

DISCURSOS OFICIALES EN LOS PAÍSES EUROPEOS DEL SOCIALISMO REAL EN LOS CONGRESOS DE UITP: LAS INTERPRETACIONES Y LA CRÍTICA INTERNA DE LAS IDEAS OCCIDENTALES

Abstract:

La potenciación del papel de transporte público frente al transporte privado se convirtió en el asunto principal en los años 1960-1970. Con ello, se potenció el papel de los congresos de UITP (Asociación Internacional de Transporte Público) donde se desarrollaron las principales discusiones occidentales sobre las soluciones y experiencias en la planificación de transporte público. En el camino hacia la racionalización y modernización de la planificación urbana y de transporte, las barreras ideológicas perdieron su importancia. El interés en la participación de los países comunistas en el congreso tuvo sus objetivos ocultos, las narrativas oficiales y las interpretaciones internas. Son difíciles para entender y a menudo se consideran incorrectamente.

El objetivo de este artículo es comprender el discurso oficial de los países comunistas relacionados con el desarrollo de transporte público, así como las interpretaciones y críticas de las ideas de los congresos de UITP. Ello se realizará a través del análisis de los textos, informes y ponencias desarrolladas en los congresos y en las publicaciones internas de los países comunistas sobre la planificación de transporte público.

Se concluirá que en definitiva los países europeos del socialismo real utilizaban los congresos de UITP para aprender las experiencias positivas, y al mismo tiempo presentar las ventajas de la economía y planificación urbana socialista. La interpretación y aplicación de las ideas occidentales, a pesar de considerarse como un asunto técnico común, se diferenciaba en relación con la ideología, las dificultades económicas y el nivel de desarrollo profesional.

Palabras clave: discurso oficial, transporte público, congresos de UITP, planificación urbana, crítica interna.

1. INTRODUCCIÓN

La congestión de tráfico rodado en los años 1960-1970 se convirtió en un problema común no solo para los países occidentales, sino también para otros países del mundo. Fue un fenómeno nuevo, y, por lo tanto, para avanzar en las soluciones fue necesario compartir el conocimiento. La plataforma para el intercambio de las ideas sobre el desarrollo de transporte público fue el congreso de UITP (Union Internationale des Transports Publics). Cada reunión se dedicó a diferentes aproximaciones para solucionar el problema de congestión de tráfico. Se convirtió en un evento importante para el intercambio de las experiencias, situaciones, resultados de investigaciones, las políticas y el desarrollo tecnológico de transporte público, etc.

En este reto común contra la congestión de tráfico, la planificación de transporte se consideraba como el conocimiento técnico que no posee matiz ideológico. Por ello, los congresos de UITP presentaban interés para los países comunistas. Aunque, en los países comunistas el problema de congestión con el tráfico rodado no existió en aquel momento, el escenario de un desarrollo extensivo de tráfico rodado también se anticipaba en futuro. Unas de las intenciones fue tener en cuenta las ideas occidentales en la lucha contra el tráfico de transporte privado, para poder aplicar algunas de ellas en la planificación urbana socialista. Así, la razón principal porque se estableció la comunicación fácil entre el mundo occidental y oriental fue la idea de que el urbanismo y transporte son ciencias, y, por lo tanto, no hay ideología en sus soluciones. Ello no

significaba, sin embargo, una aplicación sin crítica de las ideas, porque siempre existió el control ideológico que resultaba en una interpretación distinta.

Aparte del objetivo de aprender en los congresos de UITP, los países comunistas también tuvieron como el objetivo mostrar el poder político y esconder las dificultades económicas. En los congresos nunca se comentaba la verdad y realidad compleja de la planificación de transporte público en las ciudades socialistas. El fracaso o la imposibilidad de la implementación de los proyectos y planos de transporte público se explica principalmente con la pobreza y una financiación insuficiente. Por lo tanto, los proyectos casi nunca se realizaron, se ajustaban a las condiciones preexistentes de las ciudades, sin poder crear una red coherente e integrada de transporte público. Las ideas más relevantes se quedaron en papel y la voluntad de una planificación urbana y de transporte integrada fue escasamente cumplida.

Esa realidad debería que ser escondida del público occidental, ya que había que demostrar que en los países del socialismo real casi no existen los problemas con el transporte público. En estas conferencias los países del socialismo real desarrollaban el discurso triunfalista y falsificador ante los países occidentales. Se hablaban principalmente de los logros tecnológicos y la cantidad de la infraestructura construida, la cantidad de los pasajeros transportados en transporte público, mientras que los problemas graves de insuficiencia y baja calidad de transporte público nunca se comentaban.

Por otro lado, la presentación de los informes del congreso dentro de los países comunistas se acompañaba con la creación de un discurso interno triunfalista y falsificador. Se enfatizaban las ventajas en la planificación centralizada frente a la economía capitalista, los problemas de congestión de tráfico privado, el deterioro, la inaccesibilidad del espacio urbano, y baja calidad de servicio de transporte público en las ciudades capitalistas que no tenían las ciudades socialistas.

En esta investigación se propone una aproximación al discurso oficial del régimen comunista en los congresos de UITP, sus objetivos ocultos, motivaciones y las interpretaciones de algunas ideas en el contexto de planificación urbana socialista. Para ello, se analizarán los textos de las ponencias de los países comunistas u occidentales. Asimismo, se analizarán las interpretaciones de los conceptos claves desarrollados en los congresos, y las interpretaciones internas de los resultados de los congresos. Se concluirá que la participación en los congresos de UITP tuvo varios objetivos: no compartir el conocimiento y aprender de las buenas prácticas, engañar a través de unos informes positivos y demostrar el triunfo del régimen comunista. Este discurso continuaba desarrollarse dentro de los países comunistas con las distintas interpretaciones, críticas y la disponibilidad para aplicación de algunos métodos de planificación de transporte público.

2. COMPARTIENDO EL CONOCIMIENTO: LAS PREOCUPACIONES DE LOS PAÍSES OCCIDENTALES EN LOS INFORMES DE LOS CONGRESOS DE UITP

El objetivo de los países occidentales en los congresos de UITP fue compartir las ideas sobre el desarrollo del sistema de transporte público y afrontar el problema de congestión de tráfico de transporte privado. Los congresos se dedicaban a la idea de potenciación de transporte público para poder "trasladar" una parte de pasajeros del transporte privado al transporte público. El primer congreso de UITP que levantó la importancia de transporte público fue en París en 1959, y se dedicaba al tema de la "Competencia exitosa de transporte público frente al transporte

privado". Esta idea de la prioridad de transporte público iba evolucionando durante los años 1960-1970. Primero, las soluciones se basaban en el transporte subterráneo, la separación vertical de transporte público y privado, la planificación integrada entre el transporte y los usos de suelo, manteniendo la importancia de circulación rápida de tráfico de transporte privado. Posteriormente, desde principios de 1970 con las dificultades económicas para la reconstrucción de ciudades y urgencia de resolver el problema, los congresos empezaron a dedicarse a los asuntos como la separación horizontal de tráfico urbano y el desarrollo de transporte público terrestre.

Entre muchos otros modos de intercambio de las ideas los congresos fueron muy importantes ya que presentaban la posibilidad para el intercambio directo de los avances tecnológicos y métodos en la planificación de transporte urbano que se acompañaba con una discusión crítica. La característica principal de UITP residía en su versatilidad, se hablaba no solo sobre la planificación de la infraestructura de transporte público y privado, sino también sobre otros asuntos importantes como la movilidad de las personas, urbanización e industrialización de las ciudades, economía urbana, etc. Por lo tanto, ello resultaba en profundidad de las discusiones con variedad de puntos de vista de diferentes países.

El asunto importante fue el desarrollo de los nuevos modos de desarrollo de la prioridad de transporte público. La prioridad se propuso básicamente a través de separación de tráfico de transporte privado y público, modernización de las infraestructuras y vehículos de transporte público, mejora de la proximidad de paradas y de las condiciones de intercambio modal, así como la provisión de accesibilidad de las áreas de atracción a través de la planificación integrada. Como el resultado, se esperaba el traspaso de una parte de pasajeros al transporte público que tuvo que proveer el establecimiento del "balance" entre transporte público y privado.

Esa potenciación de atractividad de transporte público fue también importante para los países comunistas, aunque no había competencia entre el transporte público y privado. Los pasajeros en futuro debían que continuar usar el transporte público. La anticipación de crecimiento de tráfico privado de 3-4% hasta unos 15-20% (TSNIIP, 1966, p. 314), la urbanización rápida y baja calidad de servicio de transporte público existente (carencia de vehículos, desarrollo tecnológico atrasado, carencia de la infraestructura, etc.) todo ello intensificaba el interés por las propuestas occidentales.

En cuanto al contenido de los reportes de los países occidentales en el congreso de UITP, es importante subrayar las intenciones de compartir el conocimiento, así como levantar algunas preguntas o situaciones complejas. Las preocupaciones principalmente se relacionaban con la necesidad de proveer la eficiencia de funcionamiento de transporte público (que interesaba también los países comunistas) y las cuestiones medioambientales (que no fue de un interés particular para los países comunistas). Las ambas cuestiones (eficiencia y medioambiente) se relacionaban con la solución de la integración espacial de los sistemas de transporte urbano entre sí, y con la planificación urbana, y la provisión las condiciones de balance y prioridad.

3. LOS INFORMES DE LOS PAÍSES COMUNISTAS: EL AVANCE TÉCNICO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

Los países comunistas no participaron activamente en las discusiones de los congresos de UITP. Los informes presentados eran cortos y se dedicaban principalmente a la revisión de la situación general en la planificación de transporte público y los logros tecnológicos. En UITP de 1963 en

Viena, en la sección sobre la "Separación horizontal y vertical entre el transporte público y privado para mejorar la fluidez de tráfico", K. K. Klopotov, el representante de la URSS y el miembro del Ministerio de Economía Comunal de Rusia presentó el informe sobre la planificación de transporte público en la URSS. Entre muchos informes dedicados al problema de separación entre el transporte público y privado, el informe de Klopotov no hablaba sobre los problemas de separación de tráfico, sino sobre los avances tecnológicos en transporte público. El informe corto de Klopotov fue dedicado al desarrollo tecnológico de tranvías como la mejora de la construcción de infraestructura tranviaria, automatización de control de su servicio, mejora de capacidad y velocidad, mejora de funcionamiento de talleres de reparación, etc.

Cabe destacar, que alguna información sobre el desarrollo tecnológico de tranvías no fue verdadera. Por ejemplo, en informe la tecnología de tranvía de cuatro ejes (RVZ-6) se presentaba como la tecnología generalizada en las ciudades soviéticas, mientras que esa tecnología funcionaba solo de modo experimental y solo en grandes ciudades y ciudades industriales. La producción masiva de tranvías de cuatro ejes no se realizaba por los problemas tecnológicos.

Las soluciones en la separación horizontal y vertical de tráfico público y privado se explicaban en un párrafo corto con unos métodos generales como la necesidad de construir metros, separar las líneas de transporte público y privado, regular de tráfico de transporte privado, etc. La única idea conceptual del informe de Klopotov se relacionaba con la división de tráfico urbano entre diferentes medios de transporte público para evitar los conflictos. Los tranvías recibieron el papel secundario, ya que se propusieron aplicarse solo en periferia para conectar las áreas residenciales con áreas recreativas e industriales, en grandes ciudades industriales que en un futuro cercano no podrían tener el transporte público subterráneo, dejando el centro de la ciudad exclusivamente para el funcionamiento de trolebuses por razones estéticas o funcionamiento fluido de tráfico rodado (UITP, 1963, p. 42). El otro informe de Klopotov presentado en 1973 en el congreso de UITP se dedicó también a la presentación de los logros tecnológicos, en el tema sobre la mejora de capacidad de metros.

El informe de E. V. Chebotarev en el congreso de 1969, se relacionaba también con el tema de avance tecnológico denominado "Estudio de nuevos sistemas de transporte público: vehículos con colchón de aire, cintas transportadoras, monorraíles, teleféricos, etc." El tema sobre los medios alternativos de transporte público fue muy popular en los países ya que presentaba la oportunidad para mostrar el progreso de los países comunistas. Sin embargo, las tecnologías de los nuevos medios de transporte público no fueron muy desarrolladas, por lo tanto, no pudieron aplicarse en la práctica. Esa visión futurista sustituía a menudo la discusión sobre los problemas reales y urgentes como la organización de transporte terrestre, la separación horizontal de tráfico privado y público, las políticas de transporte público, los problemas de la integración de transporte con ciudad.

El planificador de transporte de Checoslovaquia, D. Habarda, en el congreso de UITP en 1971, dedicado al tema sobre la "Incrementación de la atractividad de transporte público", continuó el discurso tecnológico. Habarda dedicó todo el informe a la descripción de los logros en la producción de tranvías y sus características técnicas en los tranvías de 4 ejes (T2) y el tranvía articulado (K2). Ello fue el resultado de la mejora en la educación de los ingenieros de transporte y la mejora en general de nivel científico en la modernización de transporte en Checoslovaquia (UITP, 1971, p. 51). En comparación con el informe de Habarda, otros participantes del congreso dedicaron sus informes a las soluciones de planificación integrada, financiación de proyectos, explotación de transporte público y administración de su funcionamiento. En el discurso tecnológico en los países occidentales complementaba los asuntos espaciales u organizativos.

El otro representante de Checoslovaquia J. K. Pithardt en el congreso de UITP en 1969 con el tema de "Coordinación e integración en transporte público como una condición necesaria para el transporte regional adecuado" también presentó el tema sobre el desarrollo tecnológico de transporte público, en vez de contribuir al tema principal de la sección. Pithardt fue el miembro de la Sociedad Científica y Técnica de Checoslovaquia, y dedicó su informe al desarrollo de transporte público subterráneo como el metro en Praga, los proyectos de separación vertical de transporte público y privado en la parte central de las ciudades de Checoslovaquia (UITP, 1969, p. 48).

Así, se puede notar que el objetivo principal de los informes en los congresos de UITP entonces fue demostrar los logros tecnológicos de los países comunistas. Los logros mencionados no fueron una realidad generalizada ya que cubría solo una pequeña parte de las ciudades, mientras que muchas ciudades seguían con una tecnología atrasada e infraestructura vieja. Se escondieron las dificultades en la planificación u organización de transporte público. Por un lado, por ser un asunto no bien resuelto y no avanzado, no existieron unos principios y políticas generalizadas de planificación del sistema de transporte urbano. Por otro lado, aunque había algunas experiencias en la integración entre transporte y ciudad, probablemente, por no querer compartir conocimiento y experiencias con otros países.

4. DISTINTAS INTERPRETACIONES DE LOS CONCEPTOS DEL BALANCE E INTEGRACIÓN EN LA PLANIFICACIÓN URBANA COMUNISTA U OCCIDENTAL

Unos de los conceptos importantes que se discutían constantemente en los congresos de UITP fueron el balance entre el transporte público y privado, y la integración entre ciudad y transporte. Estos conceptos, aunque se comentaban frecuentemente entre los profesionales no fueron los asuntos técnicos sin las premisas ideológicas. Por ello, tuvieron distintas interpretaciones en el Este u Oeste.

- El concepto del balance entre el transporte público y privado

La idea de balance entre el transporte público y privado fue fundamental en los congresos de UITP. El balance para los países occidentales significaba la incrementación del papel de transporte público frente al transporte privado para poder aliviar el problema con congestión de tráfico. El objetivo principal fue proveer la eficiencia en el uso de espacio de calles y mejora calidad de espacio urbano. El tipo de transporte público no fue importante, la sustitución de un medio de transporte público con el otro se consideraba con una pérdida de tiempo y dinero (UITP, 1963, p. 48). La proporción entre los medios de transporte público tampoco fue importante. La importancia residía en compartir racionalmente las tareas entre el transporte público y privado (Lehrer, 1977, p. 36):

...La reorganización de tráfico tiene que basarse en balance entre transporte público y privado, en primer lugar, la división de las responsabilidades, que incluye la evaluación de las ventajas y desventajas de cada tipo de transporte, y, en segundo lugar, una cooperación efectiva. La cuestión no puede, entonces, considerarse desde el punto de vista de "o transporte público/o transporte privado", pero desde la proporción de ambos modos de transporte "50/50".

El servicio de transporte público debería sobre todo cubrir las áreas centrales y suburbanas. En otras zonas urbanas con un tráfico de transporte privado menos intensivo, la provisión de transporte público no fue tan crítico. Esa división de las tareas entre el transporte público y privado se consideraba como la provisión de justicia en sociedad (Lehrer, 1969, p. 137).

Mientras que en los países comunistas el concepto de balance se relacionaba con la idea de despliegue de transporte público. La cooperación entre transporte público y privado no se consideraba en la planificación urbana. Mientras que en la planificación urbana socialista el tráfico privado se limitaba por la importancia de control de desarrollo urbano ya que el transporte privado con su tráfico cambiante no presentaba la estabilidad en los flujos de tráfico.

Por lo tanto, el balance se basaba en la idea de la división de tráfico urbano entre los diferentes medios de transporte público según el "óptimo" funcionamiento en diferentes zonas urbanas y según las características técnicas de cada tipo de vehículo. Aparte de ello, fue importante también por poder controlar la proporción de tráfico rodado y proveer el uso intensivo de las infraestructuras viarias con los buses y trolebuses. Todo ello determinaba la proporción de cada tipo de transporte público.

Esa diferencia en las interpretaciones del concepto del balance también puede explicarse con las diferencias en las visiones ideológicas sobre el transporte privado. En los países comunistas el transporte público fue el símbolo de igualdad y colectividad, y el automóvil fue el símbolo de modernidad y progreso. En los países occidentales el automóvil, aparte de ser el símbolo de modernidad, fue también el símbolo de libertad e individualidad. Estas diferencias marcaban el grado de desarrollo de las redes de transporte público en las soluciones espaciales.

Así, se puede notar que, a pesar de tener como el objetivo proveer la prioridad de transporte público en los países occidentales, el papel de transporte privado también fue muy importante. Aprendiendo de estas ideas, los países comunistas, sin embargo, no pensaban que el coche en puede sustituir el transporte público. Sin embargo, el coche no es para todos, no implicaba el uso masivo de los coches, sino un uso limitado.

En las publicaciones internas de los países comunistas se contrastaba la falta de balance entre transporte público y privado en las ciudades capitalistas con el desarrollo oportuno de transporte público en las ciudades socialistas (Polyakov, 1967, p. 7., TSNIIP, 1966, p. 312). Los métodos desarrollados por los países occidentales en los congresos de UITP se presentaban como algo con escasa posibilidad para ser realizado, con unos resultados parciales ya que el balance entre el transporte público y privado en las condiciones capitalistas de un crecimiento urbano y de automóvil descontrolado fue algo imposible.

- El concepto de integración de transporte y ciudad

La integración entre transporte y ciudad empezó a tener importancia desde el congreso en Viena en 1963, donde se desarrollaron las ideas sobre la incrementación de atractividad de transporte público. La idea de atractividad consistió entonces en la minimización de acceso entre origen y destino de viaje a través de desarrollo integrado para poder competir con el transporte privado. Aunque los países capitalistas y comunistas compartían la idea de eficiencia de integración física de transporte y ciudad, el grado de integración no fue similar. No había intención para integrar todos los sistemas de transporte urbano, proveer en todas las áreas con la infraestructura de transporte público, ya que se consideraba que puede haber zonas solo con el acceso de transporte privado. La justificación occidental se basaba en la idea que el transporte público no puede satisfacer todas las necesidades de la gente (UITP, 1969, p. 49).

A veces, la integración se consideraba como el control excesivo de tráfico urbano y la limitación de libertad en movimiento de personas (Buchanan., Crow, 1974, p. 124). Por ello, la idea de cubrir todo el territorio de ciudad con el servicio de transporte público no funcionaba en el Occidente.

Las redes de transporte público no tenían que llegar a todas las partes de ciudad, en algunas partes podría funcionar solamente el transporte privado. La integración entonces no sirvió para establecer la igualdad en la accesibilidad como fue en los países comunistas, más bien fue la herramienta para proveer una accesibilidad parcial y mejorar las condiciones en algunas áreas urbanas con un tráfico intensivo.

De ello, se puede concluir que los países comunistas aplicaban el concepto de integración física como la herramienta para poder con el uso de menos recursos posible proveer una accesibilidad igualitaria. Mientras que, en los países capitalistas, la integración con un uso eficiente de recursos sirvió para mejorar la accesibilidad entre algunas partes de ciudad.

En ambos casos, la integración espacial fue difícil de resolver por diferentes razones, pero, sobre todo, por las limitaciones económicas, que llevó a su implementación limitada en unos casos concretos. La ventaja de integración de intereses en la economía centralizada de los países comunistas (Lacek, 1983, p. 90), que se contrapuso muchas veces en las publicaciones oficiales a la planificación urbana capitalista. En definitiva, esta idea no funcionaba también en los países comunistas. A pesar de tener diferentes visiones sobre el concepto de integración, las discusiones en los congresos de UITP en los años 1960, dieron un gran impulso para empezar a realizar esta idea en la planificación urbana socialista. Desde mediados de los años 1960, en los países comunistas empezó la nueva política dedicada a la mejora de transporte público y la necesidad de realizar junto a los planos urbanos los planos generales de transporte público. Estas contradicciones conceptuales no eran tan críticas, más bien era importante aprender los métodos y técnicas espaciales, frente al enemigo común – congestión de tráfico.

5. EL ASUNTO TÉCNICO COMPARTIDO: DOS INFORMES DE LOS CONGRESOS DE UITP EN LA URSS

Los resultados de trabajo de los congresos de UITP presentaron el interés para los países comunistas. A la vuelta de los congresos de UITP, la delegación de la URSS escribió los informes técnicos donde se comentaban los asuntos más importantes y nuevos en la planificación de tráfico urbano. Así, el representante de la URSS, Klopotov, después del congreso de UITP en 1969 en Londres publicó el libro dedicado al congreso, denominado "Mejora de explotación de transporte público en el extranjero". En prólogo el autor continuaba el discurso triunfalista, contrastando los problemas del Oeste con las condiciones favorables y los logros de la Unión Soviética en la planificación u organización de transporte público. Sin embargo, a pesar de todos los problemas y asuntos específicos de la economía capitalista, se subrayaba el interés e importancia de algunas soluciones técnicas (Klopotov, 1969, p. 7):

A pesar de ello, algunas soluciones particulares, técnicas y de explotación, que se realizan en el transporte público en el extranjero, evaluadas desde una posición crítica, pueden aplicarse en la organización de trabajo de transporte público en la URSS. En particular nos interesan las cuestiones de limitación de influencia de transporte privado en el movimiento de las personas y en la eficiencia de trabajo de transporte público.

Asimismo, Klopotov explicaba este interés por el surgimiento en futuro de los problemas con la congestión de tráfico y las posibilidades de la URSS, con su economía planeada, prevenir el surgimiento de estos problemas. Cabe destacar, que los asuntos dedicados a la planificación de sistemas de transporte público no se comentaban en este trabajo. Se dedicó principalmente a

los asuntos secundarios relacionados con la explotación de transporte público como el desarrollo de los sistemas de control, de pago y automatización.

Es curioso que los principios de provisión de prioridad de transporte público terrestre u otros principios importantes en la planificación de transporte público, que se comentaban en el congreso de 1969, no se explicaron en este informe. Probablemente, porque las autoridades tuvieron un entendimiento limitado sobre los objetivos y resultados de los congresos de UITP. Es curioso también porque los planificadores de transporte y urbanistas de la URSS no participaron en las publicaciones de los informes sobre los congresos de UITP. Las delegaciones de la URSS tuvieron los representantes de las compañías de tranvía y trolebús, de metro, los políticos, etc. que no tuvieron ninguna relación con las cuestiones de planificación espacial de ciudades.

El otro informe técnico de la delegación de la URSS fue dedicado al congreso en Montreal en 1977. Esta vez, el informe tuvo una explicación extensiva de las ideas conceptuales en la planificación de transporte y ciudad. Las cuestiones sobre la explotación de transporte ya no fueron tan importantes, el informe se dedicó a los asuntos principales como la prioridad de transporte público terrestre, el papel de transporte ferroviario en el sistema de transporte urbano, y la integración entre transporte urbano y suburbano.

De este informe, se puede notar que en su mayor parte el aprendizaje de los congresos de UITP fue relacionado con el desarrollo tecnológico de los sistemas de transporte público, sin un entendimiento de la complejidad de la planificación, organización, gestión de transporte público en la planificación urbana. El descubrimiento de una gran variedad de factores en la integración de transporte urbano y suburbano durante una investigación realizada por primera vez en 1977 en la URSS provocó un interés especial para aprender de los congresos anteriores de UITP (Ministerstvo Zhilizhno-Kommunalnogo Khozyaistva, 1977, p. 40):

...hay que estudiar la información sobre la experiencia extranjera, en los congresos de UITP, №42, y en varios congresos anteriores, para considerar la experiencia positiva en la coordinación e integración de transporte público urbano y suburbano, que será apropiado usar en las condiciones soviéticas.

De estos dos informes publicados en la URSS, se puede entender que el aprendizaje de los congresos de UITP fue superficial. Probablemente, porque se consideraba que algunos asuntos comentados en los congresos como la organización de trabajo, dificultades a nivel legislativo, la planificación integrada, etc., podrían resolverse "por si mismos" por tener la planificación estatal centralizada. Probablemente, el discurso triunfalista y falsificador empezó a convertirse en una verdad para los profesionales y políticos que lo creaban. Como el resultado, ello impidió una mejor interpretación de las ideas de los congresos de UITP.

6. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Los congresos de UITP tuvieron una gran importancia en el aprendizaje de las ideas occidentales y en la representación del poder de los países europeos del socialismo real. En estos congresos se desarrollaba el discurso triunfalista y falsificador. Se presentaron los avances técnicos en el transporte público y se escondieron las dificultades en la planificación de la infraestructura de transporte público. Los informes no contribuyeron en el desarrollo de los temas de los congresos, y fueron en forma de unos resúmenes sobre el estado de transporte público en las ciudades socialistas. En cambio, el objetivo fue aprender de las buenas prácticas occidentales para después

poder aplicarlas en la planificación urbana socialista. Los resultados de las discusiones de congresos de UITP se consideraban importantes por ser los asuntos técnicos y no ideológicos.

Se continuaba también con el discurso triunfalista y falsificador dentro de los países comunistas. Las ideas de los congresos de UITP se publicaron en la literatura socialista, pero los métodos desarrollados por los países occidentales se presentaban como muy ineficientes e inútiles dentro del proceso irreversible de crecimiento de tráfico rodado en ciudades capitalistas. Sin embargo, en las condiciones de la planificación urbana socialista estas mismas ideas podrían tener un efecto positivo ya que el transporte público y sus infraestructuras se desarrollaban en el momento oportuno. Así, reconociendo la utilidad de las ideas occidentales, no se reconoció el triunfo de la planificación urbana capitalista. Por el contrario, el triunfo fue de la planificación socialista por esa posibilidad de resolver los problemas de transporte público en un futuro cercano.

El análisis de las publicaciones internas permitió a definir la falta de entendimiento profundo de las ideas de los congresos de UITP. Probablemente, porque para entender el problema se necesitaba no solo aprender las técnicas y los métodos de planificación de transporte, sino también reconocer los problemas existentes y realizar propias investigaciones. Ello no fue posible en las condiciones económicas limitadas y baja calidad de planificación de transporte. Aparte de ello, el discurso triunfalista y falsificador funcionó también dentro de los profesionales y políticos, lo que complicaba el desarrollo de las ideas de planificación de transporte y ciudad en los países comunistas.

En general, este trabajo facilita un mejor entendimiento y provee las claves interpretativas para el análisis de los textos publicados durante la dictadura del socialismo real. La demostración del triunfo y progreso, exageración de los éxitos, necesidad para aprender, renuencia a compartir el conocimiento y los problemas sobre la planificación de transporte público en los países comunistas se convirtió en el atributo importante y permanente no solo en los congresos de UITP, sino también en muchos otros congresos internacionales y en publicaciones internas.

REFERENCIAS

1. Buchanan, C., Crow, G. (1974) An integrated transport system, *Journal of the Royal Society of Arts*, Vol. 122, No. 5211, February, pp. 117-128.
2. 33rd UITP International Congress, Paris (1959) Conditions of Successful Competition of Public Transport with Individual Transport.
3. 35th UITP International Congress, Vienna (1963) Horizontal and Vertical Separation of Public and Private Transport.
4. 39th UITP International Congress, Rome (1971) Increasing Attractiveness of Public Transport.
5. Lehrer, F., 38th UITP International Congress, London (1969) Regional Organization of Transport and Urban Development.
6. 38th UITP International Congress, London (1969) Regional Organization of Transport and Urban Development, Discussion of the Report of the Traffic Committee.
7. 42th UITP International Congress, Montréal (1977) Priority for Surface Public Transport.
8. 42th UITP International Congress, Montréal (1977) Public Transport within the Framework of Urban General Traffic Plans, Discussion of the Report of the Traffic Committee.

9. K. K. Klopotov (1969) Uovershenstvovanie Ekspluatacii Gorodskogo Transporta Zarubezhom/ Mejora de Explotación de Transporte Público Colectivo en el Extranjero, Moskva: Izdatel'stvo Literaturny po Stroitel'stvu.
10. Ministerstvo Zhilizhno-Kommunalnogo Khozyaistva RSFSR (1977) Tendencii Razvitiya Zarubezhnogo Gorodskogo Obshestvennogo Transporta / Las tendencias de Desarrollo de Transporte Público Colectivo en el Extranjero, Moskva.
11. Yakushenko, O. (2016) Soviet Architecture and the West: The Discovery and Assimilation of Western Narratives and Practices in Soviet Architecture in the late 1950s–1960s, *Laboratorium*, 8(2):76–102.
12. Tsentral'ni nauchno-issledovatel'ski i proyektni institut po gradostroitel'stvu SSSR (TSNIIP), (1966) Osnovi sovetskogo gradostroitel'stva, Tom 1, Moskva: Stroiizdat., p. 362.
13. Polyakov, A. A. (1967) Transport Krupnogo Goroda / Transporte de Ciudades Grandes, Moskva: Znaniye.
14. Lacek, M. (1983) Městská Doprava: Základy Teorie a Praxe, Praha: Nadas, pp. 27-35.