

Editorial

CARLOS JIMÉNEZ ROMERA
Madrid (España), enero de 2005.

Todos aceptamos que nuestro mundo *globalizado* sólo puede sostenerse sobre un intercambio constante de mercancías, personas e información a escala planetaria. A pesar de la publicidad que acompaña a internet, y al supuesto *mundo virtual* que se esconde tras la red de redes, el transporte sigue siendo fundamentalmente un asunto material, que implica grandes consumos de recursos¹ y que tiene una intensa repercusión en el territorio, tanto cuantitativa (ocupación de espacio) como cualitativa (compatibilidad de usos).

Dada la importancia del transporte en nuestras vidas, es lógico que se produzca un intenso debate sobre el mismo. Analicemos éste.

Transporte: ¿derecho u obligación?

Hasta la Revolución Industrial, el mar representó el único medio de transporte mínimamente eficiente, aunque siempre imprevisible e inseguro; hoy en día sigue siendo el medio fundamental por donde circula la mayor parte del flujo de mercancías. Todos podemos ponernos de acuerdo en que este modo de transporte es el más eficiente en cuanto a coste energético y económico, y uno de los menos eficientes en cuanto a tiempo. En el otro extremo se encuentra el transporte aéreo: su eficiencia es *mínima* en cuanto a coste energético y económico, mientras que es *máxima* en cuanto a tiempo.² El actual debate sobre el transporte no trata los casos extremos, sino que se centra en aquellos modos de transporte *intercambiables*, con el objeto de optar por el más adecuado para desarrollar una determinada función. Notemos en este punto que, antes de llegar a este debate, ya se ha tomado una decisión trascendental: «hay que desplazarse»; sólo queda al debate posterior la cuestión secundaria de cómo hacerlo.

Durante la mayor parte de la historia de la humanidad, el transporte fue tan sólo una posibilidad a la que, por cierto, sólo se acudía con ciertos reparos. Nos han contado que viajar era, entonces, lento, incómodo e inseguro; lo que rara vez se añade es que, entonces, la mayor parte de la humanidad podía preferir no moverse del sitio. ¡Qué horror! Puesto que hoy en día nos vemos obligados a recorrer cada día distancias cada vez mayores, nos hemos visto obligados a convertir la posibilidad de recorrer grandes distancias en un logro de nuestra civilización. Como reflejan IVAN ILLICH y JEAN ROBERT en su breve panfleto *Autostop* (p. 7), el transporte se ha convertido en una necesidad y una mercancía.

El lema de los Juegos Olímpicos (modernos), «*citius, altius, fortius*», refleja perfectamente la ideología que sostiene los grandes *avances* de nuestra civilización: la competición con nosotros mismos, la voluntad de superación, nos ha traído hasta el presente. Este espíritu aventurero, optimista, posibilita y justifica el *progreso* y, en su nombre, la aceptación de cualquier innovación, siempre que nos haga «más rápidos, más altos, más fuertes». En esta corriente de pensamiento, el transporte es un elemento más, para el cual se formula una variante del lema: «más rápido, más lejos». Sin embargo, la velocidad y la distancia tienen un coste. El aumento de la velocidad requiere un creciente consumo energético — Transporte y energía (p. 33) —, lo cual se traduce en un coste económico y social y la exclusión de aquellos que no pueden pagarlo — Energía y equidad (p. 9). El aumento de los recorridos provoca un continuo crecimiento de las infraestructuras que deben soportarlos y su correspondiente impacto sobre el territorio.

Todas las contradicciones que conlleva esta política afloran con especial virulencia en el ámbito de la ciudad. La multiplicación de los desplazamientos y el uso de medios de transporte especialmente poco eficientes se concentran en un espacio acotado. Este escenario especialmente conflictivo facilitó la aparición del actual debate sobre la movilidad, que dura ya treinta años. Sin embargo, insistimos en la parcialidad de este debate: en ningún caso se discute la necesidad de multiplicar los desplazamientos de la vida cotidiana, sólo se habla sobre los medios más *eficientes*, y el cálculo de dicha eficiencia se realiza con un número limitado de variables económicas y (últimamente) físicas, pero que raramente incluyen los costes sociales de los modos de transporte.

¹En esto, internet, con toda su *virtualidad*, no se aleja tanto del resto de medios de comunicación *convencionales*: recordemos que esta *autopista de la información* consiste en un inmenso enjambre de millones de máquinas consumiendo electricidad y miles de kilómetros de cables de fibra óptica atravesando continentes y océanos.

²El concepto de *eficiencia* está muy erosionado por el uso interesado que suele hacerse de él en diversos ámbitos. Recordemos que la eficiencia es una simple relación entre dos valores; el numerador expresa una dimensión valorada positivamente, el denominador una dimensión valorada negativamente, en otras palabras: una relación entre beneficios y costes. Al hablar de transporte, el cálculo de eficiencia toma como numerador una distancia (*beneficio*) y como denominador cualquiera de las restantes dimensiones medibles que intervienen en el mismo: tiempo, coste monetario, consumo de recursos, contaminación, etc.

Éste es el tema que protagoniza el segundo bloque de artículos, donde hemos procurado incorporar una reflexión sobre cada uno de los medios a disposición del urbanita contemporáneo. Es evidente que faltan muchos puntos de vista y muchas experiencias valiosas, no pretende ser éste un resumen completo, sino una modesta aportación al debate de la movilidad, procurando hacer hincapié en las variables sociales tan a menudo olvidadas.

En el último bloque, así como en las secciones fijas se procura dar una visión más amplia de lo que está ocurriendo en el mundo, conscientes de que el debate que se produce no siempre es el que nos gustaría.

Finalmente, incorporamos un nuevo artículo a la colección de clásicos de la biblioteca. En este caso se trata de un homenaje al recientemente fallecido RAMÓN MARGALEF, uno de los clásicos de la ecología del siglo XX.