LOS AUTOMOVILES, EL CENTRO COMERCIAL Y EL CAOS CLIMATICO

A propósito de la "Gota Fría" (DANA) en Valencia

Renán Vega Cantor

Una versión preliminar se publica en papel en El Colectivo [Medellín], diciembre de 2024.

El 29 de octubre se presentó una torrencial lluvia en el territorio de la provincia de Valencia (España). En ocho horas cayó tanta agua de lluvia como la que se vierte en un año. El resultado fue catastrófico, porque se inundaron barrios de la ciudad de Valencia y de pueblos aledaños, se destruyeron puentes, carreteras, vías férreas y murieron 230 personas.

Este acontecimiento permite analizar diversos hechos para enfatizar los vínculos entre capitalismo y cambio climático, entre ellos el impacto destructor de la gestión capitalista-neoliberal del mundo urbano; el automóvil como máxima expresión simbólica del uso de combustibles fósiles; el centro comercial convertido en el templo del consumo capitalista y de su lógica fosilista; y la falacia de los desastres naturales, ahora enfatizados en forma mecánica cual si fueran resultado directo del calentamiento global, dejando de lado que son resultado del funcionamiento del capitalismo realmente existente.

CALENTAMIENTO GLOBAL Y GESTION CAPITALISTA DEL MUNDO URBANO

La lluvia extraordinaria en Valencia es un resultado directo del caos climático que hace más fuerte a la tormenta denominada DANA (Depresión Aislada en Niveles Altos), conocida popularmente como "gota fría". El calentamiento global se expresa en la elevación de la temperatura del mar mediterráneo y el incremento de la humedad que retiene la atmosfera, lo que genera DANAS más frecuentes e intensas. En términos más concretos, en la DANA una masa de aire polar queda aislada y circula a altitudes entre 5 mil y 9 mil metros y luego choca con el aire cálido y húmedo que circula en el mar Mediterráneo, con lo que se genera grandes tormentas, sobre todo a finales del verano y comienzos del otoño, momento en que las temperaturas del mar son más altas.

Este fenómeno climático se torna más frecuente y destructor, como resultado directo del caos climático mundial, y su destrucción es todavía mayor en aquellas zonas en las cuales la gestión capitalista del mundo urbano muestra toda su perversidad. De esta forma, el calentamiento global indica la irracionalidad del capitalismo en lugares concretos, porque en Valencia la catástrofe está ligada al tipo de desarrollo urbano de índole neoliberal y capitalista. Este se

caracteriza por un desaforado incremento en la construcción de edificaciones, que llena el paisaje de hormigón y cemento y destruye las zonas rurales; por la ampliación de la red urbana hasta ocupar zonas inundables; por la presión del mercado inmobiliario y del turismo que conduce a construir en lugares inhabitables y de alto riesgo, donde eran previsibles inundaciones en cualquier momento si se tiene en cuenta que Valencia ha soportado riadas periódicas desde hace siglos, algunas de ellas en los últimos 65 años.

A la urbanización capitalista que privilegia la ganancia inmediata, sin importarle los efectos sobre la vida real de la gente, debe agregarse la mala gestión política en el plano local. Por eso, no existen planes de prevención, coordinados y de índole colectiva, sino que todo queda reducido al individualismo extremo y al darwinismo social de "sálvese quien pueda" y mucho mejor si se "salva en automóvil". Puesto que la lógica capitalista domina, el día de la tormenta los dueños de empresas, oficinas y centros comerciales obligaron a ir a los trabajadores a laborar, a pesar de que los anuncios meteorológicos indicaban registros de unas lluvias inusualmente altas. Las escuelas, colegios, universidades y oficinas públicas tampoco cancelaron sus actividades y los estudiantes, profesores y funcionarios debieron asistir a sus lugares de trabajo o estudio. Como consecuencia de estas decisiones murieron decenas de trabajadores y otros perecieron dentro de sus automóviles, en los que iban o venían del trabajo.

Las autoridades dieron muestras increíbles de incapacidad, como se comprueba con el autismo del Presidente de la Provincia de Valencia, el conservador Carlos Mazón, quien a las 13 horas del 29 de octubre anunciaba que la intensidad del temporal se reduciría a las 18 horas y por lo tanto no había de que preocuparse. Ese mismo funcionario solo dio la alerta a las 22 horas, cuando mucha gente estaba atrapada en sus casas o en sus automóviles y muchos ya habían muerto o estaban muriendo. Para medir el impacto de esa acción criminal, valga recordar que a las siete y media de la mañana de ese mismo día –es decir seis horas antes del anuncio tranquilizador de Mazón– la Agencia Estatal de Meteorología ya había elevado la alerta al nivel máximo, debido a la magnitud de la torrencial lluvia.

El comportamiento demencial que genera el capitalismo y lleva a no prever los impactos de las catástrofes, en aras de no entorpecer el funcionamiento de los negocios ni alterar la tasa de ganancia, se expresa en lo que hacen las autoridades gubernamentales. Así, en Valencia el mismo martes 29 de octubre, pocas horas antes de que sucediese la catastrófica inundación, Mazón recibió el Certificado (premio) a la Sostenibilidad Turística que se le concedió a la Provincia de Valencia y, con cinismo manifestó: "No hay lucha entre competitividad y sostenibilidad. Es *fake*".

A comienzos de 2024, a la Provincia de Valencia se le había otorgado el Premio de Innovación en Medio Ambiente y Sostenibilidad. Que se otorgaran esos dos premios, concedidos por entidades neoliberales a gobernantes neoliberales, muestra el grado de disonancia cognitiva de los mandamases políticos en el capitalismo, porque, por lo visto en Valencia, la sostenibilidad de la que hablan es tan desechable como las mercancías que produce el capitalismo. En la Comunidad de Valencia, dicha sostenibilidad voló en añicos el 29 de octubre de 2024, ante el impacto de la "gota fría".

Toda esta demagogia adquiere visos de cinismo criminal, al compararla con la magnitud de la tragedia de Valencia, en la cual los barrios inundados fueron los periféricos, los que habían sido construidos en zonas inundables y donde habitaban los sectores sociales más humildes de la sociedad valenciana. Esta ha sido una *catástrofe de clase*, porque si bien fueron impactados los intereses capitalistas, (bancos, centros comerciales, oficinas corporativas, se paralizaron actividades durante varios días, los trabajadores dejaron de afluir a los sitios en donde laboran…), en el corto y el largo plazo los verdaderos damnificados son los más pobres.

EL AUTOMOVIL, SÍMBOLO DEL CALENTAMIENTO GLOBAL Y DE SU IMPACTO DESTRUCTIVO

Si hay algún artefacto técnico que pueda concebirse como el ícono representativo del calentamiento global es, sin duda, el automóvil, por múltiples razones: es el producto por excelencia del capitalismo, por el culto al individualismo, al consumismo hedonista y posesivo, al egoísmo y la competencia desenfrenada; existe gracias al petróleo, sin el cual nunca se hubiera llegado a inventar, y se mueve activado por esa energía fósil; para su producción se requieren grandes cantidades de minerales, que se extraen del suelo y subsuelo, lo que produce destrucción ambiental y contaminación; de principio a fin de su vida (in)útil es fuente generadora de Gases de Efecto Invernadero, que alteran el clima del planeta y lo recalientan; cuando es un desecho se convierte en un material tóxico y peligroso, que se suele enterrar en cementerios de coches, que ocupan mucho espacio y contaminan fuentes de agua o, simplemente, se les deja abandonados a la vera del camino en los barrios pobres de cualquier ciudad.

Todo esto que, para algunos podría parecer mera especulación o divagaciones que no se ven en la vida cotidiana, adquiere una terrible actualidad por lo que ha sucedido en la ciudad de Valencia y pueblos que la circundan.

Para empezar, en las calles de Valencia, donde antes circulaban los autos, esos vehículos se encuentran arrumados, unos encima de otros, como si eso fuera producto de un montaje fotográfico propio de la Inteligencia Artificial. Pero no, es una escena del mundo real, un ejemplo visual del caos que genera el impacto de las fuerzas de la naturaleza –cuando se abusa de ella– en términos de la vida cotidiana.

Hay una cifra significativa sobre la destrucción que la DANA generó en la flota automovilística: en la ciudad de Valencia y pueblos de las cercanías fueron arrasados y sepultados por la riada unos 200 mil automóviles, y en el interior de decenas de ellos murieron muchas personas. El automóvil se convirtió en la última morada de muchos valencianos y, a su vez, los carros destruidos transformaron al medio urbano en un gigantesco cementerio de chatarra inservible

y contaminante. Esto quiere decir que, de un momento a otro, doscientos mil automóviles se convirtieron en chatarra inservible, que ocupa gran cantidad de espacio.
Los autos terminaron siendo barreras que impidieron que el agua fluyera, lo cual agravó la situación, con lo que se pone de presente el impacto geográfico del automóvil que ocupa gran parte del espacio urbano (autopistas, calles, plazas, parqueaderos, bombas de gasolina, talleres de reparación…). De repente, gran parte del territorio de Valencia y de ciudades circundantes se convirtió en un gigantesco cementerio de automóviles. Así, surgieron miles de toneladas de basura de distinta índole, gran parte de la cual ni siquiera puede ser reciclada, debido a los daños causados por el agua y el lodo.
Claro, para gran parte de los habitantes de la ciudad, el automóvil es el bien más preciado, sin el que no saben moverse ni vivir. No sorprende que gran parte de las personas que murieron estaban dentro de sus carros circulando en las calles o se disponían a encender los coches en los estacionamientos subterráneos, cuando estos fueron tapados por el agua. Muchos de los muertos perecieron con las llaves de su automóvil en las manos.
Personas de avanzada edad que vivieron la inundación en Valencia en 1957 y la de octubre de 2024 sostienen que les llama la atención que en la primera eran pocos los automóviles en la ciudad, mientras que ahora lo que sobresale de la destrucción urbana es la inmensa cantidad de automóviles, que atiborran las calles de la ciudad.
En una sociedad con una lógica elemental de supervivencia y, en consecuencia, que aprendiera de las lecciones que dejan las catástrofes como la de Valencia, se extraerían conclusiones básicas: debe abandonarse la dictadura del automóvil; el espacio urbano no puede ni debe estar subordinado a los requerimientos de ese artefacto tecnológico; deben privilegiarse otros medios de transporte; los carros deben restringirse al máximo, porque es una cuestión de supervivencia esencial; debería paralizarse la la producción de autos; si las ciudades quieren ser habitables y amables con sus residentes deberían tener cada día menos coches y restringir su circulación en el espacio urbano….
Pero que va, eso es soñar, porque en el capitalismo impera la lógica de la ganancia, y nada de lo señalado antes es concebible. En Valencia eso se demuestra fácilmente, porque de inmediato los vendedores de automóviles empezaron a frotarse las manos de dicha al ver que con la tragedia provocada por la DANA ante ellos se abrió una oportunidad impensada de negocios, dado que la mayor parte de los doscientos mil conductores individuales que se quedaron sin automóvil lo van a querer recuperar lo más rápido posible y regresar a la “normalidad”, como si nada hubiera pasado, puesto que eso es lo que dicta el mercado capitalista del automóvil, que requiere que se recupere la movilidad de la economía y de los coches.
Las mismas autoridades que dejaron morir a la gente y demostraron su inoperancia criminal, a la hora de promover la venta de automóviles si son muy eficientes, porque de inmediato ofrecieron subsidios con la finalidad de que las personas interesadas compren un nuevo automóvil. De esa forma, se reactiva la demanda y las empresas productoras de autos pueden hacer de las suyas, con la venta incrementada de nuevos autos.
Con esa perspectiva, la Feria del Automóvil programada en la ciudad para el mes de diciembre se realizó en los plazos estipulados y se anunció que los visitantes podían entrar en forma gratuita, con el fin de que accedieran a la variada oferta de vehículos en cuatro ruedas que se les ofrecieran, sin importar que todavía las calles estaban ocupadas por lo que alguna vez fueron miles de carros y ahora son basura inservible, contaminante y estorbosa.
En esa Feria se vieron incrementadas notablemente las ventas y aumentó el número de visitantes, principalmente de las zonas que destruyó la DANA. Y eso lo aplaudió el presidente del Comité Organizador de la Feria del Automóvil, Sergio Torregosa, quien confesó que dicho evento comercial “confirma nuestro principal objetivo, el de dar servicio a la renovación del parque automovilístico siniestrado por la DANA. […]. Las marcas y la Feria han estado a la altura y estamos realmente contentos de comprobar mediante este alto porcentaje de visitantes

procedentes de las localidades afectadas, que al menos hemos ayudado a intentar solucionar los problemas de movilidad de muchos de los afectados, que con su nuevo vehículo van a poder retomar paulatinamente la tan ansiada normalidad."

Es la teoría del shock aplicada a la venta de autos, lo cual significa que la destrucción de la DANA es vista como una bendición divina para los productores y vendedores de autos, que tienen una oportunidad dorada, difícil de encontrar en tiempos normales. Sin ningún tipo de cautela por los muertos y las inundaciones, los capitalistas del automóvil aprovechan la oportunidad que ocasiona la tragedia para vender más coches, porque el negocio y la ganancia son más importantes que la vida de la gente.

Y el culto al automóvil en el capitalismo realmente existente, con todos sus impactos catastróficos, se evidenció en los días subsiguientes a lo sucedido en Valencia, cuando se anunciaban lluvias torrenciales. En la Provincia de Málaga, por ejemplo, el miedo a perder sus autos llevo a muchos habitantes a recubrirlos con plástico, para que los protegiera del agua y del lodo. Recordemos que el automóvil es uno de los miembros más importantes de la familia, al que se mima, consciente y se protege, en muchos casos más que a los seres humanos, y en el caso de España mucho más que a los indeseables migrantes del sur o del este.

EL CENTRO COMERCIAL Y EL CALENTAMIENTO GLOBAL

En Valencia, junto con el automóvil, también quedó en evidencia el impacto negativo del Centro Comercial, otro de los íconos del capitalismo actual. Uno de los hechos más comentados y con más propaganda mediática fue el del Centro Comercial Bonaire. Las imágenes de sus sótanos inundados y los coches estacionados cubiertos de agua se convirtieron en fuente de información, más bien escandalosa y con poca perspectiva critica.

Este centro comercial, el más grande de Valencia, se construyó en una zona inundable. No extraña, en consecuencia, que su garaje subterráneo de dos plantas, con una extensión de 1200 metros cuadrados, fuera cubierto por el agua y quedara repleto de lodo. Ese garaje, con capacidad de albergar 5700 vehículos, se inundó en cuestión de minutos.

El centro comercial es el templo del consumo del capitalismo y encarna el modelo de ciudad que los capitalistas sueñan: construida de cemento y hormigón, con pocos o ningún espacio verde. Por ello, en solo diez años en España, entre 1996 a 2006, se ha construido una superficie artificial de cemento que equivale a la tercera parte de todo lo que se ha construido a lo largo de la historia de ese país. Y, por supuesto, en esas construcciones el centro comercial, y todo lo que se erige a su alrededor (viviendas, oficinas, parqueaderos, centros de salud, universidades, campos deportivos…) representan un gran volumen de la inversión urbana, pública y privada.

Al respecto, Bonaire es un centro comercial que tiene una extensión de 135 mil metros cuadrados de superficie y está ubicado en forma estratégica en Valencia, a 15 minutos del centro de la ciudad y solo a diez del aeropuerto. Recibe anualmente a unos once millones de visitantes. Pero incluso viendo las imágenes del centro comercial de Valencia, repleto de agua en sus parqueaderos, puede decirse que eso solo es una cara del urbanismo realmente existente en el capitalismo, porque la otra cara es la de la periferia, la que soportó las mayores inundaciones, donde la destrucción fue más pavorosa y donde murieron la mayor cantidad de personas. En esa periferia, construida en zonas inundables en las que nunca se debió haber erigido ni una sola casa, habitan los más humildes, los trabajadores que laboran en Valencia, algunos en los centros comerciales, y que hacen posible el funcionamiento real de la vida y la economía de la ciudad.

Para darse cuenta del papel que desempeña el centro comercial en el capitalismo, es notable que, a pesar de que la muerte y la destrucción era más palpable en las zonas periféricas, los pocos esfuerzos de las autoridades gubernamentales se dirigieron a socorrer a los centros comerciales. Así, autobuses repletos con personal voluntario para ayudar a la gente fueron dirigidos hacia un centro comercial. Los voluntarios dijeron que no se prestaban para eso de

limpiar la cara de los centros comerciales. Un voluntario señaló con indignación: “nos hemos negado a limpiar un Zara, estamos aquí para ayudar a la gente”.
No por casualidad existe un vinculo directo entre el centro comercial y el automóvil, porque estos lugares están al margen del transporte público y ellos se preparan y construyen para dar espacio al carro individual, símbolo por excelencia de la propiedad privada. Y se construyen, por lo general, en zonas de clase media o en lugares que gentrifican y expulsan a los habitantes locales. En contraposición, las zonas más afectadas por la DANA se encuentran localizadas en los barrios periféricos, en donde habitan los trabajadores de los centros comerciales (choferes, aseadoras, vendedores en las tiendas, celadores…), que quedan abandonados a su propia suerte, y a ellos y sus lugares de habitación no se les presta la misma atención que se les concede a los centros comerciales, esos devoradores de ciudad que se alimentan con cemento y energía fósil.

CALENTAMIENTO GLOBAL Y CATASTROFES POCO NATURALES
De la tragedia que han vivido los habitantes más pobres de Valencia, empezando por los trabajadores, pueden derivarse algunas conclusiones sobre los nexos entre el calentamiento global y el capitalismo realmente existente.
Claro, el calentamiento global es un hecho irrebatible y tiene impactos, pero estos van a ser más o menos destructivos, dependiendo de las condiciones existentes en un lugar determinado. Entre más esté implantada la lógica capitalista en ese lugar, de acuerdo con el tipo de urbanización imperante, más destructivos van a ser los impactos de ciertos fenómenos climáticos que, a la vez, han sido alterados en los últimos años por el capitalismo.
El caso de Valencia es emblemático, porque a la ciudad se le presentaba como una de las mejores lugares del mundo para vivir, modelo de ciudad sustentable y un entorno turístico envidiable para atraer a miles de viajeros del mundo entero.
Esa propaganda revela, mirándola críticamente, las causas sociales que hacen más destructivos a los fenómenos naturales que ha alterado el capitalismo, como la DANA. Entre más ladrillo y cemento tenga una ciudad, se destruya al máximo su tejido rural, se construya en áreas

inundables, se privilegie el uso del automóvil particular, se implemente la construcción de centros comerciales…, todo eso hace más destructivos los impactos del caos climático.
De esto no va a estar a salvo ningún país, porque suele oírse a menudo que las modificaciones climáticas no van a tocar al Primer Mundo, sino a las zonas más pobres del planeta. Las terribles imagines de Valencia, tras el paso de DANA, son una muestra distópica anticipada de lo que ya se está convirtiendo en noticia cotidiana en los centros capitalistas de la modernidad tardía, situados en Europa occidental, Japón, Australia y Estados Unidos.