

Lucha a muerte entre el hombre y la megalópolis

ENSANCHAR LAS ACERAS, DESTRUIR LO

Los aviones comerciales son cada vez más confortables para los viajeros, pero más molestos para los demás, más ruidosos, más contaminantes.

EL ciudadano, atónito y desesperado, espera el autobús haciendo cola y contempla cómo delante de él pasan coches y más coches, ocupados generalmente sólo por su conductor, mientras se arrastran penosamente, de semáforo en semáforo, envenenando todo, envolviendo en humo y ruido a peatones y a la ciudad entera. La espiral de necesidad urbana, sin embargo, pretende seguir facilitando el acceso y la movilidad del automóvil, en marginalizar los servicios públicos y en desposeer al ciudadano de su última consciencia de lo absurdo para precipitarlo en la carrera ciega e insolidaria que convierte en infiernos las comunidades urbanas.

Esa plaga del automóvil privado

Un sistema de transportes integrado, amplio y racional convertido en aportación gratis de los municipios supondría un ahorro fantástico para la ciudad y el ciudadano. Un modelo de comunidad habitable y civilizada, donde se restringiera drásticamente el uso del automóvil privado, replanteando las relaciones vecinales sobre un predominio absoluto de las formas colectivas de comunicación, transporte y consumo, eludiría costes económicos y sociales tan gigantescos que el "déficit" del sistema urbano de locomoción estaría plenamente justificado.

Pero se siguen diseñando autopistas de "acceso" y de "cinturón", puentes a distinto nivel y aparcamientos subterráneos: se sigue promocionando el automóvil como medio primordial,

mimado, de desplazamiento. Ya no quedan paseos —bulevares— y las aceras se han reducido de anchura miserablemente, para atravesar de una acera a otra frecuentemente hay que sepultarse primero en pasos bajo tierra, para que los automóviles puedan circular cómodamente por encima; atravesar la ciudad es jugarse el tipo y someterse a la dictadura del coche, a los insultos de los conductores, a la pestilencia de la gasolina quemada.

Existe un miedo inconfesable en organizaciones políticas, sindicales y hasta ecologistas en declarar al automóvil enemigo número uno de la ciudad como lugar de convivencia humana. Los intereses económicos históricos, de detrás del automóvil, insisten en que son las ciudades las que están mal hechas, por lo angostas, que es en la infraestructura donde hay que actuar para aliviar el tráfico, que el automóvil sigue siendo necesario... Cada recorte a las aceras, cada paso elevado, cada innovación técnica es saludado con satisfacción. Medidas, medidas, eso es lo que hace falta. La "enfermedad" del automóvil está tan arraigada dentro del ciudadano medio que cualquier restricción parecería atentatoria en grado sumo. Salir en contra, como consecuencia, no daría votos y, además, supondría atacar uno de los sectores productivos de mayor empleo (se dice).

La ciudad burguesa y "liberal"

Murray Bookchin, en su obra "Los límites de la ciudad" (1),

(1) Ed. Blume, 1978.

advierte que "el destino de la ciudad moderna resume el futuro de la Humanidad", ya que, como entidades autónomas con vida e historia propias, "las ciudades no se diferencian de los demás escenarios en que se lleva a cabo la actividad social". Las raíces de la actual crisis urbana —resumida en un proceso, al parecer, irreversible de degradación física y social— no se encuentran tanto en la mediocridad del diseño, incompetencia profesional de arquitectos o voracidad especuladora de promotores y contratistas cuando en "el sistema social creador de los problemas y de la metrópoli contemporánea". Son, como consecuencia, cambios sociales los que únicamente pueden hacer posible la recuperación de la ciudad, su habitabilidad.

En el actual momento, cuando las organizaciones ciudadanas acusan el abandono en que han sido sumidas después de que los partidos políticos de la izquierda hayan optado neta-

mente por la acción directa y parlamentaria, "no solamente se ha perdido la capacidad de las personas para eliminar las causas de la opresión social, sino también el poder de aquellas para retener una individualidad que les permita adquirir conciencia de su propia opresión, en primer lugar". La ocupación del vacío político de los partidos mayoritarios por los minoritarios se encuentra con la dificultad principal de la desconfianza: el imperio del voto ha demostrado ya su atractivo, y el movimiento ciudadano puro, que existe, se enfrenta a una crisis de identidad y de métodos que resultará larga.

Bookchin, por su parte, cree en las posibilidades del movimiento ciudadano en España, que "se convierte nuevamente en centro de la atención mundial como país en el que los ideales de descentralización, escala humana y autoadministración fueron un día realidades tangibles". Como Wolfgang Ha-

Se siguen diseñando autopistas de "acceso" y de "cinturón", puen





PEDRO COSTA MORATA

rich, y desde un punto de vista casi opuesto, Murray Bookchin quisiera que nuestro país —por darse, en definitiva, circunstancias singulares de conservación física y psicológica a la vez que de degradación intensiva— puede ser protagonista de una reacción a tiempo, de una rebelión contra los desastres de la implantación burguesa, que desintegre forzosamente la ciudad.

Todavía las autopistas

Por segunda vez, después de haberse sometido a concurso en varias ocasiones, se han prolongado los plazos de presentación de ofertas para construir las autopistas Madrid-Guadalajara, Madrid-Toledo y Alicante-Murcia. No ha habido ofertas anteriormente, pero el Ministerio de Obras Públicas insiste en construir las, frente a toda lógica a corto y a largo plazo, contra todas las críticas que se vienen haciendo el Plan de Autopistas

desde hace seis años y en desafío insolente al vasto movimiento de oposición.

Las autopistas españolas se concibieron como un gran negocio para la empresa privada. Ahora resulta que ni la empresa privada quiere meterse en ellas, y el Ministerio insiste. Joaquín Garrigues, actual ministro, ha tenido la nada sospechosa idea de encabezar la lista al Congreso de los Diputados por Murcia, donde se sitúa una de las batallas más importantes en torno a las autopistas, donde ya el organismo preautonómico, el Consejo Regional Murciano, ha tomado feroz y ridículo partido "persecuyendo" a la Caja de Ahorros para que oferte.

Las tres autopistas en cuestión tienen el carácter de "semiurbanas", por tratarse de corredores de intensa actividad económica y numerosos asentamientos de población. Son de la misma naturaleza, prácticamente, que las llamadas autopistas "urbanas", que no son de peaje,

consideradas como la más decisiva acometida contra la ciudad habitable. Más facilidades para el coche privado, más dependencia del ciudadano de su uso, más incomodidad para los barrios todavía ajenos a las cintas de asfalto y a las barreras sonoras. La Coordinadora de Luchas contra las Autopistas, en el "Manifiesto del Barrio del Pilar", recordaba que las autopistas urbanas "son una forma más de mantener la separación de las personas de los lugares de trabajo, de compra, creando la necesidad y la dependencia del transporte. Bajo la excusa de facilitar las comunicaciones, imponen cada vez mayores distancias, más tiempo perdido en desplazamiento, más angustia de aglomeración, de cemento".

Transporte elitista y perjuicio público

Entre un 20 y un 30 por 100 de la población de Madrid sufre las consecuencias del tráfico aéreo, principalmente debido al estruendo y al aumento constante de tráfico. Los aviones comerciales son cada vez más confortables para los viajeros, pero más molestos para los demás, más ruidosos, más contaminantes. Los que utilizan con cierta frecuencia el transporte aéreo son muchos menos que los que lo sufren sin beneficiarse.

Uno de los proyectos de la Infraestructura de la Red Arterial de Madrid consiste en una autopista de "acceso directo" desde la plaza de El Cuzco al aeropuerto, a través de barrios pobladísimos, eliminando un plan (rara muestra verde de la zona) e imposibilitando la creación de un parque en el hasta ahora espacio libre. Todo esto, a sabiendas de que el acceso al aeropuerto solamente se puede ga-

rantizar mediante ferrocarril, pero con el firme propósito de no construir algunos centenares de metros de vía, que sería lo único necesario.

Mientras tanto, la oposición a un aeropuerto "dentro" ya de Madrid se hace de rogar y nadie todavía plantea la necesidad de que sea trasladado a 60 u 80 kilómetros, o donde sea, con tal de que la ignominiosa opresión del tráfico aéreo se reduzca en lo posible. Ningún responsable de la Administración ha explicado por qué el ruido procedente de Barajas aumenta día a día en las horas de la noche, como se puede comprobar, simplemente, acercándose.

Prácticamente, ningún ciudadano de megalópolis puede decir que se encuentre a salvo de alguna o algunas de las formas diversas de agresión contaminante, sea atmosférica, química, ruidosa o de cualquier otra especie. Los planes de "accesos", los aeropuertos, el tráfico creciente de automóviles privados, en definitiva, el libre juego de la sociedad "liberal", organizada según las leyes del mercado y la competencia—, son una serie ininterrumpida de asaltos a la ciudad despavorida, humillada. Los problemas pasan a ser gestionados por "técnicos", que acaban superponiéndose a los políticos, elegidos o no; las soluciones "técnicas" implican nuevos problemas, nueva ruina cultural y social, nuevo impulso a la "construcción-destrucción": la ruina física y ética, estrechamente unida al crecimiento y la expansión acorralan al hombre y lo sacrifican. Y éste, consumido por sus propias insuficiencias, tarda en contestar, elude los planteamientos radicales y acepta la muerte lenta. La ciudad traumatizada es una victoria de lo irracional y de la explotación intensiva del trabajador-ciudadano. ■

as a distinto nivel y aparcamientos subterráneos, con lo que los paseos, aceras y espacios peatonales quedan reducidos miserablemente.

