco es su objetivo–, pero sugiere un diagnóstico tan claro que, una vez interiorizado, abruma: además de problema estructural –el autor describe sus externalidades negativas con precisión–, el automóvil es una pieza tan profundamente incrustada en la sociedad que resulta casi imposible prescindir de él sin desarmar todo lo demás. Y ese «todo lo demás» lo impregna todo: urbanismo, vivienda, empleo, servicios, ocio; vínculos sociales, elecciones vitales, proyectos de vida. Así lo entendió también el periodista Héctor García Barnés, cuyo artículo “Cómo un anticochista me convenció de que los coches son más necesarios de lo que pensaba” denuncia la lógica absurda y perversa que fomenta una dependencia cada vez mayor del automóvil.

Esta es la mayor virtud, quizás involuntaria, del libro. Un ensayo que, aunque para algunos pueda funcionar como mero refuerzo de convicciones, ayuda a comprender el problema en toda su complejidad. Una vez digerida la cuestión, corresponde al lector caer en la resignación o buscar soluciones.

Discrepo del enfoque de García Barnés, que ilustra la cuestión con el cliché –seguramente buscado por provocativo– de “un centro para guays en bici y una periferia para trabajadores motorizados”. Hablar de dependencia del

coche nos obliga a analizar los conceptos de ‘necesidad’ y de ‘elección’, pero no como dicotomía, sino como un gradiente donde los individuos se sitúan. Por poner un ejemplo, el coche es necesario para aquella persona cuyo puesto de trabajo se traslada a un polígono industrial sin acceso en transporte público, pero si una familia decide instalarse en un desarrollo residencial suburbano en busca de «tranquilidad, aire y amplitud», no haber tomado esa decisión también era una alternativa.

El automóvil ha construido un mundo a su medida, y deconstruirlo no será tarea fácil. Ciertamente, emprender ese cambio implicará una transformación estructural de múltiples dimensiones, y afectará a apuestas que personas, empresas y administraciones hicieron en un contexto coche-céntrico. Habrá gente beneficiada y perjudicada, lugares ganadores y perdedores; un escenario que, por otro lado, no será nuevo en absoluto: como bien explica Knowles, la implantación del tranvía favoreció la expansión urbana en las inmediaciones de sus paradas, y la apuesta por el automóvil perjudicó durante décadas los centros de las grandes ciudades. Por lo tanto, una vez asumidos los riesgos, tocará gestionarlos, recordando la obviedad que el propio Knowles se ve obligado a mencionar en la conclusión de *Carmageddon*, es decir, que un futuro con menos coches no significa forzosamente un futuro sin ningún coche.

https://doi.org/10.26754/ojs_zarch/zarch.20252512436