

# REFLEXIONES AL BORDE DE LA AUTOPISTA

MANUEL AGUD QUEROL



Del libro «Sustraitan», de Antton Elizegi

¡Un año más! Casi insensiblemente volvemos a encontrarnos en esta Villa de Rentería, que suscita siempre cuestiones interesantes, para cumplir con esa obligación moral que se ha impuesto de publicar la REVISTA OARSO.

El pasado año eligió un tema de suficiente garra (eso creíamos) como para despertar la atención de las gentes más allá de los límites locales: la Universidad de Guipúzcoa. Al parecer no fue así.

A las autoridades locales y provinciales (concejales, diputados, etc.) y a entidades y personas cuyo interés se suponía evidente, les llegaron separatas de algún artículo. El silencio fue la respuesta. Ninguna repercusión que permitiera salir del marasmo en que nos hallamos y convertir en realidad esa tan ansiada Universidad. Y vuelve uno a preguntarse: ¿A quién no interesa ésta?

Mas dejemos este penoso asunto. Perdónesenos, sin embargo, que la nostalgia por lo que pudo haber sido y no es nos haya llevado a este comentario.

Hoy es otro el tema que nos ocupa.

¿Cuál va a ser la situación del país cara a las nuevas comunicaciones?

Las modernas vías establecen rápidos enlaces entre puntos concretos. Se trata de llegar cuanto antes y sin probable riesgo.

Es la vida mercantil e industrial, es la densidad del parque automóvil, es el nuevo concepto de cubrir kilómetros, los que hacen desear las modernas autopistas. También son ellas un elemento más en la sociedad de consumo (que no hemos de confundir con la sociedad del bienestar).

Aceptamos estas vías como un medio seguro de comunicación, tanto, incluso, como medio rápido.

Correr más para ahorrar tiempo; pero entonces se nos puede escapar el paisaje y la gente.

Separamos, naturalmente, el viaje o trayecto de negocios del viaje más o menos placentero (no turístico, porque también esto entra en la mencionada sociedad del gasto).

Viajar no es hacer turismo (lo hemos repetido en otras ocasiones). Lo primero supone una cultura previa y una preparación. Ya en ruta, es disfrutar del paisaje, desviarse a puntos interesantes, cruzarse con la gente de los pueblos, establecer contacto con ellos. Integrarse, en la medida en que lo permita el tiempo, en el medio que frecuentamos o por el que pasamos, etcétera.

Mas he aquí que hasta el viajar se halla comercializado, y las agencias se convierten en ese intermediario obligado que toda la actividad comercial del país ha impuesto como imprescindible, y así tiene usted su agencia de viaje, como tiene su tienda de ultramarinos. Eso supone que con demasiada frecuencia debe uno acudir a tal agencia si pretende una plaza de hotel en los períodos vacacionales.

Entonces caemos en el viaje «for fait». Esos *tours* que llevan de ciudad en ciudad sin pasar por los pueblos, sólo por las autopistas. Así recorre uno Italia y no se entera de ella. El caso del trayecto Génova-Milán, Milán-Venecia, o Venecia-Florenca, por ejemplo. Sólo conocemos Verona, Mantua, Módena, Padua, y tantas bellas ciudades de historia y arte, por el cartel de salida de la vía principal.

Es el pseudo-viaje, es el viaje-consumo.

Y en Guipúzcoa ocurrirá algo similar. Nuestros visitantes conocerán los pueblos solamente en los carteles de desviación. Ya no tendremos esos «taponamientos» de Tolosa o de Lasarte, pero nadie conocerá dichos pueblos. Eibar está al alcance de la mano, pero es Bilbao la meta. Los trazados pueden resultar incluso pintorescos; sin embargo, contará únicamente ir a un sitio determinado, «comiéndose» lo del trayecto.

Esto tiene, no obstante, una contrapartida positiva: los pueblos quedarán tranquilos, y libres, en parte, de cierta contaminación ambiental. No todo ha de ser inconvenientes.

Quizá en una reflexión pausada hasta encontremos ventajas en aislar los núcleos urbanos de las grandes rutas de las autopistas. Acaso se establezca una dife-

rencia entre los ansiosos por llegar a un sitio sin preocuparse del trayecto, y quienes morosamente se dispongan al viaje desgranando tal trayecto pueblo a pueblo. De esa manera sólo visitarían éstos cuantos tengan interés en ello; los que no tienen prisa, los no atacados por la fiebre de devorar kilómetros, que es la manía de un gran sector de automovilistas.

El hambre actual de coche exige unos años para convencernos de que a nada conduce esa prisa, ese desasosiego por agotar una sensación tras otra, sin degustar debidamente ninguna.

Llevamos más de treinta años de retraso en el disfrute (?) de este medio de comunicación. Como las ideas y como todo, la carrera del automóvil nos llega a destiempo. Pero también llegará la saturación y la incomodidad, y con ellas, quizá, la menor prisa y el saborear las bellezas que la naturaleza y el hombre han creado por la geografía.

En nuestro país, tan propenso a la «epilepsia» en tantos sentidos, nos encontramos en pleno ataque, por unos equivocados conceptos político-económicos. Es que hemos invertido los términos (o nos los han invertido los tecnócratas y los «campeones» de la eficacia): primero desarrollo económico y luego organización mental y psicológica para ese desarrollo; cuando lo ocurrido en Europa, y en general en el mundo civilizado, ha sido lo contrario.

Ese absurdo empeño de llegar a los 2.000 dólares «per capita (ahora se habla ya de 2.700), sin conceptos políticos acordes y sin una educación cívica y general, es la causa, sin duda, de esta borrachera de querer agotar sensaciones, sin saciarse por falta de una estimativa apropiada. El gasto por el gasto. No hay duda de que somos el pueblo que más despilfarra en Europa, y eso es bien fácil de comprobar; claro, que más fácil es hacer demagogia barata.

Con frecuencia hemos dicho que primero es necesario tener «capita» para administrar los 2.000 dólares.

El resultado de haber invertido los términos del verdadero desarrollo (que no hemos de confundir con el crecimiento) está ahí, y a él habrá que atenerse, y esperar que la crisis y otros desajustes nos hagan entrar en razón.

Lo mismo que el progreso trajo el siglo pasado el ferrocarril, con el escándalo de los «tradicionales», hoy nos trae las autopistas ya sin escándalo, que son las líneas aéreas de la tierra.

Como tantas veces se ha repetido, esos adelantos han de estar dominados por el hombre y a su servicio, sin caer en su esclavitud, que es, desgraciadamente, lo impuesto por esta sociedad antiintelectual que nos están forjando. La meta general es ganar lo más posible para gastar en la misma medida. Un coche, una autopista, unas ciudades aproximadas por la velocidad, se convierten en la tentación para quien no ha entrado en sí mismo. Pero para entrar en sí mismo se necesitan ideas, conceptos válidos, reflexiones más o menos profundas. Por mor de las nuevas tendencias educativas (por llamarlas de alguna manera), la preparación del futuro ciudadano queda reducida a cuatro esquemas. No parece que nuestro pueblo se haya dado cuenta todavía de lo que le están sirviendo en esos niveles. Hemos suprimido los elementos de reflexión y de pensamiento; con ello entregamos al individuo al deseo insaciable de bienes de gasto, a la insatisfacción y, finalmente, al conflicto. Cuando tenga que dejar el coche, cuando la gasolina sea un lujo, cuando la tentación de la autopista y de la ciudad anhelada se nos vaya escapando, el que no haya poblado su alma de elementos auténticos y universales se encontrará con muy pocos recursos espirituales para afrontar la situación. Y acaso el conflicto se resuelva con la imposición de una fuerza política violenta. Con lo cual las autopistas, con toda su amplitud, con todo su confort y hasta lujo, nos habrán conducido a un callejón sin salida (valga la paradoja).

¿Y entonces qué?