

Las grandes obras innecesarias y perjudicial de los años 2000

Luca Mercalli

Con "grande obra" tiende a identificar un proyecto de construcción / ingeniería de tamaño mastodónico en comparación con la "escala humana".

Desde tiempos antiguos, se pueden distinguir "grandes obras" útiles e inútiles. Fue inútil y capriciosa, incluso la legendaria Torre de Babel, que tiene por objeto lograr el cielo y provocó la ira de Dios y la confusión de las lenguas humanas. Fueron útiles los acueductos romanos, como el Pont du Gard, inútiles las pirámides de Egipto y inútiles los arcos triunfo imperial, que hoy admiramos por lo menos en términos de valor estético.

¿Qué quiero decir con "útil" y "inútil"?

Dentro de cada manufacto hay materias primas y la energía: la piedra debe ser extraída y cortada, ladrillos de arcilla deben ser cocidos cortando árboles o quemando petróleo, el trabajo debe ser hecho por los hombres, animales y máquinas. Algunas de las obras "devuelven" los recursos que se gastaron para hacerlas, mejorando la calidad de vida de la sociedad, como un acueducto, un sistema de alcantarillado, una red de comunicaciones. Otras, una catedral, un palacio, sólo tienen un valor simbólico, sin embargo, muestra que la función de representar lo sublime, lo divino, después de la muerte, el poder y el progreso.

En este sentido, no voy a dar un demérito de lo inútil, porque los valores estéticos y espirituales son también necesarios para los hombres, pero sin duda la Torre Eiffel no "necesita" para nada y 7300 toneladas de hierro con la que fue construido en 1889 hubieran podido mejorar las condiciones de vida de los parisinos de forma más tangible, pero el Canal Cavour (http://it.wikipedia.org/wiki/Canale_Cavour) fue muy útil para alimentar a millones de personas.

Hasta el inicio de la revolución industrial, la energía o sea el trabajo era en gran parte liberado de la esclavitud o da impuestos hexosos de los ciudadanos, y permitió lo útil y lo inútil sin un debate público. Aquí viene la época moderna, con el petróleo a precios de ganga, que sustituyen el trabajo humano y tecnología que permite opciones atrevidas.

Italia después de la guerra es toda una grande obra, la autopista del Sol, la presas, redes eléctricas y telefónicas: son útiles porque ayudan a aumentar rápidamente la calidad de vida de millones de personas, tienen un costo económico costos ambientales beneficiosos y aceptables. Están invocadas por todas las comunidades, es un proyecto político, y las oposiciones locales son arrastrados por una gran fe en el progreso.

El desastre de la presa de Vajont (http://it.wikipedia.org/wiki/Disastro_del_Vajont) marca una ruptura con el pasado, sin embargo: los aspectos los estudios económicos, la ganancia para un pequeño círculo de personajes, son mucho mayores que el interés colectivo y no obstante a las señales anticipadas del colapso, los políticos no tienen el coraje de dejar unas diapositivas de errores que conducen a los dos mil personas fallecidas en 1963.

Mientras tanto, el nivel de vida aumenta, y la gran obra de la salvación útil se vuelve menos necesaria: en los años ochenta se puede decir que en Italia tienen un salud razonable, el mantenimiento de la infraestructura existente es más importante que la construcción de otras nuevas. Se produce con los años noventa una contorsión: la gran obra vuelve a ser más útil, no una respuesta a un problema, compartida con una comunidad local o nacional, ni que encarna lo más inútil requisito de la belleza

sublime, todavía comparable a un bien común, pero se convierte en un monstruo que vive su propia vida, se convierte en un trivial en fines de lucro.

Las empresas constructoras se han convertido en depredadores de recursos en expansión en el mundo, las cuales para sobrevivir deben tragar dinero hechando hormigòn, no ya para qué y para quién, importante es que la excavadora trabaje con las mezcladoras. Entramos en la era de los grandes trabajos nocivos. Es posible gracias a la combinación de las posibilidades tecnológicas y de trucos financieros, dinero falso, generados en el papel de los préstamos que va a pesar en todo à las generaciones futuras.

La mayoría de las grandes obras de los años dos mil se promueve el uso la onda larga de la retórica del progreso y la modernidad, lo que da sólo valores positivos, y si hay algún daño ambiental a soportar con paciencia, hay que tenerlo en cuenta con la promesa de un futuro màs brillante y agradable.

El dinero viene absorbido por el contribuyente de manera oculta, sin que exista una indicación clara de cómo la infraestructura gigante pese sobre las finanzas públicas. Los daños son irreversibles: deuda públicas, el exceso de construcción del suelo, fragmentación de biomas (<http://es.wikipedia.org/wiki/Bioma>), aire, agua y suelo, pérdida de energía y materias prima valiosa, producción de residuos, la devastación del paisaje.

En este sentido, estimo asistiendo a una especie de inversión de lo sublime: grandes ya no es sinónimo de admirable, pero la banalidad de cemento y técnica de construcción, la maximización de la ganancia producen en la actualidad ningun valor estético, donde nadie ha tratado de suavizar las formas, de experimentar con soluciones a un sólo supuestos "útil" para unirse a al menos una vista agradable.

La gran obra dañosa y sin pedición se trasforma en un pozo sin fondo que absorbe recursos, no resuelve los problemas y produce nuevos daños en un mundo superpoblados, donde los espacios se reducen.

Aquí, Matteo Melchiorre (<http://libonblog.wordpress.com/2011/07/21/la-banda-della-superstrada-fenadora-anzumatteo-melchiorre/>), una historia joven veneciano, capta esta articulación epocal del progrésio hormigonero con su último trabajo que es un ensayo literario y en conjunto: la banda de la carretera Fenadora-Anzu (con delirios subversivos).

La autopista forma parte del complejo de nuevas arterias de la ciudad de Belluno que se proponen por parte de algunos de los políticos codiciosos, con poca imaginación, atribuyendo al nuevo viaducto, la nueva galería, el poder de transportar el oxígeno à la economía local, para levantar la fortuna de un declive estructural.

Pero un pequeño grupo de gente honesta, rompe el hechizo y abre los ojos à la devastación del territorio y las actitudes introducida por una obra interminable. Prueba a luchar de manera ingenua, pero al final ya es demasiado tarde, el proceso es imparable ", la carretera tiene una fuerza mayor de la que le rodea alrededor. Expresa un excedente de energía que se realiza en la facilidad con la que derrumba y supera todos los obstáculos, de acuerdo con su plan de recta."

La conciencia se inicia demasiado tarde, las mentes de los conflictos son demasiado pocos, tentativa, sin experiencia "palabras, estamos atrapados en las palabras. De las cuales no se sale. Los hechos, mientras tanto, puede ser que se escapen ". Para Fenadora-Anzù los hechos se han escapado, y los verdes prados de Feltre ya no existen.

En Valle de Susa, con setenta mil ciudadanos contra los efectos nocivos de alta de línea Velocidad Lyon-Turín, todavía hay esperanza de arrepentimiento.