

# LA CIUDAD NO SON LAS AUTOPISTAS

CON motivo de la salida a información pública del Plan Especial de Infraestructuras de Transporte de la provincia de Madrid, nos vemos obligados a puntualizar el error subyacente a la gran mayoría de los ingenieros de Caminos del Ministerio de Obras Públicas, que acaban reduciendo el problema del urbanismo a un problema de peaje. El razonamiento esquematizado es el siguiente.

El Ministerio de Obras Públicas tiene la convicción de que la Ley del Suelo, el Ministerio de la Vivienda y los Ayuntamientos son incapaces y han fracasado en la política urbanística y territorial española.

Para el MOP, el proceso de razonamiento sería el siguiente:

- Los problemas claves del urbanismo son los de infraestructura.
- La infraestructura clave es el transporte.
- El transporte es el automóvil individual.
- El automóvil individual requiere unas autopistas.
- Las autopistas son el peaje.

Conclusión: el urbanismo de peaje.

El actual ministro de Obras Públicas, cuya principal característica es la eficacia, fue el introductor en España de los grandes conceptos de Redes Arteriales, Estudios de Origen y Destino y Organización del tráfico automóvil en las grandes ciudades. Su gestión hipereficaz dio cuerpo a los presupuestos extraordinarios que Arias Navarro, cuando era alcalde de Madrid, extraía de El Pardo para la automovilización generalizada de la capital.

Las redes de pasos a dos niveles, las concesiones de aparcamientos privados, la desmesurada, excesiva y evidentemente despilfarradora del territorio Autopista de la Paz es el ejemplo límite de esta concepción del urbanismo.

El Plan Nacional de Autopis-

tas y su aceleración consiste en aplicar las fórmulas de concesión al sector privado de la producción del espacio del territorio nacional.

Las autopistas de peaje que se pretenden para la provincia de Madrid no son sino la aplicación de la última etapa del capitalismo en la producción del espacio

El MOP intensifica su actuación urbanística con la hipertrofia de ciertas ciudades a base de la creación de **superpuertos**, en el caso de Bilbao y en el caso de Barcelona (este último amenazando gravemente todo el Prat de Llobregat).

La obsesión planificadora y anti Ley del Suelo del Ministerio

quier urbanista es extraordinariamente ridícula: la planificación de una franja entre el final de las aguas del Mediterráneo y el comienzo de los términos municipales, en una cinta territorial que venía marcada por un criterio tan simplista como las superficies que quedaban incluidas en los vuelos que el Ministerio de Obras Públicas facilitaba a los participantes en el concurso. En este concurso fue ganado en el caso de las provincias de Valencia, Castellón y Alicante por los ingenieros consultores de la empresa de Altos Hornos, lo que lleva implícita unas facilidades para decidir sobre el litoral de Sagunto y la IV Planta, y llevaban como criterios subyacentes la incapacidad del Ministerio de la Vivienda, de los municipios y del Ministerio de Información y Turismo para ordenar el litoral. A partir de estos proyectos, que serán finalizados a mediados de 1976, el Ministerio de Obras Públicas estará planificando toda la zona marítimo-terrestre: playas, puertos deportivos, etc.

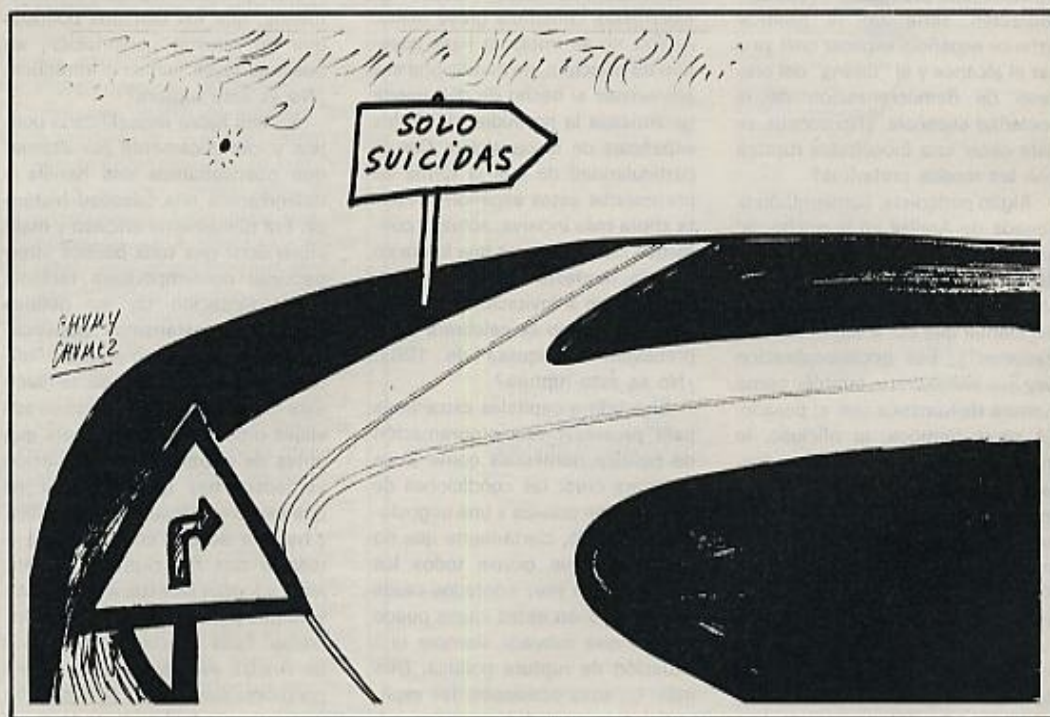
Sin embargo, el Ministerio de

## Mario Gaviria

a las áreas urbanas, que es el área de máximas facilidades para la captación de gigantescos usuarios de peaje que vengan a cubrir para las grandes concesionarias los déficits de peaje en las áreas rurales españolas.

La Ley de Carreteras de 1974 se superpone, eliminándola en muchos casos, a la Ley del Suelo. Con la Ley de Carreteras en la mano, el Ministerio de Obras Públicas fuerza a la COPLACO al gigantesco programa de autopistas de peaje para Madrid.

de Obras Públicas, que ya se había manifestado con la Ley de Carreteras, ha tenido una nueva manifestación durante el concurso convocado durante el verano 1975 por la Subdirección General de Puertos para planificar las inversiones (aunque en realidad se trate de una planificación urbanística sin emplear la Ley del Suelo) en todo el litoral Mediterráneo, en su zona marítimo-terrestre, quitando las atribuciones a los municipios y al Ministerio de la Vivienda, en una situación que para cual-





La desmesurada, excesiva y evidentemente despilfarradora del territorio autopista de la Paz es un ejemplo límite de la concepción del urbanismo de nuestra Administración.

Obras Públicas tiene un campo que para el futuro de España es fundamental y en el que no muestra ningún interés: una auténtica política hidráulica, inexistente ahora como se demuestra por lo siguiente. **Graves problemas de abastecimiento de aguas potables de calidad en más de la mitad de la población urbana española.**

**Gravísimos problemas de saneamientos y depuración de aguas residuales** en todas las ciudades españolas, con especial gravedad en el caso de Valencia, en el que las capas freáticas mezclan los residuos industriales, agrícolas y domésticos y sirven a la vez para extraer agua "teóricamente" potable para el abastecimiento de la ciudad. Las aguas sucias vierten sobre las acequias y con éstas se riega, por lo que los abastecimientos de hortalizas a Madrid procedentes de la huerta de Valencia presentan crecientes problemas, ya que el tífus y las hepatitis comienzan a ser endémicos en aquella región. El peligro de aparición de un caso de cólera como en Nápoles es creciente, no sólo en Valencia, sino en Galicia.

Las aguas de los ríos se están degradando sin que aparezca una política hidráulica seria que en parte está abandonada al Ministerio de Industria, pues se le permite contaminar las industrias, como consecuencia de la falta de dureza de las Comisaría de Aguas (MOP).

El agua va a ser el primer límite al crecimiento económico

español. Sin embargo, la política de embalses y regulación de los ríos está condicionada a los intereses de las grandes compañías eléctricas, tanto para producción de centrales hidroeléctricas como para refrigeración de centrales nucleares. El ministerio de Obras Públicas no tiene una auténtica política tampoco en este aspecto.

Finalmente, un problema tan urgente como el de la autosuficiencia alimenticia nacional, que sólo puede ser alcanzada con la puesta en riego en los próximos treinta años de unos dos millones de hectáreas nuevos, está bloqueada por el Minis-

terio de Obras Públicas, que estima que las puestas en riego son poco espectaculares y poco eficaces. El Ministerio de Obras Públicas tiene muy abandonada la política de regadíos.

El Ministerio de Obras Públicas tiende a lo más fácil que hoy se puede hacer en el país: autopistas de peaje, que se ven mucho, ayudan a ganar mucho dinero al capital y son estandarizadas de tal forma que se producen como churros.

Ante esta ausencia de criterios prioritarios razonables del Ministerio de Obras Públicas, no cabe sino concluir que "es" el único Ministerio que hace "au-

téntica" ordenación del territorio (puesto que construye infraestructuras), con prioridades deformadas y, sobre todo, con una ausencia de concepción equilibrada de lo que puede ser el territorio español. No están ordenando y equipando, sino destruyendo el territorio. Si esta situación dura unos años más, el país se encontrará con problemas irreversibles. Una vez eliminado el Ministerio de Planificación, sólo queda eludir la Ley del Suelo y la planificación integral.

Esto es lo que se pretende con el Plan Especial de Infraestructura de Transporte de la Provincia de Madrid, que va a estructurar el territorio sin que se haya realizado un auténtico esquema director de la provincia de Madrid ni, lo que es más grave, una política que conciba globalmente la relación entre el espacio urbano y rural en todo el territorio nacional, que inevitablemente deberá conducir a detener el crecimiento de las grandes Áreas Metropolitanas para que no sigan despilfarrándose los miles de millones de infraestructura que serán necesarios para otros fines.

Estas reflexiones no pueden terminar sin una llamada urgente a todas las personas sensatas para la defensa del territorio nacional contra la "eficacia" de los tecnócratas de la infraestructura, aliados al capital monopolista, avaro de producción de espacio especulable. ■

### NOTAS CONTRA LAS SEIS AUTOPISTAS DE PEAJE INTENTADAS EN MADRID A TRAVÉS DEL PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE LA PROVINCIA DE MADRID (DICIEMBRE DE 1975)

*En Estados Unidos, el Gran Programa de Autopistas no se ha terminado, especialmente en lo referente a las pretendidas autopistas urbanas, habiendo dado desde el año 1973 una alta prioridad a los transportes urbanos colectivos, hasta el punto de que están siendo financiados con los fondos procedentes de los impuestos extraídos y destinados antiguamente a las carreteras (Highway Trust Fund).*

*Aproximadamente 140 millas de autopistas urbanas y 69 millas de autopistas rurales están paradas por una dura oposición local. La oposición a las autopistas urbanas ha crecido en vertical, rápidamente, porque rompen las vecindades, intensifican la congestión en el centro, incrementan la contaminación del aire al atraer más tráfico automóvil desde los suburbios. La mayoría de las autopistas en cuestión son muy costosas a causa del alto valor del suelo y de las infraestructuras que deben desplazar y reemplazar. El coste medio estimado de las 209 millas de las controvertidas autopistas urbanas y rurales detenidas es de unos mil millones de pesetas por kilómetro. En algunas áreas urbanas el coste es*

*fenomenal; un tramo en Washington D. C. de 2,9 millas costará aproximadamente a más de cinco mil millones de pesetas la milla...*

*"El actual programa federal de Estados Unidos paga dos tercios del costo del capital de los proyectos de transportes urbanos colectivos. Existen cuatro tipos principales de ayuda:*

- 1. Para la compra de autobuses y de otras mejoras en las líneas de autobuses.*
- 2. Para la compra de vagones y de otras comodidades para los Suburbanos y Metros.*
- 3. Para el desarrollo de un totalmente nuevo sistema de transporte ferroviario rápido o para la prolongación de líneas existentes, tales como el sistema "Bart" y el Metro de Washington.*
- 4. Para la municipalización de las compañías privadas de transportes urbanos, especialmente las de autobuses". (1).*

(1) Edward R. Fried, Alice M. Rivlin, Charles L. Schulze, Nancy H. Teeters. "Setting National Priorities. The 1974 budget". Páginas 241-242.