



TRANSPORTE Y CONFLICTIVIDAD SOCIAL

por Carlos Aguirre Roldán y Fernando Nebot Beltrán

Es nuestra intención el analizar en este trabajo una serie de movimientos sociales relacionados con el transporte. No haremos una descripción detallada de todos los productos en los últimos años, ni siquiera un recuento de todas las acciones acontecidas en los más importantes. Intentaremos resaltar, en algunos de los movimientos sociales destacados, aspectos cualitativos que de alguna manera suponen «pasos adelante» en el desarrollo de los mismos. Por otra parte pretendemos integrar estos «pasos adelante en un proceso evolutivo que comprenda a movimientos y luchas espacialmente diferentes, a fin de poder mostrar una cierta **interacción** mutua.

Resulta claro que los distintos conflictos, considerados aisladamente, van adquiriendo una **linealidad** y coherencia a lo largo del tiempo. Señalaremos este proceso, pero no queremos circunscribir nuestra exposición sólo a cada movimiento social, sino que vamos a intentar «relacionar» los conflictos, acentuando los posibles puntos comunes entre ellos.

No pretendemos afirmar que los diferentes movimientos surgidos en torno a la problemática del transporte sean consecuencia estricta cada uno del anterior. Así pues, no planteamos un principio de casualidad rígido. Pero afirmamos que no son casualidades aisladas e inconexas, y que su parecido desarrollo no es producto del azar.

Desde este punto de vista es coherente plantear que se asumen en los nuevos movimientos unos ciertos pasos anteriores, que sirven para proyectar hacia objetivos más ambiciosos la lucha y las reivindicaciones.

Tampoco se pretende decir que la totalidad de los planteamientos son hechos suyos por el conjunto de las personas que componen el nuevo movimiento (1). De cualquier forma resulta cierto, en los casos que vamos a comentar, que planteamientos que antes desmovilizaban, ahora son asumidos por gran número de gentes, y, sobre todo, ya no son fuente de desmovilización.

Con la idea de desarrollar el trabajo de una manera escalonada, la exposición se divide en tres grandes apartados.

En primer lugar, se analizan, para los casos seleccionados (luchas por un mejor transporte, luchas en defensa de las agresiones producidas por el transporte y luchas contra la realización de obras de infraestructura de transporte), el origen de los conflictos, planteamientos a los que responden, y alcance de los mismos. A continuación se resalta el papel desempeñado por los protagonistas más **signi-**

(1) En todo movimiento social coexisten una serie de planteamientos que responden a intereses diversos, y que se integran en la lucha con aspiraciones que abarcan el objetivo final en porcentajes muy distintos.

ficativos del movimiento. Y, por último, se relaciona el comienzo de cada conflicto con el grado de desarrollo y consolidación de aquello que lo origina.

La primera preocupación: llegar al trabajo

Las luchas relacionadas con el transporte se puede considerar que toman cierta entidad cuando alrededor de las grandes ciudades surgen los barrios y pueblos dormitorio.

Los nuevos núcleos habitacionales, como dormitorio de la fuerza de trabajo, necesitan de unos transportes que acerquen ésta a los centros de producción. El transporte se convierte en requisito imprescindible para el funcionamiento de la ciudad, alimentada por sus barrios satélites que, nacidos en muchas ocasiones en lugares aislados, y en el mejor de los casos al amparo de una carretera, expulsan todas las mañanas una gran parte de su población.

La necesidad de estos trabajadores de llegar al trabajo, hace que su primera preocupación sea el poderlo hacer, el poder desplazarse.

Las líneas de autobuses que sirven a estos núcleos y pueblos —o que se sirven de ellos— casi siempre ofrecen importantes deficiencias. Largas esperas, aglomeraciones, incomodidad, material anticuado, poca frecuencia y, muy especialmente, irregularidad. Todo ello combinado con unos precios subjetivamente altos para el que debe pagarlos varias veces al día.

El miedo a llegar tarde es probablemente el más importante factor desencadenante de los primeros conflictos. Inicialmente se aguantaba mejor el hacinamiento y las tarifas, que el dejar pasar varios autobuses y no saber el tiempo que duraría el trayecto. El transporte era, por encima de otras consideraciones, el causante de aue a veces se fichara después de la hora.

Las largas esperas es fácil que provoquen la irascibilidad de los que las sufren, más aún si éstas se dan contra el reloj. La angustia del que espera y sabe que va a llegar tarde, puede provocar fácilmente su estallido de ira, que automáticamente será respaldado por los compañeros de hartazgo matinal.

El paso lógico siguiente es la toma de conciencia de las condiciones de explotación en las que son trasladados a producir.

En esta situación, las nacientes asociaciones de vecinos comprendieron que, junto a la vivienda —no olvidemos las frecuentes estafas, tanto financieras como la calidad en la construcción, que han caracterizado el crecimiento de las áreas metropolitanas—, el transporte era uno de los problemas más sentidos. Así, lo que hasta entonces sólo habían sido acciones individuales y puntuales, se va generalizando, se organiza.

Las movilizaciones populares por un mejor transporte, alcanzan su punto álgido cuando las todavía jóvenes asociaciones vecinales empiezan a medir sus fuerzas, multiplicadas entonces por ser el único soporte semiautorizado de contestación y expresión popular. En estas circunstancias, y tras la preparación y toma de conciencia que supuso el sufrir unos transportes que llevaban tarde y mal al trabajo, las subidas de tarifas fueron el gran detonante.

Entre 1974 y 1977 se sucedieron los conflictos cada vez que se elevaban las tarifas. El boicot, la marcha y la manifestación fueron la armas utilizadas. Así, por ejemplo, en Santa Coloma (Barcelona), en marzo de 1974, se boicotearon los autobuses durante 25 días como consecuencia de una subida de tarifas. Algunos trabajadores, de forma espontánea, iniciaron una marcha a pie sobre Barcelona. Poco después se fueron añadiendo miles de trabajadores en una auténtica manifestación de protesta que se repitió a lo largo del boicot. Como era habitual, la policía intervino en varias ocasiones provocando fuertes enfrentamientos que acabaron en palos, diversas detenciones y dos autobuses incendiados.

En Madrid, y por los mismos motivos, se han producido intentos de marcha en el suroeste, así como el protagonizado por los estudiantes de la Universidad Autónoma de Canto Blanco. Intentos que fueron reprimidos por la actuación de las «fuerzas de Orden Público».

Junto a este tipo de luchas que caracterizan a los enclaves periféricos en los que los problemas de transporte son mucho más graves, y, consecuentemente, también los conflictos, conviene nombrar las que tienen su origen en el interior del casco urbano. Estos exceptuando actuaciones puntuales, han estado más subordinados a las subidas de tarifas. La conflictividad, como ha dejado ver el paso del tiempo, se ha dado más a nivel teórico que estrictamente de enfrentamiento. Los comunicados, pliegos de firmas, notas de prensa y artículos, han tenido más peso que las acciones directas. Esto se debe a que el acceso al trabajo, dentro de la ciudad, estaba garantizado.

Las protestas - e n las zonas internas al continuo urbano— ante una subida de tarifas eran generales durante los primeros días, pero nunca se han dado situaciones de boicot y toma de conciencia masiva, como ha ocurrido, por ejemplo, en los pueblos de los alrededores de Madrid (Leganés, Parla, Alcorcón, Pozuelo, Alcalá de Henares...).

El mayor fracaso, y el final —al menos hasta el momento— de este tipo de luchas, hay que situarlo en enero de 1978. Después de una importante subida de tarifas que se esperaba desde hacía tiempo, la Federación Provincial de Asociaciones de Vecinos (FPAV) tan sólo fue capaz de expresar su protesta y convocar una manifestación, a celebrar 18 días después de la entrada en vigor de las nuevas tarifas. Bastó que el Gobierno Civil denegara la manifestación para que todo volviera a su cauce. Así, en Madrid, el 26 de enero de 1978, con la ayuda de la FPAV, se cerraba uno de los ciclos en lucha por el transporte.

En defensa propia

El segundo capítulo de esta historia, que no necesariamente es posterior al primero, se caracteriza por la defensa de los vecinos ante las agresiones directas que les causan los transportes.

Las infraestructuras necesarias para la consolidación del actual sistema de transporte constituyen, en muchos casos, auténticas barreras que dividen los pueblos y barrios por los que atraviesan. Segregación y aislamiento son consecuencias habituales de grandes obras que teóricamente están destinadas a «unir y comunicar».

Los vecinos, acostumbrados a moverse libremente por un entorno que es suyo, contemplan como las nuevas barreras, por su diseño o su peligrosidad, les separan del espacio en el cual tienen establecido su sistema de relaciones.

Los planificadores parece que sólo tienen la preocupación de hacer cada vez más accesible el territorio a los medios mecánicos de transporte. El peatón es, sin duda alguna, la pieza maldita en la estructura de transportes. Es cierto que existe ¡claro!, pero se le considera marginal, quedando para él el espacio residual. No porque se considere necesario, sino, sencillamente, porque sobra. Así, por ejemplo, se mejora el diseño de una carretera para que el tráfico atravesase cualquier pueblo o barrio a mayor velocidad. Los vecinos, a uno y otro lado de lo que fue una calle, observan que la supuesta mejora ha olvidado los semáforos. El portal de enfrente está lejos. Se produce el primer accidente, después la primera muerte, la segunda, la tercera. Y los vecinos salen a la calle. Y cortan el tráfico allí donde ayer hubo otra víctima. «Para nosotros esto es como una guerra de guerrillas vecinal. Tenemos que plantear pequeñas escaramuzas al Ayuntamiento para que nos resuelva algo. Ya han ocurrido varios accidentes, algunos mortales, y siguen sin solucionarnos nada. Sólo tenemos buenas promesas». Decía por el megáfono un vecino de Vicálvaro (Madrid), cuando el barrio, en junio de 1977, harto ya de accidentes, salió a la carretera, a pintar un paso de cebra y parodiar su posterior inauguración.

Vicálvaro, entre charanga y autodefensa pintó su paso de cebra. Pero la agresión permaneció. El peligro seguía latente. La división del barrio, era la misma.

Otras veces, los vecinos han optado por la sentada y el corte del tráfico en las horas puntas. La M-30, monumento a la improvisación, se ha llevado la palma en este tipo de acciones. Las muertes por atropello se han sucedido con una frialdad estadística que avergonzaría a cualquier persona, excepto —según parece— a los que han sido responsable del tráfico en Madrid.

La pregunta que siempre se han hecho los vecinos, desde Ciutat Meridiana (Barcelona) hasta Córdoba (paso por la ciudad de la carretera nacional Madrid-Cádiz), es cuántas muertes son necesarias para poner un semáforo o una pasarela en una carretera, una autopista o una vía de tren. En la mayoría de los casos, la respuesta de la autoridad ha sido la aceptación fatalista de «los inconvenientes de vivir en una gran ciudad» — como si todo se debiera al azar y hubiera de aceptarse con resignación— y el envío de las fuerzas de Orden Público para que desalojen a los alborotadores y dejen vía libre a los sufridos automovilistas que «padecen el atasco»).

A pesar de todo, poco a poco el nivel de exigencia de la Administración se ha elevado en este tipo de obras, aumentando las condiciones de seguridad. Probablemente han disminuido los accidentes por atropello, pero la verdadera razón se encuentra en que el vecino ya da por hecho que el otro lado de la «pista» no le pertenece.

A caballo entre estos tipos de luchas — e n los que, como luego veremos con más amplitud, se

actúa sobre los efectos originados por el transporte— y los que a continuación comentamos — en los que se intenta, cada vez más, actuar antes de que se produzcan los impactos del transporte—, puede señalarse la oposición manifestada en Madrid en el año 1976 contra la aprobación del Plan Especial de Infraestructuras de Transporte (P.E.I.T.). Este Plan quedó definitivamente congelado, a pesar de su aprobación inicial, debido al fuerte rechazo que obtuvo, tanto a nivel vecinal, como de prensa, como de organismos profesionales, destacando en este sentido la postura del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid (2).

Por un modo de vida

Un caso que lleva los enfrentamientos relacionados con los temas de transporte, fuera del marco de las ciudades o grandes núcleos urbanos, lo constituye la problemática surgida en torno a la construcción de la Autopista del Atlántico, que ha sido tratada ampliamente en la prensa así como en diversos escritos (3). En estas líneas vamos a señalar simplemente algunos rasgos definitorios de todo el proceso.

En agosto de 1973 se otorgó por Consejo de Ministros la concesión de la Autopista del Atlántico. El comienzo de las obras al cabo de un par de años pasó desapercibido para la mayoría del público. Sólo en los lugares donde se realizaban las expropiaciones y ocupaciones de tierras se detectaban conflictos. Estos tenían su causa inmediata en los bajos precios pagados por las expropiaciones, los daños causados a las viviendas, y la ruptura de las servidumbres de paso y aguas.

La oposición a la expropiación fue adquiriendo paulatinamente un carácter virulento, debido, entre otras cosas, a que la pérdida de la tierra supone en Galicia, algo más que la pérdida de una propiedad, representa la desaparición en ocasiones fundamental de un medio de vida (4).

A medida que las obras dejan de ser puntuales para adquirir mayores dimensiones, y conforme se van extendiendo a otras zonas y parroquias de Galicia, el número de afectados directos aumenta, al tiempo comienza a constatarse que este problema común va a producir modificaciones importantes, no sólo en el medio de producción (tierra), sino

(2) Es necesario recordar aquí por la importancia que han tenido, aunque no vayamos a comentarlas en estas páginas con amplitud, las luchas que se produjeron en Barcelona contra la realización de la Red Arterial del Área Metropolitana a lo largo de los años 70. En torno a este conflicto se ha estructurado y organizado una gran parte del movimiento ciudadano de Barcelona. Así mismo tampoco comentaremos la respuesta que en diferentes barrios madrileños despertó la realización del Plan Especial de la Avda. de la Paz.

Para una mayor información sobre estos temas, pueden consultarse — entre otras — las siguientes publicaciones: «La lucha contra las Autopistas en el Estado Español» ed. ZERO-ZYX, «En defensa de Barcelona» S. Tarragó ed. AEDOS, Exposición del COAM sobre el Plan Especial de la Evda. de la Paz, así como diversos escritos de M. Herce, CEUMT....

(3) Pueden consultarse los estudios sobre el tema del Círculo de Información y Estudios Sociales (C.I.E.S.), el libro «La lucha contra las autopistas en el Estado Español» ed. ZERO-ZYX.

(4) Galicia cuenta con una población muy dispersa por el territorio. La propiedad está muy repartida y casi un 70 % de la población vive en el medio rural.

por las obras, de lo ocurrido en las parroquias en que las obras se están realizando.

El proceso incluye una serie de pasos dados por la Coordinadora de afectados cara a mantener una información constante y exhaustiva entre los afectados, al tiempo que se va explicando la problemática a zonas no directamente afectadas, con la intención de contrarrestar la información oficial, que identifica la no realización de la autopista con la pérdida de una oportunidad histórica.

Esta *segunda etapa* tiene un período de consolidación a lo largo de la segunda mitad de 1977 y todo el año 1978. En este período las dos partes más directamente implicadas (vecinos afectados y Concesionaria) desarrollan al máximo su estrategia. Es la época de la campaña a través de la prensa (hasta que ésta acabe cerrándose para los afectados); la elaboración de alternativas a la autopista; la definición sobre el problema de los partidos políticos, organismos profesionales y Administración; entrevistas con los altos cargos del M.O.P.U.; realización de una película sobre el tema producida por la Coordinadora; creación de publicaciones alternativas, etc. Al final se tendrán por ambas partes unas posturas y posiciones muy definidas y distanciadas.

Por una parte, los planteamientos teóricos y argumentaciones expuestos han acabado por definir dos modelos de desarrollo distintos, si no opuestos. El debate no salta del marco de cada modelo, y los razonamientos que tratan de invalidar o cuestionar el modelo opuesto no encuentran interlocutor. De hecho no podrá organizarse una discusión pública entre afectados y concesionaria, por reticencias, la mayoría de las veces, de esta última. Por otra, el enfrentamiento directo (muchas veces incluso físico, incidentes, detenciones, etc.) ha terminado por delimitar unas zonas espaciales que cada parte considera como «suyas». Los tramos en que las obras no se han iniciado, o no han podido iniciarse, se consideran por los vecinos como territorio ganado (5). En ellos han sido boicoteados los intentos realizados por iniciar las obras, y, a juicio de muchos, ya ni la misma Concesionaria encuentra atractivo económicamente la realización de los mismos. El tramo Santiago-La Barcala (La Coruña) fue inaugurado en mayo de 1979 (6). El tramo Pontevedra-Vigo es en el momento de redactar estas líneas el que queda en disputa (7).

La *tercera etapa* puede abarcar desde finales de 1978 hasta la actualidad. En ella las posiciones han seguido fijas y enfrentadas, y los planteamientos de los afectados incluyen, además de los anteriores, la oposición a un modelo de crecimiento que ha sido presentado siempre como progreso y cuya columna vertebral se ha identificado con la autopista. Frente a ello, esbozan argumentaciones en

(5) De hecho en estos tramos la Concesionaria ha debido acogerse a la posibilidad de moratoria, hasta tres años, que el M.O.P. promulgo en el decreto de 1-IV-77. Posteriormente el Real Decreto de Presidencia del Gobierno del 6-IV-79 reconfirmaba y ampliaba esta posibilidad y recientemente el Real decreto 3055/79 del 21-XII, acuerda retrasar el inicio de las obras de la Autopista del Atlántico en estos tramos hasta el 31-XII-1981.

(6) Inicialmente previsto para el 31-XII-1977.

(7) Este tramo fue paralizado por el M.O.P. en junio de 1977, y desde entonces el estado de conflictividad ha sido permanente.

el sentido de mejorar la red local existente, proporcionar una industrialización agrícola y ganadera, etc., y son este tipo de razones las que quedan sobre el tapete, puesto que las exigencias de mejores precios, mayores reposiciones de caminos, modificación de los trazados, etc., ya han sido asumidas por la Administración y la Concesionaria (8).

De forma esquemática, el proceso seguido en Galicia, se puede resumir diciendo que, la oposición que se inició como rechazo a una agresión (en forma de bajos precios, malos tratos, destrucción excesiva del territorio, etc.), dio paso a una actuación en defensa de un medio de producción concreto (propiedad de la tierra, comercialización, volumen de producción, etc.), para abocar de alguna forma (aunque no necesariamente consciente y explícita), en la defensa de un nuevo modelo de desarrollo, claramente diferente al modelo de concentración imperante en nuestro país y que la autopista intenta reforzar.

Contra la creación de autopistas urbanas

Las autopistas de peaje A-2 (Madrid-Guadalajara) y A-4 (Madrid-Toledo) pasan por diferentes avatares (9) antes de ser sacadas a concurso en julio de 1978 al amparo de la Ley de Carreteras. Inicialmente se publican varios artículos de prensa relativos al tema, y en noviembre de 1978 se constituye la Coordinadora contra las autopistas de Peaje A-2 y A-4 (10). Será a partir de ella que se articulará la oposición a la realización de estas dos autopistas.

En los planteamientos iniciales de la Coordinadora y según sus propios documentos, la oposición a estas dos autopistas se basa en que:

- No resuelven el problema de transporte de las áreas afectadas.
- Poseen un elevado coste de construcción.
- Provocan el deterioro del medio ambiente.
- Propician la transformación de suelo rústico en urbano.
- Incrementan la congestión del centro de Madrid (al favorecer exclusivamente los desplazamientos en automóvil privado).
- Producen un aumento del consumo energético.

Se apunta casi desde el inicio un enfoque globalizador del problema: por una parte la oposición se organiza en torno a las dos autopistas, y no una oposición distinta para cada autopista, por otra, no es el peaje el elemento exclusivo que genera, y sobre el que se centra, el rechazo, finalmente las

(8) Quizás pueda apuntarse como hipótesis esbozada, pero aún no confirmada plenamente, que la Concesionaria intenta últimamente reorientar su estrategia en el sentido de desglobalizar el tema, volviendo a un tratamiento localista, como medio para llevar la discusión lejos de los planteamientos de conjunto (enfrentamiento de modelos de desarrollo y modo de vida) en los que parece tener sus posibilidades bloqueadas.

(9) El Plan de Autopistas de Peaje de la Subregión Central (PAPSC) de 1975 las incluía como parte de las nuevas autopistas de acceso a Madrid. A continuación el Plan Especial de Infraestructuras de Transportes (P.E.I.T.) de 1975 recogió el PAPSC. Posteriormente la A-4 fue sacada a concurso en 1976, quedando éste finalmente congelado.

(10) Componen esta Coordinadora diferentes asociaciones de vecinos del Municipio de Madrid, y de otros Municipios afectados por el trazado, así como algunos grupos ecologistas.

reivindicaciones puntuales —que en un principio pudieron ser el desencadenante del problema— pasan a ocupar un lugar secundario, que queda más claramente explícito al releer las bases de las propuestas que la Coordinadora planteaba y sobre las que elaboró su alternativa:

- Frenar el crecimiento de Madrid, en concreto de las zonas afectadas por el trazado, ya que de lo contrario no se hace sino agravar los problemas actuales.

- Potenciar el equipamiento local y la posibilidad de trabajo en la zona de residencia, con el fin de reducir el número de viajes necesarios.

- Mejora y ampliación de la red ferroviaria.

- Mejora de los cuellos de botella del viario, que reduzcan la congestión actual en ellos. Esto es factible por su poco costo.

- Mejora del nivel y calidad del servicio de autobuses.

- Facilitar el intercambio entre los distintos modos de transporte público (Bus, Metro, Renfe).

- Ordenación del tráfico peatonal y de bicicletas.

- Billeto combinado para todo tipo de transporte, congelando las tarifas actuales. Billeto gratuito para niños y tercera edad.

- Billeto a cargo de las empresas para los trabajadores.

- Consideración del tiempo de transporte como parte de la jornada laboral.

La estrategia de la Coordinadora se dirige a evitar la adjudicación de las concesiones. Se plantean a tal fin, una serie de actuaciones en las que la Coordinadora actúa a nivel de toda la zona afectada, y las asociaciones y grupos que la integran organizan en sus barrios actos de todo tipo tendentes a divulgar y explicar la problemática que la realización de las autopistas ocasionará. Se realizan multitud de charlas, asambleas y fiestas en los barrios, mientras que a nivel del Área Metropolitana de Madrid se convocan jornadas de debate, encuentros con responsables de los municipios afectados, etc. Un hecho importante es que se aprovecha la proximidad de las elecciones municipales, para dar un gran peso político al tema de las dos autopistas.

Junto a esto, se esgrime que el M.O.P.U. ha sacado a concurso éstas mediante la Ley de Carretera, sin que exista un planeamiento urbanístico que las abarque, y sin tener en consideración las necesidades de los diferentes Ayuntamientos implicados. Una vez realizadas las elecciones municipales se procedió a convocar a los representantes de los Ayuntamientos afectados (la mayoría gobernados por el P.S.O.E. y P.C.E.) para que expusieran su postura sobre el tema. Esta resultó ser de total rechazo a la realización de las autopistas.

Con todo esto se consiguió el aplazamiento por tres veces de los concursos, hasta que en mayo de 1979 fueron declarados desiertos (11).

(11) En el B. O. E. de 15-1-80 se publica un comunicado de la Jefatura Provincial de Carreteras de Madrid, por el que se saca a información pública el planeamiento de la red Arterial del Corredor de Henares, que comprende la A-2 y tres autovías. Aunque en este momento no puede afirmarse nada, parece —de acuerdo con las manifestaciones de las asociaciones de vecinos— que con esto va a desarrollarse la segunda parte del conflicto que estamos comentando.

Debe resaltarse cómo en el caso del movimiento surgido en torno a la A-2 y la A-4, partiendo de unos planteamientos que luchan por evitar una aún mayor degradación de la calidad de vida, se tiende a buscar una estructura (urbana en este caso) más equilibrada.

Puede pensarse que muchos de los vecinos implicados en estas reivindicaciones no asumieron más que la primera parte de los planteamientos expuestos (no al peaje, no a las entradas de las autopistas por los barrios, etc.). Esto no impide —independientemente de razones de operatividad que aconsejaban una actuación conjunta contra las dos autopistas— que, ya desde el inicio, coexistiera lo anterior con planteamientos que veían en los desequilibrios urbanos, y en la sumisión de los problemas reales de los ciudadanos a los intereses estratégicos tendentes a reforzar el modelo de ciudad, las causas últimas por las que había que rechazar estas autopistas.

Los protagonistas: su organización y su fuerza

Comentaremos en este apartado algunos aspectos referentes a los principales protagonistas de estos movimientos, destacando su composición y evolución a lo largo del proceso reivindicativo, centrándonos especialmente en los afectados. No pretendemos efectuar un análisis exhaustivo de todos los agentes implicados, ni de las variaciones y diferenciaciones de sus posturas, simplemente queremos dar unas breves pinceladas comparativas entre los distintos movimientos que estamos comentando.

En el caso expuesto en primer lugar (mejora de los medios de transporte), el principal protagonista es el usuario de los medios colectivos de transporte. El mal servicio ofrecido por las compañías responsables del mismo, provoca la reacción de los usuarios. Las primeras acciones surgen de forma espontánea. El boicot es la consecuencia lógica de la exasperación de unas personas que soportan todos los días largas esperas para ser transportadas al trabajo.

Es en los pueblos y barrios de la periferia de las grandes ciudades donde nace el movimiento reivindicativo por un mejor transporte público. Las primeras acciones —como ya dijimos—, espontánea y, por tanto, algo desorganizadas, coinciden con el nacimiento, o la primera juventud del movimiento ciudadano. Muchas asociaciones de vecinos se consolidan a partir de los conflictos del transporte, jugando el papel coordinador y dando a las acciones una unidad de la que hasta entonces carecían.

Se puede decir que el movimiento reivindicativo es, en general, anterior a las asociaciones de vecinos, y que éstas surgen en muchos casos a partir del primero, para consolidar y unificar las formas de lucha.

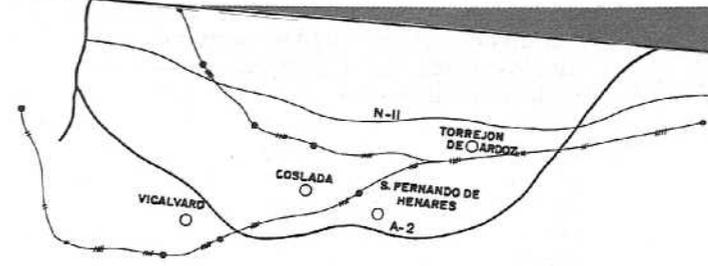
En los conflictos derivados de las agresiones del transporte (que hemos comentado en segundo lugar) los principales actores son los afectados por dicha agresión.

Las entidades ciudadanas, probablemente en el momento de mayor auge, tienen un papel predominante en la organización de estas acciones. Es curioso observar como son las asociaciones de amas de casa (a pesar de tener menor incidencia que las

TRANSPORTE PÚBLICO SI

NO AUTOPISTAS DE PEAJE

COORDINADORA CONTRA LAS AUTOPISTAS DE PEAJE



ELLOS QUIEREN AUTOPISTAS

? QUIENES SON ELLOS?



NOSOTROS NO

? QUIENES SOMOS NOSOTROS?

- San Fermín, Villaverde Bajo, San Cristóbal, Almenrales (La Unión), Usera, Orcasur, Aepden, Poblado Dirigido de Orcasitas, Villaverde Alto, Getafe, Alcala de Henares, La Elipa, Pinto, Canillejas.
- TODO SOMOS
COORDINADORA CONTRA LAS AUTOPISTAS DE PEAJE

La oposición a la autopistas se organiza

su construcción, dicen, sólo favorece a los especuladores

La creación de la Coordinadora contra las Autopistas de Peaje A-2 y A-4 recoge y coordina el trabajo que en 1976 se realizó contra el Plan Especial de Infraestructuras de Transportes (PEIT) de la provincia de Madrid.



Madrid.- Hoy se constituye en Madrid la Coordinadora contra las Autopistas de Peaje A-2 y A-4 (Madrid-Guadalupe y Madrid-Toledo) respectivamente. Esta Coordinadora, formada hasta el momento por siete asociaciones de vecinos de positaños y barrios afectados y ASPDEN (Asociación para Estudios y Promoción de la Naturaleza), ha nacido con la intención de oponerse a la construcción de estas autopistas, que son una solución en ningún caso al problema del transporte de las grandes zonas urbanizadas de Madrid, que tiene una gran capacidad para absorber el tráfico de las zonas urbanizadas y de las zonas periféricas. La construcción de estas autopistas, que son una solución en ningún caso al problema del transporte de las grandes zonas urbanizadas de Madrid, que tiene una gran capacidad para absorber el tráfico de las zonas urbanizadas y de las zonas periféricas.

El carro de la Cibeles. Señora Suárez, el Opus está cerca.

El transporte privado gana

La opción de la Administración, al poner en autopistas de peaje A-2 y A-4, supone una toma de postura a favor del transporte privado y en detrimento del público. Este transporte privado, mientras que el PEIT para el año 1980 prevé el uso del 100 por 100 de los viajes de transporte público, el PEIT prevé el uso del 100 por 100 de los viajes de transporte privado.

Señora Suárez, el Opus está cerca. El carro de la Cibeles. Señora Suárez, el Opus está cerca.

Oposición en bloque a la autopista Madrid-Toledo

Estimulos para una mayor participacion vecinal. En la reunión del día 24 de marzo se acordó la creación de una Comisión de Participación Vecinal para la autopista Madrid-Toledo. La Comisión estará formada por representantes de los vecinos de los barrios afectados y de los partidos políticos que forman parte de la Coordinadora.

Unión de la izquierda. Su colega en la mesa, Manuel Fernández, de la ORT, aprovechó la ocasión para señalar a UCD como enemigo político y anunciar la necesidad de llegar a un acuerdo electoral mínimo con el fin de impedir la construcción de la autopista. Esto fue su última intervención, que consumió cada uno de los partidos presentes en el debate.

El de la ORT, insistió en el programa de izquierdas de los nuevos puntos de programa. José Luis Nieto defendió la idea de la participación popular a través de la creación de un barrio en cada uno de los puntos de la autopista.

En la reunión del día 24 de marzo se acordó la creación de una Comisión de Participación Vecinal para la autopista Madrid-Toledo. La Comisión estará formada por representantes de los vecinos de los barrios afectados y de los partidos políticos que forman parte de la Coordinadora.

Talento electoral. Un hombre de la tercera...

de vecinos) las que en muchos casos tomaron la iniciativa en el corte de las carreteras. Tal vez porque los accidentes afectan con mayor frecuencia a mujeres y niños, son las madres las primeras que saltan a la calzada. Si al hecho de que, en dicho estadio, el grado de espontaneidad seguía siendo elevado, se le **añade** el nivel de concienciación y organización alcanzado por los vecinos, se puede entender fácilmente el que todo un barrio salga durante veinte días a cortar una carretera.

Otro de los actores de este conflicto fue la autoridad gubernativa. Su respuesta al desafío vecinal fue una y otra vez, salvo honrosas excepciones. La represión, porque no se podía permitir que una importante carretera o autopista, estuviera cortada durante dos horas, y sobre todo, porque la organización de los vecinos y sus manifestaciones de fuerza resultaban peligrosas.

Por último, es de reseñar el importante papel que, en ese tiempo y en apoyo de los vecinos, desempeñó la prensa con la denuncia de estas situaciones.

En el caso de la Autopista del Atlántico se trata desde un inicio, de vecinos afectados por las obras, en muchos casos sin ningún tipo de organización previa, que recorren las diferentes parroquias explicando el problema que tienen. De forma aislada existen vecinos que pertenecen a algún grupo político, pero su intervención se realiza a título personal. Es con estos componentes que se constituye la Coordinadora de Afectados por la Autopista del Atlántico. En gran manera será a partir de ella cuando se creen muchas Asociaciones de Vecinos en las Parroquias. AA.VV. que nacerán con motivo de la problemática de la autopista, pero que servirán al mismo tiempo para tratar y afrontar otros problemas del vecindario (escolarización, montes comunales, etc.).

Simultáneamente con lo anterior participaron, en mayor o menor grado, organismos y agrupaciones de técnicos que sirvieron, especialmente al principio, para —además de cumplir la función de asesoramiento— contribuir a desmitificar las «conocidas razones técnicas que por su complejidad no pueden comprender ni discutir los vecinos»), y que hacían de la autopista un beneficio más allá de toda duda.

La participación de los partidos políticos se limitó, salvo excepciones, a declaraciones públicas a favor o en contra de la realización de la autopista. Los partidos nacionalistas de izquierda se oponían a su realización, así como la izquierda extraparlamentaria. El P.S.O.E. mantuvo una posición poco definida, y según que agrupaciones locales opinaba una cosa, reconociendo —a nivel oficial— que la autopista eran un hecho irreversible. El P.C.E. era partidario de la realización de la misma, y sólo planteaba que se respetasen los derechos de los afectados. El Centro y la derecha consideraban necesario y urgente la construcción de la autopista.

La participación de los grupos ecologistas ha sido pequeña, conectándose con la Coordinadora de Afectados de forma esporádica.

Por lo que hace referencia a las autopistas A-2 y A-4, es significativo señalar que la iniciativa de constituir una Coordinadora para oponerse a la

realización de estas infraestructuras se articuló a través de un grupo ecologista. En dicha Coordinadora se integraron de forma mayoritaria las asociaciones de vecinos, de las zonas afectadas y unos pocos grupos ecologistas cuya actuación —como tales— pasó a un segundo plano. No obstante, como ya se señaló, se da desde el inicio la coexistencia de estos dos tipos de organizaciones, hecho que no se produjo en el caso gallego (12).

La actuación de la Coordinadora consistió en la organización de charlas de divulgación, fiestas por los barrios, jornadas de exposición y mesas redondas con la presencia de partidos políticos. La Coordinadora llevaba la iniciativa, y era ella quien convocaba a los partidos políticos, pendientes entonces de las elecciones, y de la repercusión que sobre ellas pudiera tener el tema de las autopistas.

Origen del conflicto: desde el efecto a la causa

La visión dada hasta ahora, desde distintos puntos de vista, de la conflictividad originada por los transportes, se completa con una nueva perspectiva, colocando el ojo del observador en el momento en el cual se inicia el conflicto. El análisis se reduce a relacionar el grado de desarrollo, tramitación y consolidación de aquello que origina el conflicto, y el comienzo de éste.

Se puede apreciar, y no es por pura casualidad, que en las primeras tipologías analizadas anteriormente, las acciones populares surgen después de padecer los efectos negativos de un medio de transporte, en tanto que las últimas —después de un proceso de transición— se ataca a las causas, «a priori», preveyendo las consecuencias.

Si los vecinos de una barriada se manifiestan contra la concesionaria de los autobuses, es después de sufrir un mal servicio. Si boicotean el metro, las camionetas o la EMT, es porque se han subido las tarifas. Si cortan el tráfico en una autopista que segrega su barrio del resto de la ciudad, es después de que ésta ha producido varias muertes por atropello.

En los años en que mayor virulencia tuvieron estos conflictos, se sentían los efectos de determinados abusos en la política de transportes. Los vecinos, de forma casi visceral, después de soportar las consecuencias, explotaban intentando corregir, suavizar o simplemente aliviar dichos efectos. En general, no se analizaban las causas y, consecuentemente, no se prevenían los hechos. Sólo actuaban después de padecer y sufrir el hacinamiento, la subida de tarifas o el accidente.

En el caso de la Autopista del Atlántico la oposición se consolida cuando dos de los cinco tramos de la obra (13) están comenzados. Los períodos de

(12) Rebasaría los límites de este artículo el indagar en el porqué de esta diferenciación, no tanto por la dificultad como por las distintas motivaciones existentes. Señalaremos como meros indicadores que la concepción de la tierra (naturaleza) entre los afectados gallegos (campesinos) hacía que no vieran el ecologismo como algo diferente de lo que ya habían hecho.

Las luchas contra las celulosas, las protestas de los mariscadores contra la situación en que quedan tras las mareas negras, la reivindicación por la recuperación de los montes, etc., presentan aspectos que en otro contexto hubieran asumido desde el inicio grupos ecologistas.

(13) Los cinco tramos son: Ferrol-Guisamo, la Co-

Ecologistas, contra autopistas de Madrid

Temen que las vías a Toledo y Guadalajara afecten gravemente al medio ambiente.

Prendemos que se crea una cierta oposición a la construcción de las autopistas que unirán Madrid con Guadalajara y Toledo, han señalado representantes de AEPDEN en EL PERIODICO.

Madrid. El próximo 20 de diciembre acaba el plazo para la presentación de proyectos de construcción de ambas autopistas. A partir de este momento el Estado tiene un mes para adjudicar definitivamente las obras.

Los ecologistas de AEPDEN (Asociación para Estudios y Protección de la Naturaleza) justifican su oposición porque es una inversión mil millones y venimos cada uno, que nos vamos a solucionar el problema de transporte. Sin embargo, el problema ambiental, los ecologistas temen que la autopista de Guadalajara destruya el Pinar de la Elipa y las vegas del Henar. Sin hablar del ruido y de la contaminación que toda autopista produce.

Cambio de uso del suelo.

Tempo las inmobiliarias salen bien paradas con las cri-

**Domingo
19
noviembre**

Mientras tanto, en Madrid, los ecologistas, a pesar de los ataques de todos los días, se oponen a las proyectadas autopistas Madrid-Toledo y Madrid-Guadalajara. Las inmobiliarias, entre otros, les suministran razones. (Página 12.)

to puede pasar a convertirse en un sistema urbanizable -diseño con el consiguiente proceso especulativo".

Según los cálculos de los ecologistas, ninguna de las dos autopistas serán rentables por el poco tráfico que tendrán que soportar. Aunque, según los datos de la Dirección General de Carreteras, entre Madrid y Guadalajara, circulan -ahora

diariamente 87.320 y 46.060 automóviles entre Madrid y Toledo.

A la hora de presentar alternativas los ecologistas son partidarios de evitar el crecimiento de Madrid por estos terrenos, potenciar los núcleos urbanos por el que pasarían las autopistas, mejorar el actual servicio viario y potenciar el transporte ferroviario.-M. T.

Ecologistas, Movimiento Ciudadano y PSOE, de acuerdo

Fuerte oposición a las futuras autopistas de Guadalajara y Toledo

La asociación ecologista Aepden convocó ayer a la mayor parte de las asociaciones de vecinos de las zonas afectadas por el proyecto de construcción de las nuevas autopistas II y IV, de Guadalajara y Toledo, a fin de darles a conocer sus razones de oposición a éstas.

Según tras su opinión en la

deterioro urbano que acarrearían dichas autopistas, potenciadoras de un crecimiento excesivo, generadoras de mayor conflicto en materia de transporte y de un aumento del déficit de equipamiento de las actuales zonas urbanas que comprende, así como de las futuras creaciones. También aludió a la merma de los espacios públicos, que sería aprovechada para construcciones inmobiliarias en las márgenes viarias que se pretenden.

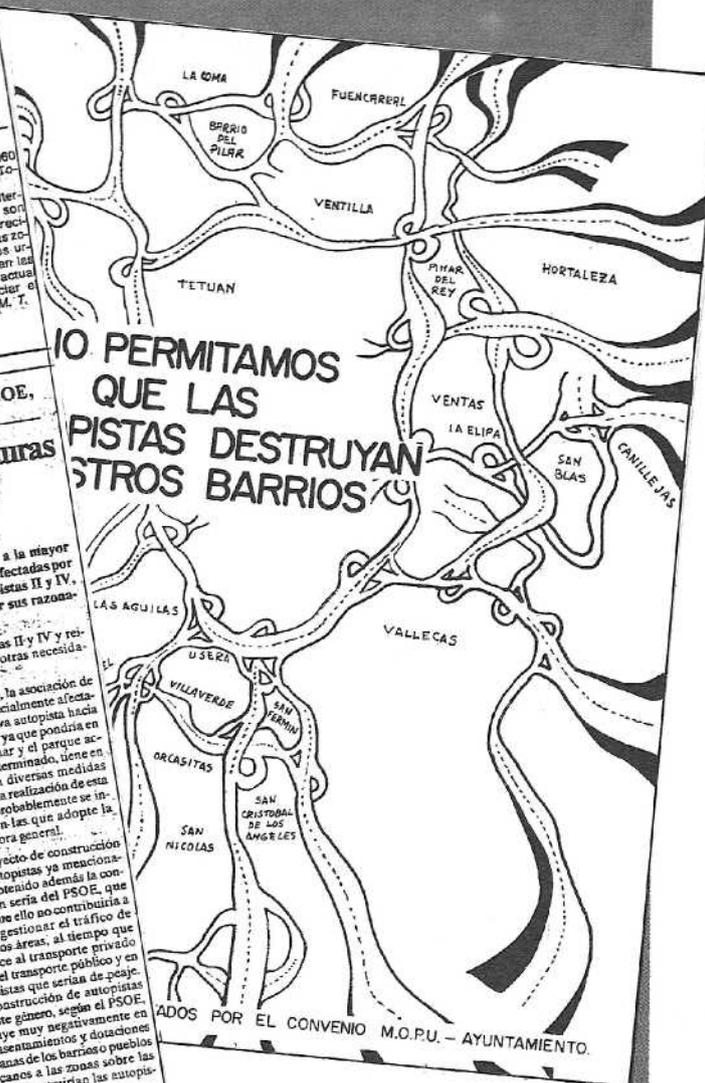
Las propuestas intentan fundamentalmente reconectar a la opinión pública de la falacia que supone justificar la necesidad de tales autopistas con la actual aglomeración de las existentes en el eje Noroeste-Sureste. Reivindicada, al tiempo, una más racional solución del transporte y una eficaz dotación de equipamientos en los núcleos urbanos de estas áreas.

De la reunión de ayer en la sede de la citada asociación salió el acuerdo de promover una coordinadora de oposición a las

nuevas autopistas II y IV y reivindicativa de otras necesidades reales.

Por su parte, la asociación de la Elipa, especialmente afectada por la nueva autopista hacia Guadalajara, ya que pondría en peligro el pinar y el parque actual, aún no terminado, tiene en preparación diversas medidas para evitar la realización de esta obra, que probablemente se integrarán en las que adopte la coordinadora general.

El proyecto de construcción de las autopistas ya mencionado ha obtenido además la condonación sería del PSOE, que opina que ello no contribuiría a descongestionar el tráfico de estas dos áreas, al tiempo que favorece al transporte privado sobre el transporte público y en autopistas que serían de peaje. La construcción de autopistas de este género, según el PSOE, influye muy negativamente en los asentamientos y dotaciones urbanas de los barrios o pueblos cercanos a las zonas sobre las que se construirían las autopistas.



NO PERMITAMOS QUE LAS PISTAS DESTRUYAN NUESTROS BARRIOS

ADOS POR EL CONVENIO M.O.P.U. - AYUNTAMIENTO.

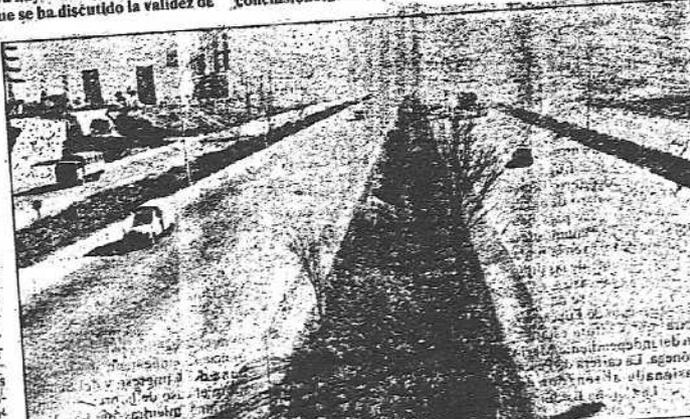
"Hay que reducir las necesidades de transporte del ciudadano" Ecologistas y movimiento ciudadano critican la "mitología" de las autopistas

El paso del cuarto cinturón de Madrid por el barrio del Pilar fue desde un primer momento, un proyecto mal acogido entre los vecinos afectados. Este ha sido el motivo por el que la Agrupación vecinal *La Vaguada es Nuestra* haya celebrado el pasado fin de semana unas jornadas en las que se ha discutido la validez de

las autopistas y del modelo urbano que las requiere. Los tiempos habidos en Barcelona, Galicia y Palma de Mallorca, sirvieron para ilustrar los debates. En una rueda de prensa celebrada ayer se criticó la mitología de las autopistas y se expusieron las conclusiones finales.

«La única política de transporte sensata será aquella que tienda a reducir las necesidades del transporte de los ciudadanos. En este sentido, estamos en contra de la construcción de nuevas autopistas». Esta es la principal conclusión obtenida durante las jornadas que sobre la necesidad de las autopistas, se han celebrado durante el pasado fin de semana en el barrio del Pilar.

Las dos jornadas han sido organizadas por la entidad vecinal *La Vaguada es Nuestra* y a ellas han asistido representantes de entidades ecologistas y ciudadanas de todo el Estado español. Según explicaron los organizadores en una rueda de prensa celebrada ayer lunes, estos dos días han servido para hacer un balance de la que realmente han su-



Asamblea en el Pozo

El director general de la Vivienda dejó plantados a mil vecinos

Una moción de censura al Ministerio de Obras Públicas, y especialmente al director general del Instituto Nacional de la Vivienda, Manuel Díaz, fue la reacción unánime de más de mil personas del Pozo del Tío Raimundo, que el pasado domingo celebraron una asamblea a la que el señor Díaz se había comprometido a asistir para anunciar las fechas en que se acometerá la remodelación del barrio.

Pese a la no asistencia del señor Díaz, los vecinos acordaron que antes del 1 de septiembre tienen que empezar las obras. Asimismo determinaron las condiciones de amortización de los pisos.

Sin embargo, la suscripción de Manuel Díaz -quien, según su gabinete de prensa, se encontraba en Canarias y no quiso enviar al sustituto por querer llevar el tema personalmente- no fue la única personalmente la calidad de los trabajos políticos y sociales que ellos habían comprometido su asistencia, pero los únicos que comparecieron fueron representantes del PCE, CCOO y CSUT.

información pública del anteproyecto hacía tiempo que se había realizado, y la mayoría de los vecinos no había tenido conocimiento de los mismos (14).

La actuación de los vecinos, y más en concreto de la Coordinadora de Afectados, así como el desarrollo del proceso, ha originado un retraso considerable en la terminación de las obras, **habiéndose** desbordado todos los plazos inicialmente previstos por la Administración.

Esta oposición se articuló sobre dos frentes objetivamente diferenciados: los tramos empezados y los no empezados. Dicho de otra forma, unos lugares (tramos de la autopista) en los que se reaccionaba frente a las consecuencias o efectos causados y otros en los que se intentaba evitar que se concretasen estos efectos, y, por lo tanto, se luchaba contra las causas —si no las últimas, sí las más inmediatas— del problema. Quizás el mayor acierto de la oposición a la realización de la autopista fue el ver que se trataba de un único problema, con diferentes expresiones. Por tanto, la táctica consistía en integrar las luchas contra éstas, enriquecidas mutuamente, en el único objetivo final, **impedir la realización de la autopista**, o reducir sus efectos e impactos allí donde no fuese posible lo anterior.

Puede apuntarse que los tramos que no estaban iniciados cuando se consolidó la oposición no han podido comenzarse, y en aquéllos en que las obras habían comenzado, su terminación se ha visto considerablemente retrasada y sus características de realización modificadas. A esto último no han sido ajenas las sucesivas informaciones públicas que se han debido realizar de los proyectos de reposiciones de caminos y aguas, que la Concesionaria se ha visto obligada a efectuar y que, al tratarse de temas comprensibles por los vecinos (y de escala local), originaron amplios debates y sugirieron diversas propuestas y alternativas emanadas de las propias Asociaciones de afectados.

Por lo que respecta a las autopistas A-3 y A-4, la oposición vecinal se organiza cuando la información pública del anteproyecto ha sido realizada (también con un mínimo grado de conocimiento público), pero cuando la concesión de la construcción y explotación no ha sido efectuada. Se conseguirá por los vecinos —como ya se señaló anteriormente— el aplazamiento sucesivo de los concursos, hasta su ((aparente congelación» al quedar desierto el concurso del 30 de mayo.

No obstante, con la publicación en el B.O.E. de 15-1-80 de la exposición pública de la Red Arterial del Corredor del Henares, el M.O.P.U. parece querer apurar las posibilidades de realización de la A-2. Ahora el Ministerio pretender dar

ruña-Santiago Norte y Santiago Norte-Pontevedra Sur. Pontevedra Sur-Rande-Vigo y Rande-Tuy. Los comenzados son La Coruña-Santiago (abierto al tráfico en casi su totalidad) y Pontevedra-Rande-Vigo.

(14) A ello hay que unir la dificultad que se le presenta al no especialista, y aún a éstos, de comprender unos planos y de alegar sobre ellos cuando la escala es reducida y la exposición se refiere al ámbito del anteproyecto, que normalmente no hace más que definir una amplia franja dentro de la cual se situará una autopista cuya traza no es conocida en ese momento.

un marco de planeamiento (15) al proyecto **viario**, ya que en la anterior ocasión (año 1978, autopista A-2 y A-4) uno de los aspectos que más se le había criticado era el de que carecía de un esquema urbanístico que la sustentara. El cierre de este artículo coincide con la aparición en prensa de declaraciones de asociaciones de vecinos, partidos políticos y la propia Coordinadora, manifestando su oposición a este proyecto.

A modo de conclusión

Al comparar los movimientos comentados se observa una importante evolución. Se inicia la lucha por unas mejores condiciones de los medios de transporte —sin cuestionarse los mismos—; pasa por la defensa ante las agresiones del transporte (caso de las reivindicaciones de más seguridad en la circulación pasarelas, pasos cebras, inicio de la lucha contra la realización de la Autopista del Atlántico...), reaccionándose contra las **consecuencias**, ya tangibles, provocadas por éste; y llega a unos nuevos planteamientos en los que la oposición se dirige hacia las **causas**, **anticipándose** a los posibles efectos.

En cuanto a los protagonistas del movimiento (en concreto los afectados, ya que no se ha pretendido realizar un estudio exhaustivo de los agentes), se ha podido apreciar su nivel de organización (en algunos casos el movimiento reivindicativo ha potenciado la aparición de las asociaciones de vecinos, y en otros han sido éstas las impulsoras del movimiento), y ciertas modificaciones en la composición de los integrantes de las luchas (presencia cada vez mayor de los grupos ecologistas y menor participación activa de los partidos políticos de izquierda, especialmente los parlamentarios).

Otro aspecto sumamente interesante es la importancia que para la «victoria de los vecinos» ha tenido el empezar la movilización en los primeros momentos de la tramitación del proyecto que se pretendía llevar a cabo —a pesar de la mayor complejidad que supone el explicar en estas circunstancias las razones de la oposición, y que éstas sean sentidas como inmediatas—. Al tiempo se entraba en un enfrentamiento que obligaba a la Administración a demostrar «a priori» la bondad de sus planteamientos y los beneficios que éstos iban a originar.

Puede concluirse que, a la luz de lo relatado en estas líneas, se observa, cada vez más, una firme tendencia a **globalizar** los problemas de transporte. Poco a poco, y poniendo en evidencia todas las implicaciones reales que, la aparentemente inócua **política** de transportes posee, se están sacando de su encasillamiento en mera «consecuencia inevitable del progreso», para integrarlos en una lucha más amplia por una forma de vida y un modelo de sociedad distintos del actual.

(15) El planeamiento urbanístico en que se apoya y al mismo tiempo posibilita, se caracteriza —entre otras cosas— por la transformación del corredor del Henares en un área de alta concentración de población (800.000 habitantes).