

Publicat el 14-4-2002 a "Diari Levante - EMV".

&iquest;Qué ha hecho de la familia europea de naciones una porción de la humanidad progresiva y no estacionaria? Ninguna superiorexcelencia en ellas, sino su notable diversidad de carácter y cultura. John Stuart Mill, Sobre la Libertad (1859)

## Un país sense territori?

Joan Olmos \*

Es pot dir, a l'espera d'una investigació rigorosa, que la dinàmica urbanitzadora, i en general, la transformació del territori, resulten, a hores d'ara, molt superiors a les dels anys del famós desenvolupisme. Fins i tot, un jutge s'ha atrevit a dir-ho recentment. En aquells anys seixanta i setanta, el producte interior (PIB) del país, i també el pressupost de les administracions públiques, eren molt inferiors als actuals. El resultat, uns pressupostos d'inversió molt menors, i en conseqüència, menys possibilitats de destrucció del capital natural, el territori.

Les inversions públiques i privades no sempre van en la direcció del benestar col·lectiu, eixe objectiu que tots els grups polítics i econòmics pregonen. El PIB no necessàriament mesura el benestar (ja saben: si la marquesa es casa amb el seu assistent pot augmentar el benestar d'ambdós, però disminueix el PIB; en canvi, si un té un accident de trànsit, augmenta el PIB), així que resulta difícil conèixer la relació entre la felicitat dels ciutadans i el desenvolupament econòmic.

No resulta tan difícil, però, seguir l'evolució de l'impacte territorial que va generant eixe desenvolupament, l'empremta que va deixant en el planeta el *progrés* .

Transformacions agràries –no sempre raonables-, deforestació, dessecació de zones humides, extraccions d'àrids i matèries primeres per a la indústria –no sempre respectuoses- , noves carreteres –moltes injustificades- , pluja de rotondes, autovies, autopistes, polígons industrials –no sempre en les zones més recomanables-, àrees comercials, urbanitzacions –amb una llarga experiència d'il·legalitat- zones residencials, vivendes aïllades, camps de golf...

Un nou paisatge iniciat tímidament als anys setanta, que ara, amb la intensificació dels noranta, s'estén per la costa i també per l'interior. La urbanització abusiva del territori suposa la difusió dels límits urbans i en moltes ocasions, la pèrdua de les referències històriques. Un territori cada vegada més monòton, un paisatge *globalitzat*, com es diu ara: construït per les mateixes multinacionals que venen, dissenyen i fan publicitat, en un llenguatge cada vegada més "universal" amb l'anglès com a llengua franca imposant-se de manera subtil.

No juguen un paper neutral les infraestructures en aquest assumpte. Els plans d'autopistes del desarrollisme (la majoria van quedar en el paper per falta de recursos) eren, si els comparem amb la dels últims quinze anys, com el joc del "monopoly".

Si el segon pla de carreteres de la Generalitat Valenciana (1995-2002), pretenia que la quasi totalitat dels municipis valencians havia de quedar a menys de 20 minuts (per carretera, clar) d'una capçalera comarcal, el Govern autònom popular va assenyalar recentment un repte "més difícil encara": amb el nou pla d'infraestructures que sembla s'està coent, tots els municipis de la Comunitat Valenciana quedaran a menys de 50 minuts de.....una estació d'AVE!.

Així que, mà a l'obra, mai millor dit. Saturada quasi per complet la franja litoral, amb la Serra d'Irta com última reserva (per quant de temps?) i amb els últims retalls de l'horta de València sense arrasar, iniciem la conquesta de l'interior. A falta d'un model territorial socialment just i rendible per a les zones de muntanya i les regions despoblades (veja's en l'àmbit estatal les campanyes del tipus "Teruel existe") no pareix haver-hi una altra opció que copiar el model coster intensiu. Un model que té en les vies de comunicació -autopistes i "aves"- els seus principals colonitzadors del territori. I en l'oci i els serveis les seues prioritats econòmiques.

Despreciant els atractius del capital natural, perquè es tracta d'un capital local, la globalització s'estén per paratges i zones rurals, amb la qual cosa, a la llarga, acabarà produint el buidat humà total de les mateixes, i per tant, el seu empobriment cultural i social.

Superats els nivells de saturació d'autovies, ara es tracta de difondre la idea que tots, absolutament tots, podrem tindre accés a l'AVE, malgrat que aquest mitjà basa els seus atractius, precisament, en la seua exclusivitat, per més que s'intenten maquillar les dades: magnificant els seus avantatges i ocultant els seus inconvenients, una pràctica massa habitual en el nostre país.

Si una crisi econòmica no ho remeia, i disculpen la broma, acabarem amb el territori més trossejat, acurtant grans distàncies per a uns pocs i creant barreres artificials per als més, que fragmentaran encara més els espais naturals i separaran encara més a aquells que ara estan pròxims.

D'altra banda, mentre els ajuntaments consideren com a principal font d'ingressos el creixement de les seues zones urbanes, en comptes de millorar la ciutat actual, l'espiral "infraestructures-sòl urbanitzable" pot tindre efectes letals per al paisatge... i en definitiva, per al paisanatge.

El tamany segueix sent un paràmetre inigualable per a situar-se en el rànquing del progrés. L'edifici més alt, el centre comercial més gran d'Europa, la major quantitat de sòl urbanitzat, el parc de vehicles més nombrós.

Què fer? Doncs no pareix el més saludable resignar-se davant de tant de poder destructor. Preparem el futur: quan tot estiga aniquilat, quan el

nostre país ja no tinga territori, quan amaine la tempesta, podrem recórrer a la seua reconstrucció. Com van fer amb la Varsòvia destruïda per la Guerra: utilitzant tot tipus de documents gràfics, pintures de Canaletto incloses, van procedir amb tot l'amor a reconstruir la capital arrasada. Ja no va ser el mateix, perquè sols van poder reposar les pedres, però va quedar "bonic".

Ací podrem tirar mà dels nostres Blasco Ibáñez i Cavanilles, el Pare Tosca i companyia.

Humor que no ens falte....encara que siga negre.

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

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