



# AUTOPISTA :

## ¿ AVANCE O RETROCESO DE UNA EPOCA ?

FELIX MARAÑA

*A aquel hombre del «seiscientos» aquejado de su andadura y que lloraba a lomos de un jamelgo.*

Vivimos en una época en la que diversas motivaciones han convulsionado nuestra andadura. El amigable «seiscientos», vehículo machacón, pongamos por caso, ha entrado en una edad que de haber sido mujer el objeto, llamaríamosla menopáusica. Los senderos y veredas que del caserío acercaban a la ciudad han sido embrutecidos por diversas ramas de árboles, por follaje desigual, y el abuelo no sube ni baja, porque está viviendo en la ciudad, para siempre y sobre el asfalto.

El llamado «Tren de la Esperanza» de Vizcaya, en el que viajaban otros años enfermos, enfermeras y médicos con ropas de domingo y cámaras fotográficas camino de Lourdes, este año ha ido por autopista. Porque, señores, la organización del enfermizo tren consideraba que los enfermos, para ser enfermos puestos al día, con mayor garantía de ser enfermos puros como en la Biblia, para viajar cómodamente, ¡habrían de hacerlo por la autopista Bilbao-Behobia!

El viejo «seiscientos» ha sido arrumbado, el sendero del caserío no reporta beneficios, la sociedad es otra, y los enfermos de Bilbao viajan a la piscina de Siloé en autocar por la autopista. Llegan en una hora a

la frontera y comen con postre de milagro en el Mediodía francés. Lourdes era una fiesta. Sirva como preámbulo.

La comunicación es un proceso válido en sí mismo. Es un proceso de acercamiento y puente a la vez por el que se tramitan las nuevas ideas y corrientes de pensamiento. Entre otras cosas, la comunicación demuestra que concebir la libertad en soledad es una falacia de tamaño considerable.

Es la autopista para algunos, los más, un medio de transporte. Hay quien piensa que la autopista debería ser un medio de comunicación también.

La autopista, o las autopistas de nuestros pagos, han servido para diversos fines. Un sociólogo las denuncia como medio de comunicación y dice que las autopistas actuales no son tal medio porque la comunicación en la vida social de nuestro tiempo acusa síntomas de invalidez, toda vez que el sistema que la informa no es coherente. Cuando nos acercamos al ingeniero de caminos dice que la comunicación se habrá de conseguir con la interconexión de todas las autopistas de acceso, obteniendo un sinérgico efecto amplificador de su eficacia. Cada loco con su tema.

Lo que para unos es signo de destrucción (destrucción del ecosistema), para los más está siendo definición en cierto modo de una época ni más ni menos gloriosa que las anteriores, siendo para otros la vía de acercamiento entre distintos pueblos (material) y formas de ser (cultural). Con la autopista se han mejorado las relaciones comerciales de todo tipo, ampliándose las redes de distribución, relacionando la oferta con nuevos mercados, haciendo más baratos los precios del transporte de mercancías.

Pero las autopistas están ahí. Con una programación incoherente o no, pero ahí están. Sería un grave error confundir los términos y considerar bueno en su totalidad, aceptándolo, aquella obra que tiene su cara también negativa. Las autopistas, bien es verdad, no han mejorado las relaciones interpersonales, las relaciones humanas, en gran manera, pero han servido para evolucionar del concepto de carretera convencional. Para muchos, su justificación primaria estriba esencialmente en la capacidad de seguridad y de comodidad que representan.

Para algunos de nosotros las autopistas podrían ser —un deseo como otro cualquiera— medios de difusión, formación y canalización de la cultura. Pero no cabe duda de que para tal fin hay medios mucho más explícitos. El problema radica, por tanto, en saber quién, cómo y para qué fines programó, delineó y cons-

truyó la autopista, quién la construyó. Porque lo que nosotros estamos considerando, vemos y palpamos, son esos productos tangibles puestos para rendir determinada utilidad que llamamos autopistas. Todas las diatribas lanzadas contra ellas, aunque con fundamento válido de principio, si bien discutible, pueden morir ante los argumentos de utilidad y comodidad que la autopista aporta.

Así pues, las cualidades de las autopistas discernibles de visu pueden ser razonamientos en contra para quienes se lo propongan. Pero unas y otras formas de enjuiciar han de admitir que todo cambio social trae consigo un cambio material, aunque por sí no se justifique, pero que sociológicamente es un hecho a tener en cuenta. Las convulsiones del cambio social son en muchos casos determinantes de las realizaciones materiales del proceso y viceversa. Pero vayamos por partes.

Las autopistas han sido realizaciones y expresión de una época de poderío económico rayano al imperialismo, en la que el hombre se ha sentido creador de macrosistemas de transporte, pero creador al fin y a la postre. Y pienso que quien ideó inicialmente esas constelaciones de cemento estaba cerca de la idea de Russel cuando afirmaba: *el hombre es más libre cuanto más crea y menos libre cuanto más posee*.

Cuestión aparte sería el considerar a un medio de transporte —básicamente no es otra cosa la autopista— como método de posesión y poder. (S. Schachter, en su libro «Deviation, Rejection and Communication», considera la comunicación como un mecanismo a través del cual se ejerce el poder.) Hay un poder económico, e incluso político, que se ejerce a través de la autopista, pero el poder en sí no es bueno ni malo, si no atenta contra los principios básicos de los ciudadanos, de los cuales es mejor no hablar aquí.

Consideramos que las autopistas como sistema de transporte son realizaciones muy estimables, por lo que podrán aportar en un futuro próximo, tanto en el ángulo económico, comercial, político e incluso cultural, más que por los beneficios que entrañen en la actualidad.

La autopista ha hecho posible que el empleado de una sucursal bancaria de Donosti, de jornada laboral matinal según se establece en ese conjunto de vaguedades llamadas convenios, pueda asistir a las clases de tarde en la Universidad de Deusto; y así los jesuitas puestos a no perder, han ganado un alumno, y éste terminará el próximo curso la carrera de Economista. Pues bien, el sistema de transporte no ha sido el medio

directo de comunicación cultural, sino el medio a través del cual un trabajador de Donosti accede a la Universidad bilbaína, bien que consumiendo gasolina no sabemos en qué volumen. Claro que la solución para todo esto pudiera estar en poner una Universidad en Guipúzcoa. Son hechos aislados, pero veamos, y cállate, Félix.

Si la autopista La Coruña-San Sebastián, por decir algo, que no sabemos si sería un proyecto viable, fuera una realidad, el doctor Paradela, don Alvaro, en la aldea de Freixeiro, que suele escribirnos con tinta y lágrimas, no se lamentaría como lo hace: «No sabe —me dice—, no se supone usted en qué o cuán terrible páramo groenlandico gasto mis suelas.» Desde Freixeiro hasta aquí, ida y vuelta, se ocuparían pocas horas de andadura, digamos más bien rodaje. La autopista hasta Santiago de Compostela llevaría a múltiples de jacobos en pocas horas, sin perder tanto tiempo como pierden, a ganar jubileos y leticias en un santiamén y nunca mejor dicho. Claro, que sería cuestión de hablar directamente con el Obispo de allí a ver cómo se podía arreglar la cosa, sin tal mortificación.

Pero, por encima de cualquier rictus o zarandeo irónico, está el camino pragmático, que es un camino de acción. El camino más acertado será el de ir sacando el máximo provecho a esos 23.634 kilómetros de autopista que existen en Europa; a los 629 kilómetros de autopista de peaje que hay en esta Península, a los que se añaden los 1.217 kilómetros que se construyen en la actualidad y los 1.980,2 que, como dicen los periódicos (hasta eso les permiten decir), ya han sido concedidos —no dicen a quién, pero se supone.

Hay quien protesta —hasta protestar se deja ya— porque el pago del peaje es una cuantía a restar del bolsillo del trabajador, ya que arguyen que la ley económica se basa en la mayor utilidad con el mínimo coste. Cosa discutible en sí, porque lo que habría que probar es si la valoración de esa utilidad es o no superior a las doscientas pesetas, pongamos por caso, que hay que pagar en un tramo equis de peaje. La solución, siempre las soluciones, estaría, según otros, en financiar con fondos del erario público el coste total de las autopistas y dejarse de concesionarios y peajes.

Pero lo que sí sería de agradecer a los arquitectos, técnicos o como quiera que se llamen sus programadores, que a la hora de realizar la «autopista» San Sebastián-Rentería —no sé si es viable el proyecto—, consideren nuestra alameda como una proyección de la suya, ambas sin música en la actualidad. Y que tengan bien presente que el paisaje es siempre un motivo para las actitudes y la conducta humana y que el ecosistema merece mayor respeto del que se le prodiga en estas lindes. El derecho del ciudadano no se debe borrar por decreto y a vuelapluma. Y esto está por encima de toda discusión, porque llegados aquí no nos interesa tanto si el medio, la autopista se considera vehículo y proyección de la comunicación humana o simple medio de transporte.

Entre tanto, la discusión entre los pragmáticos —los que siguen el interés de la autopista— y los subjetivistas y soñadores, continúa. Lo que se resta en discusión, se aporta en gracia y sabor. La vida, dicen, es una cuestión de gusto.