



EL TRANSPORTE URBANO Y LA DICTADURA DEL VALOR DE CAMBIO

Por Arturo Soria Puig

La reconquista de la ciudad por parte de sus habitantes pasa, entre otras cosas, por la reconquista de los espacios públicos.

La idea de ciudad es inseparable del salir fuera de casa. "Se edifica la casa para estar en ella; se funda la ciudad para salir de la casa y reunirse con otros que también han salido de sus casas", decía Ortega y Gasset. Este salir fuera de casa no ha de ser exclusivamente en dirección al trabajo, al menos en una ciudad que sea algo más que un mero amasijo de habitáculos y puestos de trabajo. Los espacios que se hallan fuera de casa y de la esfera del trabajo y a la disposición de cualquier ciudadano son, en una primera aproximación, espacios públicos.

En los últimos decenios, los espacios públicos han merecido escasa atención; otros problemas más apremiantes acaparaban tanto las acciones como las elucubraciones. Sin embargo, a fuerza de marginarlos, llevan camino de convertirse también en problema importante y habrá que volver la vista al pasado para redescubrir el papel que jugaban en nuestras antiguas ciudades y para repensar, a continuación, la manera de concebirlos de cara al futuro, en especial en lo tocante a la utilización de una parte de ellos, la calle, por el transporte motorizado.

El equilibrio entre los espacios públicos y privados

Esa peculiar atracción que ejercen bastantes cascos antiguos —al menos sobre sus ocasionales visitantes—, ¿no cabría atribuirle, entre otros factores, al trazado de sus espacios públicos y a las funciones múltiples que éstos satisfacen, o satisfacían?

En tiempos pasados —y aún hoy en ciertos rincones, generalmente apartados del tráfico multitudinario y motorizado—, los espacios públicos y, en particular, la calle, además de satisfacer una función como lugar de paso (de personas o vehículos), satisfacen otras muchas funciones relacionadas con las viviendas. En los espacios públicos jugaban los niños, charlaban los ancianos, paseaban los jóvenes, instalaban sus puestos los vendedores; constituían a menudo un apropiado lugar de encuentro, de esparcimiento e incluso de estancia; con frecuencia, resultaban aptos para celebrar fiestas populares y actos públicos; eran, en cierto modo, un complemento o apéndice de la vivienda y a veces formaban con ella una unidad de orden superior.

Esto no quiere decir, ni mucho menos, que las viviendas fueran óptimas y los espacios públicos

de grandes dimensiones, ni tampoco que la multifuncionalidad de éstos se diera por doquier. Hay otros factores, de índole más general y difusa, que aunque no se den las anteriores circunstancias, puede influir decisivamente en la existencia de una relación equilibrada, tal que los espacios públicos complementen a los privados y estos últimos no acogoten a aquéllos con sus moles; por ejemplo, el papel que se le asigne o juegue en una sociedad el consumo improductivo.

Como señala Henri Lefebvre, para los mercaderes medievales la ciudad, a la vez que producto —en el sentido de algo indiferenciado y sometido a compra-venta—, era una obra —en la acepción artística y artesanal de la palabra—; una obra todo lo imperfecta e injusta que se quiera, pero concebida más para el uso que en función primordial de consideraciones crematísticas, aunque éstas, cómo no, también se dieran. La ciudad medieval, tenía, en general, más valor de uso que de cambio y los grupos dominantes invertían en ella improductivamente buena parte de sus riquezas. La ciudad como tal no era aún objeto de comercio y enriquecimiento, aunque pudiera serlo en algunos de sus elementos constituyentes.

Y es que en aquellos tiempos la actividad económica no había alcanzado aún una autonomía total; estaba sometida, como resalta Tawney en su *Religion and the Rise of Capitalism*, a las normas de la moral cristiana que entonces frenaba el libre desarrollo de las fuerzas productivas al imponer, por ejemplo, el control de precios (recuérdese la teoría del “justoprecio”) y restringir el préstamo con interés. En estas circunstancias, el excedente se había de consumir improductivamente y la inversión improductiva en las ciudades —fenómeno relativamente usual en la Edad Media— genera valores de uso y puede dar lugar a espacios públicos que complementen a los privados y favorezcan el establecimiento en ellos de una vida social variada y compleja.

En cierta manera, cabe aventurar la hipótesis de que una de las claves del equilibrio entre espacios públicos y privados —equilibrio cuya ruptura resulta hoy fácil constatar pero que, por otra parte, es tan difícil de definir— estaba en ese freno y control de las fuerzas productivas por instancias ajenas a las mismas, en la existencia y valoración social de las inversiones improductivas y de uso no meramente privado. De ahí que el decisivo y fundamental estoconazo a tal equilibrio lo haya propinado la progresiva y apabullante implantación del sistema económico que padecemos.

Los espacios públicos y el beneficio privado

En una sociedad en la que prácticamente todo queda sometido a la dictadura del valor de cambio, del beneficio privado y casi privativo

de los adinerados, un espacio público no es más que una superficie donde no existe la posibilidad de producir la mercancía “metros cuadrados de edificación” y de la que, por tanto, no cabe sacar gran tajada.

Por eso, apenas se crean espacios públicos en zonas de nueva urbanización, y no pocos de los que existían en barrios de épocas anteriores desaparecieron por la elemental razón de que es un gran negocio descalificar, con el visto bueno o la vista gorda de las autoridades, un espacio público y convertirlo en el soporte del mayor volumen posible de edificación. Y si aún se crean de tiempo en tiempo jardines o “vías parque”, se debe, en más de un caso, al hecho de que una mancha de verde, dado que se trata de un bien escaso, ayuda a revalorizar los solares y pisos próximos. Pocos propietarios se oponen, por ejemplo, a que la Administración corra con los gastos de crear un parque en terrenos ajenos o de personas menos influyentes y sean ellos quienes cosechen ricamente la plusvalía generada por aquél.

El espacio público que entra de modo más directo en la esfera de la especulación y producción —aunque se suela financiar y gestionar a cargo de fondos públicos— y que resulta imprescindible para el funcionamiento del sistema es el destinado al transporte.

La apertura y construcción de una calle es algo que no pudiendo realizar a solas casi ningún propietario particular, revaloriza a la larga los solares de todos los propietarios adyacentes y sirve, por último, para acercar a la gente a los lugares de trabajo, es decir, para crear un mercado más amplio de mano de obra.

Tampoco hace falta ser un lince para descubrir que sin calles sería casi imposible vender la mercancía vivienda o la mercancía oficina, local comercial o industrial, al no ser éstas accesibles ni a sus compradores ni a sus hipotéticos usuarios.

No es pues mera casualidad que el espacio público menos amenazado de extinción sea el destinado al transporte, ni el que se haya solidado, advertida o inconscientemente, total preferencia a la función de paso sobre las otras funciones que pueden cumplir los espacios públicos.

El obvio resultado final de la dictadura del valor de cambio sobre la ciudad es la supervivencia de unos raquíticos espacios públicos, dedicados casi por completo al transporte, en medio de una amenazadora selva de espacios privados que soportan cuanta edificación cabe.

Segregación espacial y transporte motorizado

Pero la imperante y casi omnipotente dictadura del valor de cambio atenta de raíz contra la subsistencia del equilibrio entre espacios públicos y privados, no sólo porque los primeros queden reducidos a su mínima expresión, sino también porque da lugar a usos de suelo muy



El transporte urbano

intensivos y cada vez más segregados, lo cual produce necesariamente una gran demanda de viajes que, por su longitud, no cabe realizar a pie.

Dicho de otra manera: la lógica económica predominante ha tendido en general a la concentración en ciudades, es decir, al crecimiento de las más grandes, por aquello de las economías de escala y otras músicas celestiales para los oídos de los adinerados; a la vez que aumenta el perímetro de los núcleos urbanizados, a causa de esa concentración, las leyes del mercado del suelo han impuesto una especialización y segregación espacial progresiva, con lo cual las actividades tienden a separarse cada vez más, no quedándole al urbanícola más solución que desplazarse en medios motorizados para salvar esas crecientes distancias.

La lógica de un mortal cualquiera, tendería, por el contrario, a disminuir la necesidad de transportarse a grandes distancias mediante el uso mixto del suelo, para vivienda, trabajo y equipamiento escolar, comercial, lúdico, cultural, deportivo; el ideal sería que el transporte motorizado —colectivo o privado— estuviera al alcance de las personas sin ser necesario e imprescindible su uso para casi todos los desplazamientos.

Aunque la mera existencia de una gran demanda cautiva de viajes motorizados constituya, pues, un atentado contra la lógica humana, lo cierto es que esta demanda se podría satisfacer racionalmente de varias maneras. No obstante, la política de transporte tampoco se escapa a la dictadura del valor de cambio cuyas preferencias caen —por múltiples razones en las que no nos vamos a detener aquí sobre el automóvil, que, por otra parte, en ciertas circunstancias puede ofrecer como medio de transporte indudables alicientes, que lo hacen atractivo y vendible.

Las medidas tendentes a satisfacer la gran demanda cautiva de viajes motorizados favoreciendo el uso indiscriminado del automóvil han constituido a menudo la gota de agua que faltaba para cargarse el inestable y amenazado equilibrio entre espacios públicos y privados: no pocos de los espacios públicos que sobrevivían a la dictadura del valor de cambio en lo tocante a la explotación del suelo, han fenecido ante las exigencias de la dictadura del valor de cambio en lo tocante al transporte.

La monopolización de los espacios públicos y el acoso ambiental de los privados

El aumento de superficie viaria necesario para que pasen más coches se ha conseguido en zonas céntricas, destinando a la circulación de automóviles espacios previamente destinados a otras funciones: abriendo al tránsito las zonas centrales de vías importantes donde antes había árboles, bancos y puestos diversos; reduciendo la acera de otras muchas, previa la consabida

tala; ensanchando las intersecciones con la consiguiente molestia para los peatones por el aumento de sus recorridos.

Además de las superficies sustraídas a otras funciones para destinarlas al tránsito rodado, están las costosas superficies creadas con este exclusivo fin encima de las otras: los pasos elevados, que elevan a la altura de los primeros pisos el ruido y las vibraciones del tránsito, y también están las superficies invadidas por vehículos en búsqueda de un lugar donde estacionar, las cuales tampoco son despreciables cuantitativamente en algunas ciudades españolas.

Como es lógico, la disminución de superficie disponible para otros usos y el paralelo aumento del ruido y de la contaminación, que crecen a la par que el tránsito, ha arrinconado, y a veces desterrado, en bastantes espacios públicos esas otras funciones que antes cumplían de complemento y desahogo de las viviendas y que siguen siendo igual o más necesarias que antes, dada la carencia de jardines particulares y dada la disminución de la superficie de los pisos (según el Ministerio del ramo el tamaño medio de las viviendas, expresado en metros cuadrados útiles, era en 1958 de 75,8 y en 1965 de 63,9).

Pero además de que el gran volumen de tránsito motorizado (junto a las altas densidades) haya creado en numerosos espacios públicos un ambiente que impele a estar en ellos tan sólo el tiempo imprescindible, ha dado lugar también en ciertas calles a un verdadero acoso ambiental y acústico de los espacios privados en los que el ruido de la circulación impide concejarse en el trabajo o dificulta conciliar el sueño.

En síntesis, la monopolización de los espacios públicos por el transporte motorizado y en especial por el automóvil (la calle al ser invadida por el coche se convierte en un espacio público de consumo privado), encima de no resolver del todo el problema del transporte urbano, pues la congestión subsistirá mientras se le den facilidades al coche y no se creen alternativas válidas a su uso a ciertas horas y en ciertos lugares, arrincona y anula otras funciones importantes de tales espacios, amputa a los espacios privados de un complemento necesario y, por si fuera poco, los acosa con ruido y aire contaminado.

Y este acoso ambiental debido a la monopolización de los espacios públicos por el transporte motorizado, no es una mera expresión rimbombante pergeñada con fines exclusivamente polémicos.

Las fuentes emisoras de ruido son incontables —desde los altavoces de las salas de fiesta, los transistores o los electrodomésticos, hasta los producidos por la industria o la aviación— pero casi todas las encuestas hechas sobre el tema en los países más “desarrollados”, coinciden en señalar al tránsito motorizado como el principal causante de molestias sonoras, incluso a veces en lugares próximos a aeropuertos o en zonas industriales.



Por lo que atañe a la contaminación atmosférica bastará con señalar que en Madrid y en zonas de tránsito intenso, puede llegar en invierno a achacarse el transporte un 70 por 100 de los humos, entre los múltiples contaminantes que pululan por la atmósfera madrileña, los que alcanzan concentraciones más peligrosas para la salud. El 9 de enero de 1975, en puntos concretos de Madrid llegó a registrarse una concentración de humos 8 veces superior a la que en Inglaterra se considera como máxima admisible, pasada la cual son de temer daños sobre la salud: 250 microgramos por metro cúbico.

Para una política de transporte menos urbanizada

Si cuanto hasta aquí se ha dicho se diera por bueno, dos bases de partida para una política de transporte que no atentara en exceso contra lo que aún queda de valor de uso en las ciudades actuales, serían:

1. Reducir la necesidad —no la posibilidad— de transportarse en medios motorizados. Paliar tal necesidad o cautividad exigiría una política tendente a repartir lo más uniformemente que se pueda, y a escala peatonal, el empleo y el equipamiento de todo tipo, pues cuanto más dotada está una zona, cuando más autónoma es, menor es la necesidad de transportarse fuera de ella. En síntesis, haría falta un uso mixto del suelo que permitiera maximizar el número de viajes a pie y eso escapa, por supuesto, a una mera política de transporte y obligaría a poner por encima de las consideraciones crematísticas de quienes imponen en beneficio propio la dictadura del valor de cambio, otras razones ajenas a la compraventa de mercancías.

2. Reconsiderar el papel de la calle y de los espacios públicos, de los cuales aquélla constituye parte fundamental, teniendo en cuenta su doble función de vía pública o lugar de paso y de apéndice o complemento de las casas adyacentes. Sólo atendiendo a las exigencias que ambas funciones plantean, cabrá restaurar algo el equilibrio entre los espacios públicos y privados y frenar el acoso ambiental de los últimos.

En estos años, la calle, que es precisamente donde tiene lugar o se manifiesta el transporte,

apenas ha merecido atención por parte de los especialistas en transporte urbano y es difícil encontrar en las publicaciones dedicadas al tema una noción clara, amplia y de sentido común acerca de lo que ésta es, o debiera ser, tal como la que en 1863 exponía Ildefonso Cerdá en su Memoria del anteproyecto de reforma interior de Madrid: "la calle, sin perder su carácter de carretera, está más principal e inmediatamente destinada a prestar... una serie interminable de servicios, a cual más importante al vecindario estante... Estos servicios... no destruyen, no cambian la naturaleza y esencia de la calle como vía pública; pero modifican en tales términos su manera de ser, que exigen un estudio muy especial y concienzudo, a fin de determinar de qué suerte y por qué medios la calle, sin dejar de ser carretera o vía pública urbana..., puede y debe atender a otros (servicios) que de ella exigen los vecinos por un lado y los transeúntes por otro, respondiendo a la vez a las exigencias de la locomoción y al organismo social y urbano".

Es evidente que a la puesta en práctica de estas dos bases de partida se oponen, hoy por hoy, incontables obstáculos políticos y económicos, pero también convenga quizá señalar que a esos obstáculos, que siempre se citan, hay que añadir otros provenientes de la propia deformación de muchos técnicos que no sólo no buscan o sienten la necesidad de alternativas teóricas, sino que encima justifican y defienden lo hecho hasta ahora y se sienten como peces en el agua dentro del estrecho y canijo marco teórico de la actual ingeniería de tránsito.

Y es que mediante sutiles presiones, explícitas e implícitas, y a través de laberínticos vericuetos no siempre racionalizables, la dictadura del valor de cambio puede alcanzar también al pensamiento haciéndolo cada vez más sofisticado en los instrumentos y, a la par, más alícuo, chato, domesticado y parcelario en los conceptos básicos, aunque, por otra parte, los instrumentos complicados no tengan en principio por qué estar reñidos con las ideas claras, generales y de sentido común.

Quede para otra ocasión desmenuzar algunos conceptos de la ingeniería de tránsito con vistas a demostrar hasta qué punto llevan el cuño del automóvil y se subordinan a él, y cómo, a veces, la irracionalidad de la sofisticada racionalidad parcelaria de muchos especialistas actuales parece no tener límites, alejándose cada vez más del vulgar pero sano sentido común. ■