





EMERGÈNCIA CLIMÀTICA I PROTECCIÓ DEL TERRITORI

LA IMPRESCINDIBLE RECONVERSIÓ DE L'URBANISME I DELS PROGRAMES D'INFRAESTRUCTURES

Joan Olmos Lloréns

Sabent els polítics, com saben, que el canvi climàtic ho posa tot absolutament en perill, no fer res s'assembla a un delictes. El món té límits, però ells juguen al creixement il·limitat.

Joaquín Araujo (Fita, 2019)

La publicació en 1972 del famós informe *Els límits del creixement* (Meadows, Meadows i Randers, 1972) va contribuir a establir els fonaments d'un nou escenari mediambiental, presidit ara per la lluita contra el canvi climàtic. Va ser un treball d'anticipació, com assenyala Emilio Santiago Muiño (2016), realitzat amb la tecnologia més avançada del moment, que plantejava diferents escenaris d'evolució de les societats industrials.

Les seues conclusions indicaven que els límits del creixement serien sobrepassats en algun moment del segle XXI si seguien les tendències en curs, referides al creixement poblacional i a l'augment de la producció industrial i de la contaminació.

Vint anys després, en la revisió que van realitzar els mateixos autors de l'informe en *Més enllà dels límits del creixement* (Meadows, Meadows i Randers, 1992), es va constatar que els límits ja s'havien sobrepassat. I és que, seguint amb Muiño, «en 1972 existia encara un ampli marge ecosistèmic per a haver realitzat una transició ordenada cap a societats industrials sostenibles. Aquest marge l'hem dilapidat després de més de quatre dècades de neoliberalisme». Ara tot són presses; ara la situació és d'emergència.

És en aquest context de canvi profund de paradigma en el qual intentem analitzar les polítiques públiques que tenen com a suport físic el territori, entre altres, el creixement urbanístic i els programes d'infraestructures, especialment, les del transport.

■ INVERTIR EN CAPITAL NATURAL

Els avanços duts a terme en les últimes dècades per a desenvolupar el nou paradigma científic i tècnic disten molt, sospite, d'haver amerat les disciplines acadèmiques que nodreixen les titulacions universitàries que suporten bàsicament aquestes polítiques (economia, enginyeries, urbanisme), i tampoc sembla que hagen arribat al conjunt dels actors responsables de governs, alts funcionaris, empresaris, directius de comunicació que condicionen les polítiques públiques al nostre país.

Durant la primera legislatura de la Generalitat Valenciana (Govern del Botànic 2015-2019), es va intentar establir un nou marc operatiu –noves lleis i plans autonòmics– amb l'objectiu de preservar el que queda de les nostres costes, frenar l'urbanisme expansiu, protegir espais emblemàtics o reduir la mobilitat motoritzada en tots els àmbits.

En passar a la pràctica, no obstant això, es mantenen les velles inèrcies desenvolupistes. Com en els plans urbanístics (PAI o pla d'actuació integrada) a la ciutat de València, contra la lògica de l'estancament demogràfic, amb una dinàmica expansiva derivada del Pla General de 1988 (encara vigent) pendent de ser substituïda pels nous aires que estableix la coneguda com a «Llei de les tres R»: la Llei 8/2013, de 26 de juny, de rehabilitació, regeneració i renovació urbanes.

Hi afegim projectes per a ocupar més sòls fèrtils o de valor ambiental per a instal·lar, per exemple, complejos d'oci, que encara generen un debat polític anacrònic,



Portada de la revista *Triunfo* de març de 1974. La imatge correspon al tram final de l'accés nord a la ciutat de València, en construcció (avui V-21). S'hi observa l'impacte d'aquesta infraestructura en la configuració de la comarca de l'Horta Nord.



«Ja ningú discuteix que les infraestructures produeixen un fort impacte territorial, i que les conseqüències no sols són positives»

com és el cas del conflicte sobre un gran centre comercial que afectaria el paratge de les Moles a l'àrea metropolitana de València.

■ EL MITE DE LES INFRAESTRUCTURES

Històricament, les obres públiques han sigut un element essencial en la construcció del territori. Les vies de comunicació han representat un paper estratègic i polític evident, i així ho van entendre les principals civilitzacions conegudes. En un determinat moment històric, els transports i les obres que s'hi associen han sigut l'impuls del desenvolupament, de la irradiació del progrés i de la fi de l'aïllament de moltes zones deprimides del planeta.

No obstant això, a partir d'un llindar determinat, la dinàmica es pot girar en contra d'aquest principi inicial, fins i tot es pot parlar d'excés d'infraestructures, un fet que pot tenir un efecte net contraproductiu, com ha estat passant a Espanya.

Són diversos els estudis recents que han descrit –en bona hora– els excessos de les últimes dècades. La creació de llocs de treball, l'economia, són reclams forçats perquè apliquen criteris que ja no serveixen, perquè no inclouen en els seus comptes les externalitats que provoquen.



Daniel García-Sala

En setembre de 2019 es va enderrocar el Forn de Barraca (en la imatge durant els dies previs al seu enderrocament) per ampliar l'autovia V-21 d'accés nord a la ciutat de València. Aquesta ampliació suposa una nova urpada a l'horta recentment protegida, i a més aprofundeix en una política que estimula encara més l'ús de l'automòbil i del transport per carretera.

Són obres molt costoses, no sols en termes pressupostaris: ja ningú discuteix que produeixen un fort impacte territorial, i que les conseqüències no sols són positives, sinó que també poden tenir efectes negatius. El factor mediambiental s'ha consolidat definitivament com un paradigma incontestable, que està canviant la doctrina oficial de l'obra pública, a pesar que, al nostre país, insistim, persistisquen les velles inèrcies.

Així ho vam exposar en un extens treball que vam titular en el seu moment *El mito de las infraestructuras* (vegeu Olmos i Torres, 2005) i que es va reflectir en diversos articles en premsa i revistes especialitzades quan l'explosió era ja molt notable.

Encara que la Generalitat Valenciana té competències exclusives en ordenació del territori, el que realment altera l'estructura física del país són les grans obres que promou l'Administració central o el desenvolupament de la normativa bàsica de l'Estat. Recordem, en aquest últim aspecte, les successives reformes de la Llei de Costes a fi de rebaixar-ne les exigències, que han

«El factor mediambiental està canviant la doctrina oficial de l'obra pública, a pesar que persistisquen les velles inèrcies»

acabat reblint el nostre litoral de formigó i rajola i alterant el fràgil equilibri costaner.

■ **ELS COMPTES ECOLÒGICS DEL TRANSPORT**

En un marc totalment diferent, un treball realitzat en 1996 per Antonio Estevan i Alfonso Sanz titulat *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España* (Estevan i Sanz, 1996) plantejava un canvi radical en la concepció i el disseny de les estructures i xarxes del transport que integrara la variable ambiental, un enfocament innovador per a entendre i abordar l'avaluació dels projectes. Es tracta d'un estudi actualitzat recentment com *Las cuentas ecológicas del transporte* (Sanz Alduán, Vega Pindado i Mateos Arribas, 2016) on s'assenyala que «la hipertròfia del sector acaba passant factura [...] la derivada de la bombolla de les infraestructures, de l'excés de capacitat en autovies, aeroports, ferrocarrils, ports, tramvies, metros i fins i tot el viari urbà. Les últimes dècades d'explosió de la mobilitat motoritzada han sigut simultànies a una enorme inversió infraestructural que no es correspon amb la utilització que se'n realitza».

En aquest treball llegim que un 40% de les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle són imputables al transport. El mateix estudi mostra que l'avió i l'automòbil són els mitjans més balafiadors de recursos, els que més energia consumeixen per persona desplaçada, i, al seu torn, l'automòbil, el mitjà més ineficient en àrees urbanes i metropolitanes. El ferrocarril, que va arribar a dominar el transport interior de mercaderies durant les primeres dècades

del segle xx, és avui superat no sols per la carretera, sinó també per la canonada per a productes energètics (gas i petroli o els seus derivats).

Sota aquesta perspectiva, analitzem breument a continuació dos projectes en què es reflecteixen les contradiccions que hem assenyalat.

■ **MÉS CARRILS: LA PRESSIÓ DE L'EMBÚS**

En aquest primer cas convé recordar la vergonyosa imatge de l'enderrocament del Forn de Barraca (setembre de 2019) en plena horta d'Alboraia per a ampliar l'autovia V-21 d'accés nord a la ciutat de València. A l'agost de 2017, només uns pocs alertàrem sobre

un projecte que reuneix en si mateix un doble des-
pòsit ambiental i econòmic, una nova urpada
a l'horta recentment protegida, a les portes mateixes
de la ciutat. I vam trobar a faltar llavors posicions
més decidides de les nostres administracions locals,
com també de les nostres universitats tan pròximes
al «lloc del crim».

De res ha servit l'àmplia experiència internacio-
nal que abona l'obvietat que l'augment de capacitat
de les carreteres estimula encara més el seu ús i blo-
queja el canvi cap a un model més raonable basat
en el ferrocarril.

De manera encara molt tímida, s'estan imposant
restriccions als transports contaminants
en moltes àrees urbanes i es fomenten
mitjans més respectuosos amb el medi
ambient. L'objectiu de fons hauria d'anar
dirigit a disminuir les necessitats de des-
plaçaments motoritzats, a apostar per la
proximitat, per acostar els serveis bàsics
a la gent i no per allunyar-los-en, perquè
en aquest cas creen dependència dels mit-
jans motoritzats, com ocorre, ho estem
comprovant, amb la construcció de cam-
pus universitaris, d'hospitals o de parcs
empresarials allunyats de l'arrel urbana.



Autoritat Portuària de València

Foto aèria recent del port de València. A la dreta, els dics de recer
construïts per a l'ampliació nord. Al fons, la ciutat, el riu, l'autopis-
ta del Saler i l'horta de la Punta parcel·lada per a la ZAL.



Per l'Horta

■ MÉS GRAN, MÉS PROFUND: EL PORT

El projecte d'ampliació del port de València, per les
seues dimensions, destaca com un clar exemple del que
suposa anar contracorrent, la flagrant contradicció
d'apostar contra el canvi climàtic i al mateix temps cir-
cular en sentit contrari a aquesta aposta.

No és un cas únic sotmès a debat a Europa. Recent-
ment la sentència de la justícia britànica que instava
a paraitzar l'ampliació de l'aeroport de Heathrow per in-
complir l'Acord del Clima de París podria tenir efectes
sobre altres casos similars, com els aeroports de Palma,
Barcelona, Madrid o el mateix port de València. Recor-
dem que Espanya és un dels països signants de l'acord
esmentat, i que aquest és d'obligat compliment.

Tots aquests projectes tenen en comú la persistència
d'un model econòmic anacrònic que posa en primer
pla el creixement per damunt de qualsevol altra consi-
deració social o ambiental. Els promotors de l'ampliació
portuària no semblen haver après res del que va ocórrer
amb els impactes produïts per les obres anteriors,
que han generat un deute social i ambiental acumulat
que no es podrà liquidar. Uns costos, ocasionats a la
ciutat i a les seues platges, que no es tapen pels su-
posats beneficis de l'activitat portuària –cada vegada
menys obvis– sobre l'economia local. Més preocupant

El col·lectiu Per l'Horta va presentar en 2018 una alternativa
a l'ocupació de l'horta per la ZAL (zona d'activitats logístiques
del Port de València), i la seua incorporació a la xarxa d'infraes-
tructura verda que uniria el riu Túria i l'Albufera. Aquest pla s'em-
marcaria en les iniciatives de solucions integratives de les infra-
estructures i instal·lacions ja construïdes.

resulta comprovar els dubtes i les ambigüitats de les ad-
ministracions valencianes enfront d'un projecte de tanta
envergadura i que ha deixat la plataforma ciutadana
Port-Ciutat com a única oposició real.

Una ampliació com la projectada que, a més, arriba
associada amb altres *complements* de dimensions anàlo-
gues o superiors al projecte estrictament portuari, com és
el cas d'un nou accés terrestre pel nord. En conjunt,
doncs, es tracta d'un macroprojecte que generarà nous
efectes territorials amb costos i impactes negatius de tota
mena: en l'economia (efectes en el turisme per la de-
terioració física i paisatgística de les platges, despeses
en salut per la contaminació i el soroll, congestió del sis-
tema viari, fragmentació d'ecosistemes...) i també en la
detracció de recursos per a altres inversions públiques,
per molt que la publicitat oficial només destaca la part
de la inversió de la iniciativa privada. Vaixells i camions
ací concorren com dos explosius vectors d'emissions
en una ciutat literalment adherida al seu port. Un pro-
jecte d'uns altres temps sense control que no cap en
el món actual.



■ EL FUTUR: DESFER PART DEL CAMÍ

Tant en el cas de les grans obres –autopistes o línies d’alta velocitat ferroviària– com en els nous desenvolupaments urbanístics expansius que no responen a les necessitats reals de més habitatges, és urgent declarar el final del creixement pel creixement i abordar polítiques alternatives de vertader interès social i ambiental. La llista d’espera és àmplia (sense entrar en les polítiques socials), afecta els transports de l’àrea metropolitana, però també la regeneració urbana i del paisatge.

Quant a l’immens parc construït d’infraestructures i instal·lacions, i en aquells casos en què resulta òbvia una infrautilització per al fi per al qual van ser construïts, cal plantejar solucions imaginatives que poden anar des de la reconversió fins al tancament de les instal·lacions.

Un altre exemple és integrar-les en la xarxa d’infraestructura verda. En altres casos, reservant carrils en les autopistes per a vehicles d’alta ocupació i de servei públic o reduint la velocitat dels trens AVE, que són actuacions possibles que van en aquesta línia. Sí, heu llegit bé: abaixar la velocitat d’aquests trens en disminueix el cost de manteniment i obre la possibilitat a ampliar-ne la rendibilitat social, per a intentar recuperar els viatgers que en el seu moment van haver d’abandonar el tren –per preu tan alt o pel tancament d’algunes línies– i es van veure empentats a usar la carretera.

Figuració d’una opció per a la reconversió de l’autopista del Saler, que travessa el parc natural de l’Albufera de València. Aquesta opció contemplaria la reducció del trànsit de vehicles motoritzats i la introducció d’una ruta per als vianants i de bicicleta. D’aquesta manera, es realitzaria una regeneració vegetal i s’adequaria el viari a les característiques de l’espai protegit que travessa.

FONT: Programa de paisatge litoral de l’Albufera de València. Fernández-Vivancos Arquitecte. Conselleria de Política Territorial, Generalitat Valenciana

«És urgent declarar el final del creixement pel creixement i abordar polítiques alternatives de vertader interès social i ambiental»

En qualsevol cas, i amb caràcter general, cal apostar per millorar l’eficiència de les obres ja executades, replantejar les tecnologies de manteniment que estiguen obsoletes, amb l’objectiu de reduir els costos energètics i ampliar-ne, insistim, la rendibilitat social. Cada dia ens arriben exemples molt valuosos d’altres països i ciutats per a aprendre.

■ CORREGINT EL PLAN SUR I

Esmentem, finalment, tres iniciatives locals que apunten aquesta estratègia de reconversió mencionada, i que tracten de reparar alguns dels errors de temps no molt llunyans. Tenen a veure amb el projecte conegut com Plan Sur de València (1961). Aquest pla (vegeu Lafita, 2020)

tingué com a actuació més destacada el desviament del tram urbà del riu Túria, que al seu torn va promoure un desmesurat pla urbanístic per a una ciutat de dos milions d’habitants, en plena eufòria del *desarrollismo*, amb el suport d’una potent xarxa d’autopistes, entre les quals la denominada llavors Autopista de Levante (Madrid-València). El tram final

transcorria per l’interior del vell llit del Túria, una vegada alliberat aquest del risc de crescudes. L’actual (i inacabada, recordem) autopista del Saler era la continuació cap al sud d’aquella autopista.

Vegem la primera iniciativa: un programa de paisatge del govern autonòmic que afectaria el litoral del parc Devesa-Albufera, en aplicació del Pla d’Acció Territorial de la Infraestructura Verda del Litoral (PATIVEL 2015). La infraestructura verda, com assenyalen els autors d’un treball recent de la Universitat de València (Farinós Dasí, 2019), representa una interessant aportació teòrica i pràctica a les polítiques per a la rehabilitació



del territori «introduint variables tan diverses com la *producció de serveis ambientals* o la *qüestió visual* en la salvaguarda de les preuades i últimes *finestres a la mar*». Un concepte que inclou elements molt diversos com ara aiguamolls, boscos, paratges fluvials, o altres elements artificials com ara passos per a la fauna que, en conjunt, mantenen la integritat dels ecosistemes.

Entre altres actuacions, el programa de paisatge planteja redissenyar la via CV-500 que travessa el parc natural esmentat, i convertir els sis quilòmetres de l'autopista actual en un bulevard verd, reduir la secció motoritzada, introduir una ruta per als vianants i un carril per a la bicicleta, amb regeneració vegetal de bona part dels espais erms actuals. De pas, es corregiria una anomalia històrica, i s'adequaria el viari a les característiques de l'espai protegit que travessa.

Les protestes locals de residents i hostelers pels efectes que podria tenir el projecte en la pacificació del trànsit (més que justificat en un parc natural com aquest), han portat el departament de Política Territorial de la Generalitat Valenciana a rebaixar les expectatives sobre la seua posada en marxa. Però ací queda com un bon exemple de rehabilitació en un territori fràgil i injustament danyat.

■ CORREGINT EL PLAN SUR II I III

Una altra iniciativa, vinculada també al Plan Sur, té a veure amb nou llit del riu Túria. Des de Quart fins a Pinedo es va generar una enorme bretxa que va acabar provocant un canvi profund a la comarca, amb conseqüències encara actives. Un interessant treball promogut per l'Ajuntament de València i coordinat per l'arquitecte Rafael Rivera incita al debat i a la reflexió sobre l'aprofitament d'aquest espai improductiu, per exemple, articulant un corredor verd connectat amb la xarxa metropolitana: «Aquest riu ha donat a la ciutat dues oportunitats. Una experimentada amb l'execució dels Jardins del Túria, un projecte inacabat que té un recorregut de més de 25 anys. Un llit buit per al qual el poder tenia reservada una autopista que la ciutadania va fer avortar i va transformar en un eix verd fonamental per a la ciutat. La segona oportunitat es presenta ara sobre la taula. Un llit artificial, construït, jalonat per una xarxa viària molt potent, amb una longitud d'11 km i una superfície estimada de 187 ha» (Ajuntament de València, 2019).

Siga com siga l'opció que finalment es trie, haurà de tenir en compte les expectatives de les zones urbanes veïnes, que, no ho oblidem, estan esperant que la ciutat satisfaga en part el deute contret amb aquesta zona tan maltractada de l'àrea metropolitana.



Ajuntament de València

El nou llit del riu Túria (en blau), integrat dins del conjunt d'una hipotètica xarxa d'infraestructura verda que planteja l'Ajuntament de València. El Plan Sur, conseqüència de la riuada de 1957 i que va desviar el riu fora de la ciutat, va generar una enorme bretxa a la comarca de l'Horta Sud.

Finalment, apareix de nou una altra proposta que ja es va plantejar en 2007 amb el nom d'Iniciativa Túria: la de recuperar la funció fluvial del llit històric, avui Jardí del Túria. Com apuntava recentment Francesc La-Roca (2020), en assenyalar algunes de les alteracions que ha patit aquest espai públic, «amb tot, la manca més notable és la pèrdua de tota referència a l'origen fluvial del llit del Túria, agreujada pel tap final provocat per l'ocupació de la desembocadura pel port. La urgència per a resoldre els greus problemes urbanístics i ambientals del barri de Natzaret [...] és també una oportunitat per a millorar el conjunt del projecte i proposar una solució integrada amb altres actuacions en el front litoral i la connexió d'espais verds periurbans».

La recuperació del riu oferiria a la ciutat importants avantatges, com s'ha comprovat en altres ciutats mediterrànies que han rehabilitat els seus rius. Així es va exposar, amb exemples de casos pràctics, en una jornada celebrada en el Col·legi d'Arquitectes en aquell mateix any 2007. Un grup de professionals continua obstinat a demostrar que aquell projecte és viable.

■ FINAL

Per a finalitzar, i enllaçant amb l'inici d'aquest article, convé recordar quines han sigut algunes de les bases de l'emergència de la consciència ambiental mundial. D'una banda, l'impuls de les iniciatives dels organismes internacionals, però també la labor dels moviments socials (entre els quals ha destacat, òbviament, l'ecologisme, avui fortament reforçat per la mobilització ciutadana) i les valuoses aportacions científiques que, des de diversos camps, han contribuït a dotar de rigor els arguments conservacionistes.



Ajuntament de València

Durant aquella primera etapa, en l'últim terç del segle xx, es va celebrar la Conferència sobre Medi Ambient i Desenvolupament (Cimera de la Terra de Rio de Janeiro, 1992), en la qual es va obrir un marc més ampli i integrador de desenvolupament mediambientalment sostenible i que va iniciar la sèrie de les cimeres mundials. A partir de llavors, ja va resultar injustificada la confrontació entre desenvolupament econòmic i sostenibilitat, com per desgràcia encara apareix en molts discursos oficials.



J. Olmos

Recentment s'ha reprès una antiga proposta per a recuperar la funció fluvial del llit històric del Túria, que oferiria a la ciutat importants avantatges, com s'ha comprovat en altres ciutats mediterrànies que han rehabilitat els seus rius. En la imatge, curs d'aigua al Jardí del Túria, en el tram de la Ciutat de les Arts i de les Ciències.



Figuració del projecte de renaturalització del nou llit del riu Túria, plantejat per l'Ajuntament de València. Aquest corredor verd enllaçaria amb l'Albufera i permetria connectar els municipis dels dos costats del riu. Actualment, el nou llit fa 11,8 km, entre la localitat de Quart de Poblet i Pinedo.

En el nostre cas, queda patent, per tot això que hem exposat, la necessitat imperiosa de reconduir les polítiques territorials –urbanisme, infraestructures– cap a un marc «nou» per a fer front al canvi climàtic, i atendre les demandes socials de millora de les condicions de vida de la gent amb projectes vinculats a l'economia verda.

Es tracta de la contribució a un conjunt més ampli de polítiques en el qual cal incloure l'agroalimentació, l'energia o la gestió del sòl i dels recursos hídrics. És, no cal insistir, l'única possibilitat de rebaixar la gravetat dels escenaris ecològics que se'ns presenten i de contribuir a la reducció de la pobresa i de les desigualtats socials.

És per això que, enmig d'una crisi ecològica i social galopant, dedicar diners públics i capital natural a seguir amb grans i anacrònics projectes resulta senzillament immoral, màximament (acabe aquest escrit el dia que el Govern decreta l'estat d'alarma) quan es necessitaran més recursos per a pal·liar els efectes socials i econòmics de la crisi inesperada de la COVID-19. ☺

REFERÈNCIES

- Ajuntament de València (Ed.). (2019). *Llit nou riu nou. Estudios previos para establecer el potencial medioambiental y de uso público para la ciudad de València del Nuevo Cauce del río Túria*. Inèdit. Ajuntament de València.
- Estevan, A., & Sanz, A. (1996). *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España*. Bilbao: Bakeaz.
- Farinós Dasí, J. (Coord.). (2019). *Informe sobre la evolución y la situación territorial de la Comunidad Valenciana. 2019*. València: Universitat de València.
- Fita, J. (2019, 12 de maig). Entrevista a Joaquín Araujo: “Somos demasiados y demasiado ignorantes”. *La Vanguardia*, p. 42-43.
- La-Roca, F. (2020, 24 de gener) Acabar el Jardí del Túria amb la recuperació del riu i la connexió amb el litoral. *Levante-EMV*, p. 24.
- Lafita, Í. (2020, 7 de febrer). Els danys col·laterals del Pla Sud, la primera gran mossegada de València a l'horta. *Mètode*. Disponible en <https://metode.cat/noticies/els-danys-collaterals-del-pla-sud-la-primera-gran-mossegada-de-valencia-a-lhorta.html>
- Meadows, D., Meadows, D., & Randers, J. (1972). *The limits to growth*. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology.
- Meadows, D., Meadows, D., & Randers, J. (1992). *Beyond the limits*. White River Junction, VT: Chelsea Green Publishing.
- Olmos Lloréns, J. (2011). Espanya, invertebrada a gran velocitat. *Revista L'Espill*, 37, 18-27.
- Olmos, J., & Torres, V. (2005, 8 d'agost). PEIT: El mito de las infraestructuras. *El País* (Ed. Comunidad Valenciana), p. 20.
- Santiago Muiño, E. (2016). Cuatro décadas perdidas: Los límites del crecimiento, la crisis socioecológica y sus escenarios de futuro. *Revista de Occidente*, 425, 49-75.
- Sanz Alduán, A., Vega Pindado, P., & Mateos Arribas, M. (2016). *Las cuentas ecológicas del transporte en España*. 2a ed. Madrid: Libros en Acción. Disponible en https://www.ecologistasenaccion.org/wp-content/uploads/adjuntos-spip/pdf/info_cuentas-ecologicas.pdf

JOAN OLMOS LLORÉNS. Doctor enginyer de Camins i professor titular d'Urbanisme de la Universitat Politècnica de València. Va ser director general d'Obres Públiques de la Generalitat Valenciana (1983-1988) i degà del Col·legi d'Enginyers de Camins de la Comunitat Valenciana (1980-1983). Coautor en diverses publicacions i autor de múltiples articles en premsa i en revistes especialitzades sobre urbanisme, ordenació del territori i medi ambient. Recentment ha publicat un llibre titulat *La reconquesta del espai públic. València, sus calles y sus plazas*. És membre del col·lectiu professional multidisciplinari Terra Crítica.