

El puente de Rande, ahora ya terminado totalmente, fue la obra —la única parte de la autopista— sobre cuya necesidad coincidió todo el mundo.

GALICIA NO QUIERE LA AUTOPISTA

PERFECTO CONDE

GALICIA anda revuelta y preocupada con el asunto de la autopista. Hasta el punto de que pocas veces pudo decirse que se pusieran tan de acuerdo para protestar los afectados por la realización de una obra pública. Tal vez desde la construcción del pantano de Castrelo de Miño, en 1964, no ha habido nada que suscitara tanta oposición. Ni siquiera la central nuclear de Xove o la expropiación de las tierras de As Encrobas.

Los promotores de la obra (Autopista del Atlántico Concesionaria Española, S. A.) dicen que hay política por el medio, que la mayor parte de la resistencia popular a que pasen las excavadoras proviene de una bien meditada y mejor aplicada labor de agitación política. Se empeñan en demostrar, no con mucho éxito y a pesar de la notable inversión publicitaria en los periódicos, que Galicia necesita como el pan lo que ellos llaman una vía moderna de comunicación entre el Norte y el

Sur gallegos, desde El Ferrol hasta Tuy, pasando por La Coruña, Santiago, Pontevedra y Vigo. Por el contrario, los vecinos de las numerosas parroquias por las que atraviesa el trazado, los técnicos del Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia y la mayor parte de las fuerzas políticas de la oposición insisten una y mil veces en que el proyecto es un desastre que sólo beneficia a unos cuantos oligarcas.

Un muro de Berlín

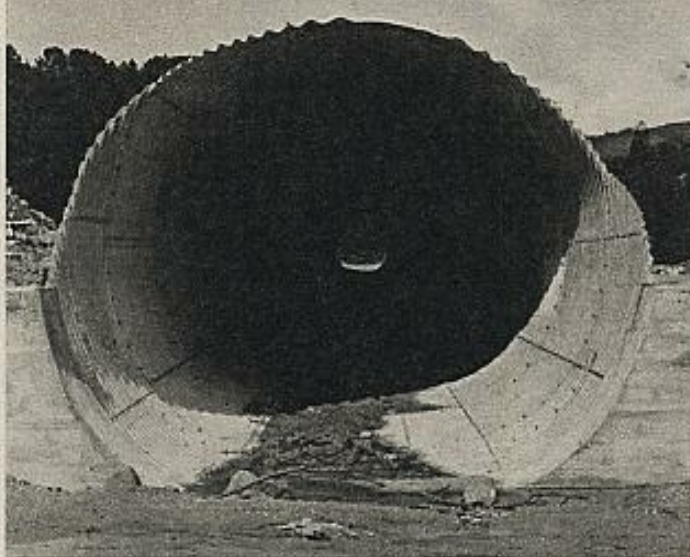
La verdad es que, si uno se atiene a la información que fácilmente se puede recoger sobre el terreno concluye en seguida que Galicia no quiere la autopista. O al menos eso parece. "Una autopista —contaría el secretario del Colegio de Arquitectos, César Portela— es una nueva modalidad de muralla china o de muro de Berlín en forma de vía privada que se traza sobre las me-



Los acuerdos no eran otros que el de que se parasen las obras mientras se buscaba solución más serena.

jores tierras y se protege todo su recorrido con espesas redes metálicas. Algo imposible de atravesar si no es por medio de puentes, pasos subterráneos o túneles que se sitúan a una distancia media de 700 metros y a veces de varios kilómetros. En el caso gallego significa meterse en un túnel en La Coruña o El Ferrol y salir de él en Santiago, Pontevedra o Vigo".

Si esto es cierto —y lo es— y se tiene en cuenta la constitución topográfica gallega, muy especialmente la de ciertas zonas costeras que atraviesa la autopista (suaves pendientes de terreno en las que se vio a lo largo del tiempo extremadamente favorecido el asentamiento intenso de población), y las características peculiares de diseminación poblacional (en Galicia están 30.000 núcleos de población de los escasos 100.000 que tiene toda España), puede empezarse a ver claro lo que significa realmente atravesar el país diagonalmente con una franja de 219 kilómetros de longitud por más de 100 metros de ancho, que se lleva por delante la friolera de unas 3.200 hectáreas de terreno cultivable, cuando no está edificado o es edificable, en su mayor parte. "Significa —declaró el arquitecto Salvador Tarragó— aplicar a la fuerza a Galicia un medio de transporte, técnicamente atrasado, como método de segregación espacial para apropiarse del espacio público a gran escala, creando un elemento de segregación social como medio idóneo para practicar negocios especulativos sin que importe demasiado el hecho de que así se frena realmente el auténtico desarrollo del país". Un miembro



A través de tubos como éste tienen que pasar personas, vehículos y animales. "Que se entuben ellos", dijeron los afectados.

de la Coordinadora Nacional de Afectados lo explicó con palabras menos técnicas y no menos contundentes: "Se trata —dijo— de un verdadero navajazo, de un auténtico tajo en el estómago de Galicia para que se desangre aún más. Es como si te dieran una cuchillada en la barriga".

El capital de siempre

La opinión general que se manifiesta es la de que Galicia no tiene necesidad alguna de que le construyan una autopista. La construcción de la autopista (o *paxaro da morte*, el pájaro de la muerte le llaman los labradores por cuyas aldeas pasa) cuesta más de 56.000 millones de pesetas, de los que una parte importante será avalada por

el Estado. De momento está constituida la empresa concesionaria con un capital social de 4.000 millones, que se reparte entre cuatro Cajas de Ahorro gallegas (13 por 100), los Bancos Pastor, Hispano Americano, Noroeste y Bilbao (13 por 100 cada uno), Banco Mas Sardá (11 por 100), Bankunión (5 por 100), Liga Financiera (5 por 100), Banco Occidental (4,5 por 100), Banco Industrial del Mediterráneo (3,5 por 100), Banco Atlántico (3 por 100), Banco Interior de Comercio (2,5 por 100) y Banco de Barcelona (0,5 por 100). Otros 3.600 millones aparecen distribuidos en recursos ajenos a través de un crédito alemán por importe de 80 millones de marcos, otro de 12 millones de dólares en multimoneda y una emisión de pagarés cifrada en

cinco millones de dinares de Kuwait. "Casi todos los de siempre —contestó sin recato un economista de izquierdas, profesor de la Universidad de Santiago—. Juntos, para venir una vez más a Galicia a exprimir con su capitalismo colonialista".

La presencia notable del Banco Pastor, grupo Fenosa, en el negocio despierta las más iracundas frases de los gallegos. Se recuerdan las pintadas que llenaron el valle de Castrelo de Miño (Orense) en 1964 al construir el pantano, cuando una verdadera revuelta popular escribió por las paredes y en el asfalto de las carreteras una y otra vez la frase de "Fuera Fenosa. Como el Foucellas" (Foucellas fue un célebre guerrillero gallego que resistió varios años después de la guerra).

Los gallegos no quieren la autopista

Los gallegos no quieren la autopista, en una palabra. Y no la quieren porque, tal como explicaron recientemente los afectados a la Asamblea de Parlamentarios de Galicia, se trata de un negocio capitalista y privado que no responde a las necesidades de transporte que se derivan actualmente de la realidad gallega. No la quieren porque rompe los núcleos familiares y la unidad de convivencia establecida a lo largo de muchos años.

La autopista destruye, en opinión generalizada de los gallegos, la mayor parte de los caminos y senderos que formaban un entramado comunicativo muy característico y aumenta el recorrido que deben hacer después los vecinos afectados para pasar, en muchos casos, a través de verdaderos túneles tenebrosos (tubos metálicos por debajo de la autopista) por los que el ganado se niega a atravesar. No menos importante es el daño que causa al deshacer la red de captación y distribución de agua, cortando o desplazando el curso de ríos y regatos y anegando irracionalmente terrenos que no disponían de agua anteriormente. Es bien cierto que intensifica y racionaliza sólo en parte la comunicación entre los grandes núcleos de población como La Coruña y Vigo, pero no lo es menos que origina el aislamiento del resto de Galicia, aumentando, además, la dependencia de las pequeñas y medianas entidades de población con respecto a las grandes ciudades. Buen ejemplo puede ser el sospechoso beneficio que sin duda redundará en El Corte Inglés de Vigo, a cuyas puertas va a desembocar la variante que entra en la ciudad.

Por si todo fuera poco, los gallegos



Tuvo que intervenir la Guardia Civil en varias ocasiones para contener los ánimos de la gente, cuando se ponía delante de las obras para paralizarlas.

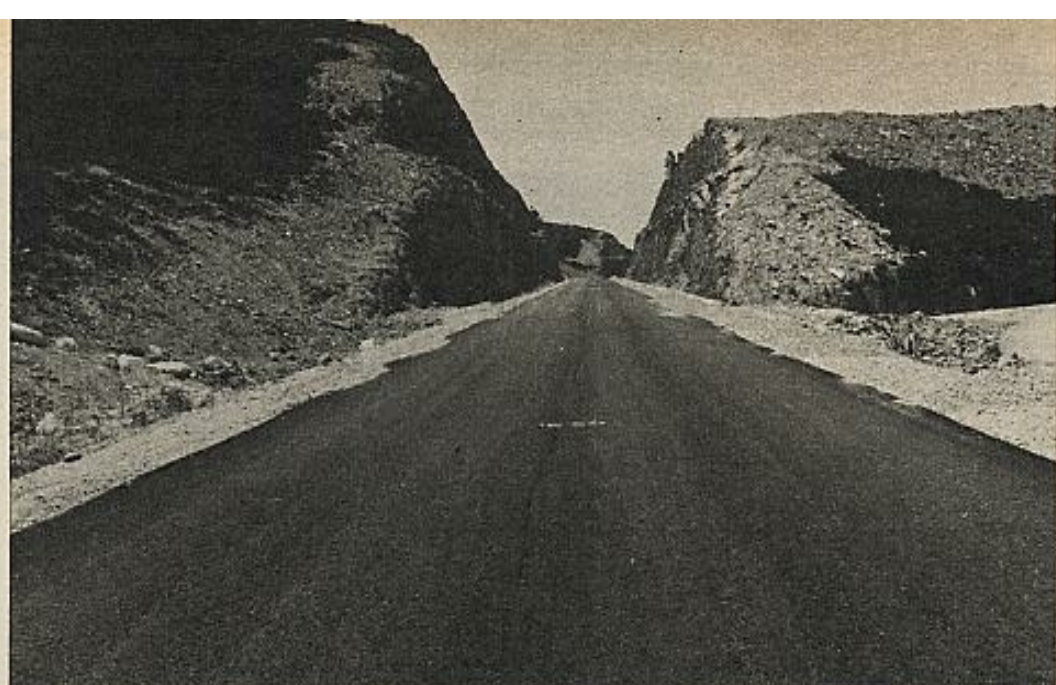
GALICIA NO QUIERE LA AUTOPISTA

gos temen que una obra como ésta sirva de columna vertebral sobre la que puede apoyarse la implantación de industrias de enclave cuyo alto grado de contaminación y desproporción en los presupuestos a invertir hacen pensar en las características típicas de la industrialización capitalista de raíz colonial.

Una lucha popular en contra

Pero el pueblo no estuvo callado y se defendió como pudo contra los que el humor gallego bautizó rápidamente con el mote de **autopistoleros**. En 1976, las parroquias de Vilaboa y Salcedo, en la provincia de Pontevedra, iniciaron la vanguardia de la oposición a las obras. Mujeres y niños se ponen delante de las excavadoras y se enfrentan con la Guardia Civil hasta que, por fin, consiguen una orden de Obras Públicas mandando paralizar la construcción. El Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia se pronuncia por primera vez el 25 de julio de 1976 señalando, entre otras cosas, que "la autopista, pretendiendo resolver el problema de la comunicación interna, coopera en realidad al trasvase y concentración de la población en áreas más desarrolladas, cortando la comunicación entre el Este y el Oeste y contribuyendo a la desertización del interior".

En el primer semestre de 1977 se producen enfrentamientos en Pontevedra. El 21 de marzo, más de mil vecinos detienen en la carretera de Vigo el coche en el que viajaba el entonces ministro de Obras Públicas, Leopoldo Calvo Sotelo, para obligarle a escuchar de viva voz sus quejas. En abril, más de tres mil afectados escriben al Rey, Gobierno... Poco tiempo después, Calvo Sotelo convocó a los vecinos para una reunión en Madrid, pero éstos se negaron alegando que, si los problemas se estaban dando en Galicia, en ella sería donde tuvieran que resolverse. En vista de la situación, las autoridades convocaron otra reunión, esta vez en el Gobierno Civil de Pontevedra, a la que asistieron el gobernador, el subdirector general de Carreteras, el director general de la concesionaria, los alcaldes de Pontevedra y de Vilaboa, los pedáneos de la zona y una comisión de afectados. Llegaron al compromiso de paralizar las obras del tramo Pontevedra Sur-Rande, pero la empresa no cumplió lo acordado en los días siguientes y sólo la intervención decidida de los vecinos, volviendo a ponerse delan-



El CIES aboga por la construcción de carreteras Redia que constituyan una red tupida y escasamente concentrada sobre la zona de influencia del eje Ferrol-Vigo.

te de las máquinas, y el apoyo del alcalde de Pontevedra sirvió para que definitivamente dejase de trabajar la empresa el 3 de mayo. Diez días después, veinte vecinos de Salcedo y Vilaboa (Pontevedra) presentarían ante el subdirector general de Carreteras un estudio de la situación en el que se incluían distintas alternativas.

A finales de mayo, el día 27, quedaba constituida en Santiago la Coordinadora Nacional de Afectados por la Autopista del Atlántico, compuesta por asociaciones culturales y de vecinos de la mayor parte de las parroquias por cuyo territorio pasa el trazado de la obra proyectada. Las corporaciones municipales de Vigo y Pontevedra apoyaron las peticiones de los vecinos y la guerra contra la autopista se generalizó. Su última batalla fue la manifestación celebrada en Pontevedra el 4 de septiembre con la participación de más de siete mil personas.

La alternativa del CIES

"Sabemos que hay otras soluciones y queremos que se busquen para que nadie tengamos que salir perjudicados y a todos nos toque el beneficio de unas buenas comunicaciones", afirmó un director de la Coordinadora al término de la manifestación. Efectivamente, hay otras alternativas y una de ellas acaba de ser planteada por el Círculo de Información y Estudios Sociales de Galicia (CIES).

"Queremos demostrar —informaron sus directivos— que existen soluciones más baratas y mucho más eficaces que la autopista para resolver la congestión de tráfico que hoy tiene la carretera nacional 550". En opinión del CIES, la solu-

ción puede ser el trazado de un sistema de carreteras Redia que comprende dos vías. Una occidental, que bajaría desde La Coruña atravesando la comarca de Bergantiños por su capital Carballo y que, al llegar a Portomouro, podría seguir dos líneas distintas: una iría a la ría de Arosa y otra que se encaminaría directamente a Pontevedra, siguiendo, a partir de A Esclavitude, el trazado de la vieja carretera.

Otra vía oriental, paralela a la primera, podría bajar desde El Ferrol por Betanzos y se serviría también de las antiguas calzadas y del trayecto escogido ya por la autopista, solamente para aprovechar lo que ya está hecho y no porque se considere ni mucho menos el mejor.

Por otra parte, el CIES hace gran hincapié en la modernización de la red ferroviaria gallega. "Propugnamos, por lo tanto, que se aproveche el actual trazado ferroviario modernizándolo, haciendo en todo su recorrido doble vía y electrificándolo en su totalidad. Habría que introducir dos atajos importantes que irían desde Sigüeiro, cerca de Ordenes (La Coruña), para conducir hasta Betanzos y El Ferrol, y otro desde Portas (Pontevedra), que enlazase directamente con Pontecesures y Santiago manteniendo la desviación que ya existe a Villagarcía de Arosa".

Si los cálculos del CIES no fallan, su alternativa representa una capacidad de carga cuatro o cinco veces superior a la de la autopista y un coste social diez veces inferior. El coste económico real es menos de la mitad del de la autopista aun incluyendo la racionalización de la red ferroviaria. Si la autopista cuesta en total 56.000 millones de pesetas, en valores actuales, la realización de la alternativa del CIES se

cifra, entre carreteras y ferrocarril, en 26.000 millones. Dos terceras partes irían a las obras ferroviarias y el resto al plan de carreteras.

Desde el punto de vista social, la diferencia entre una y otra alternativa no tiene color. La autopista traga 3.200 hectáreas del mejor terreno, mientras que la otra solución no llevaría más allá de 800. La alternativa carreteras-ferrocarril implica una red tupida y escasamente concentrada de buenas vías de comunicación, contra una autopista que sería de peaje y que favorecería solamente a unos cuantos núcleos importantes. Podrían establecerse infinitas comparaciones.

Sólo el autogobierno de Galicia debería decidir

¿Qué va a pasar ahora? No se sabe ciertamente. En el seno de la empresa concesionaria de la autopista parece haberse abierto una cierta crisis que llevó incluso a la dimisión de su hasta ahora director general, Roa Baltar. La empresa, por primera vez, habla actualmente de negociar soluciones distintas a las suyas en algunos de los tramos. Parece como si fuera a salvar todo lo salvable de su ambicioso proyecto al temer que se le pueda ir de las manos la vaca lechera de los notables beneficios fiscales y crediticios que supone una obra como la emprendida.

Los sectores de opinión de una Galicia que empieza a ser más real que el periclitado franquismo del que procede la idea de autopista, mantienen la opinión de que habría que esperar a que los gallegos tuvieran la ansiada autonomía y sus formas propias de gobierno antes de tomar una decisión tan importante. El debate está abierto, en todo caso. ■ P. C. M.