

Esto va también de cultura (y de economía local)



Manuel Romana García

ETSI Caminos, Canales y Puertos, UPM

Ricardo Santonja

(ETS Arquitectura, UPM)

Hay que actualizar las misiones de las carreteras, al menos en el occidente moderno. Las funciones que salen en todos los libros son dos: accesibilidad y movilidad. Y esto, en una red estricta y nueva, en países no completamente desarrollados, podría ser correcto, o no. Sin embargo, en una red moderna y madura, en un territorio desarrollado, y con una dotación de carreteras necesaria para servir adecuadamente a su población, no es suficiente. Ni de lejos.

La movilidad ha crecido mucho. Todos viajamos más, con mayor frecuencia y a más sitios. Y, sobre todo, para muchas más cosas. Un ejemplo son las casas rurales y como las usamos. Las casas rurales son un sector que existe porque hay una red de carreteras de alta capacidad, y se puede llegar muy lejos el viernes por la tarde. No habría casas rurales sin la red de autopistas que se consolidó entre 1984 y 1991. Las casas y hoteles rurales han contribuido a cambiar el turismo interior en España. Y habría muchos menos restaurantes en pueblos pequeños, entre otras muchas cosas.

Pero, además de multiplicarse, la movilidad también se ha enriquecido mucho. En medios de transporte, en velocidades, en motivos del viaje, en disfrute del entor-

no, en el deseo de la conservación de donde vivimos y por donde pasamos, de lo que podemos aprender del territorio. Antes, hace ya mucho, se viajaba al trabajo/educación y de vuelta, a comprar y de vuelta. A partir de un momento, nació la movilidad para ir de vacaciones, a la playa. Más tarde este concepto se extendió a la playa y a la montaña. Después se extendió una versión reducida y acelerada de lo que los ricos británicos llamaban “el Gran Tour”. Nació el turismo artístico. Finalmente, hoy hay vacaciones de todo tipo, turismo cultural, viajes antropológicos, visitar otros entornos y culturas. Viajes para todo, por todos los medios.

Dicho esto, no hay que olvidar las funciones fundamentales, por supuesto. La red tiene que ser suficiente para cumplir su misión de ser fundamental en la vida de la sociedad, su sistema de conexión, movilidad y logística de la actividad social y económica. En muchos casos, la carretera es la red que lleva información física, materias, mercancías y conexiones. Ocurre que en los países desarrollados, y y especialmente en los territorios poblados durante más de 300 años, la red es suficientemente tupida y une ciudades y villas que muchas veces han cambiado de función y de población. Por eso esta iniciativa, como otras similares, tiene mucho sentido.



En este nuevo entorno, esta realidad, surge, debería surgir, la pregunta ¿Hay que actuar igual en todas las carreteras? ¿El futuro de todas las carreteras rurales es llegar a una sección 7/12 y una velocidad de 80 o 90 km/h? En una red suficientemente mallada, y en zonas de baja densidad de población y atractivo turístico, esto no tiene demasiado sentido. Cuando la red de carreteras está completa, hay que ir más allá de la mera accesibilidad y movilidad. Para traer gente al territorio, hay que buscar otros valores.

Además, hay que pensar cada vez más en los usuarios vulnerables y en los que buscan disfrutar del viaje bastante más que llegar a un destino lejano. Cada vez hay más usuarios así. Gente que cambia de modo, que viaja en fin de semana, que desea hacer ejercicio. Gente con menos prisa. Ciclistas, cicloturistas y familias en bicicleta. Que no disfrutan cuando comparten la carretera con vehículos mucho más rápidos, ni con peatones mucho más lentos.

¿Esto es todo? No, la realidad es más compleja. También hay carreteras históricas y rutas culturales, que pueden ser cosas oscuras y ocultas, conocidas por unos pocos. O auténticos iconos culturales que son motores del turismo y la cultura (pensemos en la Ruta 66 de Estados Unidos). Y más: hay que potenciar el paisajismo y la comprensión de la naturaleza, la arqueología industrial y cultural, por sus conexiones con la historia, la geografía y la sociedad.

Es hora, pues, de ampliar las misiones de las carreteras llevará a definir carreteras para más cosas, además de la movilidad y la accesibilidad. Esto puede conseguirse por muchos medios, usando las redes sociales, emisoras FM / AM con grabaciones dedicadas, podcasts, centros de interpretación, vídeos y presentaciones audiovisuales, para los pasajeros de los vehículos, no para sus conductores, claro. Además, pronto los vehículos autónomos convertirán a todas las personas en pasajeros, y este cambio llevará a otros. Sería bueno empezar a tener informes de prospectiva sobre cómo podrían ser los diferentes escenarios de la situación futura, para que las partes -y especialmente las administraciones- pudieran ir tomando decisiones y posiciones. En todo caso, un posible escenario a largo plazo es que la conducción personal pueda quedar como ahora la monta de caballos, y se reserven algunos tramos de carretera para ello. Estos tramos no podrán ser troncales, obviamente, y habrá pugnas por tramos turísticos y de valor paisajístico.

Para esto, entre otras cosas, en 2014 preparamos y al año siguiente publicamos el Manifiesto Kare Tera. Karé es una palabra en hindi, y significa "hacer" Tera es el término griego para algo grande. Kare Tera es "Hacer cosas grandes". Y eso es lo que esperamos conseguir. Con la colaboración de todas las personas que se quieren unir.

Manifiesto Kare Tera (2015)

del hindi Karé (hacer) y del griego Tera (grande).

Kare Tera es “Hacer cosas grandes”

Promotores: Manuel G. Romana y Ricardo Santonja

Nuevos usos para otras carreteras

Cuando la red de carreteras está completa, hay que ir más allá de la mera accesibilidad y movilidad. Para traer gente al territorio, hay que buscar otros valores.

Los firmantes de este manifiesto afirmamos que:

- a) Las carreteras en España forman una red completa que cumple, en general, las misiones de movilidad y accesibilidad de la población
- b) La mejora de muchas vías fuera de la red principal no debe basarse meramente en criterios técnicos que favorezcan la velocidad. Cada parte de la red tiene unas exigencias de diseño diferentes según su uso y el territorio circundante
- c) La uniformidad de las carreteras en secciones amplias con arcones de más de dos metros y velocidades altas no es necesariamente una mejora, si hay una carretera cercana con estas características
- d) No es bueno mejorar las carreteras para posteriormente restringir la velocidad por criterios políticos poco claros
- e) La accesibilidad es compatible con otros usos, manteniendo la seguridad
- f) Es deseable potenciar las funciones culturales, históricas, turísticas y paisajísticas en la imbricación de las carreteras en la geografía y las gentes
- g) Estas carreteras son en particular un medio de disfrute diferente del paisaje y del territorio
- h) Estas carreteras, y sobre todo las históricas, necesitan un marco normativo diferente del de las carreteras de movilidad y accesibilidad
- i) Es imprescindible comunicar adecuadamente el carácter de cada carretera siguiendo principios de estética y veracidad
- j) Nadie hará este trabajo por nosotros, tenemos que impulsarlo incansablemente

Cumpliremos este manifiesto con acciones culturales, científicas, investigadoras, divulgadoras y sociales, para llevar esta conciencia a los pueblos, ciudades, ayuntamientos y autoridades de carreteras.

En estas carreteras:

- Valoramos la geometría, pero preferimos la cultura
- Valoramos la velocidad, pero preferimos la comunicación
- Valoramos la sencillez, pero preferimos un mensaje claro.
- Valoramos por igual la técnica, la estética y la comunicación.

Si desea firmar el manifiesto, puede hacerlo enviando un correo electrónico a la dirección karetera2015@gmail.com con Asunto: firma del Manifiesto KareTera. Muchas gracias. ❖