

Editorial

Transporte y crisis

Este número monográfico aborda un tema polémico, con el deseo de contribuir al enriquecimiento de esa polémica y a la clarificación de los términos de la misma. Porque no se trata de encontrar la solución indiscutible con inalcanzables demostraciones científicas, sino de identificar, caracterizar y definir las diversas actitudes que pueden adoptarse, las opciones que están ya planteadas, sin el entorpecimiento sistemático de las habituales crisis que suelen provocarse en ciertos medios, ante el simple intento de enunciación de los términos del problema.

Es evidente que, desde hace al menos diez años, se vienen produciendo en el mundo hechos importantes que cuestionan y obligan a replantear, en alguna medida, las expectativas características del modelo económico y social que se había ido imponiendo en los países occidentales avanzados durante los años cincuenta y sesenta.

Este replanteo repercute en una reconsideración del modelo de organización de las actividades en el espacio (el modelo urbano y territorial) que correspondía a aquella visión del modelo económico y social. Pero ello, a su vez, está induciendo, como es lógico, a una modificación de actitudes ante las formas y modos de planeamiento. La íntima interrelación entre crisis del modelo económico y social, crisis del modelo urbano y territorial y crisis del planeamiento, es algo poco discutible. De ahí se deduce la necesidad de una modificación de actitudes ante uno de los aspectos fundamentales del proceso de planeamiento: el planeamiento del transporte.

No es necesario insistir más en la forma en que el modelo de sociedad de los años sesenta, apoyado en la confianza indiscutible en la posibilidad de una expansión económica ilimitada, cede el paso a un nuevo modelo, ante la aparición de hechos tan condicionantes como el descubrimiento de la finitud de los recursos (polémica sobre los límites del crecimiento), la crítica ecológica, la crisis energética, la manifestación de los efectos diferenciadores de las estrategias desarrollistas, la incapacidad

real de la todopoderosa tecnología, etc., y ese modelo se caracteriza por cierto repliegue temeroso, cauteloso, alarmado, que supone reconsideración de optimismos temerarios, introducción de actitudes de austeridad y reforzamiento de la crítica anticapitalista.

Esta evolución tiene su paralelo en la correspondiente a la concepción del modelo urbano territorial. La ciudad-región o ciudad-territorio, aparecía simultáneamente como meta inevitable en el proceso de organización espacial, y como modelo voluntario de planeamiento. Estaba basado en una altísima tasa de interacción espacial, y, por tanto, de movilidad, que requería riqueza infraestructural, grandes cantidades de vehículos y energía abundante y barata. Todo ello se traducía además, en alto consumo de espacio y en destrucción del ambiente natural. Y es frente a este modelo, como se abre paso la comprensión de la necesidad de nuevas formas de tratamiento de la organización espacial de las actividades, no tan dependientes de la alta movilidad individual, no tan consumidoras de espacio, no tan despilfarradoras de valores ambientales, naturales o urbanos.

Del mismo modo puede evocarse brevemente la paralela evolución en el tercer nivel señalado, el nivel del planeamiento.

Durante los años cincuenta y sesenta se hizo un considerable esfuerzo para la construcción de una metodología científica y rigurosa del planeamiento, que pudiese asegurar una secuencia de pasos lógicos en un proceso tipificado que, a partir del conocimiento y análisis de la realidad, condujese automáticamente a la solución óptima de la organización espacial. La débil teoría urbanística había aceptado todas aquellas aportaciones venidas de otras ciencias, a través de las cuales creía poder descubrir las leyes y recurrencias de la realidad social, cuyo comportamiento, por lo tanto, podría ser objeto de previsión científica.

Frente a esta base conceptual aparecen hoy, con gran vitalidad, corrientes de pensamiento que discrepan del modelo científico tradicional, niegan validez al enfoque positivista aplicado a la realidad social y reivindican una visión conflictual de la sociedad, entendida como campo de tensiones y de oposición dialéctica entre grupos sociales diversos. Si a ello se une la aparición de una conciencia ciudadana de carácter reivindicativo para la resolución de problemas urbanos concretos y el cuestionamiento público del planeamiento tradicional, por su falta de respuesta a los mismos, se entiende la exaltación de un nuevo tipo de planeamiento caracterizado, en gran medida, por la alta consideración acordada al papel de los juicios de valor, de base ideológica, frente a la pretendida metodología científica y aséptica, desenmascarando la falsa objetividad de ésta a través de la denuncia de su fundamento, también ideológico. El planeamiento aparece pues, mucho más como un marco para el desarrollo de un proceso de negociación de conflictos, que como la provisión de un modelo formal previo que imponer a la realidad porque se cree que es el mejor, el óptimo científicamente alcanzable. No es así. Ese óptimo no existe. Lo que es bueno para unos, puede no serlo para otros grupos sociales.

Es en este contexto conceptual en el que se sitúa el planteamiento de este número de Ciudad y Territorio, en el que se abordan algunas palpitantes cuestiones del tratamiento del transporte. Dado el clima de apasionamiento que el tema suscita en determinados ambientes y las tergiversaciones que suelen producirse, bueno será dejar señalado aquí que todos los trabajos, sin excepción, están firmados por personas que pertenecen a la profesión que, fundamentalmente, tiene en sus manos el tratamiento del tema monográfico a que se dedica el número, aunque en algunos casos aparezcan colaboradores de otras profesiones, muy minoritariamente, ya que de los quince autores que intervienen, doce son ingenieros de caminos, canales y puertos. A ellos se debe pues el planteamiento crítico y polémico que el tema ha recibido.