



ALGUNAS CONSIDERACIONES BASICAS, EN MATERIA DE TRANSPORTES

por Carlos Sánchez Casas

El capital, por naturaleza, tiende a superar toda barrera espacial. Por consiguiente la creación de las condiciones físicas del intercambio —de los medios de comunicación y de transporte— se convierte para él en una necesidad: la anulación del espacio por el tiempo. (K. Marx «Grundrisse», tomo II, pág. 13).

El tiempo de circulación sólo determina el valor en la medida en que se presenta como barrera natural para la valoración del tiempo de trabajo (ídem 30).

La circulación puede crear valor sólo en la medida en que requiere un nuevo empleo de trabajo ajeno, fuera del consumo directamente en el proceso de producción. Sólo los costos de circulación reales aumentan el valor del producto pero reducen el plusvalor (ídem 40, 41).

El sector transporte, como otros muchos, está en crisis, una crisis cuyo verdadero significado no puede entenderse sino después de un análisis detallado de su función dentro del sistema de producción. Este análisis global escapa del ámbito del artículo, pero sí queremos profundizar aquí en una característica específica del sistema de transporte, que viene determinada por la intervención del espacio y el tiempo (en relación dialéctica) como dos de sus elementos más fundamentales: el carácter eminentemente urbano del transporte y, en consecuencia, el carácter eminentemente urbano de la crisis.

Evidentemente los tecnicismos económicos serán imprescindibles, pero procuraremos reducirlos al mínimo y enfocar el problema, siempre que sea

posible, desde un punto de vista urbano y con la máxima simplicidad.

El tema es lo suficientemente amplio y complejo como para que exija ciertas aclaraciones previas. La primera de ellas es la definición de lo que entendemos por transporte.

El transporte en el sentido en que aquí se emplea, es un desplazamiento de objetos materiales y/o pasajeros, mediante una maquinaria específica, a través del espacio, que forma parte del proceso de producción y reproducción del sistema.

Quiere esto decir que excluirémos, en principio, los desplazamientos del tiempo libre, de ocio y en general los no insertos en el citado proceso, que serán tratados tan solo marginalmente.

Dentro del transporte así entendido caben distinguirse diversos actores:

— El capital en su conjunto, para el que el transporte constituye parte del proceso de producción en tanto que medio realizador del valor de las mercancías. «El producto no es mercancía, no está en circulación, mientras no se encuentre en el mercado».

— El capital del sector, para el que el transporte constituye una forma de obtención de plusvalía, único caso en el que el transporte crea valor (la fuerza de trabajo de los obreros del transporte).

— El capital del sector productor de los medios de transporte (especialmente el transporte privado de viajeros).

— La población en general en cuanto habitante y usuario de un territorio.

— Los medios de transporte, capital fijo de las empresas de transporte, generalmente de alto costo y rápida obsolescencia.

— El producto transporte que tiene la característica de no ser propiedad del transportista que actúa como simple intermediario. (El capital del transportista no se valoriza más que por intermedio de otro capital). (I).

— Las infraestructuras, vías o canales de comunicación, de muy elevado costo de ejecución.

La relación de estos actores entre sí, es muchas veces contradictoria y en cualquier caso su análisis resulta muy enriquecedor para la comprensión del tema que nos ocupa. No obstante, y previamente, debemos efectuar algunas matizaciones.

Efectuaremos la primera matización diferenciando el transporte de viajeros del transporte de mercancías y, simultáneamente, el transporte intraurbano (en el interior de una ciudad) del transporte interurbano (entre dos ciudades).

— Transporte de viajeros.

Si analizamos los orígenes del transporte de viajeros podemos darnos cuenta que, en el contexto mas arriba definido, *aparece como fundamentalmente inter-urbano* y que sólo con el crecimiento de las ciudades en el capitalismo, aparece con carácter generalizado el transporte intraurbano de viajeros.

Las ciudades eran pequeñas y los desplazamientos podían realizarse perfectamente a pie; *sólo con el desarrollo del capitalismo la ciudad efectuó un salto cualitativo*: miles de obreros se apiñaban en torno a los centros industriales en coronas de chabolas insalubres que aumentaban sin cesar, de forma que poco a poco la ciudad aumentaba de tamaño hasta adquirir proporciones en las que las distancias eran excesivas para ser recorridas a pie. *La concentración progresiva de las industrias* hizo imposible, espacialmente, mantener una estructura urbana en la que cada centro industrial estuviese rodeado por su mano de obra a una distancia recorrible a pie sin que supusiera una disminución de la jornada de trabajo. Los crecientes peligros sanitarios, las llamadas economías de escala, las incompatibilidades de uso... etc., obligaron a ordenar el territorio y a institucionalizar el crecimiento de la ciudad. La propiedad privada del suelo impri-

mió carácter a esa institucionalización y la libertad de domicilio era pura teoría y las grandes masas obreras fueron y continuaron relegadas a las zonas insalubres y de menor accesibilidad.

No ubicada ya junto a las industrias o en un entorno suficientemente próximo, si se quería contar con la mano de obra era necesario arbitrar un sistema para *que el traslado residencia-trabajo no fuera tan costoso en tiempo que no pudiera ser asumido por el obrero*, mermando su tiempo libre, y robase horas a la jornada de trabajo; porque, evidentemente, el capitalista nunca consideró el tiempo de transporte como tiempo de trabajo: sobre esto volveremos después.

Este transporte que vino a poner en contacto zonas antes separadas, paradójicamente contribuyó a alejar y relegar hacia el exterior a las capas más deprimidas, de forma que para ellas en lugar de acortarse, se alargó el tiempo de desplazamiento *al aumentar el factor espacio* (distancia) *en mayor proporción que la disminución del factor tiempo*. Curiosamente, también las conquistas de la clase obrera disminuyendo la duración de la jornada laboral, permitieron el crecimiento aún mayor de la ciudad al poner a disposición del capital un mayor tiempo libre que utilizar en el transporte al trabajo.

Es interesante recalcar como conclusión, que el transporte intraurbano de viajeros nació como *una necesidad que la ciudad impuso al capital. un tributo del capital a su configuración del espacio*. Comprender este hecho es muy importante como veremos luego. De la necesidad de obtención de plusvalía partió la exigencia del transporte de viajeros intraurbano. El capital, para poderse reproducir exigió el transporte de viajeros; la exigencia no vino de la fuerza de trabajo.

— Transporte de mercancías.

El análisis de la evolución del transporte de mercancías, es algo más complejo o, cuando menos, algo más «especializado» que el del transporte de viajeros y no existe una diferencia sustancial entre el transporte inter e intraurbano.

Esta evolución que está admirablemente descrita por Marx en los *Grundrisse* puede sintetizarse, a mi juicio, en dos frases: el transporte evoluciona de estar integrado en el proceso de producción como valor de uso a estarlo como valor de cambio. En efecto, en los sistemas precapitalistas el proceso de circulación del dinero no se reiniciaba por sí mismo, en su circulación el dinero se transformaba en mercancía y en el intercambio D-M el consumo ponía fin al proceso, o la mercancía se intercambiaba a su vez por dinero y en el intercambio D-M, o bien D desaparecía para intercambiarse de nuevo por M —en cuyo caso el proceso terminaba nuevamente en el consumo— o el dinero se retiraba de la circulación y se transformaba en tesoro inanimado, en riqueza figurada (2). *El transporte era una parte más del trabajo necesario* de ese proceso que debía reiniciarse una vez finalizado, no por sí mismo, sino recibiendo un impulso exterior nuevo cada vez.

(1) Alain Lipietz: «Le tribut foncier urbain». Ed. Masperó, pág. 279.

(2) K. Marx: «Grundrisse». Ed. Siglo XXI, tomo II. págs. 26 y 27.



Algunas consideraciones básicas en materia de transporte

En el capitalismo, el transporte, la creación de condiciones físicas para el intercambio, se convierte en una necesidad totalmente distinta que en la etapa anterior: *la anulación del espacio por el tiempo*; porque los medios de comunicación y de transporte no pueden convertirse en otra cosa que en esfera donde se valoriza el trabajo puesto en marcha por el capital. *El tiempo de transporte es una barrera necesaria pero que el capital tiende a reducir al mínimo por cuanto ralentiza su rotación.*

— *El transporte de viajeros y el transporte de mercancías.*

En las líneas anteriores hemos visto cómo el transporte de mercancías al mercado formaba parte del proceso de producción por cuanto gracias a él un producto alcanzaba la forma definitiva de mercancía. Si el capitalista, evidentemente, considera el transporte de mercancías como una barrera que desvaloriza el trabajo necesario o lo que es lo mismo que disminuye la plusvalía obtenida en el proceso de producción, el transporte de la fuerza de trabajo desde su residencia a su lugar de trabajo no es considerado como desvalorizador. ¿Por qué?, porque es tiempo no pagado aunque de hecho podría pensarse que constituye una causa de aumento de la explotación. Veámoslo en un ejemplo:

Si un obrero trabaja ocho horas tardando en llegar a su residencia al trabajo un tiempo despreciable, y el capitalista le paga el equivalente al valor creado en cuanto horas, la tasa de explotación es del 100 %, pero si ese obrero tarda en llegar de su residencia al trabajo una hora y esa hora, como tiempo dedicado a la producción, se incluye dentro del tiempo no pagado, la tasa de explotación ascendería al 125 %. La pregunta que podríamos formularnos sería: ¿El tiempo de transporte al trabajo desvaloriza realmente el tiempo de trabajo necesario al igual que lo hace el tiempo de transporte de mercancías al mercado?

Para responder a esta pregunta debemos considerar lo que llamaremos el *tiempo de transporte socialmente necesario*. Todos comprendemos fácilmente que aún en un planteamiento totalmente racional, no influido por la propiedad privada del suelo, el simple aumento de población provocaría el aumento de tamaño de las ciudades y, en consecuencia, aumentaría el tiempo de transporte social, medio que, considerado como un tiempo de trabajo, se trataría de un plustrabajo que todo miembro de la sociedad tiene que ejecutar y que al ser necesario para la existencia de la comunidad, como tal, es un trabajo imprescindible para que el mismo pueda reproducirse como miembro de la comunidad, es lo que un poco impropriamente podríamos llamar una condición social de la producción. Ahora bien, en la sociedad capitalista, y como consecuencia de la propiedad privada de los medios de producción, entre ellos del suelo, la ciudad ha crecido de forma que el tiempo de transporte es, para amplias capas de la población, superior al tiempo de *transporte socialmente necesario*, precisamente porque la «centralidad» en lugar de ser un bien social es un bien privado y apropiado por las capas con mayor poder adquisitivo. La libertad de residencia es un mito y así el obrero no puede alojarse donde racionalmente debía ha-

cerlo en función de su lugar de trabajo, sino donde le permite su capacidad económica a costa de un aumento de la tasa de explotación.

A la pregunta anterior debemos responder que el tiempo de transporte desvaloriza *el tiempo de trabajo necesario solo en la medida en que es superior al tiempo socialmente necesario*, y que al no ser abonado por el capital constituye realmente una sobreexplotación a que se somete al obrero.

De todo lo anterior se desprenden cuatro conclusiones:

1.^ª *El Estado debe poner al servicio de la fuerza de trabajo un sistema de transporte colectivo de forma que la duración de viaje residencia-trabajo no sea superior al tiempo de transporte socialmente necesario.*

2.^ª *Si esto no fuera posible por las características (heredadas) del tejido urbano, el usuario de este sistema de transporte sólo deberá abonar el equivalente al tiempo socialmente necesario.*

3.^ª *El costo suplementario debe ser subvencionado por el Estado a costa de los factores del capital que emplean la fuerza de trabajo y en proporción al monto de ese empleo. (En empresas nacionalizadas la comunidad se haría cargo de la proporción de subvención que le correspondiera).*

4.^ª *El tiempo de transporte que exceda del socialmente necesario debe ser abonado por el capitalista siempre que no haya existido libertad real de residencia, y el alojamiento del trabajador de su lugar de trabajo no sea voluntario.*

Hagamos una última observación a este respecto. Una empresa privada de transporte colectivo intraurbano de viajeros a precios tales que la hicieran rentable significaría que además de la sobreexplotación que el exceso de tiempo de transporte supone, el capital estaría extrayendo, a través del transporte al trabajo, una plusvalía pagada con el salario de los usuarios, o lo que es lo mismo, estaría aumentando su tasa global de explotación. Si la empresa no fuera rentable y por ello estuviera subvencionada por el Estado para hacerla apetecible a la propiedad privada, el problema sería aún más grave a no ser que la subvención proviniera exclusivamente del capital. El caso del Metro de Madrid es sangrante a estos efectos. Todas estas consideraciones inducen a una quinta conclusión:

5.^ª *El conjunto del transporte colectivo intraurbano debe ser cuanto más autofinanciable y cualquier rentabilidad debe repercutir íntegramente en un descenso de tarifas o en una mejora del servicio.*

Continuemos ahora con el análisis de las *contradicciones entre los diferentes actores del transporte*:

La primera contradicción que vamos a considerar es la existencia entre el conjunto del capital industrial para el que la producción de medios de circulación y de transporte más baratos es una meta a conseguir («El tiempo de circulación en sí no es una fuerza productiva del capital, sino una barrera en su fuerza productiva, procedente de su naturaleza como valor de cambio. Todo lo que pueda obtenerse de un aceleramiento y reducción del tiempo de circulación —del proceso de circulación— es una reducción de las barreras impues-

tas por la naturaleza específica del capital mismo») (3) y el capitalista transportista, para el cual la consecución de ese objetivo por parte del conjunto del capital industrial supone una reducción de su tasa de ganancia.

Esta contradicción se resuelve o se intenta resolver de varias maneras, entre ellas:

A) Traspasando al Estado la explotación de las empresas de transporte deficitarias, con lo cual esa desvalorización del tiempo de trabajo necesario es compensada, o recuperados sus efectos, a través de las subvenciones del Estado que provienen las más de las veces del tiempo de trabajo pagado al obrero.

B) Absorbiendo la empresa de transporte en la empresa industrial que necesita transportar sus mercancías, con lo que las tasas de ganancia se suman, o en otras palabras, se disminuye la desvalorización del tiempo de trabajo. Los altos costes de los medios de transporte hace que esto sólo pueda ser asumido por las grandes empresas industriales, con capital suficiente para la inversión necesaria.

C) Una consecuencia de esta contradicción es la concentración progresiva de las empresas de transporte, única forma de ofrecer costes más bajos al capitalista industrial.

Una nueva conclusión es evidente:

6.^a Es necesario oponerse a la nacionalización de empresas de transporte de mercancías deficitarias si con ello lo único que se pretende es disminuirle los costos de transporte al capitalista y no los precios del producto al consumidor. Si esta nacionalización se llevara a efecto, las pérdidas deben ser sufragadas por el conjunto del capital mediante una exacción específica o bien mediante un aumento en las tarifas de transporte sin el correspondiente aumento en los precios de venta del producto.

La segunda contradicción a considerar es la existente entre el capital transportista y a través de todo el conjunto del capital, y el capital productor de los medios de transporte (especialmente el automóvil). Esta contradicción que está íntimamente ligada a las infraestructuras y a la accesibilidad, es una contradicción fundamentalmente urbana y se puede sintetizar señalando que se trata de una contradicción entre el *transporte servicio* y el *transporte mercancía*. Veámoslo:

El transporte de viajeros que, como hemos dicho, nació como servicio imprescindible para el desarrollo industrial, y el transporte de mercancías intraurbano, fue entrando progresivamente en contradicción espacial con el transporte individual privado de viajeros (automóvil). En un principio, dado el carácter artesanal de la producción del automóvil, se trataba predominantemente de un servicio de lujo para el disfrute de una capa muy reducida de la población, pero servicio al fin y al cabo. Con ello no se quiere indicar que la industria del automóvil no fuera tan rentable como cualquier otra, pero sí, que se trataba de una producción que estaba determinada unidireccionalmente por las necesidades del consumidor. Sólo cuando el desarrollo de la técnica hizo posible la produc-

ción en serie, las condiciones cambiaron cualitativamente y de imperar la necesidad del consumidor, de ser el transporte exclusivamente un servicio a la industria, de predominar el fin transportar sobre el instrumento del transporte, se pasó a la situación opuesta, en la que las necesidades del productor primaron sobre las del consumidor, en la que el instrumento del transporte predominó sobre el fin. Lo importante ya no era transportar sino vender los productos de la industria del automóvil. Había aparecido lo que hemos llamado el *transporte mercancía*.

El problema no hubiera sido grave si este *transporte mercancía* hubiese reemplazado al *transporte servicio*, pero, lógicamente, el florecimiento de la industria del automóvil no significó la desaparición del resto de las industrias y de sus necesidades. Transporte servicio y transporte mercancía coexistieron y coexisten complicándose y negándose mutuamente. Esta contradicción es de hecho la reaparición a un nivel superior de la contradicción entre valor de uso y valor de cambio y de la necesidad de someter el primero al segundo por parte del capital.

Independientemente del papel que la industria del automóvil ha jugado en muchos países como mecanismo de absorción del excedente igual que puede serlo ahora la industria del armamento, es evidente que ha supuesto un gran derroche social (4) y, en el plano de las *infraestructuras*, una contradicción que, sobre todo a nivel urbano, aumenta con la propia reproducción del sistema. Analicemos esta contradicción:

Es evidente que la base física sobre la que se asienta una población responde totalmente a su estructura económica (5) en el caso de que la construcción de dicha base haya sido «ex novo», de lo contrario deberá existir, necesariamente, un proceso de adaptación de esta nueva estructura económica a la antigua base física. Durante ese proceso surgirán contradicciones que en algún caso pueden llegar a ser antagónicas. Esto puede concretizarse al caso del transporte. Las calles de la ciudad medieval estaban diseñadas en función de unas necesidades estanciales y de movilidad determinadas. La irrupción en ellas de un elemento nuevo —el automóvil— ha provocado la congestión de su funcionamiento. A un instrumento creado para una función se le ha exigido otra y en este sentido la cosa está clara. Pero quedarnos aquí sería permanecer en la apariencia del problema.

La calle ha sido el soporte donde se ha manifestado y se manifiesta la contradicción transporte mercancía-transporte servicio, pero no únicamente a nivel funcional, porque la calle, paralelamente o durante este proceso de adaptación, ha dejado de ser un valor de uso para convertirse en un valor de cambio. Los *trust* productores de automóviles necesitan de la calle para la venta del producto —el automóvil— y la calle se modifica en función de las necesidades del automóvil *versus* industria del automóvil; la calle es ahora mercancía y con

(4) Baran y Sweezy: «El capital monopolista». Ed. Siglo XXI, págs. 108 y sig.

(5) Estructura económica en el caso del sistema capitalista; en otros sistemas la estructura dominante correspondiente.

(3) K. Marx: «Grundrisse». Ed. Siglo XXI, tomo II, pág. 37.



Algunas consideraciones básicas en materia de transporte

ella el espacio, pero esto es contradictorio y dificulta a su vez la rotación del capital al aumentar el tiempo de transporte y exigir nuevos dispendios en la ampliación y construcción de nuevos canales de transporte.

Este hecho puede analizarse desde otro aspecto si consideramos los dos componentes del transporte: automóvil e infraestructura.

Ha existido primero un sometimiento del instrumento de transporte (el automóvil) al capital, convirtiéndolo en un medio de obtención de plusvalía, de recuperación de la desvalorización del trabajo necesario. Esta operación ha producido una serie de problemas infraestructurales que a su vez han sido sometidos al capital y convertidos en medios de obtención con los costos sociales que conllevan, por un lado, y la política de autopistas y vías de comunicación por otro, son los dos casos más ejemplares de la recuperación de esta contradicción. Si avanzamos un poco más, veremos que estas acciones provocan otras contradicciones con el espacio, a un tercer nivel, entre ellas la contaminación, el encarecimiento del suelo del centro, la ausencia de servicios en las ciudades, etc. A su vez estos problemas pretenden ser sometidos de nuevo al imperativo del capital, proponiendo, por ejemplo, como solución a la contaminación la creación de industrias descontaminantes lo cual supondría recuperar para el capital un nuevo medio de obtención de plusvalía. Todo esto en una cadena sinfín aumenta las necesidades de consumo de energía, aparece entonces la política de la construcción de centrales nucleares con el consiguiente peligro ecológico, etc., etc.

Quizá aquí convenga recordar la tesis según la cual un despilfarro de energía lleva emparejado necesariamente una antidemocracia, dado que la energía es limitada y el alto consumo de unos pocos debe ir acompañado de las infraestructuras.

Llega la hora de plantearse de dónde deben proceder los fondos necesarios para infraestructuras. Aquí también debemos hablar de lo que llamaremos *el costo socialmente necesario de infraestructuras* definiéndolo, siguiendo a Baran y Sweezy, como los gastos indispensables para la producción y entrega de un producto útil, dado el estado de desarrollo alcanzado por las fuerzas de producción y la correspondiente productividad del trabajo. Es evidente que estos costos son muy inferiores a los que actualmente se dedican a infraestructuras. En este caso podemos efectuar el mismo razonamiento que para el tiempo de transporte socialmente necesario, y afirmar con Marx que «en la medida en que es necesario para la comunidad, y para cada individuo como miembro de la misma, el plustrabajo que el individuo tiene que ejecutar, ora bajo la forma de prestación, ora bajo la forma del impuesto sobre el trabajo directo necesario para su subsistencia, no es un plustrabajo ejecutado por él, sino parte del trabajo necesario, del trabajo que es imprescindible para que él se reproduzca como miembro de la comunidad y con ello reproduzca la entidad comunitaria misma, lo cual es a su vez una condición esencial de la actividad productiva del individuo» (6). Ahora bien, el resto de los costos, el exceso, no corresponde a una

necesidad de la comunidad sino a una consecuencia de la lógica capitalista.

En la dialéctica transporte servicio-transporte mercancía y en la prioridad que actualmente se concede a este último en prácticamente la totalidad de los países capitalistas, a través de una muy específica política de inversiones y planeamiento, resultan singularmente beneficiadas dos tipos de industrias: la industria del automóvil y la industria de la construcción y obras públicas. Es especialmente destacable el caso de la primera de ellas, que luego de ser sus productos la causa directa de la congestión y sus consecuencias, resulta por ello la más beneficiada.

De todo lo anterior podemos deducir otra serie importante de conclusiones:

7.^a Exigir una política de transporte público que atienda más al transporte servicio que al transporte mercancía, y que evite los enormes despilfarros sociales que esta segunda forma de entender el transporte supone.

8.^a Que los beneficios de las industrias del ramo del automóvil sean gravados con una tasa o impuesto específico destinado a la subvención del transporte colectivo.

9.^a Que el costo de las infraestructuras que supere al socialmente necesario, sea sufragado por los distintos tipos de capital con exacciones específicas, en la medida en que provoquen la necesidad de infraestructuras, las utilicen o salgan beneficiados con y mediante su construcción.

Estos capitales se podrían agrupar en dos tipos:

1. Capitales en forma de actividades localizadas en el espacio (usos del suelo) que abonarían su tasa correspondiente en cuanto propietarios del suelo con un factor correctivo que atienda a las características de cada uso concreto en cuanto a su relación con el problema, causas del mismo o beneficios obtenidos a su costa.

2. Capitales en forma de vehículos de transporte que contribuirían en función del uso que hicieran de la infraestructura, a través del carburante.

Lo anterior significa que también los propietarios de viviendas, en cuanto propietarios del suelo, deberían contribuir al costo de las infraestructuras, pero obsérvese que esta contribución, para una misma capacidad de generación de tráfico del uso concreto, sería inversamente proporcional a la densidad de ocupación, de forma que zonas de viviendas más densas, con los consiguientes problemas de servicios, dotaciones etc., abonarían cantidades inferiores a las zonas de vivienda unifamiliar con mayor proporción de suelo en propiedad.

Todo esto evidentemente exigiría un estudio detallado; aquí queremos dejar lanzada la idea de una subvención del sobre costo de infraestructuras a través de un impuesto al capital (patrimonio inmobiliario, suelo...) en función del uso del espacio y de la propiedad privada del suelo y de los medios de producción. El Estado, evidentemente contribuiría en la proporción que le correspondiera por el suelo y usos nacionalizados.

Las anteriores medidas son independientes de la ejecución de la totalidad de las infraestructuras que debe exigirse a los constructores de zonas residenciales o industriales, y que no debe limitarse al interior de la parcela urbanizada sino a sus

(6) K. Marx, op cit, pág. 15.

conexiones con la red general, de forma que no ocurra como hasta ahora, que se han construido barrios sin que la promotora se hiciese cargo de que los futuros habitantes del mismo pudiesen conectarse con el resto de la ciudad, dejando para el Ayuntamiento o el Ministerio de Obras Públicas esta tarea y elevando sus tasas de beneficio a proporciones descomunales. Esta obligación de construcción de infraestructuras debe impedirse que repercuta en el precio del producto (limitando éste, por ejemplo), en los costos que superen los socialmente necesarios. De esta forma se impediría la aparición de urbanizaciones en los lugares más insólitos e inapropiados que uno pueda imaginar como está ocurriendo en la periferia de las grandes aglomeraciones. Puede objetarse que esto llevaría consigo una escasez de suelo como consecuencia de una especulación de los propietarios con suelo calificado por el Plan, pero para evitarla deberán ponerse en práctica fuertes medidas fiscales sobre los solares sin edificar que hagan inviable su mantenimiento especulativo, llegando incluso a la expropiación a su valor agrícola.

Podríamos sintetizar las líneas anteriores en las siguientes conclusiones:

10." Impedir que el costo de las infraestructuras de relación con el sistema general, en el caso de promociones de cualquier tipo, sean cargadas a los presupuestos de la Administración, y exigir su ejecución por los promotores de los complejos edificados repercutiendo los costos, en lo que excedan del costo socialmente necesario, no en el precio del producto final sino en los beneficios de la promoción.

11." Exigir la puesta en práctica de un sistema de imposición a los solares sin edificar con objeto de evitar la especulación del suelo llegando incluso a su expropiación por su valor agrícola. Todo esto hasta tanto se arbitran las medidas generales (descentralizadoras) que doten a las administraciones locales de presupuesto suficiente para iniciar una política de municipalización del suelo.

No queremos acabar el artículo sin comentar la irracional política de autopistas y su verdadera justificación.

Lógicamente, el capital no estará dispuesto a construir un camino si no puede «venderlo» después, a un precio superior a lo que le ha costado hacerlo, a no ser que se le garanticen los beneficios medios, a obtener durante el proceso de su construcción. Si además el capital a invertir en ese proceso es un préstamo del Estado a bajo interés, el negocio no solamente es rentable, sino que es tan redondo que la simple construcción de una autopista que conduzca de un muro a otro muro, es una obra apetecida por cualquier empresa constructora. Bonita forma de revalorización del trabajo necesario, pues negociando con un capital proveniente del trabajo necesario invertido por cada trabajador en la comunidad, se obtiene un beneficio sin más operaciones que la propia construcción. Por ejemplo, si el costo calculado de la construcción de una autopista es de N millones y a mí, empresa constructora, el Estado me abona N más por ejemplo un 17 % de beneficio industrial, yo, evidentemente, acepto la construcción de la autopista. Si además consigo que el Estado me adelante el capital necesario para la obra, el negocio será perfecto. Aquí esta el misterio de la política de autopistas, de los enormes negocios que suponen y las razones de que en lugar de acometer el Estado su construcción, se encargue a empresas privadas, incluso cuando, como ocurre siempre, el costo por kilómetro de autopista construido, es muy inferior si construye el Estado que si construye una empresa privada.

Como última consideración surge la siguiente:

12." Exigencia de una política racional de infraestructuras que ejecutadas por el Estado sea sufragada, en lo que supere a los costos socialmente necesarios, conforme a lo expuesto en las reivindicaciones anteriores.

No hemos indicado nada acerca de la forma en que deben obtenerse todos los costos socialmente necesarios, porque creemos que eso corresponde a una reivindicación más general que el sector del transporte y es la exigencia de una reforma fiscal que sea realmente una reforma fiscal.

El Instituto de Estudios de Administración Local publica anualmente una

DOCUMENTACION LOCAL Y URBANISTICA

Adquiera los volúmenes de esta Serie en su librería habitual o en la Sección de Publicaciones del Instituto.