

Prestidigitación en el territorio. Por Javier Estévez

jueves, 25 de octubre de 2007

Modificado el martes, 24 de junio de 2008

Prestidigitación en el territorio

Por Javier Estévez

Una de las lecturas que se pueden realizar de la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Canarias que anula la actuación viaria en el corredor del Norte de Gran Canaria, en concreto entre la Granja Experimental y Guía, es, sin duda alguna, de como las tensiones territoriales derivadas del crecimiento poblacional y económico de enorme magnitud comienzan a aflorar. Era totalmente previsible.

PRESTIDIGITACIÓN EN EL TERRITORIO

Una proposición es correcta cuando, dentro de un sistema lógico, está deducida de acuerdo con las reglas aceptadas. Un sistema tiene contenido de verdad según con qué grado de certeza y completitud quepa coordinarlo con la totalidad de la experiencia. Una proposición correcta obtiene su "verdad" del contenido de verdad del sistema a que pertenece.

Albert Einstein. Notas autobiográficas

Por Javier Estévez

Una de las lecturas que se pueden realizar de la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Canarias que anula la actuación viaria en el corredor del Norte de Gran Canaria, en concreto entre la Granja Experimental y Guía, es, sin duda alguna, de como las tensiones territoriales derivadas del crecimiento poblacional y económico de enorme magnitud comienzan a aflorar. Era totalmente previsible.

Es posible que el norte de Gran Canaria sea la primera comarca de toda Canarias que muera por sobredosis de planeamiento. Para muestra un botón: sobre una misma parcela se pueden acumular diferentes determinaciones que provienen de Planes Especiales, Planes Generales de Ordenación Municipal, Planes Territoriales, Planes Insulares y Directrices Generales de Ordenación. Tanto celo con el suelo, mata.

Por otro lado, la concentración de actividades e intervenciones en un medio tan limitado y fragmentado no sólo pone de manifiesto la complejidad de la actividad del planeamiento territorial en Canarias -hoy en día, hacer planeamiento en este territorio es como jugar al fútbol en una tienda de antigüedades-. También revela la descoordinación del marco competencial vigente: un marco en virtud del cual, cada administración actúa en el ámbito de sus competencias de modo autónomo. Esta pauta de funcionamiento, que puede no tener trascendencia en un territorio de grandes dimensiones y, por ello, con menos tensiones de uso como las grandes áreas agrícolas continentales, tiene efectos dramáticos en un territorio tan frágil y pequeño como el norte grancanario.

La comarca norte de Gran Canaria, y aquí parafraseo a Ángel Tristán Pimienta, es el territorio con mayor número de coitos interruptus de Canarias. Nunca hubo una geografía que soportara tantas entelequias como las que ha sufrido el norte, desde la ciudad oriental de Botija hasta el aeropuerto imaginario que proyectó un consejero atribulado que en afortunado silencio descansa.

A muchos nos cuesta aceptar que el territorio tenga una capacidad de carga limitada. Tenemos un discurso continental para un espacio insular. Y esa mentalidad conduce hacia modelos insostenibles desde el punto de vista ambiental, económico y social. Desde hace una década, cualquier propuesta con incidencia territorial causa tensiones y conflictos que no hacen más que mostrar los síntomas de agotamiento y de dificultad existente entre el modelo de desarrollo económico planteado y nuestra realidad territorial. Desgraciadamente, sobran los ejemplos: la segunda pista de Gando, la nueva cárcel, la ubicación de la innecesaria planta de gas, las futuras carreteras, etcétera. Nuestra geografía sufre demasiadas expectativas por metro cuadrado. Y eso también mata.

Hay una máxima incuestionable sobre la estrecha relación entre carreteras y automóviles: a más carreteras, más coches. Sin embargo, cuanto más aumenta el tráfico individual, más carreteras son necesarias para mantener un aceptable nivel de fluidez, pero al mejorar éste, más incentivos existen para adquirir nuevos automóviles, lo que lleva en poco tiempo a aumentar la congestión y, de nuevo a aumentar la construcción de carreteras. Así, nos encontramos en una rueda que parece no tener fin y que va deteriorando continuamente el espacio, tanto, que, por ejemplo, cuando finalice la cuarta fase de la circunvalación tendremos tres carreteras diferentes para desplazarnos entre Las Palmas y Arucas.

Más que Reserva, somos la Vergüenza de la Biosfera, el más claro ejemplo de lo que no debe hacerse en un territorio insular.

A pesar de asumir el territorio más frágil de toda Europa, tenemos el parque automovilístico más numeroso del continente, con más de un coche por cada dos personas. Si todas las carreteras asfaltadas de las islas se unieran en una línea recta, éstas superarían al diámetro de la tierra, es decir, más de 12.756 kilómetros bituminosos. Más que un orgullo, es un escarnio.

Hay un estudio realizado que señala sin ambages que de continuar el ritmo actual de matriculación de automóviles en la isla, sería necesario construir cada año la nada desdeñable cantidad de 115 kilómetros de nuevas carreteras. En esta dinámica, terminaremos por asfaltar hasta el sendero que accede al Roque Nublo.

A su vez, hay una realidad demográfica con una novedosa proyección territorial: la población en los municipios del norte lejos de crecer, se estanca e incluso desciende; mientras, crecen exponencialmente los suelos clasificados como urbanos y urbanizables. Los recientes Planes Generales de Ordenación reservan suelo no sólo para la población local sino también para atraer a su municipio población foránea. Si se cumplen las previsiones de estos Planes, que dios nos coja confesados, porque si con la población actual las futuras carreteras nacen ya saturadas, ¿qué sucederá en el norte si se cumplen las expectativas que recogen los ya aprobados planes generales de ordenación municipal? Sólo entre Agaete, Gáldar y Guía esperan a más de 12.000 nuevos habitantes.

Es evidente que ante este panorama y circunstancias, la solución al problema del tráfico pasa, inevitablemente, por la disminución del transporte privado y por la incentivación del transporte colectivo, pues nos encontramos plenamente instalados en la espiral más coches, más carreteras, más coches...

Obviamente, esta espiral es disparatada pero no irracional puesto que constituye un excelente negocio para los constructores de carreteras y los vendedores de coches y gasolina, por no hablar de los impuestos recaudados. Es más, cuanto mayor es la congestión, más gasolina se despilfarra y más aumenta el PIB. Así de simple.

Ante este escenario, la pregunta relevante en consecuencia es: ¿qué problema resuelve la construcción de más carreteras?, porque es evidente que el problema del tráfico, NO.