

Publicat el 5-3-2006 a "Levante - EMV".

"El modo de vida americano está basado no solo en el transporte motorizado como en la religión del automóvil, y los sacrificios que la gente está dispuesta a hacer por esa religión van más allá del dominio de la racionalidad. Quizás lo único que podría devolver el sentido a los americanos sería una clara demostración del hecho de que su programa de autopistas conseguirá, finalmente, cancelar el espacio de libertad que el automóvil privado les promete" (Lewis Mumford, *The Highway and the city*, 1958)

Infraestructuras contra territorio: de Ibiza llega la freeway revolt

Joan Olmos *

En 1955, los residentes de un barrio residencial de San Francisco se organizaron para evitar el paso de la autopista del Oeste, la denominada "Embarcadero freeway". El Plan de autopistas de 1947 para dicha ciudad afectaba a importantes espacios naturales, como el Golden Gate Park. La conocida como *freeway revolt* (la revuelta de las autopistas) se extendió a otras muchas ciudades norteamericanas, a cuenta del "Sistema Nacional de Autopistas Interestatales y para la Defensa (sic)", un plan de 70.000 kilómetros de autopistas para conectar todos los estados de la Unión. En San Francisco, la revuelta consiguió que se eliminaran del plan local media docena de autopistas metropolitanas, con lo que se mantuvieron los principales valores naturales de la bahía y de la ciudad, considerada hoy como una de las de mayor atractivo de Norteamérica. Además, contribuyó a aumentar el apoyo popular al famoso plan de transporte colectivo BART (Bay Area Railway Transport).

Los críticos del plan de autopistas se encontraron con la oposición de un poderoso y efectivo lobby del automóvil. Con anterioridad, hacia 1936, la compañía "National Cities Lines", un consorcio integrado por empresas petroleras, de neumáticos y de camiones entre otras, organizó una campaña para eliminar las redes de tranvías de las ciudades. Este proceso se llevó a cabo por el expeditivo método de emplear fondos gigantescos en la compra de líneas de tranvías y trolebuses, para proceder a continuación a su cierre, lo cual obligó a sus usuarios a recurrir al uso del automóvil. (Aunque los tribunales norteamericanos dictaron una sentencia condenatoria por violación de las leyes antimonopolísticas, el objetivo del citado consorcio se cumplió). Como señala Alfonso Sanz, las críticas hacia las autopistas, como luego ocurriría en España, derivaron finalmente en una reflexión más profunda sobre el sistema de transportes, la forma urbana o las raíces culturales y económicas de los conflictos del tráfico.

Un repaso por la historia nos permite entender los problemas actuales generados por la construcción de infraestructura del transporte. Responden muchas veces a presiones exageradas de los lobbies empresariales, y a la ausencia de políticas integradas del transporte y el territorio, generando graves desajustes. Hace unos días, en un debate público, Salvador Rueda

señalaba que con el dinero asignado al Plan de Infraestructuras del Gobierno español (PEIT) se podrían rehabilitar todos los barrios de las ciudades españolas en un par de decenios. En cambio, el citado plan apuesta por la continuidad: más autopistas que generarán más problemas ambientales, agudizarán el ya fuerte desequilibrio del sistema de transportes y detraerán importantes recursos para los auténticos déficits sociales.

Resulta preocupante la pasividad con que la ciudadanía afronta hoy las consecuencias de estos planes. Desde esta misma tribuna crítica se han denunciado los excesos cometidos en nuestro territorio, y muchas de las propuestas ejecutadas o programadas recientemente no habrían pasado tan inadvertidas hace dos o tres décadas. El Área de Valencia es un caso lacerante, tanto por el exceso agobiante de viario –resucita esta semana una vieja autopista disfrazada de Caperucita verde - como por su deplorable diseño, véase la Ronda Norte. ¿Está reñido el proyecto viario con la integración paisajística y las mínimas normas de urbanidad, o sea, de respeto por la ciudad?

En cambio, la reciente revuelta de Ibiza supone una excepción frente a la modorra general en el resto del Estado. Las obras de una nueva circunvalación de la capital, la construcción de la autopista al aeropuerto y su continuación hasta Sant Antoni, han puesto en pie de guerra a un buen número de ciudadanos. Si bien allí se combinan factores específicos, como las dimensiones de la isla y las peculiaridades del sector empresarial, el fondo del problema es el mismo. Con el argumento oficial de la modernidad y la seguridad viaria, la realidad es que el nuevo viario favorece la accesibilidad a determinados centros de negocio y de ocio; modifica los usos del suelo, revaloriza terrenos y empobrece otros, todo ello con dinero público y en última instancia, sigue engrasando la poderosa maquinaria de la obra pública.

Las prisas por alcanzar la *modernidad* en los ochenta, llevaron al disparate de desestructurar nuestra red viaria. Desde la senda para caminantes a las autopistas, pasando por los caminos de montaña o las carreteras, cada vía cumple un papel en el territorio, pero últimamente todas parecen estar en disposición de ser *desdobladas* (sic) con unos diseños que no respetan el paisaje ni la Historia. No importa que en muchos casos la demanda de tráfico no esté justificada, no importa qué características específicas tenga cada territorio... todas las vías responden al mismo patrón, como si salieran de una factoría de modelo único.

Los excesos del proyecto ibicenco son más llamativos por razones de escala y así lo ha entendido una buena parte de la ciudadanía. Como dice Pep Costa, uno de los fundadores del movimiento ciudadano, "las carreteras necesitan mejoras, pero una autovía de 40 metros de ancho, con túnel incluido, no tiene ningún sentido en una isla de 40 kilómetros por 15". La situación en la hermana mayor de las islas, Mallorca, es similar, con el Gobierno Balear endeudándose por decenios para llevar a cabo sus alocados proyectos.

Desde los años setenta no recordábamos escenas como las vistas y oídas estos días en Ibiza y la protesta debería hacernos reflexionar sobre las

consecuencias irreversibles que la política de infraestructuras tiene en la destrucción del territorio valenciano. Cuando analizamos el fondo de la reciente disputa entre dos consejerías de la Generalitat Valenciana –Infraestructuras versus Territorio- a propósito del Plan del Litoral, uno no sabe a qué carta quedarse: las dos producen escalofríos.

* Enginyer de Camins. Professor d'Urbanisme. Universitat Politècnica de València

Fitxer baixat de **<http://www.terracritica.org>**