



POR UNA ALTERNATIVA RADICAL AL TRANSPORTE

por Ramón Fernández Durán y Fernando Nebot Beltrán

«Os arquitectos e ós urbanistas, ós técnicos e ós intelectuais, non lles quedará a posibilidade de refuxiarse na neutralidade da Ciencia e da Técnica; van a ter que optar e definirse. A polémica nore vai estar na teoría, renón que a teoría forma parte xa da polémica e da loita real».

*«A Ordenación do Territorio»
César Portela*

1: INTRODUCCION

El transporte no es un fenómeno aislado de la sociedad en que coexiste, sino que es un elemento más y un reflejo de las formas de producción y consumo, de la estructura económica y social, y de las relaciones de poder existentes. Y está marcado, por consiguiente, por sus leyes de funcionamiento.

Así, pues, será necesario conocer las características del actual modelo económico y social (que hoy en día se ha llegado a definir como modelo duro), para poder captar la verdadera esencia del transporte y las razones a las que responde el mismo.

Igualmente, de cara a definir una alternativa radical al transporte hemos considerado oportuno el analizar las alternativas elaboradas por los distintos grupos y espacios políticos durante las elecciones municipales de 1979, y en concreto en el caso de Madrid (2). Esto nos ayudará a deslindar los distintos planteamientos, y nos permitirá clarificar que no se puede plantear una verdadera

alternativa al transporte (es decir, la eliminación de la necesidad de transportarse) sin proponer una alternativa radical al sistema económico y social en su conjunto. Alternativa que, como ya veremos, coincidiría en lo que se ha venido a denominar sociedad sin clases.

Esto nos llevará a la necesidad de definir las características infraestructurales de este tipo de sociedad que hace posible elementos tales como: la desaparición del Estado y de las clases sociales, la superación de la alienación de la vida cotidiana, y de la falta de control de los procesos productivos por los propios trabajadores, ...y, en definitiva, la superación de la explotación del hombre sobre el hombre, y del hombre sobre su entorno natural (a este modelo se le empieza a definir, también, como modelo blando).

Este marco de referencia nos servirá para establecer el objetivo final al cual deberían ir encaminadas las acciones y medidas a ir adoptando para su consecución. Estas acciones y medidas deberán establecerse respecto al conjunto del modelo económico y social, pues éste funciona como un todo coherente y difícilmente parcelable, aunque indudablemente nosotros nos referiremos a aquellas acciones y medidas relativas a los aspectos territoriales o espaciales, y cómo se insertan dentro de éstas las reivindicaciones relativas al transporte.

(1) En relación con el marco teórico se ha tenido en cuenta el trabajo: «Modelo Duro, Modelo Blando y Estado», del colectivo QDNCC. Inédito.

(2) Se ha escogido el caso de Madrid por ser el más conocido por los autores, y como simple botón de muestra.

2. CARACTERÍSTICAS DEL MODELO ACTUAL

El modelo infraestructural existente (3) está basado en la creciente división (y, por consiguiente, jerarquización) del trabajo, permitida por la utilización masiva e imparable de los recursos naturales no renovables (4); siendo este un proceso de carácter dialéctico.

Este modelo está caracterizado por dos grandes componentes:

— Tendencia a la concentración: como consecuencia de las crecientes economías de escala y aglomeración, lo que conlleva la cada vez mayor concentración productiva y urbana (o territorial). Así, el caso es que hoy todo está concentrado: la gran industria, el hipermercado y el gran centro comercial, el gran hospital, la gran central térmica o nuclear, el gran hotel, el superpetrolero, el gigantesco barrio-dormitorio, la gran universidad..., y como consecuencia de ello las grandes áreas metropolitanas. Todas las piezas del «PUZZLE» están obviamente interrelacionadas: un gran polo industrial necesita grandes barrios-dormitorios, necesita una industria nuclear próxima (esto es, una energía muy concentrada y cercana al lugar en que se consume), la comunicación entre grandes ciudades requiere importantes infraestructuras de transporte (autopistas, gigantes aeropuertos...), su abastecimiento por mar superpuertos, la distribución requiere hipermercados y grandes centros comerciales... Hay que decir, como veremos más adelante, que todo este proceso ha sido viable hasta ahora, debido a la existencia de un presupuesto: energía barata, y que puede verse seriamente trastocado como resultado de la crisis energética.

— *Tendencia hacia la interdependencia*: tanto territorial como funcional; siendo resultado esta interdependencia de la creciente concentración. Por un lado, la interdependencia territorial es resultado de que los distintos elementos que se producen u obtienen concentradamente en sitios distintos, luego han de trasladarse para el consumo, la producción de derivados, ...El modelo duro, pues, genera *unas altísimas* necesidades de transporte (tanto *urbano* como *interurbano*) (5), por las propias características del sistema productivo y del modelo territorial que lleva parejo (concentración de la población y de la actividad productiva en

(3) Aunque existen diferencias importantes lo que aquí se apunta sería aplicable tanto al Capitalismo Monopolista de Estado, que caracterizaría la fase actual del Modo de Producción Capitalista en que se encuentra el bloque occidental, como al Capitalismo de Estado (como la definen algunos) o al Modo de Producción Burocrático (como la definen otros) correspondiente a los países del Este.

(4) Esta evolución se ha dado principalmente con la llegada del capitalismo, ya que las sociedades preindustriales se caracterizaban principalmente por la escasa división del trabajo existente y por basar su funcionamiento económico en la utilización de recursos naturales renovables.

(5) Lo que ocasiona que no sea posible su satisfacción más que a través de medios mecanizados. Y en concreto, durante las últimas décadas a través, principalmente, del transporte por carretera, y del vehículo privado, debido a los poderosos intereses económicos existentes en este sector.

grandes áreas metropolitanas y dentro de estas últimas agudo desequilibrio y especialización espacial. Por otro lado, la interdependencia funcional surge por la alta división del trabajo que generan los procesos de concentración, por la producción y consumo en grandes unidades, lo que requiere el desarrollo de nuevas tecnologías duras que hagan viable estos procesos (6).

De esta forma, fácilmente se constata que la energía masiva y barata, es evidentemente, la piedra angular del modelo duro. No sólo porque resulte fundamental en relación al transporte, sino sobre todo, por las grandes cantidades de energía requeridas para la obtención de los principales productos básicos: acero, cemento, aluminio, papel, productos químicos, etc... del modelo productivo actual. Tanto es así que se pueden correlacionar los grandes avances del capitalismo (y del endurecimiento del modelo) con la utilización masiva del carbón primero y del petróleo después; y últimamente de la energía nuclear. Asimismo, en relación a los medios de transporte se podría establecer otro paralelismo por la introducción de estas dos fuentes de energía (carbón-ferrocarril, petróleo-automóvil) y el consiguiente abaratamiento de los costes unitarios de transporte (7) (por lo menos hasta la crisis energética). Lo que ha permitido también la consolidación del actual modelo productivo y territorial.

Este modelo infraestructural conlleva una cada día más aguda burocratización (8), cuyo papel es gestionar la creciente interdependencia y complejidad del modelo. Lo cual es la razón del progresivo incremento del papel del Estado, cuya función no queda hoy en día restringida al puro papel represivo, sino que penetra en el terreno económico o productivo, y en todas las esferas de la vida social (enseñanza, sanidad...), en perfecta conjunción con el capital privado. La complejidad del modelo es también la causa de la creciente militarización de la economía y de la vida social, pues aunque el modelo se endurece, por otro lado se fragiliza. Es decir, debido a la interdependencia cada día mayor, cada una de las piezas del modelo está cada vez más interrelacionada con las demás, y el no funcionamiento de una de ellas puede suponer el colapso del mismo. En este sentido, el transporte es un elemento vital para la marcha del modelo, y esta es una de las razones principales por la que se asiste a la militarización del personal que garantiza su funcionamiento (trabajadores del metro y autobús, controladores aéreos, Renfe, marina mercante...), ya que el sistema no se puede permitir huelgas en este sector.

De otra parte, este modelo económico y social tiene importantes consecuencias a nivel individual o de la vida cotidiana:

— Creciente explotación y alienación en el trabajo (cadenas, ritmos cronometrados...).

(6) Esta división del trabajo, territorial y funcional, adquiere hoy en día un carácter mundial; siendo el transporte un elemento clave para el desarrollo y generalización de la misma.

(7) Principalmente de mercancías.

(8) Esta burocratización se da tanto en la esfera del capital privado, principalmente en el seno de las grandes empresas, como dentro del Estado. En el caso de los países del Este, al haberse erradicado el capital privado, la burocracia se convierte en case social.

- Creciente miseria en amplias áreas del globo (hambre en el Tercer Mundo, crisis de alimentos...).
- Progresiva alienación y control en la vida cotidiana. Vida atomizada, privatizada, manipulada y parcelada, así como creciente control policíaco y recorte de libertades.
- Destrucción cada día mayor del entorno natural, como consecuencia de la propia lógica del modelo.
- Alejamiento cada día más acusado de las áreas de decisión de los propios trabajadores.
- ...

3. ANALISIS DE LAS ALTERNATIVAS DE LOS DISTINTOS GRUPOS POLITICOS CARA A LAS MUNICIPALES (9)

Hemos apuntado en la Introducción, que creíamos de interés, con el fin de poder definir una alternativa al transporte, el analizar las alternativas o propuestas que los distintos grupos y espacios políticos plantean en torno al tema. A este respecto, hemos considerado las alternativas planteadas en las últimas elecciones municipales en relación con el caso de Madrid (10).

Una vez analizados los distintos programas creemos que son agrupables, por su contenido, en tres grandes grupos: grupos parlamentarios, izquierda extraparlamentaria y grupos ecologistas (11). Así, pues, a continuación vamos a intentar pasar revista, aunque sea muy por encima, a las distintas propuestas de los diferentes grupos, intentando resaltar sus elementos principales.

Grupos Parlamentarios

En relación con estos grupos se constata que ninguno de ellos pone en cuestión el modelo existente, no planteando de una forma clara alternativas diferentes entre sí al largo plazo (formas productivas, relaciones sociales, estructuras de poder...). Las diferencias que se detectan son principalmente aquellas relativas al corto plazo, dependiendo de los intereses que vehiculan (capital privado-burguesía, capital público-tecnoburocracia). De cualquier forma, no se pone en tela de juicio en ningún momento la legalidad vigente, que no es otra cosa que aquel marco que define las relaciones sociales y de poder existentes, y, como ejemplo de esto, digamos que en ningún caso se cuestiona el derecho a la propiedad privada.

Esto implica que en lo que se refiere al transporte se den alternativas respetando el modelo metropolitano actual, diferenciándose unas de

(9) Para la elaboración de este apartado se ha tomado como base los trabajos elaborados por los alumnos del Seminario sobre Transporte (Coordinado por Ramón Fernández Durán) del 4.º Curso de Sociología, año 78-79.

(10) Se analizarán de forma muy escueta los planteamientos globales de cada grupo político, va que por el enfoque que intentamos dar es preciso enmarcar la alternativa concreta de transporte dentro de un marco de referencia general.

(11) La derecha extraparlamentaria (o *extremaderecha*) no llegó a elaborar ningún programa, y su único programa parece que debe ser: Ley y Orden. Asimismo, Coalición Democrática no se presentó en Madrid.

otras por la mayor o menor racionalización del mismo, y en concreto, en relación al transporte, por la mayor o menor potenciación del vehículo privado.

Así, las alternativas de los distintos grupos son:

UCD

Respecto al *Modelo Social y Territorial*, se plantea el crecimiento ordenado y controlado por la Administración Democrática, cuya función sería hacer efectivo el cumplimiento de las leyes y planes urbanísticos que se adecúen a los intereses de la iniciativa privada, última poseedora de los resortes económicos que producen y actúan sobre el espacio urbano. En lo referente a la *vivienda* se plantea claramente la potenciación de la vivienda en propiedad, así como el establecimiento de una política municipal que permita obtener suelo en cantidad adecuada al volumen de población deseable. En ningún apartado figura la necesidad del alcanzar un mayor equilibrio de la estructura metropolitana, a través del equilibrio población-empleo, o población-equipamiento.

Por otro lado, en el capítulo de *Transporte* se propone potenciar el vehículo privado, aunque se diga lo contrario a nivel de planteamiento. De esta forma se declara a favor: del convenio MOPU-Ayuntamiento (que implica una inversión en red viaria del orden de 15.000 millones de ptas. 1978), y de la construcción de las autopistas de peaje A-2 y A-4 (Madrid-Guadalajara y Madrid-Toledo). Paralelamente, en relación al transporte público plantea la necesidad de potenciar el metro en las áreas centrales, y el ferrocarril para las relaciones centro periferia suburbana; actuaciones que están dentro de la lógica de potenciación y crecimiento del modelo metropolitano. En cuanto a la gestión de los sistemas de transporte colectivo preconiza que debe existir un equilibrio entre empresa pública y privada, y sugiere la necesidad de creación de un Consorcio que unifique la gestión, y de recurrir al concepto de «beneficiarios», con el fin de financiar los elevados déficits que hoy en día conlleva la explotación de estos servicios; así como a la subida de tarifas, dentro de los márgenes que esto sea viable.

PSOE

En cuanto al *Modelo Social y Territorial*, existe una definición muy poco precisa, y sólo se refiere a que éste se articularía en base al principio de la planificación democrática, que se traduciría a través de un Plan Director que abarcaría todos los temas, y los integraría en un programa. En principio, pues, existe una veneración por el *planeamiento* como exorcista que puede curar todos los males, y en ningún momento se trata de las cosas que se tienen que ordenar ni del contenido de esta ordenación, o si trata es de una forma muy vaga (12).

(12) En este sentido, es interesante apuntar la postura del PSOE de Aragón en relación con la implantación de la General Motors, que no consistía en poner en cuestión dicha implantación, sino en plantear que era necesario hacer un plan para aminorar los posibles efectos negativos de su localización.

En el tema de *Vivienda* se propone la creación de sociedades mixtas para la construcción de viviendas sociales, así como la consecución de suelo en planes para la construcción de este tipo de viviendas. Asimismo, en relación al suelo se plantea el que los suelos públicos no deben pasar a manos privadas y que es necesario una política de adquisición de suelo público.

En lo que al *Transporte* se refiere, existe poca claridad de planteamientos, pues aunque por un lado se apunta la necesidad de potenciar el transporte colectivo (metro y ferrocarril), por otro se preconiza la finalización de la construcción del 2.º y 3.º Cinturón. Igualmente, dentro de este capítulo, se propone la absorción de las líneas periféricas de carácter privado, así como la necesidad de creación de un Consorcio cuyas competencias serían tanto la unificación de la gestión como la planificación de los sistemas de transporte colectivo (13).

PCE

Este grupo apunta, respecto al *Modelo Social y Territorial*, el intento de superar la contradicción campo-ciudad, así como la necesidad de controlar el crecimiento desorbitado de Madrid, llamando la atención sobre la necesidad del planeamiento. Sin embargo, el planteamiento que se apunta de superar la contradicción campo-ciudad no queda claro, ya que se establece como equilibrio entre el desarrollo industrial (sin poner en cuestión el carácter y contenido de éste) y la conservación de la naturaleza (14). Igualmente, y abundando en este sentido, se llega a plantear la necesidad de una política de promoción industrial aprovechando las ventajas de la centralidad de Madrid y su proximidad a los mercados internacionales.

Seguidamente, se preconiza la necesidad de equilibrar la estructura metropolitana actuando sobre los desequilibrios. población-empleo, y población-equipamiento.

En el capítulo de *Vivienda* se incluye la potenciación de la vivienda en alquiler, así como una mayor promoción directa, y que ésta esté controlada por el Municipio, reivindicando la necesidad de una rehabilitación del patrimonio existente. En cuanto al *Suelo*, no se muestra favorable a la municipalización del mismo, por no ser realista y eficaz (ya que sería muy costosa la expropiación; principalmente porque no se cuestiona su valor actual). Siendo más eficaz el actuar sobre las rentas de monopolio y diferenciales, y mediante la creación de patrimonios públicos de suelo.

Respecto al *Transporte*, la postura de este grupo es de *un mayor énfasis en la potenciación del transporte colectivo*, metro autobús, ferrocarril suburbano..., promoviendo, asimismo, una restricción al uso del vehículo privado, aunque sólo en

(13) Incluye también el concepto de beneficiario en relación con la financiación de los déficits de las empresas de transporte colectivo.

(14) Es clara a este respecto la postura de este grupo en un punto tan definitorio como es la cuestión nuclear, en que se declara decididamente a favor de esta opción energética; aunque claro, eso sí, planteando la nacionalización o estatalización de la misma (?).

el Centro, y rechazando las autopistas de peaje A-2 y A-4 (15).

En cuanto a la gestión se preconiza la necesidad de creación de un Consorcio, o ente gestor, que coordine la planificación, inversión y gestión de los sistemas de transportes colectivos, participando en el mismo la mancomunidad de Municipios del área metropolitana de Madrid. Asimismo, en la financiación de los transportes colectivos jugarían un papel importante, junto a usuarios y administración Central y Local, los beneficiarios: tasa de transportes a pagar por industrias, oficinas, grandes almacenes...; así como incremento de la tasa de equipamientos sobre nuevas construcciones, y del precio de la gasolina vendida en el interior de la mancomunidad de municipios. Por último, se contempla la urgencia de un plan integral del transporte en Madrid, que intente dar respuesta a los problemas de este sector.

Izquierda Extraparlamentaria (16)

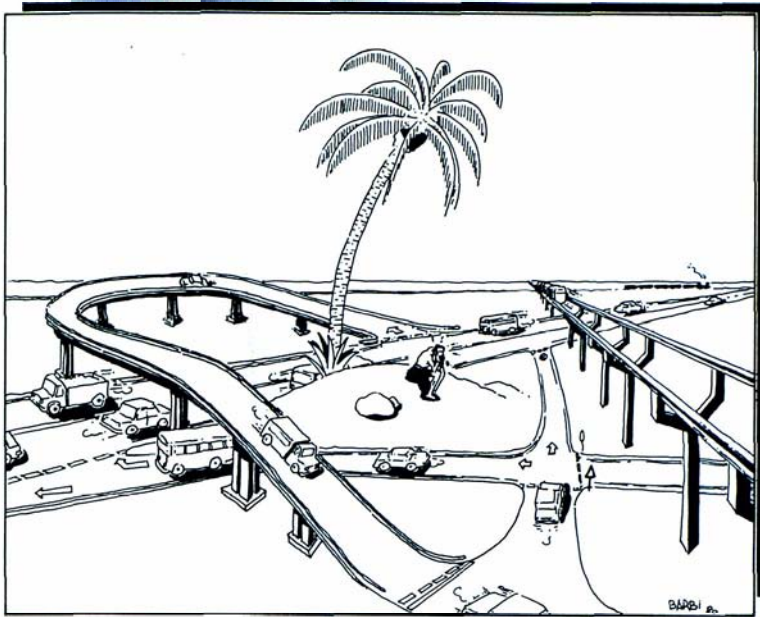
Aunque a nivel de planteamientos posea un carácter pretendidamente radical, existe una gran debilidad a la hora de definir una alternativa coherente a largo plazo. La razón principal puede ser la incapacidad que hasta ahora ha tenido el marxismo, aún el «marxismo revolucionario» no reformista, para elaborar el contenido de lo que sería el modelo infraestructural correspondiente a la pretendida sociedad sin clases.

Esta incapacidad creemos que es debido a que el marxismo ha considerado la creciente interdependencia de las fuerzas productivas como una «Socialización» objetiva de las mismas. Craso error. La realidad posterior nos ha mostrado que la extrema división del trabajo (funcional y territorial) y la enorme interdependencia del modelo duro sitúa los centros de planificación y gestión a tales niveles, que el individuo queda preso, convertido en pieza insignificante de la máquina productiva que le trasciende y que ha de ser conducida por una burocracia necesariamente alienadora; las fuerzas productivas se convierten en inaprehensibles para los trabajadores, que, por lo tanto, no pueden gestionarlas, es decir, apropiárselas en términos reales. Esta pretendida «socialización» de las fuerzas productivas ha hecho suponer a gran parte de los marxistas, que el modelo duro, hacia el que se avanzaba velozmente, era la base material del socialismo. Lo que hacía dar por buenos y deseables el «progreso» y el «desarrollo», con el mismo entusiasmo con que hoy hablan de ellos el capital o la burocracia, sólo que por distintas razones (Marx suponía que conducían al socialismo) (17).

(15) En este sentido, es conveniente apuntar hasta que punto esta postura no ha podido venir condicionada, en el caso de Madrid, por la amplia campaña habida contra estas autopistas a nivel de Asociaciones de Vecinos y grupos ecologistas, ya que en concreto en el caso de la Autopista del Atlántico la postura del Partido Comunista de Galicia era claramente favorable a la construcción de la misma.

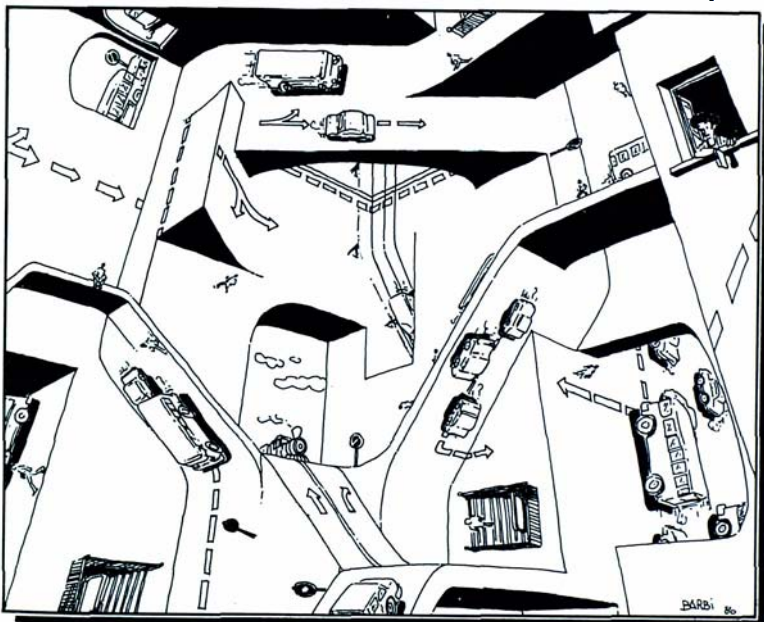
(16) Esta izquierda extraparlamentaria es de carácter marxista (maoistas, troskistas, ...) pues la izquierda extraparlamentaria de carácter anarquista o libertario, en general, no se presentó a las elecciones.

(17) Todo esto ha ocasionado la dificultad del Marxismo para analizar las sociedades duras.



De cualquier forma, y aunque en la gran mayoría de estos grupos se detecta una falta de poner en cuestión claramente el modelo a largo plazo, si se constata un mayor énfasis que la izquierda parlamentaria en los aspectos relativos a la lucha por la revalorización de la fuerza de trabajo (18). Principalmente este aspecto está ligado a la importancia que suelen dar gran parte de estos grupos a la lucha vecinal como forma de conseguir estas reivindicaciones. En definitiva, se constata un mayor contenido de clase (aunque esto también varía según el espacio político que se considere: maoístas, trotskistas, nueva izquierda...), en las alternativas a corto plazo, y una menor sujeción al marco legal vigente, como veremos a continuación.

(18) En este sentido, ayuda el que el marxismo ha permitido desvelar los mecanismos de explotación subyacentes al funcionamiento del Modo de Producción Capitalista. Aunque, también hoy en día, y debido al profundo cambio experimentado en el funcionamiento del modo de Producción Capitalista, es necesario reconsiderar y ampliar los conceptos elaborados por Marx.

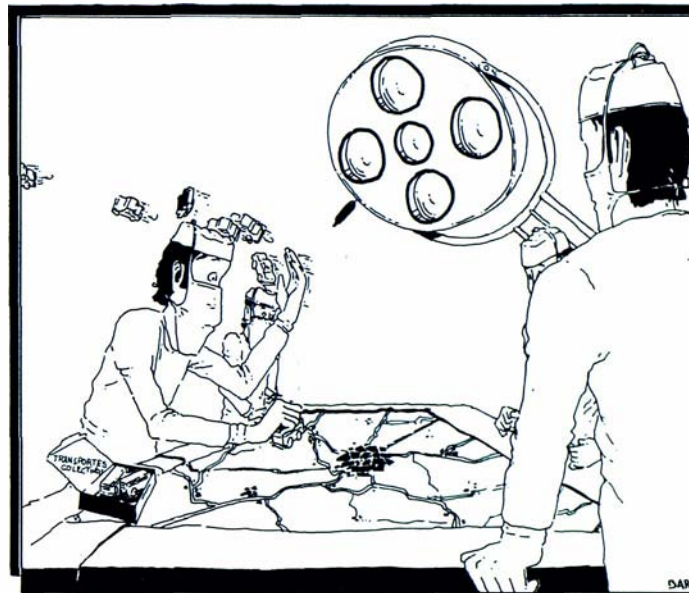


ORT (19)

Este grupo es el más moderado dentro de lo que se ha venido en denominar «extrema izquierda»), principalmente por el carácter que tiene la alternativa maoísta aplicada al caso español (20).

En cuanto al *Modelo Social y Territorial* preconiza un equilibrio entre campo y ciudad, aunque dentro de las exigencias que plantea el desarrollo industrial (21). Su modelo de desarrollo partidario del equilibrio nos resulta contradictorio, pues difícilmente se puede conservar la naturaleza y mantener las exigencias de la creciente industrialización, lo que traería consigo la expansión de la ciudad en detrimento de las zonas rurales.

Por otro lado, en lo que se refiere al *Suelo y Vivienda*, se define una política de promoción pública de vivienda favoreciendo la vivienda en alquiler, así como una política de incrementar los patrimonios públicos de suelo, mediante la progresiva municipalización del mismo (aunque, eso sí, pagando el precio legal vigente).



Igualmente, la ORT incluye en su programa la necesidad de un mayor acercamiento entre los lugares de empleo y residencia, así como entre la población y el equipamiento (aunque sin analizar si esto es viable con el modelo productivo y territorial actual).

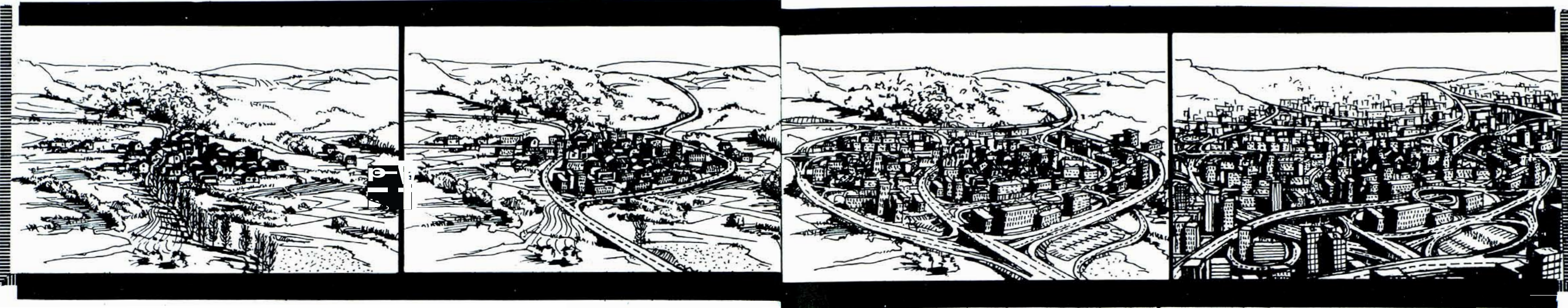
A nivel de *Transporte*, se incluye el que es preciso acometer una planificación racional (?) del mismo en base a las necesidades de la población y a su rentabilidad económica (22). Dentro de este

(19) A las elecciones municipales se presentaban ORT y PTE juntos, ya que estaban en proceso de unificación, aunque, en el caso de Madrid, bajo las siglas de la ORT.

(20) Carácter popular e interclasista; intento de armonizar los intereses de la clase obrera y otros sectores: pequeña burguesía, y en algunos casos hasta la burguesía media (la famosa burguesía nacional que apuntaba Mao).

(21) Así, es curioso que se dan alternativas de cara a la conservación de la naturaleza como la de ubicar las industrias contaminantes lejos de los núcleos urbanos: no poniendo en ningún momento en cuestión el carácter de estas industrias.

(22) Estos dos conceptos son contradictorios, pues la rentabilidad económica es la rentabilidad del capital.



capítulo, y en el aspecto referente a la creación de infraestructura la ORT se decanta por una política favorecedora del transporte colectivo (metro, ferrocarril suburbano...), y en contra de la construcción de autopistas de peaje; principalmente debido al hecho del peaje y al carácter privado de las mismas, lo que significa que no se está en contra «per se» de este tipo de infraestructuras.

De otra parte, preconiza la municipalización de las distintas líneas de transporte colectivo, y la creación de un organismo único municipal que planifique y gestione el sistema de transporte colectivo.

MC

Este grupo no define con claridad un *Modelo Social y Territorial* alternativo, existiendo pocas referencias en su programa en este sentido.

En el apartado de *Suelo y Vivienda*, se incluye una política de un carácter radical, debido al hecho de que se plantea la municipalización total del suelo, mediante una expropiación a valores agrícolas. Así como la eliminación del papel de la iniciativa privada dentro del sector de construcción de vivienda.

En los aspectos relativos al *Transporte*, es el único grupo, dentro de este espacio político, que se decanta a favor de una política de limitación del uso del vehículo privado en general (y no sólo en el Centro), incluyendo, asimismo, la necesidad de reconversión de la industria del automóvil.

Por otro lado, propone claramente la urgencia de la congelación de tarifas de los sistemas de transporte colectivo, como camino hacia la progresiva gratuidad del mismo, lo que es una medida ligada a la revalorización de la fuerza de trabajo, al ser la clase trabajadora al principal usuario de estos medios de transporte.

Por último, valga la pena decir que el MC participó en la Coordinadora contra las Autopistas de Peaje A-2 y A-4, manteniendo una postura decidida en contra de la realización de infraestructura viaria.

LCR

En este grupo existe una total ausencia en cuanto a la descripción y concreción del *Modelo Social y Territorial* alternativo (23).

Por otro lado, sus alternativas en otros campos son muy débiles, aunque eso sí en sectores como *Suelo y Vivienda* se plantea una mayor intervención pública en el sector como vía para la solución a los problemas existentes.

En lo que se refiere al sector *Transporte*, apunta una oposición a las grandes obras de infraestructura viaria, hasta que se puedan discutir los problemas que puede provocar este tipo de obras sobre los afectados directamente, y se haya valorado la oportunidad financiera (?) (24) de la obra.

Por otro lado, dentro de este capítulo, se plantea la necesidad de potenciar el metro y el ferrocarril suburbano, así como la urgencia de la puesta en funcionamiento de un Consorcio de todas las empresas de transporte (en relación a las cuales se preconiza su municipalización) que gestione, planifique y financie de una forma unificada el conjunto del sistema de transporte colectivo, implantando medidas tales como: billete combinado, coordinación de servicios...

Por último, existe un espíritu, dentro del programa, referente a la necesidad de la rotura del consenso de los partidos parlamentarios, como forma de avanzar hacia la conquista de las reivindicaciones de los trabajadores.

Grupos ecologistas

Este espacio es por el momento muy heterogéneo

(23) En este sentido, es interesante apuntar la incapacidad del trotskismo para analizar el fenómeno de la «burocracia» en los países del Este; creyendo que en estos países es viable una «revolución política» que derroque a la burocracia sin alterar apenas el sistema productivo. Lo que muestra desconocer la raíz del problema, como consecuencia de su concepción marxista —dura— del Socialismo: el derrocamiento de la burocracia no puede separarse del desmantelamiento y descentralización —cuando eso pueda ser viable, no hoy— del modelo duro.

(24) No sabemos muy bien a que se refieren con este término.

Una alternativa radical al transporte

a nivel de Estado Español, aunque cada día se va definiendo más debido a la progresiva consolidación del movimiento ecologista. En él participan desde grupos organizados y legalizados, hasta colectivos de barrios o empresas, con una incidencia muy local y no legalizados (25), o mejor dicho, que ni siquiera se han planteado su posible legalización como tales. Igualmente, sus contenidos y sus prácticas varían en muchos casos considerablemente, dependiendo del énfasis que se le dé a las vías legales e institucionales para conseguir los objetivos que se plantean.

Sin embargo, se puede afirmar que existe un aspecto que caracteriza a los distintos grupos ecologistas (26), que es la clara puesta en cuestión del modelo actual a largo plazo con un carácter globalizador (sistema productivo, relaciones sociales, formas de poder, vida cotidiana...), de una forma más o menos estructurada dependiendo de lo elaborado de la alternativa. Asimismo, otra de las constantes que hasta ahora (27) ha tenido el movimiento ecologista, ha sido la falta de un claro contenido político, o mejor dicho, de un contenido de clase, en las alternativas a corto plazo que planteaba. Especialmente, aquellas relativas a los aspectos de la lucha por la revalorización de la fuerza de trabajo, y en contra de la explotación directamente económica.

Asimismo, el ecologismo que plantea cada día con mayor claridad un modelo alternativo de sociedad por el que luchar, va superando el lastre de la falta de contenido político a corto plazo,

(25) Muchos de estos colectivos provienen, en el caso español, del campo anarquista.

(26) Bueno a lo que verdaderamente se conocen como grupos ecologistas y no a los grupos pseudoecologistas surgidos desde la derecha en un momento determinado con el fin de recoger votos (p.e.: el Partido Ecologista de Fernando Enebra) que luego han desaparecido debido a la progresiva radicalización del movimiento.

(27) Y decimos hasta ahora, pues esta postura está variando sensiblemente en los últimos tiempos debido a la progresiva radicalización de este movimiento, ante la incapacidad del sistema para integrarlo, y al engrosamiento de sus filas por militantes de la izquierda extra-parlamentaria-marxista y no marxista.

y se presenta cada vez como una alternativa globalizadora a todos los niveles. Aunque creemos que todavía le queda mucho espacio por recorrer y clarificarse, tanto en lo que se refiere a los contenidos como a las prácticas de intervención.

De cualquier forma, en el caso que nos ocupa, aún no presentándose directamente a las elecciones municipales (28), existe un grupo: *AEPDEN-Amigos de la Tierra*, que elabora un programa municipal en relación con Madrid bastante completo. En él pone en cuestión de una forma global el modelo actual, no circunscribiéndose las alternativas al ámbito municipal de Madrid, ya que como se plantea: la solución a Madrid no se puede llegar a formular considerando sólo Madrid, y en donde destaca el carácter globalizador de la alternativa, que se sale *conscientemente* de lo que normalmente se conoce como campo de acción municipal.

En este sentido, creemos que es ilustrativo el incluir dos de los párrafos que encabezan esta alternativa ecologista:

«Estamos viendo como el capitalismo, basado en el crecimiento se ve incapaz de superar el desempleo, la inflación y la brecha entre países pobres y ricos; y como la crisis interna de *sobrecumulación* se ve agravada por la crisis ecológica. Asimismo, observamos como la moderna tecnología, a través de complejas y sofisticadas técnicas de producción y utilización masiva de recursos materiales y energéticos, provoca la concentración de la producción en unidades cada vez mayores, la acentuación de la división del trabajo, la jerarquización de la sociedad. Vemos, en fin, como el Estado va asumiendo cada vez, y sin contestación, mayores actividades, destruyendo la capacidad autónoma de las personas y las comunidades de base. El hombre de la calle se ve frustrado porque

ve que la posesión de más cosas (para cuya consecución debe esclavizarse trabajando duramente) no produce más felicidad. Empieza a ser cons-

(28) En el caso de Madrid no se presentó ningún grupo a las elecciones municipales, ni siquiera los legalizados.

ciente de que lo están convirtiendo en una mercancía trivial (...). Somos conscientes de que se trata de un programa Utópico, pero no utópico por irrealizable, sino porque la actual estructura del sistema hace virtualmente imposible su realización.~

En esta introducción al programa se puede constatar como se pone claramente en tela de juicio de una forma global el marco de referencia del modelo actual: formas de producción, relaciones sociales, estructuras de poder, vida cotidiana...

Más adelante se establece la necesidad: de reducir el tamaño de Madrid, con el fin de ir hacia un nuevo modelo territorial (29), de disminuir el poder tecnocrático en favor de las asambleas de vecinos, de municipalizar el suelo, y de devolver la calle al ciudadano de a pie.

Esto se apunta que será viable mediante un sistema productivo y una organización social que potencie:

— La mínima utilización de los recursos no renovables, ahorrando materiales, espacio y energía.

— La autosuficiencia en lo posible, mediante unidades descentralizadas y a pequeña escala.

Por otro lado, también se aborda dentro de la alternativa municipal, temas tales como la necesidad de rebajar a 30 horas de trabajo la jornada laboral, y el que de las arcas municipales debería salir un % de ayuda al Tercer Mundo como forma de ayuda al desequilibrio mundial (países de centro-países de periferia), ocasionado por el desarrollo del modelo actual. Esto da una idea precisa de que el programa no sólo contempla los aspectos clásicos de lo que se entiende por política municipal.

En relación con el tema de *Transporte*, la alternativa municipal parece poco clara y coherente en alguno de sus aspectos, tales como la necesidad de potenciar el metro, el ferrocarril... Francamente creemos que para ser coherente con la alternativa que se propone a nivel global (que más adelante profundizaremos), no se puede decir sin más potenciación del metro y el ferrocarril, pues puede ser que también estos medios de transporte, tal como se conciben hoy en día, respondan a la misma lógica de potenciación del modelo territorial actual, aunque bajo la óptica del transporte colectivo.

De cualquier forma, existe una clara postura en contra del vehículo privado (30), y a favor de los medios de transporte no mecanizados: peatonal, bicicleta...: así como una oposición a los medios de transporte supersónico, como fuente de ruido y molestias para la mayoría de la población, a cambio de una mínima ventaja para los pocos que lo utilizan.

4. COMENTARIOS GENERALES SOBRE LAS DISTINTAS ALTERNATIVAS

Analizando las diferentes alternativas de los distintos espacios políticos se detecta una división falsa de espacios reivindicativos (Estado-Eleccio-

(29) Se considera aberrante cualquier ciudad por encima de los 200.000 habitantes.

(30) Y por consiguiente en contra de la creación de infraestructura viaria.

nes Generales, Municipio-Elecciones Locales, Trabajo-Elecciones Sindicales...), ocultando la íntima relación existente entre todos ellos, y creando una división ficticia entre las reivindicaciones: políticas (aquellas referidas al Estado), laborales o económicas (aquellas referidas al marco de trabajo), municipales (aquellas relativas al lugar donde se vive)... Esta parcelación es más acusada y estanca en los grupos parlamentarios, superándose esta compartimentación conforme nos vamos aproximando al otro extremo del espectro que hemos establecido: los grupos ecologistas, donde las reivindicaciones adquieren un carácter globalizador y se refieren a todas las facetas de la estructura política, económica y social.

Por otro lado, es interesante apuntar que los grupos del espacio parlamentario ponen el énfasis en que con una adecuada gestión y planificación (en definitiva, con una mayor burocratización) se resolverán los problemas actuales. Mientras que, en general, la izquierda extraparlamentaria y los grupos ecologistas consideran que es la presión de la propia gente, y la lucha de ésta por determinadas reivindicaciones, la que permitirá que el Estado acometa la resolución de los problemas planteados.

Igualmente la filosofía de las alternativas que se analizan no son en muchos casos más que pura ideología, pues existe una falta de correspondencia entre esta filosofía y las propuestas y medidas concretas que se preconizan, cuyo contenido y significado es contrario al espíritu de la filosofía que dice presidir el programa. Y abundando en este sentido, existe en muchos casos, principalmente dentro de la izquierda parlamentaria, pues la derecha es más consecuente con sus propios planteamientos, una ausencia de ligazón entre las propuestas electorales y la práctica del grupo considerado una vez que participa a nivel institucional.

Por último, es de resaltar la discrepancia existente en muchas ocasiones entre las propuestas técnicas concretas en relación con los distintos aspectos sectoriales y las alternativas globales. Creemos que esto puede ser debido no tanto a la mala fe, sino a la influencia que tiene a nivel técnico la ideología dominante, y la falta de claridad y de elaboración de las distintas alternativas (en especial a nivel «técnico»).

5. NECESIDAD DE PLANTEAR UN NUEVO MODELO

En suma, lo que se puede extraer de lo anteriormente expuesto, es que no es posible una alternativa radical a la sociedad en su conjunto. sistema (o de las piezas del «PUZZLE» del que hablábamos al principio), sin plantearse una alternativa radical a la sociedad en su conjunto.

Asimismo, es preciso definir, si esta alternativa es la sociedad sin clases, cual es el modelo infraestructural que la hace viable, con el fin de orientar nuestras acciones y reivindicaciones en este sentido.

Como veremos a continuación, esta alternativa a nivel infraestructural confluye con lo que en términos generales está planteando, de forma más o menos estructurada, el movimiento ecologista. Y es ésta una de las causas de su progresiva exten-

sión y de la crisis (31) de las otras dos grandes corrientes de pensamiento del movimiento obrero hasta la actualidad: el marxismo y el anarquismo (32).

En este sentido, analizaremos primeramente las características infraestructurales del modelo que se propone, así como su expresión territorial, y como es este nuevo modelo el que permite dar una alternativa radical al transporte. *eliminando la necesidad de transportarse*, que hoy en día impone el modelo dominante. Por último, se analizará como el nuevo modelo infraestructural que se apunta, permite la desaparición del Estado y la consecución de un poder descentralizado y autoorganizado basado en la democracia directa, presupuestos superestructurales que se han considerado que corresponden a la sociedad sin clases. A este modelo se le ha venido a denominar: modelo blando, modelo autonómico de desarrollo...

6. CARACTERÍSTICAS DEL MODELO BLANDO (33)

El modelo infraestructural correspondiente a este tipo de sociedad quedaría definido de forma muy esquemática, por los siguientes elementos:

— Baja división del trabajo y baja especialización, lo que permitiría eliminar la jerarquización en el trabajo.

— Producción en pequeñas unidades integradas (industrias de pequeño tamaño y cultivo diversificado en la agricultura).

— Bajo consumo energético, con la posibilidad de utilización de recursos energéticos renovables: energía solar, eólica, biomasa.

— Producción basada en el equilibrio del aprovechamiento de los recursos naturales no renovables, y en la conservación del equilibrio medioambiental.

— Tecnología sencilla y accesible, propiciando técnicas basadas en el bajo consumo energético y en la alta durabilidad de los productos.

Estas características infraestructurales conllevarán una expresión espacial del modelo, o lo que es lo mismo un modelo territorial, basado en la descentralización y dispersión de la población, aunque agrupada en núcleos de un cierto tamaño con carácter integrado y autosuficiente.

Esto permitiría reducir enormemente las necesidades de transporte, tanto por las características del sistema productivo (integración y autosuficiencia) como el modelo territorial (núcleos de tamaño

(31) Las posibles razones de esta crisis ya se han apuntado anteriormente en lo que se refiere al marxismo. Respecto al anarquismo, del que recoge parte de sus planteamientos el ecologismo, estructurándolos, y emmarcándolos dentro de un modelo global más coherente, se apunta como posible razón de su crisis la incapacidad para comprender la razón de ser del Estado monstruo como fruto del modelo infraestructural existente.

(32) Se detecta también la aparición de nuevos espacios políticos como lo que se ha llegado a conocer como «Autonomía Obrera», que de una forma muy esquematizada se diría que es la confluencia del marxismo y anarquismo intentando superar a ambos.

(33) Estas características están todavía en proceso de elaboración desde los distintos campos o sectores, y solo se incluyen aquellos elementos más ampliamente aceptados.

reducido y autosuficientes). Lo que repercutiría en una disminución profunda del número de viajes mecanizados necesarios, y de la longitud de los mismos, permitiendo la potenciación de los medios de transporte no mecanizados y de aquellos medios de transporte de bajo consumo energético y baja necesidad de inversión en infraestructura.

En definitiva, el modelo infraestructural más arriba descrito, haría viable la *eliminación de la necesidad de transporte*, alternativa por la que también se abogaba en las conclusiones de las 2.^{as} Jornadas Estatales Contra las Autopistas, pues como se apuntaba en las mismas: «de esta forma no será necesaria la construcción de grandes infraestructuras (que reclaman una tecnología compleja, grandes cantidades de cemento y acero...; y que provocan grandes impactos medio ambientales), no se derrocharán los recursos energéticos no renovables (petróleo principalmente), no será necesaria la construcción de tantos vehículos de transporte (turismo, autobuses, ferrocarriles...), no se perderán miles de horas de nuestro tiempo en transportarnos, que podremos dedicarlas a nuestro desarrollo personal».

Por otro lado, este modelo infraestructural permitirá, debido a sus características, la consecución de un poder descentralizado y autoorganizado. Haciendo posible el control del proceso productivo, y de sus formas de vida, por parte de los propios trabajadores, como consecuencia de la escala y del carácter de las unidades productivas y territoriales.

Así como posibilitará, también, la generalización de formas de vida basadas en sistemas comunales (34), compatibles con relaciones personales no jerarquizadas y antiautoritarias. Permitiendo la globalización de la vida cotidiana al eliminar las barreras alienantes actuales entre trabajo-ocio-transporte...

A lo mejor estamos soñando, pero si este modelo llega a existir será el correspondiente a la sociedad sin clases. Y viceversa, si esta sociedad es posible algún día, será con un modelo de este tipo. ¡Qué a lo mejor esto es una utopía!: Pues sí, pero más vale vivir pensando en que esta utopía alguna vez podrá llegar a ser posible, y llevando una práctica vital en este sentido. Además, lo que sí creemos es que esta utopía es internamente coherente. Es decir, que todos los elementos de esta alternativa que planteamos son piezas de un mismo «PUZZLE». Eso sí, un «puzzle» bastante más bonito y coqueto que el actual.

7. DIRECTRICES PARA UNA POLITICA TERRITORIAL Y DE TRANSPORTES ALTERNATIVA

A continuación, vamos a intentar, sin ánimo de ser exhaustivos y a sabiendas del peligro de caer en el esquematismo debido al poco espacio de que disponemos (35), el establecer unas directrices de lo que creemos que deberían ser los aspectos que

(34) Igualmente la interdependencia interna impedirá, creemos, la reaparición de la propiedad privada.

(35) Algunos de los aspectos que aquí se apuntan se desarrollan con mayor amplitud en otros artículos de este número monográfico.

debería contemplar una alternativa a corto y medio plazo a nivel de política territorial y de transportes. Opinamos que hemos dejado suficientemente claro, que esta alternativa no es viable si no se plantea a nivel de todos los aspectos de la estructura social y de su funcionamiento, y que los objetivos finales de ésta son los que hemos apuntado más arriba.

Queremos dejar claro, también, el que estas alternativas no se van a llevar a la práctica porque se pongan en un programa, o porque sea posible tenerlas en cuenta a la hora de un hipotético planeamiento. *Sino que su consecución y plasmación será debida a la presión social que se ejerza, y no a los estudios o planes que se elaboren (o a la gestión que se puede hacer desde los Ayuntamientos u otros órganos de poder), ya que existen poderosos intereses económicos en juego.*

Por último, y antes de indicar las directrices generales que debería contener la alternativa, es conveniente apuntar la necesidad de ligar en la lucha por una nueva sociedad la lucha contra la explotación económica (eje básico alrededor del cual se estructura el sistema, pues aunque no es el único tipo de explotación existente, si es el determinante), que principalmente afecta a la clase obrera (entendiendo ésta en un sentido amplio; es decir, no sólo el proletariado industrial). Enmarcándola dentro de esta lucha más global (36), que es la que hemos apuntado, en donde es posible su confluencia con la lucha de otros sectores sociales explotados y marginados: mujeres, homosexuales, **parados...**

En definitiva, los aspectos que a continuación apuntamos de forma esquemática, no cabe contemplarlos más que en el marco de una alternativa más global, ya que para su consecución será necesario la movilización y presión social de los sectores afectados y relacionados con la lucha directa contra la explotación económica y por la revalorización de la fuerza de trabajo.

Directrices para una política territorial

A) Nivel regional:

— Freno al crecimiento de la población en su conjunto.

— Consecución de un sistema de ciudades más equilibrado, reduciendo el crecimiento y el tamaño de los grandes núcleos y potenciando el crecimiento de las ciudades pequeñas y medianas, así como el de los núcleos rurales.

— Homogeneización de Rentas a nivel territorial.

— Introducción de tecnología basada en la mínima utilización de recursos materiales y energéticos no renovables, potenciando al máximo el reciclaje y la tecnología basada en el uso de recursos naturales renovables (energéticos y no energéticos) (37).

— Máxima autonomía y autosuficiencia de las

(36) Superando la lucha exclusivamente reivindicativa e integradora a nivel económico, que hoy en día se plantea a través de las organizaciones sindicales.

(37) Queremos clarificar que esto supondría un rotundo no a la energía nuclear, y no solo por cuestiones de peligrosidad, sino por lo que la utilización de esta energía supone, de favorecer el modelo actual, de potenciar la concentración de poder, de favorecer el militarismo.

distintas unidades territoriales. Tanto a nivel de estructura productiva como de autogobierno.

— Así, a nivel de estructura productiva, ésta estará basada en la autosuficiencia y baja especialización espacial; es decir, una estructura productiva organizada en unidades descentralizadas y a pequeña escala. Debiendo poseer un alto grado de complejidad y diversidad la estructura productiva de las distintas unidades territoriales. Esto implicará una estructura productiva con las siguientes características:

— Agricultura: sustitución de la agricultura intensiva por la diversificada, tendencia hacia la no utilización de fosfatos y otros abonos no renovables...;

— Industria: sustitución de grandes industrias por industrias medianas y pequeñas, diversificación industrial a nivel local, potenciación de industrias de reciclaje, eliminación de industrias contaminantes.

— Servicios: reducción de las necesidades de servicios, descentralización de los mismos...

— en lo que se refiere a la descentralización de las estructuras de gobierno, esto será posible en tanto en cuanto se acometa un modelo infraestructural con las características más arriba mencionadas. Ya que implicaría unas menores necesidades burocráticas, una descentralización de las estructuras de gobierno, y de la toma de decisiones. Lo que permitiría ir las asumiendo por los propios trabajadores.

B) Nivel metropolitano:

— Freno y orientación al decrecimiento de las áreas metropolitanas.

— Potenciación de la máxima autosuficiencia de los distintos barrios, lo que implicaría la progresiva eliminación de la especialización y segregación espacial de actividades. Estos se lograrán mediante el equilibrio de la Población con el Empleo y la Población con el Equipamiento.

Así se deberá potenciar:

— El freno y reducción de la Terciarización del Centro.

— El freno del proceso de abandono y reconversión de las industrias del Centro.

— El control de la localización del empleo y población, con el fin de que se realice de una forma integrada.

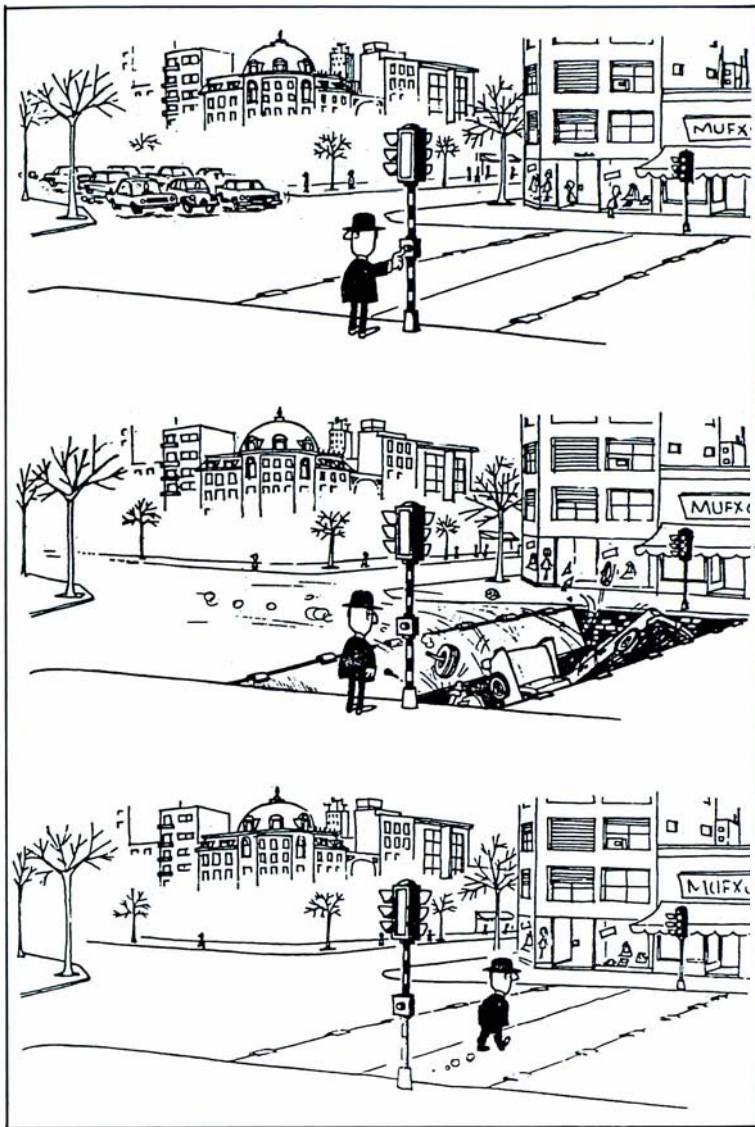
— La creación de equipamiento comunitario a nivel local (sanitario, docente, espacios abiertos, comercial...), descentralizando los actualmente existentes a nivel metropolitano y modificando su carácter (38).

— La orientación hacia una tipología urbana que minimice las necesidades de inversión y energéticas.

— Homogeneización de Rentas a nivel metropolitano

— Minimización de impactos medio-ambientales, tanto a nivel de implantación de actividades como de funcionamiento de las mismas.

(38) En este sentido, y aunque prácticamente carezcamos de espacio en este artículo para plantear este tema, queremos señalar y poner en cuestión el carácter y el contenido de estos equipamientos: sanidad, enseñanza, comercio, ..., que tal como son concebidos en la actualidad son una pieza más y un elemento reproductor del sistema dominante.



— Mejora y utilización del parque actual de viviendas, reduciendo a lo imprescindible la creación de nuevo **habitat**. Para esto será necesario la redistribución y el reparto del parque actual (39).

— Máxima descentralización a nivel de barrios de las formas de gobierno, y de la toma de decisiones.

Directrices para una política de transportes

Las directrices antes mencionadas relativas a política territorial, permitirán la reducción sensible de las necesidades de transporte (n.º de viajes necesarios, longitud de los mismos...). Lo que implicará una disminución importante de las necesidades de inversión en infraestructuras de transporte (costes de personal, energía, material móvil...), al existir menos viajes a los que debe servir la infraestructura, y por consiguiente menores gastos de explotación. Asimismo, todo esto permitirá la posible utilización y generalización de los medios de transporte no mecanizados.

Ahora bien, independientemente de los efectos beneficiosos que una política territorial de este tipo puede ir teniendo sobre las necesidades de transporte, es importante señalar que las políticas

(39) Todo ésto implicará un freno brusco a los programas de renovación urbana existentes.

de transporte (40) que se lleven a cabo, ya sean regionales o metropolitanas, es necesario que respondan y estén de acuerdo con la filosofía general del modelo que se quiere alcanzar, y que en definitiva sean un elemento más que ayude a su consecución (41).

De esta forma, se podrían apuntar, aunque sea de una forma muy resumida, las siguientes directrices en cuanto a la nueva política de transportes.

A) A nivel regional:

— Infraestructura.

— Potenciación de una red dispersa que dote de una accesibilidad homogénea al territorio (42), y no de una red concentrada y de gran capacidad que conecte los puntos más importantes del territorio. Ya que esta última lo que provoca es la consolidación del actual modelo territorial (esto implica una postura opuesta a la creación de grandes infraestructuras: grandes aeropuertos, autopistas, ferrocarriles de alta velocidad...).

— Potenciación de medios de transporte interurbanos de bajo impacto ambiental y reducido consumo energético; es decir, de transportes colectivos y principalmente del ferrocarril convencional.

— Priorización de medios de transporte basados en tecnología sencilla y accesible.

— Potenciación de los medios de transporte no mecanizados a nivel local.

— Gestión o explotación.

— Política tarifaria que esté en consonancia con la anteriormente expuesta (43).

B) A nivel metropolitano:

— Infraestructura.

— No a la creación de grandes infraestructuras (ya sean autopistas, o autovías, Metro o ferrocarril), que potencien la consolidación del actual modelo metropolitano. Sólo se deberá actuar mediante creación de infraestructuras, en la resolución de problemas de transporte muy urgentes, que no sea viable su solución a través de otras medidas (44). Y en concreto, en este caso, se deberá actuar a través de la creación de infraestructura de transporte colectivo. (Los principales déficits existentes se refieren al ferrocarril suburbano).

— Orientación hacia una mejor utilización de la infraestructura existente, potenciando los medios de transporte colectivo. Y principalmente, aquellos medios de transporte colectivo de tecnología más sencilla y accesible, y de menor impacto medio ambiental y consumo energético.

— Adecuación de las infraestructuras a su utilización alternativa por medios de transporte no mecanizados.

— Gestión (45)

(40) Tanto de creación de infraestructura como de funcionamiento.

(41) Ya que debido a la íntima relación de la política de transportes con la de usos del suelo, la permanencia de las actuales políticas de transporte podrían tener efectos negativos en la reorientación que se pretende.

(42) Lo que se puede acometer, en gran parte, recuperando y mejorando las redes locales.

(43) Hoy en día la política tarifaria favorece a los medios de transporte por carretera y aéreos.

(44) Mejor utilización infraestructura, potenciación del transporte colectivo...

(45) Estas medidas, como fácilmente se comprenderá, habría que articularlas con otras paralelas de reconversión y anulación de la industria de automóvil.



— Restricción del tráfico privado motorizado en todas las áreas (no sólo en el Centro).

— Mejora del nivel de servicio de los sistemas de transporte colectivo, y prioridad en el uso de la infraestructura.

— Reorientación de la política tarifaria (transporte gratuito para: parados, niños y tercera edad; billete a cargo de las empresas para los trabajadores; y consideración del tiempo de transporte como tiempo de trabajo) (46).

— Potenciación de los medios de transporte no mecanizados (peatonal, bicicleta...), principalmente en el interior de los núcleos urbanos.

— Descentralización y coordinación de la explotación de los sistemas de transporte colectivo.

8. A MODO DE CONCLUSION

Así, pues, creemos que el planteamiento y la consecución de una alternativa radical al transporte, no se puede concebir sin enmarcarla en una alternativa radical a la sociedad en su conjunto (47). Siendo esta alternativa la correspondiente a lo que

(46) Estas medidas se relacionan con la lucha por la revalorización de la fuerza de trabajo.

(47) Y es por esto, por lo que quizás hemos dedicado un espacio relativamente reducido al tratamiento del transporte a lo largo de este artículo.

se ha venido a denominar modelo blando, modelo autonómico..., y que permite, creemos, la superación de la explotación del hombre por el hombre (haciendo viable, por consiguiente, la desaparición de las clases sociales), y de la explotación de la naturaleza, al hacer factible un desarrollo en total equilibrio con el medio que nos rodea. Esta alternativa está siendo definida cada día con una mayor concreción, como consecuencia no sólo del avance de la elaboración teórica en este sentido, sino también, y en íntima relación con este desarrollo teórico, de la evolución de las prácticas y de las alternativas parciales, que desde los distintos campos reivindicativos y de lucha, van confluyendo hacia una alternativa globalizadora de este tipo.

Es por esto, por lo que no podremos decir que luchamos por una alternativa radical al transporte, sino luchamos también contra: la explotación económica, la energía nuclear, las grandes fábricas (con su énfasis en la productividad inhumana: cadenas, ritmos, cronometrajes...), la tecnología alienante, la represión y el militarismo...; y a favor: de nuevas formas de producción, de nuevas formas de vida y de relación afectiva, de los derechos de la mujer, de los presos, de los locos... Y en suma, en contra de cualquier opresión y a favor de los derechos de todos aquellos que esta sociedad explota y margina.