

Fomento contra los Montes

Que lo pequeño
y hermoso sea
poderoso

*Alfredo
Rubio Díaz*

*Departamento de
Geografía,
Universidad de
Málaga*

Una autopista de peaje atravesando el Paraje Natural Montes de Málaga. Éste es el proyecto que el Ministerio de Fomento ha adjudicado a Málaga para la mejora de sus accesos.

Su nula rentabilidad económica ha sido el único argumento para ser noticia en la ciudad.

La destrucción de un paisaje excepcional en la provincia, y su falta de fundamento, es la base del razonamiento del geógrafo Alfredo Rubio

El Ministerio de Fomento tiene en proyecto la construcción de la Autopista de Málaga, Tramo: Alto de las Pedrizas-Torremolinos, en el trazado comprendido desde el mencionado Alto de las Pedrizas hasta su enlace con la futura Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga -conocida popularmente como hiperronda-, en el término municipal de Málaga, en la zona del Puerto de la Torre, con dos trazados alternativos (2B y 1E). Ambos tienen una más que notable incidencia territorial, ambiental y paisajística en los ámbitos de los términos municipales por donde transcurre el trazado propuesto.

La construcción de cualquier infraestructura de cierta importancia debe insertarse en la planificación territorial existente y, sin duda alguna, también en el debate sobre las condiciones en que deberá producirse la evolución económica de la provincia. Ese

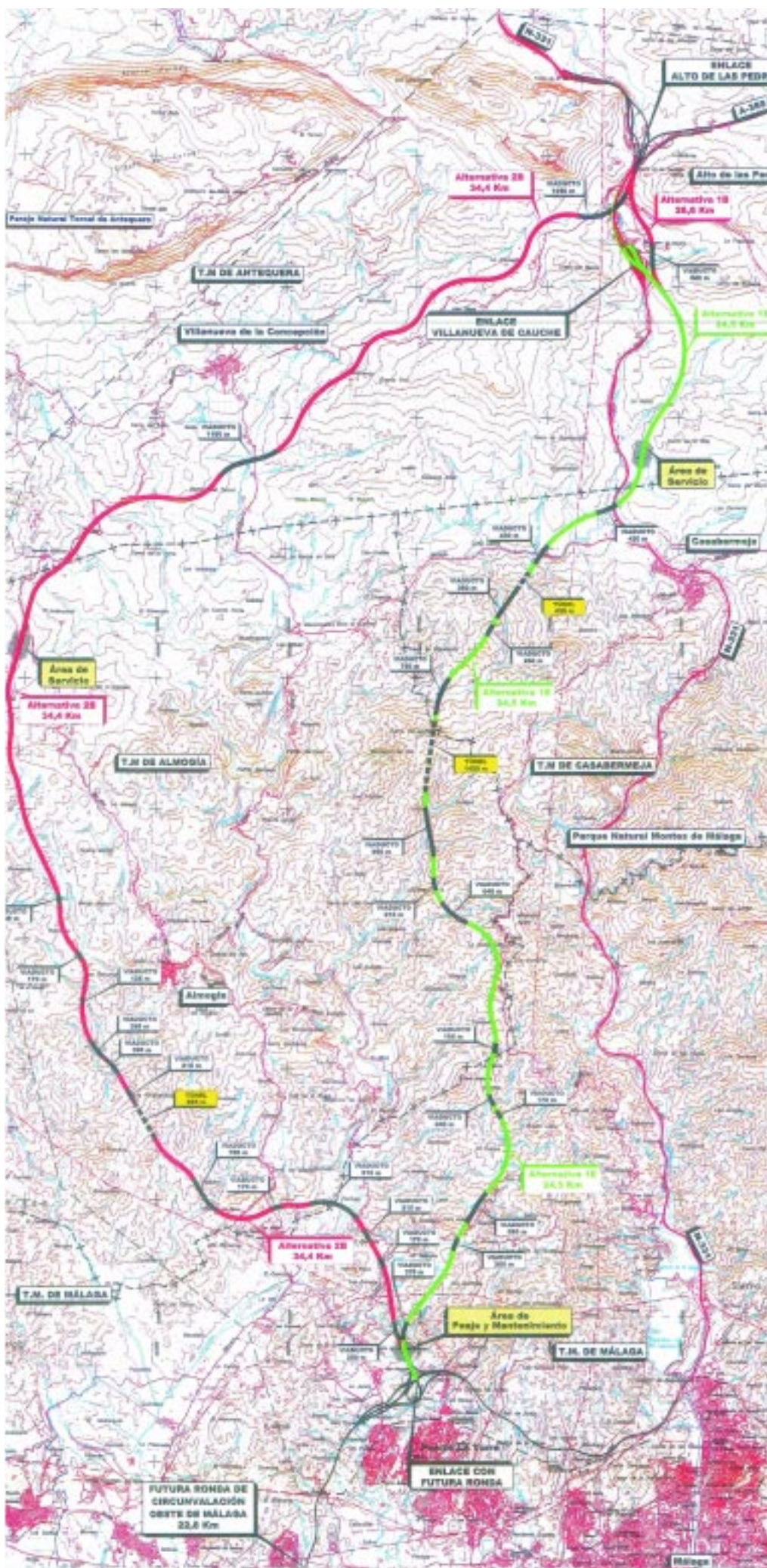
debate no parece atravesar su mejor momento: está deteriorado y sesgado; hay serias dificultades para diafanar las posiciones existentes. Implica descubrir las siempre sorprendentes relaciones entre posiciones e intereses personales, políticos y hasta posicionamientos simbólicos.

Por tanto, estamos ante una situación bien caracterizada: cualquiera que intervenga se vuelve sospechoso para alguno -a veces para todos- de los participantes, más aún si se sale de ciertos cauces y pone en duda "verdades" admitidas por todos. Además, las palabras y los conceptos son frecuentemente raptados y cambiados de sentido, como sucede con nociones como las de crecimiento, desarrollo, sostenibilidad, mercado o territorio.

Cuando se escriben unas líneas con los contenidos de las que siguen, se es plena-

mente consciente de su carácter minoritario. Sólo unos pocos estarán de acuerdo total o parcialmente y, por tanto, su incidencia será más que relativa, por no decir que carecerán de relevancia. Sin embargo, creemos firmemente que deben ser escritas como ejercicio de responsabilidad, sin que por ello nos atribuyamos la posesión o el monopolio de la verdad.

Aunque tenga necesariamente que referirme a ambas, las insuficiencias técnicas y técnico jurídicas que rodean al proyecto, así como la ausencia de una verdadera evaluación de los impactos que la alternativa elegida acarreará en el territorio por donde transcurre su trazado, no van a ser exactamente los ejes de los razonamientos de este escrito. Tampoco que el esfuerzo social que implican este tipo de inversiones debe estar en consonancia con la resolución de un



objetivo al que le proporcione cobertura. Cuando se penetra en una relación de análisis con este u otros proyectos de idéntica naturaleza terminas por tener que aceptar su lógica. Aquí la posición desde el principio es clara y meridiana: no a la autopista en **cualquiera** de sus dos versiones.

El esfuerzo social que implican este tipo de inversiones por su trascendencia debe estar en consonancia con la resolución de un objetivo al que le proporcione una cobertura justificativa adecuada. En este caso, parece ser la resolución del flujo de tráfico de la N-331, con origen en diferentes municipios de las provincias de Málaga, Sevilla y Granada, y destino fundamental en los municipios litorales y en Málaga ciudad. Sin embargo, de acuerdo con los datos de que dispongo, sólo afectará al 33% del flujo actual (40.700 vehículos/día) y, dentro del mismo, exclusivamente al 17% del tráfico pesado. Por tanto, *la autopista induce una gran cantidad de impactos negativos para no solventar realmente ninguno de los problemas actuales de saturación de tráfico en la intraciudad (Málaga) ni dirigir adecuadamente los flujos a su destino más habitual (municipios de la Costa del Sol)*. Paralelamente deteriorará y degradará la calidad ambiental de las expansiones Norte y Noroeste de la trama urbana de Málaga ciudad, donde se advierten y están documentadas maniobras especulativas.

Entre las deficiencias técnicas y técnico-jurídicas que se observan en el Proyecto sobresalen las siguientes: desde todas las instancias que tienen capacidad de incidir en la ordenación territorial, desde la Unión Europea a la Comunidad Autónoma de Andalucía, se viene considerando la *sostenibilidad* como criterio definitivo para una producción social del territorio equilibrada. El trazado que transcurre, como hemos dicho, por un área de montaña incumple las principales directrices de la *Estrategia Territorial Europea*, está en contradicción con el *Plan de Ordenación Territorial de Andalucía* (POTA) y carece de relación alguna con el *Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, 1.997-2.007*, subsidiario del anterior, donde este trazado no aparece.

Por todo ello, las competencias y el modelo de ordenación del territorio propuesto por la Junta de Andalucía queda desdibujado y carente de autoridad para regular la producción del territorio y fijar expectativas ciertas en cumplimiento de sus objetivos.

Como hemos dicho, los contenidos del proyecto de la autopista está en contradicción con el Plan de Ordenación Territorial de Andalucía (POTA): en nuestra Comunidad Autónoma, el marco normativo básico con respecto a la ordenación territorial es la *Ley 1/94*, de 11 de enero, de *Ordenación del Territorio de Andalucía*. Esta Ley pretendía ser "...marco de referencia general para las actividades de planificación con incidencia territorial, así como para la acción pública en general". *Su objetivo prioritario será conformar Andalucía como espacio económico y socialmente cohesionado* en cuya idea se encierran tres

elementos o pilares básicos: el entendimiento de la región como espacio político (en el marco del Estatuto de Autonomía), la potencial configuración como espacio económico integrado, y la identidad cultural.

El desarrollo de la Ley, mediante figuras de planeamiento territorial encadenadas (*Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y Planes Subregionales*), está en consonancia con el marco de las políticas europeas en lo que se ha llamado "Perspectiva Europea de Ordenación del Territorio" (PEOT). *En ella, se establecen como metas la cohesión económica y social, la consecución de un desarrollo sostenible y la competitividad del territorio europeo.* Para alcanzarlas se proponen tres ejes de actua-

INCUMPLIMIENTO DE LAS DIRECTRICES EMANADAS DEL POTA

A mi modo de ver, el proyecto de autopista tenía obligatoriamente que considerar las directrices que emanan del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, y no lo ha hecho en los siguientes sentidos:

Como hemos señalado, el POTA abarca la totalidad del territorio andaluz y establece los elementos básicos para la organización y estructuración del territorio, define las normas a que deben atenerse los planes de acción subregional y se entiende como *referente para la planificación estatal y de la Unión Europea en las materias que tengan incidencia territorial.*

donde se localizan su mercado laboral y de consumo (en todo caso, si hay dificultades de conexión pueden ser resueltas de otro modo) e interviene, al margen de cualquier posición prudente, en uno de los paisajes más característicos de la provincia de Málaga, con ignorancia, al margen de algún planteamiento más retórico que respetuoso con un medio altamente antropizado, de su alto valor formal, cultural y medioambiental, sesgando sus posibilidades actuales.

Además, en el POTA se detectaban tendencias en las áreas de montaña que están literalmente transformando las condiciones del territorio de referencia: potencialidad turística y de ocio (turismo rural, rehabilita-



“Este proyecto de autopista carece de relación con el objetivo de conseguir un desarrollo sostenible”

ción: generar sistemas urbanos y modelos de poblamiento más equilibrados y policéntricos; facilitar un acceso equivalente a infraestructuras y al conocimiento; y una gestión prudente que permita poner en valor el patrimonio ambiental y cultural.

Por su parte, el *Plan de Ordenación Territorial de Andalucía* se desarrolla mediante un documento de "*Bases y Estrategias*" aportando un modelo territorial basado en las oportunidades para el desarrollo regional teniendo en cuenta: a) el *territorio* es un factor de desarrollo y competitividad a escala tanto internacional como regional; b) la política de Ordenación del Territorio integra los objetivos de: desarrollo económico, gestión sostenible de los recursos y organización física y funcional del territorio y, finalmente, c) que *la Ordenación del Territorio* ha de establecer **(las características deseables del modelo territorial regional)** para un mejor proceso de desarrollo territorial.

Establece como metas la cohesión económica y social, la consecución de un desarrollo sostenible y la competitividad del territorio europeo. Para alcanzar estas metas se proponen tres ejes de actuación: generar sistemas urbanos y modelos de poblamiento más equilibrados y policéntricos; facilitar un acceso equivalente a infraestructuras y al conocimiento; y una gestión prudente que permita poner en valor el patrimonio ambiental y cultural.

El proyecto que nos ocupa carece de relación alguna con el objetivo social e institucional de conseguir *un desarrollo sostenible*. El trazado propuesto no tiene en consideración ninguno de los ejes de actuación citados: no facilita el acceso a las infraestructuras a la población afectada (recuérdese que se trata de una autopista) que, por otra parte, no tiene actualmente especiales dificultades para acceder a los distintos componentes del área metropolitana de Málaga,

ción de lagares y viviendas rurales por nuevos residentes y expansión de la hostelería; producciones agrícolas y artesanas de calidad (industrias cárnicas en expansión) y mejora de los recursos naturales (reforestación y aplicación de políticas contra la erosión). Por tanto, se desconocen las tendencias actuales que, construida la obra pública de referencia, serían afectadas negativamente.

LA DESTRUCCIÓN DE UN PAISAJE

El concepto de sostenibilidad, esencial y determinante en la planificación territorial y urbana más contemporánea, no sólo se refiere a la afectación de las formas sociales de consumo de los diferentes tipos de recursos sino que, también, tiene la pretensión de salvaguardar el paisaje, como bien insustituible y parte de los capitales natural y cultural. En este caso, como trataremos de mostrar, el trazado afecta a un territorio con evidentes posibilidades de constituirse en un recurso

fundamental para los habitantes de los municipios afectados por el trazado y del área metropolitana.

Antes de entrar a valorar sintéticamente los evidentes impactos en el paisaje de este sector de los Montes de Málaga del trazado propuesto hemos de considerar la misma noción de paisaje.

En su conjunto, este proyecto no deja de ser una más de las expresiones dominantes de la desconsideración del paisaje por los proyectos técnicos (obra pública de cualquier naturaleza) que, siguiendo criterios decimonónicos, insertan literalmente en el territorio cualesquiera infraestructuras sin considerar esta dimensión. El paisaje se

en la percepción social han hecho progresar, al menos relativamente, la consideración del paisaje como un bien. Actualmente coexisten dos formas de comprensión del paisaje sólo contradictorias en apariencia: aquella que lo considera como un bien irremplazable producto de las interacciones sociedad y medio, con la intermediación de la tecnología y, una segunda, que lo considera como recurso económico.

Las aproximaciones científicas al paisaje superan su consideración como un mero *campo pragmático*. En ellas, el paisaje integra toda la información, incluida la dimensión subjetiva de quien o quienes lo observan.

El paisaje es un *nivel cultural* que se

acción humana adquiere responsabilidad. Por otro lado, la intensa influencia moral y cultural que son capaces de ejercer los paisajes en los hombres es un valor repetidas veces expresado" (Martínez de Pisón, E., 2.002: 19).

La conservación de los paisajes en términos dinámicos, es decir, sin actitudes conservacionistas radicalizadas es uno de los centros fundamentales de debate, análisis, investigación científica y definición de instrumentos jurídicos de las disciplinas mencionadas. El paisaje se ha convertido en un recurso económico, más allá de su valor estético. Esta valorización necesariamente conduce a su entendimiento como bien escaso. Bien escaso cuando nos referimos a paisajes muy



“Valorar el paisaje en términos económicos y no sólo estéticos le concede el estatus de bien escaso”

entiende como cuestión de poetas y artistas, de diletantes o, en todo caso, como asunto secundario. Desde esa perspectiva, no es objeto científico y, lo que es peor, no puede serlo. Carece de estatus y pertenece al ámbito de la subjetividad.

Planteamientos de esta naturaleza han desaparecido en la mayoría de los países preocupados por la conservación ambiental y por la puesta en valor del territorio. En ese sentido, el paisaje no es sólo para la mirada: un panorama que se puede observar, comprender y gozar; se constituye en *objeto científico* y, al menos desde los años veinte del pasado siglo, la Geografía española, por no citar otros ámbitos, lo ha considerado así y ha tratado de desentrañar su naturaleza. Por tanto, frente a ciertas posiciones ingenieriles "hay una perspectiva de mas hondura y, con ello, de mayor responsabilidad".

Por otra parte, el avance de las distintas disciplinas medioambientales y los cambios

constituye en la *manifestación formal del territorio*.

Se entiende como un acumulador: un totalizador histórico que muestra los efectos de su proceso de formación. Los especialistas consideran que posee concreción, realidad, formalización e individualidad.

Además, puede ser analizado científicamente a partir de conceptos operativos como los siguientes: estructura, forma, función, clasificación y explicación (genética).

Todo ello ha conducido a que la mayoría de los especialistas insistan la necesidad de integrar ante el paisaje una concepción cultural y moral: "Por un lado, aparece, en efecto, una cuestión moral y una declaración de civilización, de estilo, de cultura, en nuestro diálogo con el mundo. Sin duda, el hombre no está preso en sus paisajes, éstos no se le imponen de modo inexorable, en su relación con ellos se establece no una sujeción sino una expresión de libertad. Con esta la

diferenciados y con escasas intrusiones contemporáneas.

Es lógico que no debemos considerar todos los paisajes como susceptibles de aplicación de algún instrumento de protección. Por tanto, cuando hemos de referirnos a los paisajes afectados por este trazado, lo hacemos con la pretensión de comprender su valor desde algunas posiciones concretas:

Entenderlo integrado en el área metropolitana de Málaga; uno de los territorios más urbanizados del Mediterráneo, donde, por pura lógica, la parte de los Montes de Málaga afectada por el trazado propuesto, es un paisaje inhabitual.

Considerarlo como una de las manifestaciones más interesantes y precisas de los procesos históricos de creación y producción territorial de la provincia, ligada a la sustitución de su antigua cobertera mediterránea por cultivos de viñas y, tras la crisis de este tipo de cultivo, su sustitución por

almendros y olivos fundamentalmente, procesos acompañados por un modelo concreto de poblamiento disperso basado en una tipología de habitación conocida como "lagar". Todo ello, en un contexto morfológico muy complicado y caracterizado por una excesiva compartimentación, producto de la existencia de una elevadísima red de talwegs, que no son otra cosa que pequeños colectores tributarios de otros de orden superior.

Este paisaje no está muerto, como pudimos comprobar recorriendo el trazado, donde los lagares hasta hace muy pocos años abandonados por los intensos procesos de emigración experimentados por los municipios de Casabermeja y Almogía, han sido rehabilitados y están siendo habitados por nuevas categorías de residentes, junto

lugares como el valle del Arroyo Cauche y sus pobladores quedan literalmente localizados bajo el viaducto allí proyectado. En consecuencia, no resulta posible un análisis pormenorizado que condujera a la corrección o sustitución de algunos de los viaductos (necesarios debido a la topografía del terreno) sino que, debido a su impacto paisajístico, el proyecto de trazado debe ser retirado. Todo ello sin citar las consecuencias paisajísticas parciales sobre el flysch de Colmenar y, muy especialmente, el impacto de la autopista proyectada sobre *Villanueva de Cauche*, uno de los enclaves o conjuntos rurales construidos más interesantes y bellos, a la vez que poco transformados de la provincia de Málaga.

En su conjunto, el trazado desarticula la totalidad de un paisaje en un contexto -el

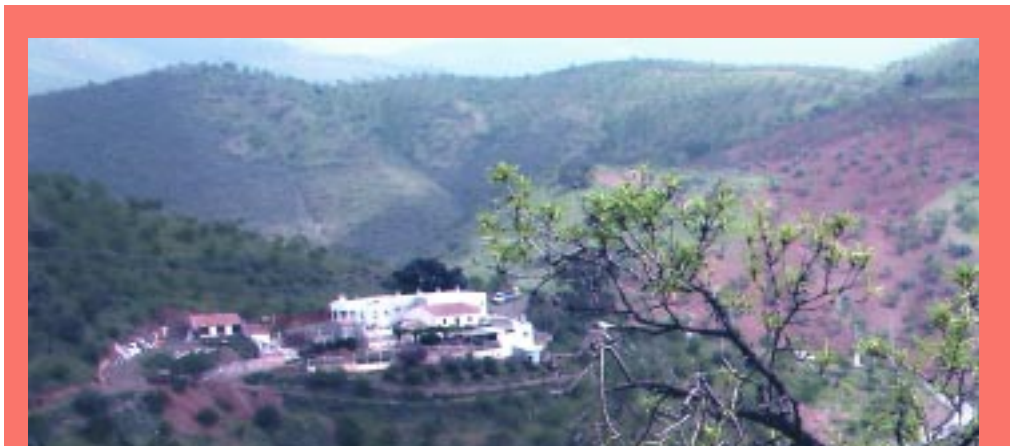
ciones que inducen en la lógica territorial, especialmente en el sistema hidrológico, y sin tener en cuenta sus interacciones en los cambios de dicha lógica puede ampliar los problemas de riesgo de Málaga y sus habitantes ante las avenidas.

Un paisaje que, probablemente, sea el más densamente connotado por la presencia humana de toda la vertiente mediterránea de Andalucía, centro generador de unos valores y de unas formas culturales con capacidad de expandirse y difundirse hasta poblaciones de la provincia de Murcia (Águilas). La mayoría de los contenidos culturales que los habitantes de los municipios afectados por el trazado y, más modernamente, los de Málaga ciudad, consideran como la expresión más genuina de "sus señas de identidad" surgieron en estos montes y en algunos de los "partíos" y lugares, siendo especialmente significativo el paraje conocido como Barranco del Sol, afectado por el trazado, centro generador de **la fiesta**, expresión de los rituales de interacción social de un poblamiento diseminado que ha dominado este territorio hasta fechas todavía recientes y que, casi misteriosamente, permanecen vivos en las periferias de la ciudad de Málaga.

QUE LO PEQUEÑO SEA PODEROSO

Me he contentado con sintetizar sólo algunos aspectos por razones de espacio: la contradicción de este proyecto con la ordenación territorial vigente y con el **Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, 1.997-2.007**, subsidiario del anterior, donde ninguna autopista se proyecta, sólo la carretera del arco. Estas contradicciones son decisivas, tanto en términos competenciales, pues la Comunidad pierde la capacidad real de establecer las características deseables del modelo territorial regional para un mejor proceso de desarrollo territorial, como medioambientales. En este último sentido, restringiéndonos sólo a la alternativa 1E, consideramos incorrecta la evaluación del impacto ambiental por generalista y restrictiva, es decir, detectamos la ausencia de una escala adecuada de diagnóstico y evaluación.

Con el uso de escalas inadecuadas se evita tener que evaluar los impactos sobre cualidades concretas del territorio, donde incluso se destruirán colinas completas por desmonte, alterando con ello sustancialmente el orden territorial. Que dichos estudios de Evaluación de Impacto Ambiental (Ley 7/1.994, 18 de Mayo, de Protección Ambiental, Anexo 1º, 8A) debieron ser impugnados en su momento y aún debieran serlo por la instancia que corresponda. Pero tampoco la cuestión ambiental se agota en la mejor o peor calidad de la Evaluación ni en los efectos sobre el paisaje. Se presentan otras preguntas: ¿cómo es posible hablar de sostenibilidad y proyectar -también permitir- la construcción de esta autopista? ¿Sería oportuno celebrar un congreso internacional que proporcione contenidos al concepto de sostenibilidad?



“Esta autopista es innecesaria, y hay otras posibilidades que deben surgir de un riguroso análisis”

con el mantenimiento de labores agrícolas por campesinos de "toda la vida".

LA DESTRUCCIÓN DE UN PAISAJE POR LOS VIADUCTOS

Describiéndolo a grandes rasgos, el trazado se compone de viaductos y túneles, ya dentro de lo que podríamos denominar el dominio de las pizarras de los Montes de Málaga. En este territorio muy fragmentado, cuya belleza consiste precisamente en su compartimentación, se proyectan la mayoría de estas (infra)estructuras aéreas. Si los cálculos apresurados que hemos realizado son exactos se proyectan exactamente *catorce viaductos*. No es difícil comprender que toda esta vertiente de los Montes de Málaga quedará afectada por su impacto.

El conjunto de los viaductos suman un 24,8% de la longitud del trazado propuesto para la Autopista de Málaga, con 6.085m de los 24.500 de la alternativa 1B. El dato anterior, que puede completarse considerando la dimensión de algunos de los propuestos: 960m (zona del Barranco del Sol), 690m (Cerro Negro) o 375m (Los Morales).

En ocasiones, por citar algún ejemplo,

área metropolitana de Málaga- donde territorios de esta naturaleza constituyen enclaves de alto valor ambiental. Afecta a las posibilidades futuras del colindante Parque *Natural de los Montes de Málaga*, especialmente por lo que se refiere a su expansión, debido tanto a la necesidad de dotar a la ciudad de Málaga de un cinturón verde real capaz de aminorar la actual situación de riesgo por factores naturales (inundaciones), como de lógica territorial que obliga a la inclusión parcial del río Guadalmedina.

Todo ello sin tener en cuenta la afectación directa que se puede deducir del impacto de la construcción de esta obra pública en el ecosistema y a los sistemas de conexión de biotopos. Esta perspectiva ha sido radicalmente ignorada en el diseño del trazado y, también, en la evaluación de impactos. Como veremos, la necesidad de un cinturón verde de protección es un hecho evidente, incluso avalado por la propia Junta de Andalucía, con la finalidad esencial de aminorar el riesgo por inundaciones de Málaga ciudad.

La acumulación de infraestructuras sin estudios pormenorizados de las transforma-

Sin embargo, todo el proceso transcurre en el silencio. Únicamente ha sido noticia la ausencia de rentabilidad, lógica por otra parte con los datos disponibles en la mano. También surge aquí otra pregunta desde la propia lógica de quienes defienden la construcción de autopistas y autovías como solución: ¿cual o cuáles son las razones profundas que avalan un proyecto que no tiene rentabilidad considerado desde la lógica del mercado, pues no hay demanda suficiente, y tampoco ningún proyecto público, al menos desde la perspectiva de la Junta de Andalucía, considera atender como asunto de utilidad pública la potencial que pudiera existir? ¿Cuáles?

Hay otras posibilidades pero no son consideradas. Todo puede hacerse por la extraordinaria debilidad del poblamiento existente: los afectados son pocos, su capacidad de movilización relativamente escasa. Los habitantes de los pueblos más importantes están seducidos por las ventajas que atribuyen a la nueva infraestructura y, en esas condiciones, se hace imposible elaborar un discurso que les permita evaluar con fidelidad lo que se gana y lo que se pierde. Por tanto, siempre ganarán los partidarios de la ecología gris, es decir, de aquella que sustituye territorio (distancia) por tiempo.

Estos "pocos" son los herederos de todos los *tontos* que hayan sido, de los que han sufrido todos los procesos que dramáticamente han condicionado la vida de *los Montes*, como han estudiado concienzudamente María Luisa Gómez, Rafael Blanco o Antonio Mandly. Los Montes han sido siempre marginales, pequeños, desconocidos... Poblados por *tontos*, *fiesteros* o *catetos*. Sólo penetrando en aquellos paisajes comprenderemos el valor de todo lo que será destruido innecesariamente. Por tanto, se hace perentorio poner en el debate otro tipo de razón.

Ponemos en duda el discurso hegemónico: que la única posibilidad cierta para inducir crecimiento económico consista en la permanente implementación de infraestructuras con las consecuentes transformaciones radicales del orden territorial. Con esos argumentos los ríos se vuelven calles, el abastecimiento de agua sólo puede provenir de la construcción de nuevas presas; las playas naturales son convertidas en arenales muertos que, tras cada temporal, deben ser restituidos y las comunicaciones terrestres han de fundamentarse en autopistas, autovías y trenes de alta velocidad, por poner algunos ejemplos. A lo deforme que deforma vidas y territorios se le denomina desarrollo.

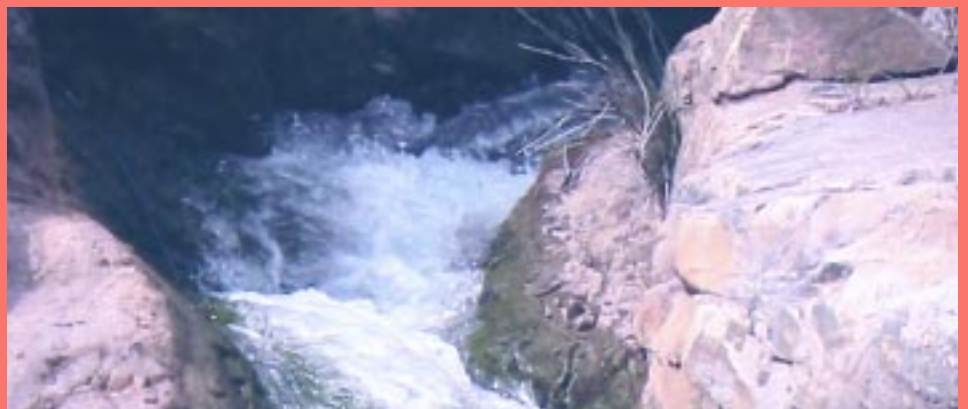
Consideramos que el territorio no puede seguir siendo *modelado exclusivamente* por el uso masivo de los automóviles, apoyando el crecimiento de las infraestructuras necesarias en criterios de ganancias de tiempo, a veces poco sustanciales y comparables con respecto a los impactos negativos que originan, y tergiversando el concepto de sostenibilidad. La mayoría de los expertos saben que la solución a los problemas no se deriva del aumento de las infraestructuras. Éstas no

producen efectos disuasorios ni sobre las tendencias de localización de las actividades económicas ni sobre los flujos por razones de trabajo o de consumo. En algunos países los argumentos esgrimidos carecerían de sentido: la opción privada auto contempla inconvenientes que deben ser asumidos por los usuarios y es una opción más entre otras.

Ante todos esos argumentos cabe oponer la razón poética, al estilo de María Zambrano. Una razón que sin atreverse a presentarse como portavoz del territorio y sus gentes pretende abrir fisuras en el pensamiento dominante. En la provincia de Málaga los territorios litorales han sido modelados, por decirlo sucintamente, por el fenómeno turístico y lo resultante es objeto de *demo-*

entre Administraciones para que las competencias no sean vaciadas puesto que, en definitiva, hemos de suponer que los contenidos del POTA son los adecuados y, sin duda alguna, cabe tener la esperanza de un ejercicio efectivo de las competencias autonómicas, con control de los proyectos y de sus impactos.

Los territorios afectados, los Montes de Málaga en general y otras áreas y comarcas de la provincia, deben desempeñar funciones compensatorias, donde sea posible hacer efectiva toda la carga de razón poética que subyace en el concepto de sostenibilidad: que las cosas lleguen a ser lo que pueden ser; que el cielo sea cielo y cuando se cubra lo sea por nubes y no por viaductos; que los bordes de carriles, caminos y carreteras para



“Cabe considerar que la Junta se pronuncie sobre esta autopista, no contemplada en el PAI”

nización, que no de análisis y creación de alternativas. Por el contrario, según parece, muchos de los que demonizan el litoral no dejan de considerar esta afectación futura de los Montes de Málaga como algo necesario, objetivo... Apelan a la sostenibilidad, cuyos contenidos efectivos no aclaran, y, paralelamente, no entienden que la sostenibilidad no es un asunto que deba estar presente necesariamente en todos los componentes de un territorio. El litoral debe ser tratado adecuadamente y, desde luego, no desde el modelo de las moratorias que sólo consiguen dejar los problemas sin resolución. Sin embargo, los territorios circundantes son los que pueden servir para ir elaborando lo que técnicamente se conoce como fase de transición, desempeñando el papel de *territorios de compensación* de aquellos que están sobrecargados.

La autopista es innecesaria y, en todo caso, hay otras posibilidades que no pueden proceder de otra cosa que no sea un trabajo riguroso de análisis y prospectiva territorial. Cabe esperar un pronunciamiento de la Junta de Andalucía sobre esta autopista, no considerada en el Plan Andaluz de Infraestructuras. También algún modo de consenso

transitar sigan adornados por plantas y flores en la primavera; que el arroyo "Coche" transcurra limpio y tranquilo por su valle y el sonido de sus aguas no sea sustituido por los ruidos del tráfico rápido y denso; que todas las colinas sigan siendo todas las colinas; que el silencio permita oír el extraño fandango que canta Antonio; que el trazado propuesto sea sólo un trazo imaginario que nos guíe en el camino y nos permita valorar lo que iba a desaparecer y permanece. Que en aquellos "montes" podamos imaginar el sonido de la caracola que precedía a las pandas de los tontos; que el bosque mediterráneo gane nuevas laderas...

Todo esto no será posible sin usar un concepto extraño que introdujo María Zambrano en su razón poética: aprender a tratar con lo diferente, con lo que es radicalmente otro que nosotros. Es decir, introducir una posición ante el territorio, los paisajes y sus habitantes basado en lo que llamó *piEDAD*. Consiste en descubrir y saber estar con lo diferente y potenciarlo. Al final de estas líneas sólo se me ocurre traducir esa actitud como un dejar en la serenidad de su silencio estos montes y sus gentes. PRE