

Argumentos de la socialdemocracia



Especial:
Vivir en la ciudad: ¿pragmatismo o calidad de vida?

Número 3 Julio-Agosto 2006
Argumentos de la socialdemocracia es la revista digital
del proyecto de internet www.socialdemocracia.org

socialdemocracia.org
ARTÍCULOS Y REFLEXIÓN DESDE LA IZQUIERDA

Transporte público y libertad de mercado

Escrito por Antonio Linde

03.02.2006



Los nuevos liberales pretenden que el mercado sea la mano invisible que regule las relaciones entre las personas, aunque casi siempre nos cuelan de rondón un peaje al resto de los ciudadanos. Vemos el caso del transporte público. Para acercarnos a esa idea neoliberal, podríamos reducir los impuestos que se destinan a sufragar el déficit del transporte público y que fueran los usuarios quienes abonaran el coste total del servicio, con lo que el precio de los billetes estaría entre 1,33€ y 1,63€ por viaje (para usuarios de la T 10 de una zona): entre el 100% y el 150% más. Seguramente este incremento comportaría una disminución de los usuarios, lo cual ocasionaría una nueva subida del precio de los billetes, y así ad infinitum.

Enfrente tenemos al vehículo particular: su propietario/usuario asume el 100% de su coste (seguros, combustible, mantenimiento, etc). Una lectura neoliberal y pacata diría que retraer (vía impuestos) dinero al propietario del vehículo particular para entregarlo a un conjunto de usuarios del transporte público (que se niega a asumir el 100% del coste que supone) es cuando menos anti-económico y produce distorsiones de las relaciones sociales.

Y todo porque la proposición inicial, como casi siempre que hablamos de libertad económica, es falsa: el propietario del vehículo particular no asume todos los costes sino que nos endosa a los demás buena parte de los “engorros” que genera:

- Contamina (y como!!!) sin que asuma ningún cargo por ello
- Ocupa el espacio común en provecho propio sin ofrecer ningún tipo de contraprestación a cambio
- Nos obliga a mantener y construir nuevas redes viarias, sin asumir el coste que ello comporta
- Colapsa las viejas y las nuevas infraestructuras, retrayendo tiempo del resto de usuarios las mismas, cargádoles con un coste (en tiempo)

Y así podríamos seguir hasta el infinito. El proceso es siempre el mismo: socializar el coste y privatizar el beneficio. Ni tan siquiera los neoliberales pueden sostener que sea lícito “apropiarse” de lo común para obtener beneficios privados.

Más allá de la Gran Ciudad

Escrito por Silvia Mur

13.03.2006



En los pueblos dónde el máximo exponente en sanidad es un CAP; cuando a nivel de educación con mucha suerte tendrán instituto dónde hacer la ESO y el bachillerato, cuando la posibilidad de poder realizar un ciclo formativo es remota, por no decir inexistente, y la universidad es pura utopía; cuando no hay representación de ninguna administración más que la local (ni Hacienda!! eso sí, los impuestos se pagan igual), la necesidad de desplazarse hacia alguna ciudad, con suerte cercana, es evidente.

Hace un montón de años que oigo en boca de todos nuestros políticos de la importancia del uso del transporte público, de su potenciación a nivel gubernamental, de los incentivos a nivel económico en forma de abonos combinables, etc... Pues yo, desde mi visión pueblerina del tema, me pregunto: ¿alguna vez tendré opción yo también a poder hacer uso de uno de esos abonos? ¿Alguna vez podré dejar el coche en el garaje para poder ir a visitarme ni que sea al ginecólogo?

Ya se que existen trenes (no es mi caso ni el de muchos); y autobuses (uno a primera hora de la mañana que va y otro a última hora de la tarde que regresa). En la era de las comunicaciones, en que puedes estar aquí y en Roma a poco más de 1 hora en avión, hay lugares en que para poder desplazarse a 30km es un verdadero problema.

Desde nuestra visión social del problema, creemos que hay que trabajar por la igualdad en el acceso a los servicios básicos públicos, en ampliar la red de transporte público tanto en cantidad como en calidad, tenemos que tener una visión de la sociedad global, más allá de la gran ciudad.

Valencia, el accidente y los periodistas

Escrito por Roger Senserrich

06.07.2006



El terrible accidente en el metro de Valencia debería haber dejado muchas preguntas sobre la mesa. Una región como Valencia, con su Terra Mítica, Oceanogràfic, Hemisfèric i verbenas festivaleras por la llegada de la Copa America, tan llena de gasto público ostentoso y cargante, tiene un accidente con 41 muertos en una infraestructura como el metro.

A un periodista normal, con ganas de hacer las preguntas adecuadas, le debería sonar raro que en un lugar con tanto monumento ocurriera una tragedia de estas proporciones, especialmente cuando políticos locales se han apresurado a decir que las medidas de seguridad eran suficientes. Aún contando que las desgracias pueden ser fortuitas, y que cosas de este estilo pueden suceder por sí solas, es casi obligado respirar hondo, informarse y documentarse bien, y tratar de ver si ha habido una anomalía estadística atroz o incompetencia.

¿Qué ha hecho la prensa en España, para empezar? Primero, se ha concentrado en la carnaza. Sangre, heridos, muerte, funerales, realeza haciendo el paripé en la catedral, gore variado, y la "historia de interés humano" con voz seria de fondo que tanto les gusta mostrar. En fin, basura. Por mucho interés novelesco que tenga que el pequeño Pepín fue herido y le tuvieron que amputar un brazo mientras llevaba a su perrito al veterinario en el tren del horror mortal de la ostia, eso sólo importa a Pepín y su familia, no al resto de la sociedad. Lo importante es saber por qué ha ocurrido el accidente, y si se podría haber evitado, no mostrar unos lloros que no son más que pornografía emocional.

Lo que ha sucedido, para variar, es que la inmensa mayoría de la prensa se ha dedicado a chupar de los comunicados y declaraciones de los políticos, y no han tratado de documentarse lo más mínimo sobre el funcionamiento de una red de metro moderna. El resultado ha sido un incontable número de chorradas dichas a tontas y a locas, con algunas perlas que con 10 segundos de búsqueda en internet quedarían desacreditadas.

Se ha oído a menudo es la mención que el tren, con 18 años sobre las vías, es "viejo". Ni de broma. No es anormal, ni en España ni en el resto del mundo, tener trenes eléctricos circulando con treinta años a sus espaldas; de hecho, es incluso habitual tener composiciones con casi cincuenta años de servicio en bastantes redes. El metro de Londres tiene trenes con 46 años de servicio a sus espaldas en algunas líneas (los A60, en la Metropolitan Line; a retirar en tres años), el metro de París tiene trenes cuarentones (los MP59, línea 1), Barcelona y Madrid tienen multitud de trenes rondando y superando la treintena. Bien mantenido, un motor eléctrico es poco menos que inmortal; un tren sólo es retirado para cambiarlo por algo mejor, no porque deje de ser útil. El metro de Valencia es muy nuevo, con una flota de vehículos muy reciente; la edad del material no tiene la culpa.

El siguiente elemento señalado, siguiendo una tradición persistente en los ferrocarriles, ha sido el muerto. El maquinista tuvo un síncope, se pasó de la velocidad, y entro en plan kamikaze en la curva. Caso cerrado. Pues mira, no. Para empezar, un tren no puede funcionar si el maquinista no está consciente. Todos los vehículos sobre raíles tienen un mecanismo llamado hombre muerto, un botón, pedal o clavija que el maquinista tiene que presionar de forma regular (o constantemente, en algunos casos) para que el tren circule. Si por algún motivo el tren botón deja de ser presionado (maquinista inconsciente, dormido o distraído), se activan los frenos de emergencia y se detiene la composición. Lo que dice el consejero de infraestructuras es una estupidez con todas las letras, y cualquier periodista que copie sin ridiculizarlo debería sentir vergüenza.

Se ha hablado menos de los dos principales motivos, a mi entender, de que el accidente pudiera suceder, el mantenimiento y el sistema de señales. Sobre las señales, el diario El Mundo ha

hablado un poco, aunque han pasado por alto lo más importante. La línea 1 del metro de Valencia usa una antigüedad llamada FAP como sistema de bloqueo. El FAP es de hecho un sistema de repetición de señales en cabina; cuando se pasa una señal, una luz se enciende en el panel, y el maquinista debe tocar un botón confirmando que la ha visto; si no lo hace, el sistema echa el freno de emergencia. El objetivo principal del sistema es evitar colisiones con otros trenes; los semáforos son las señales que el sistema muestra, y estos están enlazados a mantener la distancia entre las composiciones.

Si no se añaden balizas de limitación de velocidad (algo factible, aunque no en servicio en Valencia), su control está totalmente bajo el mando del maquinista, algo que en una línea subterránea, con visibilidad limitada y curvas cerradas introduce ciertos riesgos. En una línea con poco tráfico y frecuencias de paso aceptables, como era el metro de Valencia cuando abrió sus puertas, el riesgo es limitado, ya que no se circula con presión de horarios. En un metro que quiere ser moderno, ya no lo es tanto.

El gobierno regional tenía planes, desde hacía tiempo, para introducir un sistema de señales más avanzado a la L1, el ATP, usado de forma casi universal en las redes de metro del mundo. El ATP hace casi imposible superar los límites de velocidad del trayecto, ya que vigila y frena el tren automáticamente en caso de que esta se supere; sólo en caso de límites temporales no introducidos en el sistema un maquinista puede pasarse. Por un motivo u otro, la Comunidad Valenciana ha dedicado su dinero a planetarios, museos y líneas de metro nuevas, que a mejorar un sistema de señales obsoleto. Supongo que vende más cavar líneas nuevas que mejorar algo que parece que funciona en la línea antigua. El resultado ha sido un accidente que con un sistema de señales mejor se hubiera evitado.

El siguiente punto, poco comentado (sólo El País parece prestarle la atención que se merece) ha sido la falta de recursos dedicados al mantenimiento de trenes e infraestructuras en la red de metro. La curva donde ocurrió el accidente había estado limitada a 50 Km/h anteriormente; el mal estado de la vía obligó a reducir la velocidad de paso a 40 Km/h. Se habla desde hace tiempo que los trenes no están teniendo en mantenimiento adecuado; no hay material suficiente para dar el nivel de servicio actual, así que es casi imposible tener composiciones paradas siendo revisadas con la frecuencia deseable.

Tenemos pues unos trenes que puede que no funcionen como deben, en una infraestructura en un estado deficiente, con un sistema de señalización que deja un enorme margen de error al factor humano. Sí, todo había funcionado bien en los últimos años (es un decir; la L1 ha tenido varios accidentes en los últimos meses, aunque de menor seriedad), pero estadísticamente era cuestión de tiempo que alguien metiera la pata. Un sistema de seguridad no es más que un mecanismo que reduce al mínimo la probabilidad de un error; en el metro de Valencia, la posibilidad era demasiado alta. No es un accidente fortuito, es dinero mal gastado.

El metro ligero de Boadilla

Escrito por Francisco Agenjo

02.08.2006

Lo acabo de oír en TeleMadrid, y no doy crédito. Aviso de antemano que voy calentito, algo que desde luego, sólo tiene capacidad de lograr en mí la cúpula del PP.



El metro ligero que va a Boadilla y Pozuelo, ése que, según dicen, antes no querían porque permitiría que gente de Aluche y Carabanchel llegasen a sus pueblos tan bonitos, nos va a costar a todos los madrileños casi tres euros y medio por viajero.

La eficazísima gestión privada de la que alardean en la Comunidad (cosas del libremercado) va a aumentar el precio de los billetes a 4 euros), pero tranquilos, que las pobres familias de Pozuelo sólo van a pagar 0,6 euros. El resto lo pagaremos todos.

No importa que yo, en el Metro sur, cada vez que quiero ir a ver a mi madre (unos dos kilómetros) tenga que pagar 1 euro, y si quiero ir a Madrid uno y medio.

No importa que este metro lo usen los ciudadanos de Móstoles, Fuenlabrada, Getafe, Leganés y Alcorcón (muchísimos más habitantes y viajeros, porque aquí la gente se mueve menos en coche, que en Boadilla y Pozuelo).

Tampoco importa que la financiación del metrosur se hiciese en gran parte con dinero europeo.

No, yo tengo que pagar un euro y medio. Y no me importaría, con tal de contaminar menos. Pero lo que no entiendo es porqué la gente del sur, con menos posibilidades económicas, y que usamos de forma mucho más masiva el metro (con lo cual debería salir más barato, y más teniendo en cuenta la financiación europea), tenemos que pagar casi tres veces más que la gente de Pozuelo, con muchas más posibilidades económicas, que casi siempre usan el coche y encima no querían el metro hasta hace poco.

Si tan eficaz es la gestión privada, ¿porqué tengo que pagarle yo el 80% del billete a alguien que gana más que yo y se queja de que el Estado le expolia? Si se trata de fomentar el transporte público, ¿no sería mejor bajar el precio de la línea que más se va a usar para que menos gente use el coche? O por lo menos, que los adalides del libremercado que nos gobiernan en la CAM reconozcan que ni libremercado ni nada, que se pasan las leyes del mercado por donde quieren, y que usan las subvenciones que critican para favorecer a los suyos. Y que al final, las empresas tan nobles, acuden a Papa Estado, ese que les roba tanto, a pedir pasta en forma de subvenciones en la sombra. Esa es la afamada gestión privada por la que abogan algunos.

La misma gestión que la de la M-45, que nos cuesta a los madrileños mucho más que las autopistas públicas.

Y encima tenemos que aguantar que el alcalde de Boadilla, hace tres años digese en una revista que su gestión era mucho mejor que la de pueblos como Getafe o Leganés, gobernados por el PSOE. Encima recochineo.

Esta es la gente que gobierna nuestra comunidad. Gente que cree que los pobres deben subvencionar a los ricos. No creen en la igualdad, sólo en la mentira para cubrir sus tropelías, que tienen Madrid paralizado con obras perpetuas, el metro que es imposible recorrer ni la mitad de sus líneas sin cortes. Pero lo importante es protestar por un pañuelo, claro. Así la gente no ve como nos estafan estos apóstoles del libremercado.

Gestión privada y res pública

Escrito por Javier Remírez

25.08.2006



En los últimos años se viene produciendo una vibrante polémica política y técnica en torno a la externalización de la gestión, total o parcial, de determinadas competencias del sector público. Ejemplos recientes son las reacciones y debates en torno a la gestión del Servicio de Atención Domiciliaria o los nuevos centros de las Escuela infantiles del Ayuntamiento de Pamplona, que vienen costando a sus responsables políticos mas de un serio disgusto.

Actualmente, la participación del sector privado en las administraciones públicas de Navarra, así como del conjunto de España y Europa, está presente en toda la cadena de servicio, desde su planificación y valoración hasta su ejecución y mantenimiento. Los diferentes agentes públicos (locales, autonómicos, estatales y europeos) han tenido que formalizar políticas que permitan compartir esfuerzos entre el sector público y el sector privado de la economía.

Las administraciones públicas están cada vez más receptivas a incorporar empresas del ámbito económico privado para gestionar servicios públicos. Las políticas impulsadas desde la Unión Europea, en la línea de buscar el déficit cero, de promover la liberalización de los sectores y la no competencia de las empresas públicas en el terreno privado, unido al esfuerzo de la propia administración para conseguir una mejor eficiencia en el desarrollo de sus tareas, ha favorecido los procesos de externalización.

Pero evidentemente, de cara a atraer a la inversión privada en el sector público, hay otros factores atractivos a la mente capitalista: el peso del sector público en las economías europeas de nuestro entorno equivale prácticamente a la mitad del PIB, lo que da una idea del importante negocio que supone traspasar al sector privado los enormes beneficios que se puedan generar en este sector, históricamente en manos del Estado.

¿Cuál es la posición de la Administración Pública en este contexto?. Primero hay que tener en cuenta que las finalidades del Estado moderno, así como la amplitud y la extensión de las actuaciones de la Administración Pública han variado a lo largo del tiempo y en una tendencia casi siempre creciente. Desde el Estado limitado a las funciones policiales (de limitación de la actuación de los particulares) y a las funciones de fomento (de impulso de las actividades privadas) junto a sus funciones esenciales (Hacienda, Defensa, Justicia) se ha pasado por diferentes etapas hasta el denominado Estado de Bienestar (cuyo origen se sitúa a partir de 1945) en el que se acumulan todas las funciones tradicionales más la prestación de servicios directos y las prestaciones de carácter económico con la finalidad de influir en la economía global del país.

Los últimos veinte años han constituido una revisión del Estado de Bienestar, un replanteamiento de su "rol" tradicional, haciéndolo derivar hacia otro en el que se reserva un papel orientador y programador, se desprende de actividades y participaciones accionariales y se apoya en la iniciativa privada para las funciones de ejecución, es decir, se trataría de "llevar el timón, no de remar".

El debate que se crea en torno a estas dos preguntas está influenciado (y a menudo desvirtuado) debido a la mezcla poco clara entre los aspectos técnicos (modelos organizativos más adecuados para adaptarse al entorno) y las opciones ideológicas de diversa tendencia. El abuso argumentativo basado en algunos de ciertos "dogmas" lleva a dos posiciones extremas: una, cuya finalidad parece ser el desmantelamiento de lo público, privatizando intensivamente sin que se vean los beneficios para los ciudadanos y otra, a la defensiva, que se opone sistemáticamente a cualquier cambio o reducción de lo público. Han de evitarse estas posiciones, y que hay que encontrar un punto de equilibrio, no necesariamente equidistante entre ambas, que permita

salvaguardar el concepto de interés general propio de lo público. En suma, la externalización no se contempla necesariamente como la antesala de la privatización de los servicios sino como un instrumento más de la gestión pública que también puede aportar cambios culturales interesantes.

La transferencia de la actividad o de la prestación del servicio al contratista externo no exime a la Administración Pública de la responsabilidad ante los usuarios del servicio. Ahora bien, el carácter novedoso de la externalización en la Administración Pública conlleva unos riesgos no siempre tenidos en cuenta. Dos son los más destacables.

El primero de ellos, se centra en que la presión creciente sobre los recursos públicos (principalmente, el déficit presupuestario) lleva a externalizar aplicando generalmente los principios de la externalización competitiva, independientemente del tipo de servicios que se externalicen. Esto sólo puede concluir en un fracaso de la prestación del servicio. Un ejemplo de este error es la externalización de servicios de asistencia social para ancianos con criterios mayoritariamente competitivos: no hace falta detallar qué consecuencias tendría para los ancianos depender de un prestador de servicios ocupado principalmente en obtener beneficios reduciendo costes.

El segundo riesgo, de un alcance mayor pero cuyos efectos no se perciben a corto plazo, tienen que ver con la dimensión de la Administración Pública y con su capacidad para influir en su entorno. En efecto, según sea la política de externalización adoptada por la Administración Pública, puede generar un entorno estable, con relaciones contractuales a medio y largo plazo con sus proveedores (lo cual redundará positivamente en la calidad de los empleos y, por extensión, beneficiará a todos los ciudadanos) o, por el contrario, puede crear un entorno inestable, basado en relaciones contractuales a corto plazo, extremadamente competitivas y que no pueden sino repercutir negativamente en los empleados y en los ciudadanos en general: abuso de contratos temporales, de trabajo a tiempo parcial o de trabajadores de ETT.

Desgraciadamente, la realidad existente al respecto no es optimista y los factores que impulsan a la externalización de servicios públicos son a menudo de índole económica, de búsqueda de una reducción de costes a corto plazo, como respuesta a un entorno crecientemente inestable. Esto induce procesos de externalización de tipo competitivo que, a su vez, generan más inestabilidad del entorno, con lo que se cierra un bucle marcadamente negativo, del que los beneficiarios son una minoría.

Un enfoque adecuado debiera incluir entre sus criterios de análisis los efectos que puede tener la Administración Pública sobre su entorno y prima unas relaciones estables y de calidad, por encima de las meramente económicas. Considera que la Administración Pública no puede externalizar de cualquier manera, ha de ser más respetuosa si cabe con las normas que ella misma establece para el resto de la sociedad y ha de tener en cuenta que está prestando sus servicios a algo más que a un cliente: a un ciudadano.

En definitiva, se trata de apostar por los nuevos métodos de gestión pública pero salvaguardando, por un lado que cesión de la gestión no supone en ningún caso ni cesión ni dejación del control de la decisión por parte del poder público y, por otro, garantizar que la externalización supone un instrumento para la mejora continuada del servicio público y, evidentemente por extensión, de la calidad de vida de la ciudadanía.

Estamos ante unos de los elementos claramente diferenciadores entre un política socialdemócrata y el liberalismo, más o menos intenso, pero que en todo caso pone en serio riesgo la viabilidad del Estado social y de bienestar tal y como hoy lo concebimos.

Jóvenes, noche y espacio público

Escrito por Luis Fernando García

24.04.2006

Es evidente que en el imaginario colectivo el binomio jóvenes y noche es uno de los que, históricamente, más éxito ha tenido. Socialmente existe la convención de atar y relacionar muy estrechamente estos dos elementos, casi hasta el extremo de llegar a una casi identificación entre ambas realidades. Es cierto, pero, que los y las jóvenes son los protagonistas de unos ciertos tipos de usos de la noche (como tiempo de ocio y recreo) y sus espacios relacionales de referencia.



La noche ha acontecido un espacio preferencial de sociabilidad por los jóvenes, donde estos son capaces de hacerlo suyo, conquistarlo e informarlo con normas y valores propios, con códigos de conducta y comunicación compartidos. Los cambios sociales han provocado que los jóvenes hayan debido reclamar nuevos usos del tiempo y de los espacios, así como una nueva forma de gestionar el horario plenamente adaptada a sus necesidades, demandas e itinerarios (vitales, formativos, laborales, d'ocio...).

Lo que empezó el Ayuntamiento de Barcelona con el programa pionero 'Barcelona "Bonanit"' es hoy una realidad trasladable a muchas de nuestras ciudades. El objetivo era y es el de normalizar el uso de la noche formulando e iniciando un cambio general en la oferta de servicios y recursos nocturnos de los municipios. Este proceso de normalización ha de incluir una apuesta firme por la ampliación y diversificación de la oferta sociocultural pública y no comercial, el ocio no consumista y la intervención en los ámbitos tanto del espacio público como de los equipamientos de uso juvenil o la oferta privada "lleure" y recreo.

Un reto de primera magnitud para el mundo local y su administración es el de la gestión del conflicto de intereses y la necesaria conciliación de usos y hábitos que se debe dar entre los diferentes agentes, colectivos y personas que conviven y realizan sus actividades en el espacio público. Es este el espacio de convivencia dónde se ejercen de manera más visible las relaciones cívicas. Estas son, necesariamente y por definición, fruto del ejercicio práctico y armónico de toda una serie de derechos, obligaciones, legitimidades, intereses, normas y valores que regulan actitudes y comportamientos que todos debemos ser capaces de definir, consensuadamente, como aquellos que persiguen el bien común y el respeto por todas las formas culturales y cívicas d'expresión.

Es precisamente desde las instituciones desde dónde se debe liderar este proceso de ofrecer herramientas a los municipios para que puedan disfrutar de una auténtica capacitación en el hecho de la intervención en el territorio, en el espacio público. El civismo, la gestión de la diversidad, la promoción de políticas de igualdad de género, la generación de conocimiento alrededor de los nuevos derechos de ciudadanía y el reto de la inmigración, la dinamización juvenil a los centros de secundaria y el medio abierto, la prevención de las conductas y hábitos de riesgo entre adolescentes...son todas apuestas estratégicas por políticas locales que tienen, tanto en las personas como en la transformación de sus realidades y entornos, sus principales objetivos para la acción política.

Es un hecho innegable que los ayuntamientos están abordando, muchas veces sin los recursos y competencias suficientes, toda una serie de fenómenos vinculados a la gestión cívica de la convivencia en el espacio público que pone en valor una nueva forma de ejercer la ciudadanía. Una ciudadanía que reclama una mayor calidad de vida, un entorno mediambiental equilibrado y sostenible y una renovación del compromiso institucional por la regeneración y dignificación de los barrios y las ciudades sobre nuevas bases. Estas ya no venden relacionadas de manera prioritaria con las dotaciones equipacionales, d'espacios públicos o de nueva trama urbana. La nueva ciudadanía postmaterialista pide un mayor acento sobre una correcta gestión de la convivencia en

los espacios cívicos existentes, sobre los valores, el consenso y el respeto al conjunto de normas, derechos y obligaciones con los que nos dotamos para garantizar la conciliación de usos, culturas, hábitos y expresiones. Y es evidente que el colectivo juvenil es uno de los que está protagonizando y liderando este proceso de cambio social dónde las nuevas formas de expresión de la ciudadanía y los nuevos derechos que la acompañan dominan la actual agenda política e institucional a todos los niveles.

A las conclusiones de un reciente informe promovido por diferentes instituciones y realizado por la Fundación Jaume Bofill podíamos identificar estos elementos que definen la nueva condición juvenil en función del uso horario y espacial que de la noche hacen los y las jóvenes. Y el debate principal alrededor del cual giraban todas ellas es el de la diferencia todavía existente entre el modelo de ocio institucionalizado que se ofrece y aquel que los y las jóvenes piden como propio y para la definición del cual no descartan la participación activa de la administración y sus instrumentos de intervención. Los y las jóvenes defienden, básicamente, un modelo d'ocio integrado a la ciudad y dónde el espacio público pueda ser utilizado por la noche todo definiendo claramente tanto los límites d'uso y prácticas como las diferentes fórmulas por lograr la plena conciliación de intereses diferentes. El espacio público se define como un marco básicamente convivencial dónde los diferentes agentes deben ser sensibles y conscientes de las realidades y necesidades ajenas. Así, la ciudad acontece el escenario privilegiado por un pacto por la noche liderado por los jóvenes, por un nuevo contrato social donde estos son los auténticos protagonistas y sujetas activos de participación. Los y las jóvenes apuestan por un ocio nocturno no consumista, diverso y económicamente accesible. El reto que tienen las administraciones es el de poder ampliar y diversificar la oferta pública de ocio cultural nocturno, regular la oferta privada y contemplar el uso social de las instalaciones, básicamente escolares, por parte de los jóvenes y sus agrupaciones asociativas fuera del horario lectivo. También se hace necesario adaptar los horarios de los diferentes servicios y equipamientos generalistas (deportivos, culturales, cívicos...) y de uso estrictamente juvenil (casales, bucs de ensayo, puntos de información...) a la realidad vivencial y las necesidades de sus usuarios principales. Evidentemente al fin y al cabo debería venir acompañado de otras mejoras que faciliten la accesibilidad y la movilidad de los jóvenes por el territorio como por ejemplo una fuerte apuesta por el transporte público nocturno (también interurbano) y la conectividad entre espacios de ocio y núcleos urbanos. Esto desborda los límites y las posibilidades de las políticas locales de juventud, pero también nos hace patente que se debe contar con el mundo local, con la proximidad y complicidad de los ayuntamientos ofreciendo las herramientas y los recursos necesarios, poder hacer realidad un cambio de esta envergadura. Un cambio al que estamos todos llamados, para el que necesitamos tiempo para remover muchos obstáculos, pero por el que necesitamos indefectiblemente la concurrencia y participación decisiva, activa y protagonista de los y las jóvenes de las ciudades y pueblos de nuestro país.

El botellón II: la juventud ante un futuro incierto

Escrito por Mónica Palet

14.04.2006



En las pasadas elecciones autonómicas del 2003 en Catalunya me pidieron que escribiera un artículo sobre mi valoración de la situación de la juventud y que acciones tendría que tomar al respecto por parte del nuevo gobierno que saliera elegido. Recuerdo que mis primeras palabras fueron de crítica a los mensajes electorales que todos los partidos, sin distinción ideológica, estaban realizando. En los últimos tiempos observamos que los intereses partidistas están sustituyendo los mensajes del interés general (vivienda, trabajo y salud) por eslóganes vacíos de contenido y por campañas electorales llenas de impropios mutuos.

He querido hacer este pequeño inciso para contextualizar la segunda idea ha desarrollar respecto a las causas del botellón. Se ha querido simplificar la idea que una de las causas que explican la concentración de la gente joven entorno a la botella de “calimocho” o “xibeca” es una forma de protestar por el alto precio del alcohol. Esta idea es muy simple, detrás de ella hay mucho más contenido: un futuro incierto.

Aquí está la segunda idea, que reflejé en mi segunda parte del artículo que antes he mencionado. Que futuro puede esperar la juventud cuando no para de firmar multitud de contratos temporales en precario, unos salarios que tienen un poder adquisitivo igual que hace diez años cuando la media del IPC (Índice de Precios de Consumo) en los últimos años es aproximadamente del 3%, unos precios de vivienda libre de compra y alquiler que no paran de subir año tras año y una insuficiente oferta de pisos de protección oficial que te obligan a vivir en casa de tus padres hasta los 30 años o hipotecarte hasta que te jubiles (si tienes suerte o se lo dejas de herencia a tus hijos).

Ante tal panorama que pueden esperar una de las generaciones de jóvenes mejor formados y que año tras año de sacrificio lo único que consiguen es vivir en precario y con incertidumbre. Cuanto de nosotros no conocemos a compañeros o amigos que trabajan con sueldos muy por debajo de su titulación todo y realizar funciones propias de su formación. De que le sirve a un país tener una sociedad formada sino va acompañada de unos derechos laborales y sociales que ayuden en el proceso de construcción de tu vida vital. Me gustaría saber a dónde va a parar el crecimiento económico y los beneficios de las grandes empresas, aunque no hace falta buscar mucho: un 10% de la población española acumula el 50% de la riqueza del país y el resto sobrevive como puede. Juzguen ustedes mismos!

Alegato contra los episodios de especulación

Escrito por Jose Rodriguez

24.05.2006



*J.K. Galbraith ha sido uno de los economistas keynesianistas mas importantes de los últimos años, de obligada lectura para cualquiera que crea que una economía sana no tiene porqué estar opuesta a un proyecto socialdemócrata. En este artículo reseño una de sus obra **"Breve historia de la euforia financiera"**, un análisis crítico de los episodios de especulación al que el capitalismo tiende de forma periódica.*

La machacona ideología neoliberal nos ha explicado que los mercados son perfectos y que si no lo son es por culpa de las ingerencias del estado o de las instituciones y del proteccionismo de ciertos bienes, servicios y puestos de trabajo. Pero aunque esta doctrina se da de bruces con los datos reales, los defensores del neoliberalismo son capaces de continuar con su labor proselitista aunque haya episodios que se repiten con periodicidad que demuestran que el mercado ni es perfecto, ni es capaz por sí solo de generar oportunidades para todos e incluso tiende a comportamientos antieconómicos.

Uno de ellos, posiblemente el más dramático son los episodios de euforia financiera. En el libro de Galbraith se analizan algunos de estos episodios: desde la euforia inversora en bulbos de tulipanes en Holanda a los bonos basura de finales de los 80, pasando por las falsas minas de Luisiana, el crack del 29, la crisis de la IOS de finales de los 60, o las oleadas de préstamos a latinoamérica de finales de los 70 (préstamos que aún están pagando aquellos países y que provocaron el hundimiento del ahorro y del préstamo en EEUU).

Galbraith alerta de la estupidez de estos episodios, con unas características comunes: la propuesta de inversión con una base poco sólida, donde se apalanca mucho más valor invertido que el valor real o que la posibilidad real de beneficios, una primera fase de crecimiento de las acciones o del objeto de especulación con un contagio eufórico a nuevos inversores que pretenden sumarse a la primera oleada de enriquecimiento y que ayudan a que el precio del objeto de especulación siga subiendo y un final dramático cuando inversores se dan cuenta que su inversión está apalancada en algo que tiene un valor real varias veces inferior a las cantidades invertidas, o que las expectativas de beneficios reales son mucho menores y comienza de golpe las ventas que hacen desplomarse los precios del objeto sobre el que se especula en una corriente de pánico. El resultado son miles de personas arruinadas y una recesión economía que dura años.

Para Galbraith estos episodios, de los cuales recién hemos tenido la crisis de las punto com o en España el caso de los sellos del Fórum filatélico, responden a la ausencia de memoria en asuntos financieros, que hacen olvidar rápidamente los desastres anteriores y a la engañosa asociación de dinero e inteligencia y son propios del mercado no simples aberraciones de este.

Con respecto a la falsa asociación de capacidad económica e inteligencia, Galbraith la describe: *"En toda actitud favorable a la libre empresa subyace una acusada tendencia a creer que cuanto más dinero, ingresos o bienes tiene un individuo o si está asociado a ellos, más profunda y más exigente es su percepción de los asuntos económicos y sociales."*

Como indica Galbraith la posesión de mayores ingresos no tiene porqué ir asociada a una mayor inteligencia financiera, puede significar que la persona es ha tenido un enriquecimiento ilícito, puede ser fruto de una herencia, de una serie de circunstancias afortunadas, o incluso que personas que hayan mostrado inteligencia en el pasado no es garantía de que no vayan a

equivocarse en el futuro. Tampoco la dirección de grandes empresas o cargos importantes en las instituciones financieras garantizan esa inteligencia *"a menudo están allí porque su talento luchador es el más predecible y el menos temible burocráticamente."*

En definitiva los episodios de especulación nacen de esas dos carencias originales: el creer que estamos inmunizados a los errores de episodios anteriores y la confianza ciega en los gurús económicos por asociar su dinero a su inteligencia financiera.

Para Galbraith el peor error de las burbujas especulativas y que explica el porqué su repetición, es que al final de un episodio en el que la burbuja especuladora explota el análisis de las causas no se hace a fondo: hay demasiadas personas, intereses e incluso las propias instituciones que tienen que investigar implicadas. La opción del "cabeza de turco", normalmente el "gurú" económico que antes ha sido ensalzado, es la más fácil para todos. Cuando una de las verdaderas claves para entender la burbuja es que no se hubiera dado si los inversores no hubieran creído en el dinero fácil y los grandes beneficios rápidos. De ahí que la propia ambición especulativa haga que los que hayan participado (y se hayan visto perjudicados) no se planteen que parte responsable del desastre son ellos y el no plantearse en que estaba apalancada su inversión. Incluso se intenta achacarle las causas a los mecanismos de intervención que han permitido que la burbuja fuera menos catastrófica, la cuestión es evitar la razón esencial: el mercado tiende a mecanismos antieconómicos y este es uno de ellos. El achacarle a la inflexibilidad de los bancos centrales, a los impuestos, a los tipos de interés, a un cambio en la política comercial de un país, a los mecanismos de control legales de los mercados financieros, etc.. ha sido la tónica desde el crack del 29, ignorando que las burbujas especulativas y el apalancamiento de una gran inversión sobre un valor real mucho más pequeño es cosustancial del mercado y que se ha dado incluso en los mercados financieros más liberalizados y menos intervenidos y controlados. Curioso echarle las culpas a los mecanismos que luego tienen que actuar, mediante intervención, para paliar los peores efectos de estas burbujas especulativas.

Tal vez deberíamos tomarnos un poco más en serio la admonición de Galbraith de que en el futuro se continuarán dando episodios de especulación catastróficos cuando en España (pero también en otros países) puede que estemos en riesgo de estar a mitad de un episodio de euforia inversora en el mercado de la vivienda.

La lentitud de las burbujas (inmobiliarias)

Escrito por Roger Senserrich

29.06.2006

Supongo que no hace falta que diga que España lleva sufriendo desde hace tiempo una burbuja inmobiliaria. Básicamente, tenemos un mercado donde la expectativa del constante aumento de precios está haciendo subir la demanda, la pura definición de burbuja especulativa.



El origen de este fenómeno, en el caso español, es una combinación de tipos de interés históricamente bajos, masiva disponibilidad de capacidad inversora (así va la balanza de pagos, con el país importando capital como un loco) y un parque de vivienda a mediados de los noventa relativamente limitado. A partir de entonces empiezan a caer los tipos, aumenta la población, sube la demanda, y los precios se disparan; con los precios en inagotable alza, comprar para revender pasa a ser un negocio estupendo, y nos metemos en la situación actual, de pisos vacíos (en parte por la ridícula manía de no alquilar) y subidas de precio aparentemente ilimitadas.

Ahora que las cosas parece que empiezan a [frenarse lentamente](#), es hora de hablar de qué esperar cuando el mercado se ralentiza. Para empezar, el aterrizaje será relativamente lento, aunque esto no tiene por qué hacerlos menos doloroso. En la mayoría de los mercados, cuando la demanda disminuye bruscamente, los precios acostumbran a caer prácticamente a la misma velocidad. Sucede así con las acciones de bolsa, el pollo y cualquier otro cacharro que se venda en un mercado eficiente. El ajuste rápido de precio hace que el mercado se "vacíe" relativamente rápido, ya que al ser el producto más barato la demanda vuelve en poco tiempo, de forma eficiente y silenciosa.

La vivienda, sin embargo, no ve esta clase de ajustes. Si uno recuerda alguna época de vacas flacas inmobiliarias en España (consulten los libros de historia), sabrá que durante mucho tiempo lo que hay en el mercado es un montón de viviendas vacías con carteles de "en venta / for sale" en la entrada. Eso, a primera vista, parece algo irracional; si los propietarios saben que hay recesión y un exceso de oferta en el mercado y quieren vender, no tienen más que bajar los precios, ya que una casa vacía no les sirve de nada (y si el mercado sigue muerto, les cuesta dinero), ¿Por qué no ceden a la evidencia y piden menos dinero?.

La respuesta a este problema radica en la racionalidad limitada de los vendedores, y en la naturaleza no homogénea de las casas en un mercado. Un propietario, cuando trata de vender una vivienda, está vendiendo un producto relativamente único. Él piensa, y con razón, que no hay demasiadas personas en la región que venden un dúplex con suelo de piel de tigre y puertas de cartón (por ejemplo), y está convencido que hay en algún lugar un hortera buscando piso que pagará lo que pide por el pisito. Lo mismo piensa el que vende una casita con jardín (gnomos [oprimidos](#) incluidos), un chalet con vistas a la línea del AVE, o un ático cerca de la playa. Hay un comprador, en alguna parte, que busca exactamente lo que vendo. Como resultado, me quedo con el piso unos mesecillos más, antes de bajar el precio, a ver si encuentro al misterioso comprador.

Este comportamiento, en agregado, acostumbra a dejar un montón de casas vacías durante muchos meses, hasta que los propietarios empiezan a rendirse a la evidencia, y deciden sacarse el fardo de encima a un precio más bajo. Hasta ahora en España cuando esto ha sucedido el precio más bajo ha sido en términos reales, no nominales; la inflación ha subido más rápido que el precio de la vivienda, abarantándola aún cuando la cifra pedida no cambiaba. Esta vez, con la inflación a un nivel históricamente bajo (y con unos precios estratosféricos), es probable que incluso veamos un descenso de la vivienda en términos nominales a medio plazo.

Algo que, no hay ni que decirlo, hará bastante daño a la economía, ya que la construcción tiene

un peso importante. Es probable que el estado, a base de construir AVE y autopistas, amortigüe la caída, pero se notará en las cifras de crecimiento, repartido en varios años.

De todos modos, la palabra clave en un ajuste del mercado inmobiliario es que es lento y constante, no necesariamente brusco. Esto lo hace, a efectos prácticos, casi más peligroso, ya que la economía no opera a plena capacidad (usando todos sus recursos) durante más tiempo. Así que por ahora, mejor alquilar, ya se sabe.

La vivienda: ¿un problema de expectativas?

Escrito por Andrés Villena

11.07.2006



Pocas veces se tiene en cuenta el peso de las expectativas de los individuos como una de las causas del agravamiento del problema de la vivienda. Este escurridizo componente hace, en ocasiones, temblar al imponente edificio de la ciencia económica y nos depara, otras, tremendas sorpresas. La economía ha encontrado no pocos obstáculos para legitimarse como ciencia: su intrínseco componente social y su propósito de explicar y, si es posible, predecir ciertas decisiones de seres tan poco racionales como somos los humanos la han llevado, en ocasiones, al reino de lo impredecible y lo aleatorio. Para el caso de la vivienda, el componente de las expectativas contribuye a hacer el problema más complejo, si cabe.

Imaginemos a una joven pareja (ya no tienen por qué ser hombre y mujer, se pueden hacer más combinaciones) que desea pasar a ocupar un inmueble propio. El anhelo de estos por encontrar un hogar (supongámoslos recién casados) se uniría a la información, no sólo del altísimo precio de la vivienda, sino, además, de su tasa de ascenso (“comprad pronto que los precios suben muy rápido”). Por esto, los jóvenes intentarían contratar un inmueble lo antes posible, para evitar tener que invertir más dinero. El mercado de los pisos, como cualquier otro, se rige por las leyes de la oferta y la demanda (sin contar con las del marketing) y, agregando esta decisión a una escala local, regional o nacional (es decir, si cundiera la prisa entre las parejas jóvenes), nos encontraríamos con una demanda que excede a la ya de por sí antipática oferta. Ésta respondería, como es normal, con un aumento de los precios de los pisos. A los jóvenes ya instalados no les importa que los siguientes precios sean más caros, pues estos ya se han embarcado en la financiación de su proyecto de vida –nueva forma de esclavitud y obediencia a los financieros, sin tener en cuenta que el proyecto amoroso pueda naufragar...-. De este modo, el ansia por ocupar un hogar –favorecido éste por la información de alarma circundante- mantiene la tendencia al alza de los precios.

¿Qué ocurriría si existieran alternativas, una adecuada política de alquileres, o una actitud distinta por parte de los jóvenes? Si las parejas se resistieran a comprar piso, con la esperanza de que, reducida la demanda (si todos hicieran lo mismo) el precio se deprimiera en algo a su favor, la demanda efectivamente reducida tiraría consigo del precio, que quedaría más atractivo para los potenciales compradores. La tendencia podría continuar, dejando al final del proceso un precio bastante inferior y asequible al de partida. Olvidémonos de la explosión de una burbuja: los pisos, aunque se traten como tales, no son acciones y tienen un valor de refugio, es decir, siempre se puede vivir en ellos aunque no valgan nada, por lo que a lo más que puede aspirarse es a una reducción progresiva de su precio que, no obstante, convertiría la compra de estos en un acto algo distinto del suicidio económico.

De este modo, podríamos encontrarnos ante un panorama distinto. Lamentablemente, este ejemplo vale solamente para la reflexión, pues, además, influyen muchos más factores, como puede ser la urgencia real de comprar un piso, nuestra cultura de la propiedad, la escasez de alquileres, la falta de intervención útil en este campo, y, lo que es más vergonzoso, la apropiación del mercado de vivienda sin un uso social: la existencia de la vivienda vacía, objeto de la más descarada especulación, que ocupa hoy día el lugar que corresponde por historia a los parques más prestigiosos. Todos estos factores y más convierten el problema de la vivienda en un conflicto difícil de solucionar, pero, una vez más, y, sobre todo, en esta época, denominada como era de las comunicaciones, la información jugará un papel utilísimo y determinante, tanto para el empeoramiento del problema como para su posible solución o combate.

Marbella, 15 años y un día

Escrito por Miguel A. Escobar

03.04.2006



Lo de Marbella ha sido un verdadero festín. Sus representantes municipales se han dedicado durante 15 años a robar a manos llenas, ante la pasividad del resto de instituciones judiciales y políticas. No se explica cómo puede ser que ante las evidencias clamorosas de prácticas corruptas, durante más de 3 legislaturas no se haya puesto fin a los desmanes de esta gentuza. Y no menos sorprendente es la confianza que los marbellíes han depositado reiteradamente en esta pandilla de ladrones.

Estamos todos asombrados ante la magnitud de la tragedia en Marbella. Y es que las cifras que se han hecho públicas causan tanta vergüenza como sorpresa. Es por eso que no acabo de comprender porqué han hecho falta 15 años para que la justicia tome cartas en un asunto que era un secreto a voces. Desde la llegada de Jesús Gil a la alcaldía de esta ciudad malagueña en las elecciones de 1991 ya se sabía que su intención no era otra que las de lucrarse desde el mismo ejercicio del poder municipal.

En aquel momento parecía más un síntoma relacionado con el hartazgo de sus ciudadanos con los partidos de siempre, que vieron en la figura polémica, histriónica, pero diferente de Gil, una forma de dar un impulso a su ciudad. Pero el monstruo creció y de su mano llegaron los negocios oscuros y los megapelotazos urbanísticos promovidos por entornos peligrosos. Y el monstruo continuó creciendo en otros municipios de la Costa del Sol y empezó a influir políticamente hasta el punto que algún partido como el PP coqueteó en la medida que veía en el Grupo Independiente Liberal (GIL) una oportunidad para arrinconar al PSOE. Pero el GIL, embalado por los resultados electorales, pretendió y con posibilidades de éxito, Melilla y Ceuta. Ahí se eclipsó su estrella.


Jesús Gil volvió a pasar por la cárcel y abandonó la alcaldía. Dejó a sus sucesores al mando de la banda y todo siguió igual. Con una salvedad. Aquella que había sido su azote, o su víctima, durante tantos años, Isabel García Marcos se sumó entusiásticamente a esta orgía de corrupción. Supongo se planteó algo parecido a aquello de "si no puedes con tu enemigo únete a él".

Esta es la historia muy resumida de 15 años en Marbella. La historia de un robo continuado y con ostentación. Han hecho falta todos estos años para que podamos ver a los protagonistas de este asalto, esposados y ante la justicia. Bien está lo que bien acaba, no obstante, alguna reflexión tienen que hacer las instancias administrativas y judiciales que han permitido que las cosas llegaran a este punto de vergüenza. ¿Es que el sistema es incapaz de controlar y castigar este tipo de actuaciones de forma diligente? ¿Era la tela de esta araña podrida tan densa que hasta que la cuestión no ha llegado a estos límites no ha sido posible actuar? ¿Porqué ha fallado todo y durante tanto tiempo? No lo sé y no me lo puedo explicar, lo reconozco. Sólo espero que se produzca un antes y un después de lo acontecido. Ni mucho menos creo que este mal embargo al común de los ayuntamientos. Eso sí, la ausencia de medidas durante todos estos años ha contribuido a dar la sensación de normalidad, cuando lo que ocurría era un escándalo de primera magnitud. En Marbella ha habido 15 años de vergüenza y un día para la esperanza.

Algunas notas sobre geografía económica

Escrito por Roger Senserrich

13.07.2006

 *La geografía económica, o cómo se distribuye la actividad productiva de un país a lo largo de su territorio, es uno de los campos más fascinantes de las ciencias sociales. Hay muchos factores, algunos muy poco evidentes, que condicionan cómo se distribuye la riqueza, ya se [dentro de las ciudades](#) o en contextos mayores. Estos días en los que se habla tanto y [tan mal](#) de solidaridad interterritorial, estatutos y transferencias de riqueza, me parece que es necesario tener en cuenta algunas cosas.*

Empezaremos con algunos datos concretos. Primero, el hecho que en la mayoría de los casos la redistribución de renta entre regiones no produce resultados sustanciales. Ni Italia, ni Estados Unidos, ni España han conseguido disminuir las diferencias entre regiones en números significativos, y cuando lo han hecho, ha sido [a un precio muy caro](#). Tras tantos años de financiación autonómica solidaria, la diferencia entre regiones ricas y pobres sigue prácticamente en el mismo punto, creciendo las segundas incluso menos que el volumen de transferencias recibidas.

¿A qué se debe esto? A pesar que [no tengo una respuesta concreta](#), es muy probable que cuestiones de geografía económica hayan influido. La causa más probable es la enorme dificultad que tiene crear una industria donde no hay ninguna, fenómeno derivado de ese fenómeno tan curioso llamado efectos de red.

Hablemos un poco de tierras lejanas, para no ofender a nadie, y miremos una ciudad como [Detroit](#). La historia de esa ciudad de Michigan está ligada básicamente a tres nombres, Ford, Chrysler y General Motors, para lo bueno y para lo malo, y su auge y declive han seguido al de las tres compañías. Lo que debería resultar curioso (y sólo es tenido en cuenta por los economistas desde hace 20 años, siendo generosos) es por qué las tres grandes compañías automovilísticas americanas fueron a nacer y crecer en la misma ciudad. Si empresarios por todo el país se lanzaron a fabricar coches a principios del siglo XX, ¿por qué los tres magnates que prosperaron más estaban en la misma ciudad?

La respuesta son los carromatos. Detroit está en un puerto estratégico en el estrecho entre los grandes lagos; un puerto al que muchos acudían a dejar productos y venderlos. Los que venían por tierra lo hacían en carros, y como buen cruce de caminos, la ciudad tenía una boyante industria de reparación y construcción de ellos. El resultado es que cuando en 1896 [Henry Ford](#) construye su primer coche, en Detroit hay un buen número de mecánicos habituados a fabricar y reparar bastidores, ejes y trabajar con metal... y puede encontrarlos fácilmente. El tipo hizo dinero, y la industria como tal inmediatamente atrajo otros fabricantes. [William Durant](#), los hermanos [Dodge](#), [Louis Chevrolet](#) y tantos otros se apuntaron a esto de fabricar coches.

Con el auge de la industria, varios fenómenos curiosos se producen al unísono. Primero, hay trabajo para mecánicos, y mucho; la ciudad empieza a atraer mano de obra cualificada. Como más mano de obra cualificada hay en Detroit, más fácil es abrir un taller y ponerse a fabricar coches o expandir la fábrica, y más industrias de apoyo nacen alrededor de esta. Las redes de proveedores empiezan a crecer cerca, líneas de tren llegan a la ciudad para poder distribuir los coches, la productividad de los obreros empieza a aumentar, y poco a poco, fabricar coches en Detroit es más barato que hacerlo en otros sitios. Es más fácil encontrar trabajadores, los proveedores están cerca, la industria crece alrededor, y los fabricantes de otras ciudades con menos

mano de obra cualificada, más problemas para encontrar piezas, y difícil distribución de la producción empiezan a cerrar. No son sólo economías de escala cerradas, dentro de una sola fábrica lo que permite a Ford hacerse rico con sus [Model T](#) negros; es el hecho que toda una región industrial hace más fácil hacer negocios.

Detroit no es un fenómeno aislado, ni la industria de la automoción es algo único. Cuando pensamos en Silicon Valley, Taiwan o incluso Hollywood y Bollywood, el fenómeno detrás de esa concentración es algo parecido. ¿Necesitas un especialista para filmar tu secuencia de acción? No lo vas a encontrar en New Haven, sino en Los Angeles.

Cuando una región sin recursos en un país mediterráneo cualquiera quiere tener crecimiento económico, uno de sus problemas es que no tiene la ventaja de estas economías de escala externas. Si alguien busca mano de obra cualificada para fabricar coches, es más fácil encontrarla en Barcelona o en Zaragoza que en Cádiz, y tendrá a mano desde el principio miríadas de proveedores con ganas de hacer negocio. El resultado no es a veces tanto un problema de dinero o transferencias insuficientes desde Baleares, Valencia, Madrid y Cataluña, si no la falta de una base sobre la que empezar.

Estamos en una situación en la que industrias llaman a industrias, y estas atraen servicios de apoyo y más actividad económica, que atraen más industrias, que atraen más servicios. Quien tiene la suerte de empezar con una base, y siempre que no haya cuellos de botella en las infraestructuras (el gran problema de Cataluña, por cierto), tiene más facilidades para atraer a otras nuevas. Tener una potente red de universidades (algo que España no tiene) es un imán de empresas de alta tecnología, si se producen los ingenieros necesarios. ¿Qué debe hacer quien no tiene para apuntarse al carro?

Lo primero, dejarse de tonterías con subsidios a empresas moribundas, agricultores varios, y cobrar el paro durante seis años, y poner el dinero a crear un buen lugar para invertir. Capital humano, infraestructuras útiles, facilidad para abrir negocios, y capacidad para ajustar los impuestos de modo que favorezcan la inversión. Esto incluye pasar el impuesto de sociedades a las autonomías; que le pregunten a Euskadi si les ha ido bien. Cada región necesita una estructura fiscal distinta; la industria de alta tecnología en Cataluña necesita más facilidad para invertir y competir que los servicios menos abiertos a la competencia [que abundan en Madrid](#) (energía, telecomunicaciones, construcción). Una región que necesita atraer capital como Andalucía tiene necesidades distintas que una que se ahoga por falta de infraestructuras como Valencia; la misma tasa de impuestos no sirve.

El caso irlandés es significativo. En los ochenta tienen a su favor tres cosas: mano de obra cualificada, hablan inglés, y acceso a los mercados europeos, todo con un estado del bienestar eficiente y barato que [ahorra costes](#) médicos y sociales. Lo que necesitan no es destruir el estado del bienestar, pedir más dinero a Alemania o subvencionar sus patatas, es dar una fiscalidad clara y transparente a las empresas que creen más riqueza y quieran invertir. Veinte años después, tienen problemas para encontrar mano de obra. Vamos, que quien debería estar pidiendo reforma fiscal, descentralización, autonomía tributaria y/o independencia es Andalucía.

Ahora mismo estamos en una encantadora fiscalidad que es incómoda para todos (menos vascos y navarros). Madrid, Baleares, Valencia y Cataluña estarían encantadas de pagar más impuestos, si con ellos pudieran reinvertir en las infraestructuras y universidades que necesitan. Extremadura, Andalucía, Castilla-La Mancha y compañía, mientras tanto, tienen más infraestructuras de las que necesitan, más subvenciones ineficientes de las que deberían, y demasiados impuestos como para que valga la pena jugársela. El resultado es que todos vamos a la pata coja, con una media tonta que no favorece más que a los sectores con poca competencia (eléctricas, telcos, cemento...) y que frena al resto. La cuestión no es cuánto dinero pasa de una región a otra, la cuestión es cómo se gasta y recauda. Tanta obsesión redistributiva sólo garantiza que tanto gasto

como recaudación vayan en la dirección equivocada.

La ausencia de lo público: el acta de defunción del espacio turístico

Escrito por Jose Antonio Donaire

30.03.2006



Uno de los talones de Aquiles más evidentes de la versión liberal del mundo es la geografía. Los espacios gestionados sólo por las leyes del mercado son espacios ahogados por lo que Joan Cals denomina “la tiranía de las pequeñas decisiones”. Este conflicto es aún más evidente en los espacios turísticos: Borren lo público de un destino turístico y préstense a firmar su acta de defunción. Y eso es así por la singular naturaleza de los espacios turísticos.

Los turistas son consumidores de lugares. También de servicios, de productos o de sistemas. Pero por encima de todo, la experiencia turística es la necesidad de establecerse temporalmente en un espacio, que no es el propio. Un espacio (turístico) en el que proyectamos nuestras utopías particulares. Sin espacio no hay turismo. Sin el desplazamiento de los visitantes fuera de su entorno habitual no hay turistas. Es fácil intuir el conflicto: por un lado, el espacio turístico es el factor de atracción, es el criterio que determina la selección del visitante. Por otro lado, el espacio es también el escenario en el que se sitúan los equipamientos necesarios para la práctica turística: alojamiento, restauración, equipamientos de ocio... Y este último tiene tendencia a ahogar el primero. Por eso la historia del turismo está jalonada de espacios fracasados, en los que la tendencia compulsiva al crecimiento ha deteriorado el factor que explicaba la atracción del destino y, como si se tratara de una filoxera, lo acaba matando.

Desde la perspectiva del mercado, la iniciativa individual es la ocupación del suelo y su maximización. Cuantos más alto, mejor. Cuanto más extenso, más ingresos. Desde la perspectiva del destino, la competitividad depende en buena parte de la calidad del paisaje, el tejido urbano y el equilibrio inestable de la estética del lugar. Es cierto que llevado a su extremo, la protección de un espacio niega su capacidad de crecimiento y, además, puede crear una suerte de pesebrismo, una re-construcción temática de un pasado idealizado. Pero el otro lado del péndulo son los muros de hormigón frente a la playa (que en Platja d’Aro tapan los rayos solares de la tarde), el hormigueo de urbanizaciones en la costa fracturada o la pérdida de la trama medieval de algunas ciudades.

Los espacios turísticos tienen otra propiedad. Aunque cada empresa (un hotel, un restaurante) es un producto en sí mismo, el producto efectivo es el destino en su conjunto. El producto es el todo y no la suma de sus partes. Si los modelos de gestión, los sistemas de calidad o los estándares del servicio son muy dispares, el destino cae en una esquizofrenia que puede ser mortal. Es como una Denominación de Origen: Si los productores de la D.O. no consensúan un estándar de calidad, la calidad de la marca la fijará el peor de sus productos. Si un restaurante perpetra una paella, en vez de cocinarla, el daño de la imagen no sólo afecta a ese restaurante, sino al conjunto de la localidad.

El tercer problema de la política liberal del turismo es la opacidad de la oferta. En el turismo, el consumidor potencial no tiene un contacto con el producto previo a la decisión de compra. Por eso, los turistas no compran un lugar, sino la imagen del lugar. No “adquieren” un destino por cómo es sino por cómo se imaginan que es. Cuando un turista llega al destino y comprueba *in situ* el valor real de los servicios que ha adquirido ya es demasiado tarde. No es fácil resolver esta tensión. Y por eso determinadas administraciones han creado umbrales de calidad, criterios mínimos por debajo de los cuales una empresa no puede operar; igualmente, algunas etiquetas acreditadas pueden ejercer el papel de salvaguarda de un mínimo de calidad que la opacidad del sistema puede negar. Por cierto, el hecho de que son los consumidores quienes se desplazan

hasta el objeto del consumo y no a la inversa (como sucede con cualquier bien de consumo) genera un último problema. Comúnmente, la geografía del consumo hace invisible la geografía de la producción. Como el consumidor final no tiene información sobre los procesos (ambientales, sociales, económicos) que han creado un producto, no puede ejercer fácilmente una "ética del consumo". En el turismo, el escenario es otro: ahora la geografía de la producción y la geografía del consumo coinciden. Y los consumidores tienen información (parcial, es cierta) sobre los procesos sociales o ambientales que permiten un producto turístico. Es como si al comprar un jersey de Benetton nos tuviéramos que desplazar no a la tienda del *shopping mall* más cercano, sino a la maquila de Honduras o de Nicaragua.

Escribo estas líneas desde una localidad de la Costa Brava, triturada por la incapacidad de la gestión turística y atenazada por mil problemas. Sólo espero que de una vez por todas, también en los espacios turísticos, la administración pública ejerza su papel de regulador, planificador y dinamizador. Apenas hay oposición. Los grandes capitales hace tiempo que se han marchado a otras playas en las que perpetran los mismos errores bajo la bandera del mercado.

Sobre el urbanismo en EUA (I): densidad y transporte público

Escrito por Roger Senserrich

20.07.2006

Las ciudades, como todas las creaciones humanas, son organizaciones complejas. Cada decisión que se toma, cada cambio de parecer de sus gobernantes, deja una cicatriz en el tejido urbano, que afecta la vida de sus habitantes durante décadas, incluso siglos. En pocos sitios se ve tan clara la mano de un gobernante (o su no-intervención) como en el desarrollo de una ciudad; la vida de una comunidad puede cambiar en muy poco tiempo, a veces de manera impredecible.



Estados Unidos es un ejemplo muy claro de ello. Las ciudades americanas son fruto de condiciones muy variadas y complejas; en contra de lo que se dice a menudo, no existe la ciudad americana "típica". Por si esto no fuera bastante, cada ciudad ha crecido y se ha desarrollado en épocas y con acceso a tecnologías distintas, con distintos gestores, y ha dado paso a resultados muy variados. Aún así, detrás la historia de las ciudades hay fascinantes lecciones de geografía económica y efectos no deseados.

Un ejemplo curioso de estos efectos es la densidad del tejido urbano. Dentro de Estados Unidos, estos niveles de densidad varían mucho; desde la multitud de rascacielos de Nueva York o las apretadas calles de Boston a las amplias urbanizaciones con casas unifamiliares de madera del resto del país. En contra de lo que puede parecer, los suburbios de casitas blancas a enorme distancia del centro no nacen del amor de los americanos a usar el coche para ir a todas partes, si no del transporte público.

A principios del siglo XX, Estados Unidos tenía las mejores redes de tranvía del mundo. En todo el país, 50.000 Km de líneas de tranvía transportaban más de 2000 millones de personas al año. Los Ángeles, la ciudad con la mayor red, llegó a tener 2000 Km de líneas. Fue gracias a estas líneas que la gente pudo empezar a desplazarse lejos del centro, y vivir en los suburbios. Al principio, estos se formaban a lo largo de las líneas de tranvía, quedando el espacio entre líneas vacío. Gracias al nuevo transporte, la gente dejó de ver limitada su movilidad por la distancia a la que podía andar, creando por tanto una ciudad mayor. En algunas ciudades, el espacio disponible alrededor del centro era enorme, y sin nada que justificara que se mantuviera cierta concentración (Nueva York, el puerto y sus islas, por ejemplo), así que la gente se lanzó a vivir en zonas más alejadas.

Y del transporte público dependieron, hasta que el coche pasó a ser una alternativa fiable después de la segunda guerra mundial. No fue un cambio automático, y no fue uniforme, por varias razones. Primero, fue necesario que el coche recibiera enormes subvenciones en forma de autopistas, que llovieron ya desde los años treinta y diluviaron en los años de Eisenhower. Segundo, muchos ayuntamientos fueron reticentes hasta el final a la hora de subir las tarifas de los tranvías y el transporte público, haciendo su explotación ruinosa y llevando muchos sistemas a cerrar. Tercero, la inestimable cooperación de General Motors, comprando compañías de tranvía para cerrarlas luego, ayudó en sobremanera.

¿Dónde sobrevivió el transporte público? En las ciudades que no había espacio para autopistas, ya que el centro era más antiguo, y por lo tanto aún muy denso, tenía más peso el metro (inmune a los atascos) que el tranvía, y en las que la densidad de población era suficiente como para hacer coste-efectivo el transporte público. Esto es, Boston, Nueva York, Chicago, y poca cosa más.

El resultado es, en la mayoría de ocasiones, ciudades enormes, extensísimas, y en las que sin un coche no se puede hacer gran cosa. En New Haven (donde vivo), relativamente densa, el transporte público se reduce a unas cuantas líneas de autobús, con frecuencias de paso que no

bajan de los 30 minutos en un día bueno. El resultado es desplazamientos largos para ir a todos sitios, todo está a parir de lejos, y uno se encuentra atascos a todas horas. Eso sí, aparcar se aparca gratis en todos sitios: no hay vista más típica que un solar asfaltado con 500 plazas de aparcamiento delante de cualquier tienda grande.

¿Eficiencia energética? Poca, eso está claro. Y si uno tiene poco dinero, un auténtico suplicio.

Sobre el urbanismo en EUA (II): segregación y centros urbanos

Escrito por Roger Senserrich

27.07.2006

Uno de los elementos más chocantes de la distribución de la población en Estados Unidos es la muy marcada segregación racial entre barrios, incluso en la liberal Nueva Inglaterra. Cuando se habla de guettos y barrios negros no es una metáfora, o algo restringido a las ciudades del sur; es una realidad muy marcada en todo el país.



Las razones para que esto suceda son sutiles, y requieren cierta explicación. Aunque muchas veces se señale el racismo como motor de esta distribución, no deriva necesariamente de este. La mejor explicación sobre por qué esto sucede la propuso Thomas Schelling en los años setenta, usando un sencillo modelo matemático.

Imaginad un barrio cuadrado, diez casas de largo por diez casas de ancho. Cada casa puede estar habitada por gnomos, pitufos o vacía, en una distribución aleatoria. Cada mes, los habitantes de cada casa miran por las ventanas, y cuentan cuántos gnomos y cuántos pitufos tienen viviendo en las ocho viviendas a su alrededor. Ni a los pitufos ni a los gnomos les importa demasiado mezclarse; si al menos un tercio de las viviendas a su alrededor tiene a gente de su especie, están satisfechos y se quedan. Si no, cogen los trastos, y se mudan a una casa vacía al azar del barrio. En otras palabras, no son estrictamente racistas, pero les gusta tener algunos semejantes cerca. Este proceso se repite cada mes, hasta que la gente del barrio deja de mudarse constantemente.

¿El resultado? Bien, lo podeis ver aquí, al final de la página. Tras una serie de iteraciones (que varían depende de lo lleno que esté el barrio y las proporciones entre los dos colores) nos queda una población sólidamente segregada en zonas homogéneas. Cambio pitufos y gnomos por blancos y negros, o pobres y clase media, tenemos una explicación bastante razonable sobre qué lleva a los barrios separados en EUA.

Este efecto de segregación por color y clase social (los afroamericanos tienen habitualmente menos ingresos) ha generado unos efectos curiosos en las ciudades americanas. Uno de ellos, la decadencia y abandono de los centros históricos de las ciudades, y el desplazamiento de las clases medias a los suburbios.

Como comentaba hace un rato, la dispersión de las ciudades americanas es alta. Si no se tiene coche, el transporte público es poco práctico casi en todas partes como para ser de ninguna ayuda. Sin embargo, si uno tiene coche, vale la pena mudarse a los suburbios, donde en vez de vivir en un piso uno puede tener una casita con jardín a un precio razonable, y conducir cada mañana al trabajo. En los años cincuenta y sesenta, eso era lo que tenían en mente muchas familias de clase media que vivían en el centro de ciudades como New Haven o Detroit. Y evidentemente, empezaron a mudarse a las afueras, y su lugar lo empezaron a ocupar afroamericanos encantados de no necesitar coche.

Estos movimientos al principio son pocos, pero tienen un efecto curioso. En el mundo de gnomos y pitufos, tenemos a alguien de clase media que tiene un vecino blanco menos, y probablemente un vecino que no le gusta de más. Quizás no tenía ganas de irse, pero el barrio está cambiando, no hay ya el mismo ambiente, me voy a vivir en una zona más de mi gusto a las afueras. Cada pieza que sacamos provoca un movimiento mayor de piezas, y poco a poco el centro va perdiendo clases medias y aumentando el número de gente con menos recursos. A veces, como ocurrió en Detroit, la retirada se convierte en estampida tras una ola de disturbios que asustan a las clases medias, o como ocurrió en Nueva Orleans, cuando la ciudad empieza a colocarse a tiro de huracanes.

Los resultados, ya llegados los ochenta, fueron espantosos. Lo que los americanos conocen como inner cities fueron (y son) el centro del consumo de drogas, marginación y abandono social. El desastre fue mayor en ciudades en decadencia como Detroit, con rascacielos abandonados, epidemias de incendios provocados para cobrar del seguro (las Devil's Nights), e índices de criminalidad por las nubes. Las ciudades pasaron a ser suburbios rodeando un centro residencial devastado, con núcleos de rascacielos de oficinas aquí y allá, bordeando el desastre.

A día de hoy, parece que la tendencia en algunos sitios tiende a invertirse. En parte por decididas intervenciones públicas (que van de demoler barrios enteros a llenar el centro de teatros y museos), en parte porque la dispersión empieza a ser demasiado cara (vamos, que incluso los americanos se cansan del coche a veces) algunos centros urbanos tienden a recuperarse. New Haven, aunque sigue siendo más peligrosa que Nueva York (en serio) vuelve a ser más o menos habitable, por ejemplo.

¿Son estos patrones exclusivos de Estados Unidos? No, ciertamente. El Raval o Lavapiés, sin ir más lejos. Sin embargo, la congestión de los centros urbanos europeos hace que el vivir lejos del centro no sea una gran ventaja, así que los problemas de huida de la clase media sólo se producen en barrios viejos y con pocos servicios. Son ciudades algo más resistentes a estos cambios, al menos en el centro histórico. Los guettos aparecen, sin embargo, en las afueras, allí donde acaba el transporte público. París o Marsella, sin ir más lejos, tienen este problema, algo que se puede repetir en Madrid o Barcelona.

Urbanismo y ciudades (III): policía, suburbios y redistribución

Escrito por Roger Senserrich

03.08.2006



Una de las paradojas más curiosas de algunos sectores de la izquierda es la visión que gastar dinero en policía y seguridad ciudadana es un política represiva, retrógrada y conservadora. De hecho, es todo lo contrario. El crimen en las grandes ciudades afecta, en su inmensa mayoría, a las personas de rentas bajas de manera desproporcionada.

Aunque en las noticias sólo veamos robos a chalets y asesinatos de chicas rubitas de casa buena, la inmensa mayoría de delincuencia es gente pobre contra gente pobre, en un porcentaje muchísimo más alto que robos y demás a gentes de clase media o alta. Poner más policía en la calle en los sitios donde hay delincuencia favorece sobretodo a las rentas bajas, no a las altas, y es un gasto público de hecho tremendamente redistributivo.

Que sea redistributivo, sin embargo, no significa que sea el modo más eficiente de reducir la criminalidad. Si bien la policía ayuda (y en último término, es imprescindible), hay otros factores que inciden también en el problema, muchos de ellos no demasiado evidentes. Uno de ellos es la configuración urbana de una ciudad.

Una de las cosas que sorprenden de las ciudades americanas (de las que New Haven es un ejemplo claro) es los pocos comercios, bares y restaurantes que hay en la mayor parte de las ciudades. Incluso en barrios relativamente densos o con altas concentraciones de gente, en casi todas partes uno tiene que andar bastante para ir a cualquier lado. En la mentalidad local, eso se traduce en que todo el mundo coge el coche para ir a cualquier sitio, y muy a menudo, se va a un hiper de las afueras a comprar, en vez de quedarse por el barrio. El haber demasiada gente por las calles y no haber demasiados locales en ningún sitio hace que andar por ahí fuera sea ligeramente solitario, y por la noche no demasiado tranquilizador a veces.

Cosa que lleva de nuevo a la policía y vigilancia. En un barrio con multitud de comercios, siempre hay más ojos mirando. Ya sea compradores paseando o tenderos atendiendo, cualquier gamberrada o atraco se expone a ser vista por mucha gente, al contrario que en una calle vacía de New Haven. Por añadido, cada uno de los comerciantes de la zona estará desesperado por asegurarse que en su calle nunca pasan cosas raras y en conocer a la gente, teniendo un interés fortísimo en que no se cometan delitos y se reparen los desperfectos. Como decía Jane Jacobs, la mayor parte de la vigilancia en cualquier ámbito urbano no lo realizan los policías, sino los mismos habitantes interesados en mantener el orden. En otras palabras, la estructura de la ciudad importa, y mucho, en la distribución y los niveles de criminalidad de esta.

Las ciudades americanas, con sus amplios suburbios inertes, centros urbanos sin apenas comercios y servicios, y pocas zonas de uso mixto, son el peor escenario posible para controlar la delincuencia. El problema central es que la policía no tiene nadie que les ayude en su trabajo, ya que no hay un tejido social ni actividad suficiente en las calles para apoyarles. La red invisible de tenderos y vecinos, bares y parroquianos, vida en la calle, que aseguraba que todo el mundo en el barrio se preocupara que las cosas funcionaran como deben ya no está allí, haciendo que todo el trabajo recaiga en la gente de uniforme. Como menor la actividad, más difícil es la vigilancia, haciendo la calle aún menos deseable incrementando el crimen, y vaciándola aún más. El resultado, eriales sin vida tanto en los centros urbanos empobrecidos como en los suburbios de clase media, hacen controlar el crimen un trabajo horriblemente difícil.

En estos contextos es cuando aparecen uno de los elementos más tristemente célebres de los barrios sin vida, las bandas urbanas. En cierto sentido, una banda es un sustituto perverso de la policía. En situaciones donde el control cívico del crimen es escaso y la policía no tiene suficiente presencia, grupos de matones pueden "federarse" para controlar una determinada zona. A cambio de no meterse con quienes les dan su apoyo (pagando protecciones, tolerando el tráfico de drogas), una banda garantiza un cierto orden social a base de pegarle una paliza a aquellos que no actúan según lo que ellos dicen. Si son lo suficiente efectivos para conseguir un monopolio de la violencia en el barrio, una banda puede operar con casi total impunidad, al ser la policía incapaz de conseguir ninguna clase de cooperación. Y sí, las "guerras" entre bandas es para garantizar ese monopolio de la violencia en una zona, no por otra cosa.

El problema de la desertización y muerte de barrios enteros es habitualmente mayor en las zonas más pobres, ya que son las que tienen un mayor número de individuos dispuestos a delinquir, y no es exclusivo, ciertamente, de las ciudades americanas, pero sí es más grave, y deriva en el enorme segregación que tienen estas. Aún así, estos problemas los vemos en los suburbios de París o en otras ciudades europeas, en mayor o menor medida.

¿Es la inversión de esta tendencia una receta mágica contra el crimen? No, evidentemente no es la única causa de este. Las sociedades más igualitarias tienden a tener menos delincuencia, sin ir más lejos; ser Suecia es aún deseable para estas cosas. Aún así, este ciclo de "muerte" cívica de un barrio es un factor crucial en muchos barrios. Y la gentrificación no es una solución mágica, pero es sin duda más deseable.

Urbanismo y ciudades (IV): el mercado inmobiliario contra la eficiencia general

Escrito por Roger Senserrich

10.08.2006

Una de las primeras sorpresas de un europeo cuando visita Estados Unidos (y se aleja de Nueva York) es la tremenda cantidad de espacio que ocupan las ciudades para todo. Las calles son anchas incluso donde no pasa nadie, hectáreas de aparcamientos al aire libre envuelven a los centros comerciales, las aceras son enormes (y vacías), y cualquier cosa queda lejos, lejísimos para ir a pie. Las razones para que esto ocurra como de costumbre son [variadas](#), aunque el componente político ha jugado componente central en este dibujo, a veces de forma no intencionada.



La distribución de la población en las ciudades y su densidad relativa es uno de los principales dilemas que la planificación urbanística debe afrontar. Una ciudad puede ser compacta y densa, al estilo de Boston, Nueva York o la mayoría de capitales europeas, o puede ser dispersa y extensa, siguiendo el patrón de Los Ángeles o Phoenix. Como todo en economía, la decisión que la ciudad tome una forma u otra no es gratuita, y representa escoger entre una determinada serie de costes a incurrir en el funcionamiento futuro de esta.

A partir de los años veinte del siglo pasado, las ciudades americanas empezaron a enfrentarse a un nuevo medio de transporte, el automóvil. Debido a su independencia de railes o vías de trazo más o menos fijo, el cacharro en cuestión permite a su propietario vivir más o menos donde quiera, sin tener que depender de tranvías o sus piernas para acercarse a ningún sitio. Esto, si bien es práctico para el automovilista, tiene algunos problemas graves para una ciudad en agregado, ya que favorece a la [dispersión de la población](#).

Tener la población desperdigada en suburbios extensos con distancias grandes crea una serie de problemas. El primero, y más evidente, es que no se puede ir a ningún sitio a pie, y el coche es necesario para todo. Debido a la baja densidad de población (comparativamente) el transporte público es casi inviable, ya que cualquier línea de tren o autobús sólo cubrirá un porcentaje pequeño del territorio, dejando mucha población demasiado lejos de las estaciones para que su uso sea práctico. Por añadido, ofrecer servicios básicos como agua corriente o electricidad se hace más caro e ineficiente al tener que cubrir más distancia, mientras se hace más complicado tratar los problemas de [seguridad ciudadana](#).

El problema que acaba siendo más evidente para los habitantes de los suburbios es, sin embargo, el transporte. La dependencia del coche para ir al trabajo o a comprar provoca gran cantidad de desplazamientos, que se hacen cada vez más largos según la dispersión aumenta. El coste y eficiencia energética del automóvil es patéticamente bajo en comparación a cualquier forma de transporte público, así que el despilfarro es considerable. Por añadido, si se quieren evitar atascos el gasto en infraestructuras es necesariamente enorme, necesitando autopistas para hacer los desplazamientos tolerables. La dispersión, en agregado, incrementa los costes para todo el mundo, y creando un derroche de energía gigantesco.

Algunas ciudades, en una mezcla entre suerte y elitismo, decidieron tratar de limitar esta dispersión en cuanto pudieron, para evitar que sus centros urbanos se convirtieran en un desastre motorizado constante. La herramienta escogida fue limitar el nivel de nuevas construcciones en su territorio a base de regular la calificación de los terrenos. Restringiendo la oferta de espacio disponible, los promotores están obligados a tratar de contentar la misma demanda con menos

espacio; por tanto, pueden tanto subir los precios como aumentar la densidad para mejorar sus beneficios.

El resultado es lo que vemos en lugares como Nueva York, Boston o (en menor medida) Chicago hoy en día. Son ciudades densas, compactas, casi europeas, donde no se necesita el coche ya que el transporte público cubre de forma efectiva la mayoría de la población. La concentración hace que prestar servicios sea más sencillo, y el uso intensivo del espacio hace mantener la seguridad [más fácil](#), a la vez que reduce [la segregación](#).

Evidentemente, esto no sale gratis. Primero, es fácil intuir que el mercado inmobiliario regulado es bastante menos eficiente que sin regular, generando algunos problemas graves. El principal, los precios. La ciudad está limitando la oferta artificialmente, de modo que los precios de las viviendas y alquileres serán mucho más altos que los de lugares con menos manías a la hora de ocupar espacio. Por añadido, una burbuja inmobiliaria es algo relativamente fácil de ver en zonas con oferta restringida, algo que hace daño a todo el mundo menos a los promotores. Segundo, aunque el transporte público [usado en masa](#) es maravillosamente eficiente y más barato que el privado, no es necesariamente [más rápido](#). El resultado es una ciudad más barata de mantener, donde el mismo dinero compra una vivienda mucho más pequeña, y donde es posible que uno se esté sentado en el metro un poco más de la cuenta.

La conclusión es que, como de costumbre, nada sale gratis. Dejar que cada uno construya dónde y cuándo quiera para bajar los precios de la vivienda es algo estupendo, pero acaba por tener costes de mantenimiento muy elevados a medio plazo. Abogar por una ciudad compacta y eficiente, por el contrario, tiene el precio de pisos pequeños y alquileres altos.

Es importante mencionar que en ambos casos se acabará subvencionando el transporte de un modo u otro. En una ciudad dispersa, el gasto público se irá en autopistas, en una compacta en metro. En el primer caso, a golpe de peajes e impuestos sobre la gasolina es posible que los usuarios de las infraestructuras cubran gran parte del coste, en el segundo, los billetes es probable que no lo consigan. Aún así, es necesario tener en cuenta que cada viajero en un metro está quitando congestión (y polución) a una calle de encima, así que el beneficio de su uso es más extenso que el de un conductor.

Como último comentario, ¿qué sucede si una ciudad sólo controla parte de lo que será su área metropolitana? Este es el problema de New Haven, por ejemplo, con un término municipal pequeño, y vecinos ansiosos de atraer habitantes y base impositiva. Básicamente, New Haven o ciudades similares no pueden hacer nada más que ver como la población se dispersa de mala manera sin poder remediarlo. O, en otras palabras, una buena razón para que o los municipios sean grandes, o la política urbanística sea autonómica, como sucede en España.