



El puente de Rande, sobre la ría de Vigo, forma parte de la polémica Autopista del Atlántico.

# GALICIA Y LA AUTOPISTA

PEDRO ARIAS VEIRA

**D**URANTE las últimas semanas se han sucedido en Galicia las declaraciones, tomas de posición, manifestaciones y, en general, todo tipo de controversias en torno a la autopista del Atlántico; mas todavía no se vislumbra una corriente de convergencia sobre tema tan decisivo, y la amenaza de la división de la opinión pública se cierne sobre Galicia. Evitar la falaz polarización entre partidarios y enemigos de la autopista a través del reconocimiento de los términos reales en que se plantean las alternativas, es la tarea fundamental a abordar cara a la búsqueda de una salida consensual del problema que tenga en cuenta tanto los intereses individuales afectados como los del conjunto del pueblo gallego y cuya realización suponga un avance para las diferentes fuerzas políticas y sociales implicadas. Aquí se tratará de contribuir a situar el problema a la vez que se esboza una posible canalización del mismo.

## Antecedentes

La autopista del Atlántico es un proyecto a realizar en régimen de concesión estatal por la empresa Autopista del Atlántico, CESA, cuyo trazado abarca la franja costera más dinámica de Galicia, el eje Ferrol-La Coruña-Santiago-Pontevedra-Vigo-Tuy, en torno al cual se sitúan el 70 por 100 de la producción industrial y más del 65 por 100 de la población gallega. Su ejecución está jurídicamente regulada por la Ley de Construcción, Conservación y Explotación de Autopistas de mayo de 1972, que, como se sabe, supone un tratamiento fiscal, financiero y administrativo de privilegio para unas empresas privadas cuyas actividades tienen extraordinarias repercusiones sobre la colectividad. Con anterioridad al mismo, siendo titular de la cartera de Obras Públicas Silva Muñoz, se proyectó la construcción de una autopista entre Pontevedra y Vigo y la conversión en Redia del

trayecto Pontevedra-La Coruña, ambas con cargo al presupuesto del Estado. No obstante, aparte de las razones de incapacidad técnica para asumir la creciente densidad de tráfico en su recorrido, las insuficiencias del sistema fiscal español y los intereses de las empresas concesionarias —que, por lo demás, no eran ajenas al ministro— hicieron que, como tantas veces, los proyectos se quedasen en meras declaraciones de intenciones.

Inicialmente, la posibilidad de contar con una autopista suscitó una corriente de opinión favorable en la sociedad gallega, convenientemente apoyada por los medios de comunicación, que la aplaudieron sin reservas. En las deficiencias tradicionales de la infraestructura viaria gallega, aumentadas por el incremento del parque automovilístico, encontró la concesionaria un elemento real en que apoyarse, mientras que el aparato político de la dictadura ahogaba la publicidad de las críticas. Mas a

medida que avanzaban las obras y que agonizaba la dictadura aparecieron corrientes de oposición que afrontaban los abusos concretos de la ejecución de la obra, fundamentalmente en la entrada de Vigo, auténtica agresión urbanística al servicio de intereses comerciales, y en el tramo Rande-Pontevedra, donde la desconsideración expropiadora de la empresa se hizo especialmente patente. Progresivamente, las protestas concretas de los afectados se generalizan en amplios sectores de opinión que comienzan a poner en cuestión el propio proyecto global de la autopista, extensión favorecida por las nuevas condiciones políticas.

La movilización se hace especialmente intensa durante este año, en el que afectados con el apoyo de entidades corporativas profesionales y el respaldo de diferentes partidos políticos de oposición logran la paralización de las obras en el tramo Rande-Pontevedra, detención que es favorecida por la presión de la Ad-

ministración y de la derecha gallega, temerosa de la conflictividad en momentos de preparación de las elecciones del 15 de junio. Paralelamente, la empresa concesionaria modifica su estrategia. En el trayecto La Coruña-Santiago trata de acelerar los acuerdos con los expropiados ofreciendo indemnizaciones a propietarios de suelos muy superiores al valor de mercado de las tierras. También se reorienta el trazado buscando las zonas de baja montaña, minimizando el recorrido por las tierras de labrantío, lo que se ve facilitado por la orografía de la zona. Por otra parte, una vez firmados los acuerdos, la empresa procede urgentemente a la movilización de tierras para sentar la irreversibilidad de la obra. Además, para atenuar los conflictos admite solicitudes individuales de compensación de daños, tanto para las servidumbres como para la realización de pasos transversales, etcétera.

Sin embargo, la inercia conflictiva y política ha tomado una dinámica propia, y de conflictos focales se ha llegado a una controversia general en la que se cruzan las diferentes estrategias y posiciones de los sectores implicados. Así, a las solicitudes de detención de las obras por afectados que no han logrado adecuadas compensaciones, suceden las declaraciones de los afectados que han llegado a acuerdos de indemnización con la empresa.

Por otra parte, los partidos

políticos de mayor alcance electoral, sensibles a la coyuntura preelectoral municipal, adoptan posturas sorprendentes; la UCD se niega en la Asamblea de Parlamentarios gallegos a la aprobación de una moción de paralización de las obras, y miembros de la UCD de Pontevedra firman un comunicado con otros grupos políticos y sindicales de oposición exigiendo la paralización total de las obras, para ser posteriormente desautorizado por el jefe de fila de su demarcación. Por su parte, el PSOE propone a la Asamblea de Parlamentarios una paralización temporal de las obras de diez días, moción que no es aceptada, y una semana después firma conjuntamente la mencionada solicitud de interrupción total, en la que, entre otras cosas, se solicita de la Administración un estudio de las consecuencias de paro laboral de las empresas afectadas buscando la garantía de trabajo de los ocupados o, en todo caso, la concesión de un seguro de paro por la totalidad del salario. Diferente es la actitud de otros grupos de oposición con escasa incidencia electoral y que hacen de la oposición a la autopista bandera de resistencia "anticolonial". Simultáneamente, se dan a conocer diversas alternativas de carácter "ideal" a la autopista de acuerdo con las verdaderas necesidades de Galicia.

Quizá pueda resultar paradójico, pero no es factible un acuerdo real más que cuando se amplíe el campo de fuerzas sociales, Administración, partidos políticos y sectores profesionales que

participen en la polémica y que colaboren en el establecimiento de vías orgánicas de negociación capaces de superar el atrincheramiento "de facto" hoy existente.

### Elementos insoslayables

Cualquier propuesta de salida real de la situación ha de afrontar seriamente los siguientes problemas: 1.º El carácter prácticamente irreversible de lo avanzado en ciertos tramos, ya sea por las obras realizadas como por las indemnizaciones acordadas y pagadas. 2.º Ha de constituir una propuesta técnicamente coherente que dé solución a la deficiente integración comunicacional entre los núcleos industriales más importantes capaces de recuperar la base productiva de los Polos de Coruña y Vigo y de potenciar los proyectos del Gran Área de Expansión Industrial. Y lo ha de hacer con una perspectiva dinámica, considerando que el crecimiento supone incremento comunicacional. Debe tenerse en cuenta que el parque automovilístico gallego se triplicó en los últimos diez años, estando aún a niveles inferiores a los promedios estatales, por lo que es previsible su aumento según las pautas de crecimiento económico. Desde esta óptica, difícilmente una red con la requerida capacidad y demás condiciones variadas puede obviar la necesidad técnica de una autopista. 3.º No ha de implicar restricciones a las posibilidades de comunicación con As-



Una negativa frontal a la autopista supondría "de facto" la continuidad de la situación infraestructural gallega con muy ligeros retoques.

## EDICIONES PENINSULA

Colección:  
Historia/Ciencia/Sociedad

### La crisis del stalinismo: El « caso Althusser »

Manuel Cruz  
H/C/S n.º 139

El autor plantea un doble objetivo: por un lado, reconstruir la problemática en parte dispersa de Althusser y, por otro, fijar el sentido de su proyecto a través de un concepto clave: la filosofía.

### Sentido y sinsentido

Maurice Merleau-Ponty  
H/C/S n.º 140

En el gran filósofo francés, cofundador con Sartre de « Les temps modernes » y autor de « La fenomenología de la percepción », es dominante la conciencia de una ambigüedad universal que pone en todas las cosas, por partes iguales, el sentido y el sinsentido.

### Juan de la Cruz: De la angustia al olvido

Manuel Ballesteró  
H/C/S n.º 138

Un profundo y audaz análisis del tratado místico de Juan de la Cruz « Subida al Monte Carmelo », desde una perspectiva materialista dialéctica.

De venta en todas las librerías.

Si está interesado en recibir noticias sobre las novedades que vayamos publicando, háganoslo saber y le enviaremos, periódicamente y de forma gratuita, catálogos e información editorial.

EDICIONES PENINSULA  
Provenza, 278 Tel. 216 00 62  
BARCELONA 8

# Xerox 3107. La única pequeña que copia y reduce a lo grande.



Reproduce textos, masas, medios tonos y fotografías con la misma calidad.

Reduce de DIN-A3 a DIN-A4.

Copia documentos hasta de 35,6 cm x 45,7 cm.

Eso sólo es el principio. Además, la Xerox 3107 mejora originales desvaídos y es móvil. Para que usted la coloque donde quiera.

Para adaptarse perfectamente a sus necesidades, Rank Xerox le ofrece también la 3100 y la 3103. Dos pequeñas portátiles, perfectas para un volumen de copias normal. O para copiar grandes formatos.

Y para tener mayor flexibilidad, usted ahora puede elegir entre alquiler o compra.

Instale una pequeña Xerox en su negocio. Y verá aumentar su productividad a lo grande.

**RANK XEROX**  
Comunicamos mejor.

Envíe este cupón a Rank Xerox Española, S.A. Dpt. Mkt. Josefa Vascóceli, 26 Madrid 27.  
Deseo recibir más información sobre la copiadora Xerox 3107.  
Mi dirección y mi teléfono son:  
Empresa: .....  
A la atención de: .....  
Cargo: .....  
Dirección: .....  
Población: .....  
Tel.: .....

## GALICIA Y LA AUTOPISTA

turias y Portugal. 4.º Ha de asumir el problema financiero. Esta es una restricción desdeñada sistemáticamente por las alternativas que niegan radicalmente la autopista. La Autopista del Atlántico es una empresa cuya propiedad mayoritaria detenta el capitalismo financiero español, que es quien decide la movilización de los fondos. Desplazarla del proyecto equivaldría a perder la inversión de los fondos en Galicia, o, lo que es lo mismo, la autopista constituye una inversión exterior. 5.º Estrechamente vinculado al anterior está el problema político. Hoy no es posible lograr soluciones realmente socialistas, ni siquiera de democracia avanzada, a tenor de las correlaciones de fuerzas políticas a nivel estatal, y todavía menos a nivel gallego. Quizá sea necesario recordar como dato significativo que en las pasadas elecciones, de 27 diputados, UCD obtuvo 20, cuatro Alianza Popular y tres el PSOE. De ahí que hacer cálculos típicos de la planificación socialista estimando las alternativas económicas a los 56.000 millones de la autopista estén fuera de lo posible, pues "esos" fondos no están disponibles para Galicia en otro proyecto, como ya es costumbre en las pautas inversoras de la oligarquía monopolista. Expropiarla y lograr la decisión pública de los mismos requiere una correlación de fuerzas que no hemos alcanzado. 6.º Como elemento también a considerar, y sin que suponga un problema fundamental, pero tampoco despreciable, es necesario introducir la cuestión del empleo, pues la autopista genera entre 4.000 y 5.000 puestos de trabajo y su paralización presenta un problema de difícil solución, toda vez que en los sectores secundarios existen ya en Galicia cerca de 60.000 parados.

Hasta ahora no se ha propuesto una alternativa que negando la autopista satisfaga los requisitos anteriores. Así, el proyecto más difundido elaborado por el equipo CIES, al que por otra parte se le debe reconocer una seriedad y voluntad de clarificación encomiables, no salva el problema financiero ni tampoco la cuestión política. En este mismo sentido falta un modelo sociopolítico donde se enmarquen las instituciones económicas que habrían de realizar su propuesta. Por lo demás, suscitan notables dudas sus cálculos técnicos y su análisis económico en relación a los objetivos formulados.

No merece la pena entrar aquí en la discusión de las posturas



Es urgente la institucionalización de representaciones de los diferentes sectores sociales y políticos implicados: Asamblea de Parlamentarios, afectados por las obras —como los que aparecen en la fotografía—, organismos de la Administración, empresa concesionaria y partidos políticos.

ideológicas de oposición global a la autopista que toman como premisa una concepción colonial de su carácter, puesto que ni siquiera esbozan una alternativa más que la resistencia puntual y concienciadora en espera de mejores circunstancias. Por otra parte, cabe formular también severas objeciones a los partidarios acríticos de la continuación de las obras sin más propuestas de replanteamiento y canalización del conflicto que el convencional y abstracto añadido "que se respeten los intereses de los afectados".

### Un replanteamiento dinámico

De las consideraciones anteriores se infiere que una negativa frontal a la autopista supondría "de iacto" —en caso de conseguir la paralización definitiva de las obras— la práctica continuidad de la situación infraestructural gallega con muy ligeros retoques, de ahí el rechazo a la postura de oposición total. Mas ello no supone la aceptación complaciente y acrítica del proyecto concreto de esta autopista, que es replanteable con una nueva orientación de la presión pública, pues la conciencia de los límites no implica negativa radical de posibilidades concretas. Así, hoy la actitud de la empresa se ha modificado y se le pueden conquistar importantes reivindicaciones; las condiciones políticas permiten, por otra parte, institucionalizar las reivindicaciones y la negociación al igual que la convergencia de la presión por objetivos concretos; también se pueden ganar a los sectores de opinión favorables a la autopista para su replanteamiento, vía un proceso de información razonada sobre daños e inconvenientes concretos a subsanar; y por último, la autopista aún no ha iniciado ningún tipo de operaciones en importantes tramos de la obra, por lo que sus

proyectos son ampliamente modificables.

La nueva dinámica a generar pasa por la institucionalización de representaciones de los diferentes sectores sociales y políticos directa o indirectamente implicados. Por ello, en el organismo o comisión instrumentada al respecto deben figurar representantes de la Asamblea de Parlamentarios gallegos, de los afectados por las obras, de los organismos de la Administración competentes en materia de obras públicas y agricultura, de la empresa concesionaria y de los partidos políticos. En dicho organismo se canalizarían las diferentes quejas y protestas originadas por la construcción de la obra, que negociarían los problemas aún en litigio, se elaborarían las propuestas de remodelación del trazado en los tramos aún no iniciados, se procedería a la valoración de los bienes expropiados o dañados, se estudiaría la ampliación de los accesos transversales y de los enlaces de entrada, etcétera. Simultáneamente se procedería a la concentración parcelaria y ordenación rural de las zonas afectadas y a la discusión de la legislación referente a zonas de reserva y afectación permanente. No se trata aquí de inventariar los temas que abordaría, sino tan sólo mostrar su importancia como elemento interlocutor de los diferentes intereses implicados en el seno, del cual cabe la resolución de las cuestiones planteadas. De esta forma podrían continuar las obras en los tramos donde ya se han logrado acuerdos estables, como son los tramos Vigo-Pontevedra y Santiago-La Coruña, a excepción de las ya paralizadas obras Pontevedra-Rande en el que la empresa fue especialmente agresiva, no debiéndose recomenzar hasta lograr una justa y totalizadora compensación de las comunidades y particulares dañados. En el resto

se procedería a una nueva planificación, sin perjuicio, por supuesto, de la introducción de correctivo de los tramos vigentes.

Al margen de la discusión de los problemas ocasionados por la construcción de la autopista, el organismo negociador debe encargar una comisión supervisora para controlar los costes de la misma, de tal manera que no resulten inflados por intereses de rentabilidad privada, pues tales costes jugarán un decisivo papel en la fijación de los peajes e incluso en los plazos de concesión que repercutirá en el conjunto de la sociedad gallega y que deben ser reformulados.

En estas condiciones, la autopista del Atlántico puede ser la menos mala de las alternativas históricamente posibles a la sociedad gallega, que en cualquier caso no supone destrucción de la red de carreteras ya existentes ni impide las mejoras comunicacionales de las provincias de Orense y Lugo, problema a abordar a otro nivel. Esta última, como tantas otras reivindicaciones tradicionales de Galicia, se enmarca junto a la lucha por una integración industrial, por una reconversión agraria, por la retención de los excedentes financieros; en definitiva, por un desarrollo económico autcentrado en la perspectiva estratégica de la conquista de poderes político-económicos propios en el marco de un auténtico estatuto de autonomía. Mas ahora no se pueden proponer, ante un problema urgente como el de la autopista, soluciones tácticas de autonomía avanzada, o ante su imposibilidad, la espera a contar con sus instrumentos de poder. Ello equivaldría a la desautorización funcional de las fuerzas políticas ante el pueblo gallego, a la evidencia de su inutilidad histórica, lo que aplazaría todavía más la difícil panorámica de la conquista de la autonomía efectiva de Galicia. ■