

Publicat el 16-3-2003 a "Diari Levante - EMV".

"¿Quién se queda con el agua? El mono que tiene el garrote. El mono desarmado muere de sed. Esta lección de la prehistoria abre la película 2001, Odisea del espacio. Para la odisea 2003, el presidente Bush anuncia un presupuesto militar de mil millones de dólares por día. La industria armamentista es la única inversión digna de confianza: hay argumentos que son irrebatibles..." El Banco Mundial elogia la privatización de la salud pública en Zambia: "Es un modelo para el África. Ya no hay colas en los hospitales". El diario The Zambian Post completa la idea: "Ya no hay colas en los hospitales, porque la gente se muere en casa". (Eduardo Galeano)

AVE y PHN: un debate electoral contaminado

Joan Olmos *

Como era previsible desde hace mucho tiempo, la campaña electoral forzada por el partido mayoritario (en el Gobierno central y en la Generalitat) girará en torno a seis letras: AVE y PHN. No se puede pedir más simplicidad, y tal como va degradándose el debate político, uno cree que más bien podría tratarse de un referéndum de adhesión...

Hemos escuchado hasta la saciedad argumentos oficiales plagados de demagogia, tópicos desarrollistas falsariamente socializados (no sólo en bien de la economía general sino también de utilidad directa suya -de usted, lector o lectora- y nuestra), para tratar de legitimar ambos proyectos. Captar la razón desinformada de una amplia ciudadanía de buena voluntad con un par de anuncios ("A Madrid en una hora" o "Agua para todos") resume el proceso de amedrentamiento informativo a que ha sido sometida la sociedad valenciana en los últimos años, con la inestimable cooperación de los *media*, ampliamente decantados, con mayor o menor entusiasmo, a favor del AVE y el PHN.

El planteamiento simplista y excluyente, de trazo único, ha dado como resultado la preocupante inexistencia de debate en los temas básicos territoriales que tiene planteados nuestro País en todos los órdenes.

No hace falta ser muy espabilad@s para darnos cuenta de que asistimos a un proceso rampante de depredación del territorio. Las seis letras mágicas tienen mucho que ver con este asunto. El simple anuncio del trasvase ha contribuido a exacerbar el proceso de sobreexplotación residencial y turística de la costa, por no hablar de la agrícola, alimentando una espiral de degradación urbanizadora y ambiental sin precedentes, que alcanza su grado extremo en las dos Marinas. Así, lo prueba, entre otros muchos, el caso de Dénia, en donde en el mismo verano del 2001, pocas semanas después de la promulgación de la Ley del PHN, "resucitó" un programa de desarrollo de 17.000 viviendas en la franja costera, que recientemente ha obtenido la aprobación definitiva. Los proyectos de campos de golf (a regar, cínicamente, con la depuración de aguas residuales generadas por miles de nuevas viviendas a su alrededor) surgen como hongos en multitud de municipios, sean de interior o de costa, y sea cual fuere el color político

de sus gestores.

Algo parecido podemos decir del tren de alta velocidad: no hay más que echar una mirada a lo que está pasando en Catalunya, mucho antes de que llegue el AVE (allí son más europeos y prefieren llamarle TAV): los procesos especulativos en Lleida (ciudad que también aspira a estar en *primera división*) o el suma y sigue de algunos fantasiosos proyectos postolímpicos barceloneses, que están suscitando un agrio debate entre los sectores catalanes menos propensos a dejarse deslumbrar por la eficaz maquinaria publicitaria de la marca "Barcelona".

Lo más benévolos que se puede predecir sobre la influencia del AVE en alguna de nuestras ciudades es la pérdida de centralidad de las actuales estaciones ferroviarias, sin contar el aplazamiento, *sine die*, de la modernización del ferrocarril convencional y, en nuestro entorno concreto, las drásticas consecuencias de transformación territorial y medioambiental, fragmentadoras y agitadoras de nuevos procesos de urbanización.

No podemos dejar de lado la responsabilidad de nuestra clase empresarial en estos asuntos. Atareados en dictar la política de infraestructuras - curiosamente siempre ponen el acento en los proyectos "mega" Ilámense AVE, PHN, autopistas o Megaport- apenas si tienen tiempo para modernizar las estructuras empresariales, abrir nuevos mercados en la economía no especulativa, o promover las actividades relacionadas con la mejora del medio ambiente. La influencia social y política de sus dirigentes -no siempre representantes auténticos de los sectores económicos que se atribuyen- está sobredimensionada y, ante cualquier atisbo de polémica que se aparte de la cansina cantinela oficial y costosamente se abra paso desde la sociedad civil menos institucionalizada, rápidamente carga tintas acusatorias de politización, cuando su connivencia con -o dependencia de- los poderes públicos resulta a estas alturas más que escandalosa.

Sin ánimo de entrar en los contenidos estrictamente políticos de la campaña, no podemos dejar de señalar la limitada definición y escasa convicción de las alternativas planteadas por la oposición. No olvidemos que muchos de los proyectos actualmente en curso, tanto los llamados proyectos urbanos emblemáticos como el global impulso de la actividad urbanizadora, proceden de proyectos e iniciativas surgidos en épocas de gobierno de la izquierda.

Las correcciones adoptadas por ésta, muy tímidas, apenas han podido librarse de la paradoja de 'progreso' vendida por las políticas oficiales actuales, y han llegado a crear en buena parte de la ciudadanía la impresión de que no eran en el fondo, una alternativa real.

El 'Modelo Balear', con la moratoria urbanística y la ecotasa como emblemas, parece una referencia deseada y defendida desde esa esfera, pero que no vemos practicar allí donde se gobierna -la escala municipal-, sino que se guarda en la reserva espiritual, a la espera de una 'catarsis' o conjunción de gobierno -coalición- que, desde el poder territorial más amplio, es decir desde la Generalitat, 'autoobligue' aplicarla.

Visto el panorama, bienvenida sea la contienda electoral. Esta cita con las

urnas es una oportunidad para marcar los contornos de las distintas opciones políticas y a ello animamos desde estas páginas, con sólo una 'tendenciosidad' de nuestra parte que nunca hemos ocultado: denotar las malas prácticas y difundir alternativas que contribuyan a la mejora de las condiciones de vida, sin hipotecar el futuro territorial de nuestro País. Perdonen la pretenciosidad.

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

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