

# **MODERNIZACIÓN ECONÓMICA VERSUS CONFLITIVIDADE SOCIOAMBIENTAL: DISCURSOS A FAVOR E EN CONTRA DA AUTOPISTA DEL ATLÁNTICO (1976-1979)**

## **Economic modernization versus socio-environmental conflict: discourses in favour of and against *Autopista del Atlántico* (1976–1979)**

**DANIEL LANERO TÁBOAS**

Investigador Programa Ramón y Cajal

Grupo de Investigación HISTAGRA (Universidade de Santiago de Compostela)

Recibido: 26/06/2015  
Aceptado: 29/04/2016

### **Resumen**

Nos primeiros anos da Transición á democracia, Galicia, ao igual que o resto de Estado, experimentou unha intensa conflitividade social. Un dos conflitos que acadou maior repercusión social, motivou intensos debates e ocupou a atención da opinión pública durante máis dun lustro, foi o provocado pola construción da *Autopista del Atlántico*. En este traballo analizamos este conflito socioambiental dende a perspectiva dos discursos e contradiscursos públicos que os diferentes actores involucrados elaboraron, das lóxicas argumentais subxacentes a estes e, en definitiva, dos dous modelos de desenvolvemento económico e territorial confrontados que se estaban a propoñer para o futuro do país. Unha das principais aportacións da investigación reside na atención prestada á análise do discurso público dos diferentes actores (económicos, profesionais, sociais...) que se amosaron abertamente favorables á construción da *Autopista*, até o de agora, case sempre ausentes na escasa literatura disponible sobre o tema.

**Palabras chave:** Galicia. Transición. Conflitividade socioambiental. *Autopista del Atlántico*. Discurso público. Progreso. Territorio.

### **Abstract**

At the beginning of the Transition to Democracy, Galicia, like the whole Spanish State, experienced an intense social unrest. One of the conflicts that had a larger social impact, triggered impassioned discussions and focused the attention of public opinion for more than a lustrum, was that one provoked by the construction of the Atlantic Motorway (*Autopista del Atlántico*). In this paper we analyze this socio – environmental conflict from the point of view of the discourses and counter - discourses that the different actors taking part at the conflict produced, their underlying reasonings and, in conclusion, the opposite models of economic and territorial development that the two parts were proposing for the Galician future. One of the main contributions of this research lies in the attention paid to the public discourse of those sectors (entrepreneurial, professional or social) which clearly supported the construction of the motorway, hitherto neglected for the limited literature on this topic.

**Key Words:** Galicia. Transition to Democracy. Socio-environmental conflicts. *Autopista del Atlántico*. Public discourse. Progress. Territory.

## 1. Introducción: unha aproximación ao conflito da *Autopista*<sup>1</sup>

No tránsito entre os anos terminais da ditadura franquista e a consolidación do novo réxime político democrático tiveron lugar en Galicia toda unha serie de conflitos e<sup>2</sup> manifestacións de descontento que forman parte do «ciclo de protesta» polo que atravesou a sociedade galega durante a segunda metade da década de 1970<sup>3</sup>. Un dos conflitos que acadou unha meirande repercusión social, motivou intensos debates e ocupou a atención da opinión pública durante cerca dun lustro, foi o provocado pola construción da denominada *Autopista del Atlántico*.

Á análise deste conflito socioambiental adicaremos as seguintes páxinas<sup>4</sup>, non tanto, en esta ocasión, dende o punto de vista dos feitos concretos, das estruturas de mobilización social ou da influencia exercida pola mutación das oportunidades políticas, senón dende a perspectiva dos discursos e contradiscursos públicos que os diferentes actores involucrados elaboraron daquela, das lóxicas argumentais subxacentes a estes e, no fondo, dos dous modelos enfrontados de desenvolvemento económico e territorial que se estaban a propoñer para Galicia.

Non podemos perder de vista, en calquera caso, as particularidades da Transición á democracia en España como período histórico, caracterizado pola incerteza e as expectativas en torno ao futuro político do país, a recuperación das prácticas sociais reivindicativas e a progresiva conformación dunha opinión pública «moderna», equiparable, no esencial, á existente nos países democráticos de Europa occidental.

A convocatoria, no BOE de 2 de marzo de 1972, dun concurso público para a execución dunha ponte que salvara a Ría de Vigo á altura de Rande (Redondela) foi o punto de partida para a construción dunha autoestrada de 235 Km, destinada a unir de norte a sur, de Ferrol a Tui, todo o occidente galego. Un decreto do Ministerio de Obras Públicas do 17 de agosto de 1973 concedeu a construción, conservación e explotación de toda a vía a *Autopistas del Atlántico Concesionaria Española S.A.* (AUDASA), unha sociedade constituída *ad hoc* en 1973 con capital integramente financeiro, aportado polas caixas de aforro galegas (25%), numerosos bancos do resto do Estado e varios fondos de investimento internacionais. O 17 de decembro de 1973, Gonzalo Fernández de la Mora, ministro de Obras Públicas, colocaba en

---

1 Este traballo contou co financiamento do proxecto de investigación do MINECO: “Movilización social y poder local: la España rural entre la continuidad y el cambio político (1968-1982)”. Ref: HAR2014 - 55150 - P; IP: Daniel Lanero Táboas.

2 LANERO TÁBOAS, D. (2013): 139-172; PINO, D. (1997): 20-24; PUNZÓN LORENZO, C. (2000): 86-91.

3 No uso do concepto de «clico de protesta» seguimos a TARROW, S. (2004): 202-203.

4 Entendemos aquí, seguindo a FOLCHI, M. (2001): 79-100, por conflitos socioambientais ou «conflitos con contido ambiental» os caracterizados polas formas de relación establecidas por unha comunidade co seu entorno natural ante tensións que alteran a situación precedente.

Rande a primeira pedra dunha infraestrutura que estaba previsto rematar en 1977, pero que non se culminaría até os primeiros anos do século XXI.

Imaxe 1. Construción da ponte sobre o Estreito de Rande



(Fonte: idasa (1976): 14).

O descontento veciñal coas obras da autoestrada agromou axiña. As primeiras mostras foron de carácter individual e apareceron en puntos dispersos do trazado. Ao longo de 1976 xurdiron as primeiras accións de protesta organizada, nos traballos do tramo Rande -Pontevedra Sur, protagonizadas por veciños afectados de varias parroquias do concello de Vilaboa e da de Salcedo (en Pontevedra). En este foco inicial o conflito intensificaríase significativamente durante o ano seguinte, chegando a cotas de tensión moi altas, en especial nos meses do inverno e da primavera, até que o goberno da UCD decidiu a paralización total das obras nesta

zona o 4 de maio de 1977<sup>5</sup>. No transcurso dos anos 1977 e 1978 multiplicáronse as mostras de descontento dos afectados, espallándose por numerosos puntos das obras: Culleredo, Cecebre, Guísamo, Oroso (na provincia da Coruña) e Rande, Trasmañó, ou Chapela (en Pontevedra), afectando tamén aos barrios periféricos da Coruña e Vigo. En esta última cidade, a autopista desembocaba en pleno centro urbán, entre edificios e en altura, saída popularmente coñecida como o *scalextric* que a presión da cidadanía viguesa conseguiu finalmente facer derrubar sen que se chegara a inaugurar.

¿Por que protestaban os veciños dos lugares polos que estaba previsto levar a traza da *Autopista del Atlántico*? Malia que puideron existir cuestións específicas nos diferentes lugares, ou argumentos cun maior peso ca outros en cada caso, os motivos das protestas repetíanse con bastante asiduidade.

A construción da vía implicaba o desartellamento territorial daqueles espazos rurais que atravesaba: as obras destruían a rede viaria local de camiños e corredoiras, causaban importantes destrozos no sistema de abastecemento de augas (pozos, fontes, regatos...) e nalgunhas ocasións o emprego de potentes cargas explosivas provocaba graves danos estruturais (fendas) en vivendas e construcións agropecuarias, ou mesmo o seu derrubo. Algúns testemuños dos veciños directamente afectados, así como doutros participantes nas mobilizacións son expresivos ao respecto:

Comprobábamos que nos planos non existían... planos que tuvemos que ir a reclamar e levalos a forza para podelos estudar, porque non che daban copia de nada, e os collimos en Obras Públicas, nos plantamos corenta veciños e os levamos, e a partir de aí empezamos a abrir os ollos moito máis, ou sea, nos facían moito máis dano do que nós pensabamos... Non había nin un estado de fontes que se cargaban, nin ríos que se cargaban, nin camiños, camiños que cando se acercaban os camiños á traza da autopista desaparecían cun

---

5 A táctica que os veciños empregaron máis frecuentemente para a paralización das obras foi situárense diante da maquinaria pesada empregada na construción da autoestrada. Houbo numerosos episodios de enfrontamento físico dos afectados coas forzas da orde pública en Vilaboa, Salcedo, Guísamo ou Oroso, cunha moi destacada participación das mulleres. Estes choques violentos remataron ás veces con labregos con feridas de diversa consideración. A Guardia Civil e a Policía Armada antidisturbios tiveron que protexer en máis dunha ocasión a continuidade dos traballos e garantir a ocupación efectiva das propiedades por parte de AUDASA, situacións que causaban tamén unha gran tensión entre os operarios das empresas constructoras subcontratadas. En todo caso, e como case sempre acontece en este tipo de mobilizacións socioambientais, a acción directa foi complementada polo recurso continuo á vía institucional: cartas, queixas ou peticións foron enviadas tanto á empresa concesionaria como aos organismos da administración do Estado con competencias sobre a materia ou á propia Coroa. Os afectados tamén conseguiron entrevistarse con Leopoldo Calvo Sotelo, daquela Ministro de Obras Públicas, así como con diferentes responsables técnicos da Dirección General de Carreteras. Mesmo foi posible a resolución de situacións de moita tensión a través da negociación directa entre afectados e AUDASA.

arbolado, carreteras, ou sea carreteras, todo o que era camiños e carreteras, a maioría, non traspasaban a autopista, co cual tiñas que dar volta y, era un escándalo, ¿non? (...) Eles os medios usaban os máis económicos posibles, entón metían unhas cargas de dinamita donde as pedras que rodaban o millor monte abaixo eran de tamaños de coches, de 600 e así, que se teñen metido en máis dunha casa<sup>6</sup>.

Pois entón resulta que moita xente para ir ás súas propiedades que era das que vivía, tiña que recorrer dez ou quince kilómetros pa arriba e baixar outros quince kilómetros, ¿non? co cual xa era imposible seguir vivindo daquelas terras, ou sexa seguir vivindo como había vivido deica aquel momento, ¿non?<sup>7</sup>

Ahí mire que es una tierra de tanta agua que empezando por aquí, desde allí, todo son pozos, y nosotros nos arreglábamos de esto, vivíamos de esto, de esto, de esto, de... de la tierra, de lo que producía la tierra... resulta que estos señores vinieron y ¡Hala! (...) allí, allí ya taparon pozos, uno o dos pozos, esto todo se regaba, se regaba y daba azafrán, lo que le diera a usted... cuatro cosechas al año le quitábamos de tierra, porque poníamos ensalada dúas ou tres veces, poñíamos escarola, poñíamos verdura, todas esas cousas e deso era do que vivíamos nosotros... (...) pero aquí cada un ten seu remendo, nada máis que ten para plantar isto, isto xa o ten destinado pa pementos, aquilo xa teno destinado pa patacas e aquel outro teno destinado pa ensalada, xa todo o mundo, cada un ten destinado as cousas para o que é, porque no es un sitio que una persona tenga kilómetros de terreno, que esto todo está dividido todo<sup>8</sup>.

A outra gran cuestión que alimentaba o malestar dos afectados era o emprego que a empresa concesionaria facía das grandes posibilidades que lle ofrecía a *Ley de Expropiación Forzosa*. Os agricultores afectados reaccionaron de diversas maneiras contra a ocupación (pola forza) das súas terras. De feito, os veciños opúñanse a propia lei, cuxa aplicación compremetía –cando menos parcialmente– a reprodución económica das súas familias. A isto débéselle engadir a insatisfacción provocada pola escasa cuantía das indemnizacións e os constantes retrasos no seu pagamento por parte da empresa:

Aquela oposición dos veciños contra as obras, non iban tanto contra a autopista, contra os medios, contra os novos sistemas de comunicación, senón contra a maneira de levalos a cabo, a famosa Lei de Expropiación Forzosa,

6 Testemuño oral de Fabián Estévez, presidente en 1979 da Asociación de Veciños de Salcedo (Pontevedra) no documental *A mirada de Anna*, dirixido por L. Soler e J. Algora, Adivina Producciones, 2009.

7 Testemuño oral do arquitecto César Portela no documental *A mirada de Anna*, op.cit.

8 Testemuño oral dunha veciña afectada, no documental *Autopista: unha navallada a nosa terra*, dirixido por L. Soler e producido por A. Turbau e L. Soler, 1977 (14'51" - 16'57").

que se aplicaba dunha maneira, ehh... brutal y eficazísima, ¿Non?, é decir, de golpe y porrazo en cuestión de días a Lei desposeía á xente das súas leiras, é decir, sin máis nin máis, pagadas a prezo de saldo<sup>9</sup>.

Nos pagaron a, a cento, a cento vinte pesetas o metro, e en ese precio, pois o que quixera cobrar que cobrara e o que non pois eso que, os cartos que os levarían a Hacienda, e así se quedarían aí, asustándonos na máis... Nos enganaron, eso no fue, eso fue robar. Aquí roubáronos, non, non pagaron, roubáronos nada máis<sup>10</sup>.

Imaxe 2. Episodio de tensión entre veciños afectados pola Autopista e os membros da Policía Armada



(Fonte: Anna Turbau © VEGAP)

As primeiras manifestacións conflitivas transformáronse con gran rapidez nun movemento social ben artellado contra a *Autopista del Atlántico*. De xeito case simultáneo creábase en Pontevedra o *Círculo de Investigaciones y Estudios Sociales* (CIES), un grupo interdisciplinar de expertos e intelectuais que se adicou ao asesoramento técnico dos afectados e a presentar á sociedade galega argumentos contrarios á

9 Testemuño oral de Xavier Navaza (xornalista) no documental *A mirada de Anna*, Op. cit

10 Testemuño oral dun veciño afectado, no documental *Autopista: unha navallada a nosa terra*, Op. cit. (16'58" – 18'48").



construción da autoestrada. Poucos meses despois, á altura do verán de 1977, existía xa unha *Coordinadora Nacional de Afectados pola Autopista do Atlántico*, que agrupaba tanto a particulares como a asociacións de veciños das zonas máis afectadas polo trazado da vía. A *Coordinadora*, controlada por sectores politicamente afíns ao nacionalismo galego, na órbita da *Asamblea Nacional Popular Galega* (ANPG), promoveu un programa completo de accións de protesta e acadou unha presenza notable nos medios de comunicación de masas do momento.

As vindeiras páxinas adicáremolas, precisamente, á análise das narrativas, dos argumentos e das propostas de modelos de comunicación alternativos á *Autopista del Atlántico* elaborados por todos aqueles actores e colectivos que se opuxeron abertamente á construción da autoestrada. Cómpre, antes de máis, ter en conta que a proxección á opinión pública dos argumentos do discurso anti - autoestrada, así como a constante apelación á empresa concesionaria e á Administración pública a entablar un debate público sobre a cuestión das comunicacións en Galicia formaron parte da propia estratexia do movemento social e resultaron, na nosa opinión, bastante exitosas.

## **2. Unha Navallada á Nosa Terra: discursos, alternativas e fundamentación teórica da oposición á Autopista del Atlántico**

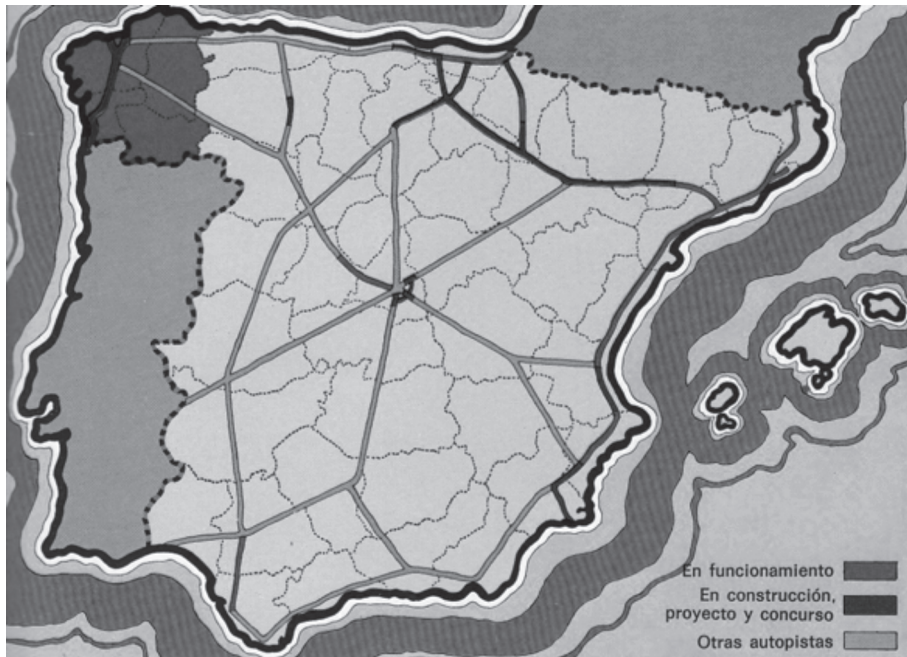
A conflitividade socioambiental asociada á construción de autoestradas non foi, nas décadas de 1970 e 1980, un fenómeno de ámbito exclusivamente galego limitado á oposición de diversos colectivos sociais á *Autopista del Atlántico*. Esta mobilización ten que ser posta en relación con outras manifestacións de descontento e con outras discusións na esfera pública que tamén se deron noutras rexións do Estado, como Valencia, o País Vasco, Aragón ou Baleares<sup>11</sup>. O arranque deste fenómeno prodúcese uns poucos anos despois da aprobación polo goberno franquista dunha *Ley de Autopistas* (19 de maio de 1972) que daría lugar case inmediatamente a un *Plan Nacional de Autopistas*.

Este *Plan Nacional de Autopistas* foi duramente criticado por algúns sectores da sociedade civil española, en particular dende o ámbito académico, cun papel sobranceiro dos equipos multidisciplinares liderados polo sociólogo e urbanista

11 Sobre a *Autopista del Mediterráneo* e a sección desta denominada *Autopista de la Costa Blanca* (que conectaba as provincias de Valencia e Alacante) e as protestas que a súa construción provocou entre particulares afectados, corporacións municipais e determinados sectores de actividade económica (hostalaría), véxase GAVIRIA, M. (dir.) (1974): 377-385. Tamén PUNCEL CHORNET, A. (1996). Unha perspectiva xeral sobre as mobilizacións contra as autoestradas en España en FERNÁNDEZ, J. (1999): 262-268.

Mario Gaviria, que xeneraron durante a década de 1970 un inxente número de publicacións sobre os desequilibrios e consecuencias sociais do modelo de desenvolvemento económico (*desarrollismo*) que se estaba a poñer en práctica na España das décadas finais da ditadura franquista.

Imaxe 3. Situación da Rede viaria principal en 1976



(Fonte: IDASA (1976): 37).

Para Gaviria e os seus colaboradores o *Plan Nacional de Autopistas* fora unha elaboración precipitada e pouco rigorosa dende un punto de vista da falta dos estudos técnicos imprescindibles, sobre todo tendo en conta os impactos que sobre o territorio, a economía e a poboación tería que ter por forza unha rede prevista de 7.000 km de autoestradas<sup>12</sup>. O *Plan Nacional* sería basicamente o produto dos intereses das empresas constructoras españolas que contarían a este respecto co beneplácito do goberno franquista. No caso das autoestradas, o negocio non estaría tanto na

12 Segundo GAVIRIA, M. (dir.) (1974): 392 e 395, o *Plan Nacional de Autopistas* fora elaborado unicamente pola División de Planes y Tráfico de la Dirección General de Carreteras, sen a intervención dos ministerios ou dos organismos da administración do Estado con competencias sobre agricultura, vivenda, urbanismo ou «Plan de Desarrollo». O *Plan Nacional* pretendía a construción de 7.000 km de autopista e un investimento global de 700.000 millóns de pesetas, a razón de 20.000 por ano.



súa explotación económica no tempo como na propia fase de construción, de xeito que un mesmo grupo empresarial, a través de grupos filiais encaixaríanse nas fases de proxección e construción das obras e finalmente da súa explotación. Para levar adiante este tipo de infraestruturas as concesionarias recorrían a créditos e fondos de investimento estranxeiros. O «círculo virtuoso» pecharíase co feito de que estes créditos estarían avalados polo Estado co que, no caso de perdas económicas ou mesmo de creba, este acudiría ao rescate da concesionaria<sup>13</sup>.

Lo curioso de las autopistas es que ya no se piensa en ellas como negocio de explotación, sino que es un negocio el construirlas. Los mismos constructores se hacen el proyecto y lo ejecuta una empresa de ellos, una filial. Entonces, en vez de costarles el proyecto diecinueve mil millones de pesetas, les cuesta ocho mil, pero cobran el peaje como si les hubiese costado los diecinueve; esa es la lógica propia de construir por construir. Lo que pasó en Estados Unidos: la industria del automóvil, la industria del petróleo y las grandes empresas de obras públicas asociadas para producir más carreteras, porque sí y sin más<sup>14</sup>...

Os discursos do período críticos coa construción de autoestradas esgrimían unha ampla nómina de argumentos. Algúns deles encaixaban moi ben coas problemáticas que a construción da *Autopista del Atlántico* puxera de manifesto no caso galego e foron incorporados (e desenvolvidos) polos colectivos de opositores galegos, entre os que os sectores profesionais (técnicos) e académicos desempeñaron un rol moi importante.

Centrarémonos en dúas cuestións nucleares: o problema das expropiacións de terras e a relación entre a construción de autoestradas e os programas de desenvolvemento rexional (na época, dende o ámbito académico, comezábbase a facer referencia ao concepto de «ordenación do territorio»).

Os detractores das autoestradas queixábanse da escaseza das compensacións que os labregos recibían polas terras expropiadas (que polo xeral non chegaban ao 2% do custo total das obras), polo feito de que aquelas eran con frecuencia de alta calidade dende o punto de vista do seu uso agrario e polos constantes retrasos no pago por parte das empresas concesionarias. A maiores das terras expropiadas, as autoestradas requerían dunha zona de servidume que permanecía inutilizada a efectos do seu uso agrario e que, ademais non se indemnizaba<sup>15</sup>. Directamente

13 «Negociar co progreso. Entrevista a Mario Gaviria», *TEIMA*, 21, 5-12 de maio de 1977, p. 27.

14 GAVIRIA, M. (dir.) (1974): 390.

15 Un desenvolvemento pormenorizado destes argumentos en *Autopista do Atlántico. Notas pra un debate necesario* (1977): 13-14. Dende un punto de vista técnico-xurídico, a *Autopista del Atlántico* contaba con: «Zona de Dominio», entre vallas e expropiada, de entre 44 e 100 mts de ancho; «Zona de Servidume», utilizada pola concesionaria sen explotación, 34 mts, e «Zona

vencellada coa cuestión das expropiacións estaría a posibilidade de planificar actuacións de concentración parcelaria ou de reparcelamento de propiedades de uso agrario no marco dos procesos de construción de autoestradas, experiencias que foran levadas a cabo con éxito no estranxeiro, especialmente na República Federal Alemana, pero tamén no caso da autoestrada que conectou as cidades suízas de Xenebra e Lausana<sup>16</sup>. Esta posibilidade, traída a colación con frecuencia polos sectores críticos non só coa autoestrada, senón tamén con como esta se estaba a construír, á penas foi contemplada en España e, de feito, desbotárase rapidamente<sup>17</sup>.

En calquera caso, non cabe dúbida de que o tema que centrou en Galicia o debate público entre partidarios e detractores da *Autopista del Atlántico* foi a relación que uns e outros establecían entre o proxecto de construción da autoestrada e o desenvolvemento rexional (entendido en termos de crecemento económico) do país. No fondo, confrontábanse na area pública, dous conceptos moi distantes (por non dicir opostos) da idea de «progreso».

O realmente interesante do caso galego é que a constatación dos problemas que a autoestrada estaba causando nos modos de vida e nas dinámicas comunitarias dos lugares e parroquias que atravesaba, así como as reivindicacións veciñais derivadas destes efectos (reposición de camiños e corredoiras, preservación de fontes e de regos, construción de pasos elevados...) foron clave para un cambio de escala no plantexamento do conflito. Dito doutro xeito, as experiencias concretas de desartellamento territorial local levaron de maneira case natural ao plantexamento desta mesma cuestión dende unha perspectiva global: ¿era a *Autopista del Atlántico* un factor de progreso rexional ou máis ben un desartellador territorial destinado a incrementar os desequilibrios económicos internos?

O primeiro colectivo en plantexar o problema en estos termos foi o *Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia* (COAG), entidade corporativa que realizou unha declaración pública en xullo de 1976, advertindo sobre o risco de que a *Autopista* incrementase a incomunicación interior de Galicia, cortando a comunicación entre leste e oeste do país e estimulando a tendencia cara a desertización do interior do mesmo, ao apostar por privilexiar a comunicación entre as maiores concentracións urbanas do país (A Coruña-Ferrol e Vigo-Pontevedra) a través da creación dun novo corredor atlántico.

---

de Afectación», entre 288 e 300 mts, valor máximo aplicable a relevos accidentados, caso do galego (*Autopista do Atlántico. Notas pra un debate necesario* (1977): 3-4).

16 SEQUEIROS TIZÓN, X.; DÍAZ DÍAZ, C.; BARREIRO GIL, X. (1977): 92-98.

17 No caso da autoestrada Barcelona-Tarragona, García Oteiza, daquela máximo responsable do *Instituto de Reforma y Desarrollo Agrario* (IRYDA) -antigo *Servicio Nacional de Concentración Parcelaria* (SNCP)- propuxera aproveitar a obra da autoestrada para levar a cabo a concentración parcelaria e a ordenación rural das zonas afectadas polo trazado da vía, iniciativa que non foi considerada polo Ministerio de Obras Públicas. GAVIRIA, M. (dir.) (1974): 380 e 390.

## Imaxe 4. Un aspecto da construción da Autopista no tramo Pontevedra-Vigo



(Fonte: IDASA (1976): 11).

O propio COAG, e nomeadamente algúns dos seus membros, como o seu decano, Xosé Bar, ou César Portela, xogaron un papel determinante na creación (marzo de 1977) e establecemento en Pontevedra do *Centro de Investigaciones y Estudios Sociales* (CIES), moi implicado dende a su fundación no asesoramento técnico dos veciños de Salcedo e Vilaboa afectados pola construción da autoestrada, así como no fornecemento de elementos para afortalar o discurso público destes no curso do seu enfrontamento con AUDASA.

Que o CIES se instalara na cidade de Pontevedra non foi casualidade ningunha, tampouco que adicara os seus primeiros esforzos á elaboración dun estudo sobre *Transporte e Autopista*<sup>18</sup>. En calquera caso, as teses do CIES sobre a *Autopista*, así como os modelos alternativos de comunicación terrestre que propuxo para a Galicia de entón, tiveron ampla difusión na opinión pública e constituíron o esencial do argumentario dos sectores sociais que se opuñan ao proxecto de AUDASA.

18 O arquitecto César Portela púxose á fronte da Sección de Arquitectura e Urbanismo do CIES.

A concepción da Autopista do Atlántico como unha infraestrutura inductora do desartellamento territorial galego estivo moi presente tanto nos medios de comunicación como nas numerosas publicacións da época (artigos, folletos, libros) elaborados con vocación divulgativa<sup>19</sup>:

A Autopista (...) producirá unha grave desfeita pro noso pobo, contando unha futura ordenación territorial de Galicia...A construción da Autopista significaría a construción dun valado que, ao dividir a nosa nación de norte a sur, traería consigo a implantación da desigualdade entre unha Galicia interior despoboada e atrasada e unha Galicia costeira un chisco máis rica<sup>20</sup>.

E opoñémonos [á *Autopista*] radicalmente porque:

Ven a desartellar a infraestrutura económica galega que, dende o punto de vista vial, bázase na multiplicidade de medios de comunicación.

Crea unha fronteira artificial de asfalto, dividindo Galicia en dúas partes.

Polariza o desenvolvemento en dous ou tres núcleos, condeando á outra parte á miseria<sup>21</sup>.

Nunha entrevista co semanario *Teima*, o propio Mario Gaviria sintetizaba con claridade estas ideas:

As autopistas, de seu, non son nunca factores de desenvolvemento armónico, senón radicalizadores de desigualdades<sup>22</sup>.

Las infraestructuras tienden a agravar aún más el problema, a ir allí donde la gente está... lo que sucede es que están agravando los desequilibrios y acaban obteniendo efectos contrarios a los deseados<sup>23</sup>.

No caso galego, este debate tiña algunha outra implicación engadida, pois era unha ramificación das teorías do colonialismo interior e a dependencia económica que callaran profundamente no país entre os intelectuais e as organizacións políticas nacionalistas e de esquerda dende a década de 1960. É neste sentido no que deben ser interpretadas algunhas das opinións verquidas daquela sobre as consecuencias económicas do proxecto de autoestrada:

As necesidades dos monopolios colonizadores esixe un tipo de comunicacións que lles permita maior axilidade e rapidez na espoliación e o roubo das nosas materias primas e de produtos semielaborados na nosa nación.

19 Entre outras: *Autopista do Atlántico. Notas pra un debate necesario* (1977), probablemente da autoría de membros do CIES ou achegados a este; SEQUEIROS TIZÓN, X.; DÍAZ DÍAZ, C.; BARREIRO GIL, X. (1977). Para o caso da autoestrada da Costa Blanca, na Comunidade Valenciana, VV.AA. (1973); DÍAZ NOSTY, B. (1975); COORDINADORA DE LUCHAS CONTRA LAS AUTOPISTAS (1979).

20 «Autopista: millorar os camiños... da colonización», *Terra e Tempo*, 46, xullo 1977, p. 7.

21 COMITÉ DE ACCIÓN CONTRA A AUTOPISTA (1977): 8.

22 «Negociar co progreso. Entrevista a Mario Gaviria», *TEIMA*, n.º 21, 5-12 de maio de 1977, p. 27.

23 GAVIRIA, M. (dir.) (1974): 387.

A implantación pola forza dunhas industrias desaxeitadas, contaminantes e perigosas (pasta de papel, nucleares, lavadeiros de mineral, etc.), en lugar de crear postos de traballo crea a necesidade dunha rede de comunicacións «moderna» que permita a extracción das materias primas básicas que van engordar unha industrialización allea<sup>24</sup>...

[A Autopista do Atlántico] acentúa enormemente a dependencia económica de Galicia co exterior (...) Sirve de medio eficaz á industria contaminante, que refuxada noutros lugares, quer facer de Galicia o vertedeiro das multinacionais, potenciando diste xeito o desequilibrio ecolóxico<sup>25</sup>.

O discurso *antiautopista* alimentouse durante estes anos doutros moitos argumentos: as autoestradas eran consideradas como unha dilapidación de recursos, un luxo asociado ao tráfico privado que tan só se poderían permitir países cunha alta renda per cápita e, xa que logo, cun sentido e unha racionalidade completamente opostos ás dos sistemas de transporte público, nos que precisamente Galicia presentaba importantes déficits tanto urbanos como interurbanos. Así mesmo dubidábase da rendabilidade das autoestradas en períodos de crise económica, como a crise enerxética iniciada no ano 1973. Os críticos coa *Autopista del Atlántico* consideraban que a obrigatoriedade de pagar unha peaxe por circular pola vía inhibía tanto o tráfico de vehículos particulares como, sobre todo, o transporte de mercadorías e, polo tanto, non contribuía a desconxestionar o tráfico das estradas convencionais. Outras opinións apuntaban a saturación de tráfico dalgunhas das autoestradas xa en funcionamento no Estado, como que percorría a costa catalana.

Aludíase tamén aos problemas de contaminación, ruído e conxestión que as autoestradas poderían traer as maiores cidades do país. Por fin, un elemento recorrente desta corrente de opinión, explicaba as autoestradas unicamente en función dos intereses dos conglomérados industriais e financeiros: empresas constructoras de obra civil, bancos e fondos de investimento, industria automobilística, petroleras, tanto no nivel nacional como internacional<sup>26</sup>.

Finalizaremos este apartado cunha análise das propostas de sistemas de comunicación terrestre alternativos á autoestrada que os colectivos que rexeitaban a *Autopista del Atlántico* lanzaron á opinión pública galega.

A máis exitosa, en canto á repercusión pública acadada, foi a do *Centro de Investigaciones y Estudios Sociales*. O CIES propuña –no fundamental– potenciar á rede viaria xa existente en Galicia, tanto polo que respectaba aos seus niveis local e co-

24 «Autopista: millorar os camiños... da colonización», *Terra e Tempo*, 46, xullo 1977, p. 7.

25 COMITÉ DE ACCIÓN CONTRA A AUTOPISTA (1977): 8.

26 Un exhaustivo compendio dos argumentos dos opositores a Autopista del Atlántico en *Autopista do Atlántico. Notas pra un debate necesario* (1977).

marcal (con novas vías e mellor mantemento das existentes) como, especialmente, ás «estradas nacionais»<sup>27</sup>. O obxectivo do plan de comunicacións deseñado polo CIES estaba no desenvolvemento dun esquema de estradas radiais (dúas estradas principais tipo *REDIA*) a partir da rede de estradas nacionais preexistente, que non illase a pobos e aldeas das principais vías de comunicación<sup>28</sup>. Simultaneamente, pretendíase unha mellora substantiva do transporte e do sistema ferroviario galegos, consistente na creación dunha rede ferroviaria electrificada de dobre vía. Todo no horizonte da elaboración a medio e longo prazo dun Plan Xeral de Transporte dentro dun Plan de Ordenación do Territorio Galego que faría unha especial énfase na importancia do transporte público.

### 3. En defensa da *Autopista del Atlántico*

Como xa referimos, a conflitividade arredor da construción da *Autopista del Atlántico* acadou unha presenza moi relevante nos debates da opinión pública galega durante a segunda metade da década de 1970, en particular no período 1976–1979, anos de máxima agudización do conflito.

Os traballos que teñen abordado o conflito da *Autopista* son aínda relativamente escasos. Á penas contamos con aproximacións realizadas dende a historiografía, predominando os testemuños –individuais e colectivos– de actores que participaron no conflito. En calquera caso, a memoria dominante (case hexemónica) sobre este corresponde aos que daquela se opuxeran (con diversos argumentos) á construción da actual AP-9.

No discurso destes, os defensores da construción da infraestrutura viaria, así como dos seus potenciais efectos benéficos para a economía de Galicia, e en particular AUDASA, a empresa concesionaria, foron a cotío caracterizados de maneira un tanto simplista como representantes dos intereses do gran capital internacional ou como meros instrumentos para a extracción colonial dos recursos do país. Porén,

27 A estrada nacional que centraba o debate era a Nacional 550 (A Coruña–Tui), cuxa conexión servía a AUDASA como argumento xustificador da necesidade da *Autopista*. Para os defensores da alternativa baseada no ferrocarril máis a potenciación da rede viaria preexistente, a cuestión era transformar a N-550 nunha vía digna, coa súa ampliación para convertila nunha estrada tipo *REDIA*, a eliminación das curvas máis perigosas, a construción de novos desdobres e de estradas de circunvalación das principais poboacións que atravesaba (casos de Pontevedra ou Redondela).

28 As autoestradas como vías de comunicación representaban xustamente a negación destes obxectivos, a causa dalgunhas das súas características: falta de permeabilidade (teñen necesariamente poucos accesos); falta de flexibilidade (porque non se complementaban ben co resto da rede) e sobredimensionamento, é dicir, supostamente tardarían moito tempo en chegaren ao seu óptimo de tráfico.



neste traballo queremos dar cabida a aqueles actores que se posicionaron a favor da construción da autoestrada, así como analizar os seus discursos e argumentos no mantemento de tales posturas na esfera pública.

A este respecto cómpre diferenciar polo menos tres actores principais. En primeiro lugar a empresa: *Autopistas del Atlántico Concesionaria Española SA* (AUDASA), á que un Decreto do Ministerio de Obras Públicas de agosto de 1973 outorgara a construción, conservación e explotación da totalidade da vía proxectada. Tamén amosaron o seu apoio público á construción da autoestrada os enxeñeiros de camiños, canles e portos, que en aqueles anos atopábanse en pleno proceso de constitución como *Colexio Oficial* en Galicia. Faremos referencia por fin a algúns exemplos concretos de apoio ás obras da autoestrada procedentes das heteroxéneas elites socioeconómicas locais que foron recollidos en publicacións periódicas (anuarios locais)<sup>29</sup>.

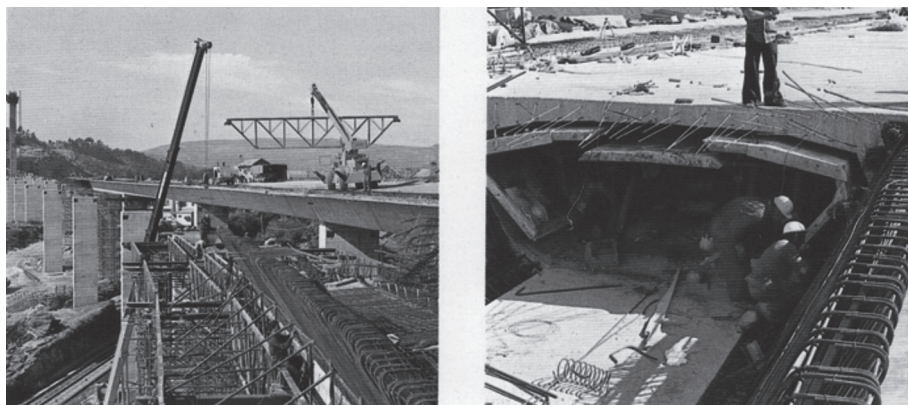
AUDASA enfrontou a crecente e cada vez mellor organizada oposición á *Autopista del Atlántico* co emprego de diversas estratexias. A empresa levou a cabo unha intensa campaña publicitaria en defensa do interese da obra para a sociedade galega nos medios de comunicación, en especial na prensa diaria galega<sup>30</sup>. A propaganda empresarial foi unha constante ao longo de todo o conflito, acentuándose nas datas que precederon ás expresións públicas máis numerosas e mellor artelladas en contra da autoestrada, tal e como aconteceu coa manifestación celebrada na cidade de Pontevedra o 4 de setembro de 1977, na que terían participado entre 5.000 e 10.000 persoas<sup>31</sup>. Nesta ofensiva publicitaria, as fotografías aéreas e os debuxos («alzados») da ponte sobre o estreito de Rande, o punto preciso onde comezaran as obras a finais de 1973, convertíronse nunha sorte de icona que simbolizaba mellor ca ningunha outra os valores de progreso e modernidade cos que AUDASA asociaba á obra no seu discurso público e pretendía concienciar ós galegos sobre as súas bondades. Neste sentido, as esixencias técnicas e tecnolóxicas da obra e o impacto visual de pontes, viaductos e outras grandes infraestruturas foron celebrados pola concesionaria como unha sorte de «nova monumentalidade» vencellada ao progreso das comunicacións.

29 Non empregamos como fonte nesta ocasión as publicacións da prensa diaria de cidades como A Coruña, Pontevedra, Santiago de Compostela ou Vigo, nas que con seguridade será posible atopar (por exemplo nas seccións de opinión) a postura das elites sociopolíticas e económicas locais con respecto do conflito da *Autopista del Atlántico*.

30 PUNZÓN LORENZO, C. (2000): 87-88.

31 «En reiterados y extensos espacios publicitarios pagados a los periódicos gallegos intentan [os representantes de Autopistas del Atlántico SA] demostrar estos días que su idea autopistera es la panacea para que Galicia entre en la modernidad». *El País*, 15/9/1977

### Imaxes 5 e 6. Obras da Autopista del Atlántico no tramo Pontevedra-Vigo



(Fonte: IDASA (1976): 11).

Os principais xornais galegos, así como algúns outros de ámbito estatal, foron tamén utilizados por AUDASA para transmitir á opinión pública o seu posicionamento ante os atrancos para o desenvolvemento do proxecto, rebatir os argumentos dos colectivos e organizacións que se opuña a prosecución das obras da *Autopista*<sup>32</sup>, promover a creación de estados de opinión<sup>33</sup> ou mesmo presionar a algunhas das partes involucradas no conflito, en particular á administración, á que a empresa ameazou veladamente cunha posible reversión das obras e coa solicitude da correspondente indemnización<sup>34</sup>.

Amparada politicamente polas elites da ditadura e encarnando o discurso da *modernidade* fronte á percepción de *atraso secular* do país<sup>35</sup>, a empresa viuse sorprendida pola proliferación de numerosas manifestacións de descontento veciñal en

32 *El País*, 8/10/1977.

33 En maio de 1978 AUDASA daba a coñecer á opinión pública as conclusións dun sondeo de opinión realizado pola empresa *Metra6/Marketing*, segundo o cal o 75% dos galegos inquiridos eran partidarios da continuación das obras de construción da autoestrada, mentres que un 14% apoiaba a súa paralización. Un 88% da mostra xulgaba a obra necesaria ou convinte, fronte a un 8% que consideraba innecesaria a súa construción. Un 75% dos interpelados entendíaa como beneficiosa para Galicia, fronte a un 17% que pensaba que non supuña vantaxe ningunha para o país. Finalmente, entre as persoas directamente afectadas que foran consultadas, o 51% defendía a continuidade das obras, porcentaxe que ascendía ao 69% no caso de que os problemas derivados das expropiacións de terras se solucionaran de xeito satisfactorio. *El País*, 18/5/1978.

34 *El País*, 22/6/1978; *El País*, 23/6/1978. A empresa estimaba en 12.000 millóns de pesetas de 1978 o custo para o Estado dunha eventual reversión da concesión. *El País*, 8/10/1977.

35 «Se han tenido en cuenta en este análisis todos los antecedentes históricos, sociales y económicos de Galicia como zona deprimida y la experiencia que situaciones similares, en otras naciones, ha supuesto la construcción de autopistas que servían como palanca para la superación de muchos de sus inconvenientes de promoción, de desarrollo y de expansión» (IDASA (1976): 3).

moitos dos puntos polos que atravesaba o trazado, así como polo veloz artellamento da mobilización social e política en contra da vía. No debate suscitado na opinión pública, AUDASA foi sempre a remolque das iniciativas dos colectivos sociais e organizacións políticas que se opuxeron á construción da *Autopista*. A súa reacción foi moi tardía e resulta difícil valorar até que punto os argumentos esgrimidos pola empresa tiveron eco a nivel social.

En outubro de 1977, transcorrido case medio ano dende que o goberno optara pola paralización das obras no tramo Rande-Pontevedra Sur, a empresa facía público un informe (que remitía tamén á *Asamblea de Parlamentarios de Galicia*) no que esgrimía as súas razóns para continuar coa construción da vía e rebatía os argumentos dos seus detractores. AUDASA insistía en que o investimento en novas infraestruturas de comunicación era unha prioridade estatal, así como na obriga da empresa de adicar un 50% dos seus beneficios –unha vez que a obra estivera amortizada– a cuestións de interese público como a mellora da rede viaria convencional ou das infraestruturas turísticas do país, ou mesmo á «conservación de la naturaleza y de los paisajes gallegos».

A empresa negaba que a meirande parte das terras afectadas polo trazado foran de cultivo (aínda que si eran de monte), estimando que a construción afectaría só a 750 Has., o 0'04% da superficie total adicada en Galicia a pastos e outros cultivos, fronte a porcentaxe do 40% esgrimida polos colectivos contrarios á vía. Consideraba que a alternativa proposta polo CIES e pola *Coordinadora Nacional de Afectados pola Autopista do Atlántico*, a potenciación da rede ferroviaria galega e a construción de dúas estradas radiais tipo REDIA supoñería a expropiación de 600 Has. de terreo máis do que a *Autopista* (2.100 Has. fronte 1.500 Has.) e implicaría un custo superior en arredor de 14.000 millóns de pesetas. O informe de AUDASA non só amosaba unha novidosa «sensibilidade» pola cuestión da expropiación de terras aos afectados, senón que tamén facía mención ao compromiso da concesionaria coa reposición de camiños e pasos, a reparcelamento de propiedades ou a preservación dos sistemas tradicionais de abastecemento de augas, cuestións todas que estiveran no cerne da oposición veciñal á autoestrada<sup>36</sup>.

Porén, para os obxectivos deste traballo, ten especial interese a análise do informe técnico que a concesionaría elaborou e publicou en setembro de 1976: *La Autopista del Atlántico y sus efectos en el desarrollo de Galicia*, pois entendemos que non só serviu como base argumental para o discurso público que a empresa mantivo no marco do conflito social provocado pola construción da autoestrada, senón que expresaba moi ben os principios do paradigma modernizador que subxacía ao proxecto.

---

36 *El País*, 8/10/1977

En calquera caso é importante ter en conta que o informe, publicado coincidindo coa celebración en Galicia da *X Semana de la Carretera* foi previo ao xurdimento das primeiras mostras relevantes de descontento social coa obra, que nós datamos no inverno de 1977. Por iso mesmo, absolutamente convencidos os autores da transcendencia da infraestrutura para o *progreso* económico de Galicia, e confiados en que a súa acollida social sería positiva, o seu obxectivo era meramente informativo cara á opinión pública galega.

Trátase dun documento elaborado por un equipo de enxeñeiros e economistas, que se caracteriza pola súa linguaxe «científica»<sup>37</sup> e pola utilización dun ton neutro e moderadamente optimista, que serve a un tempo para calcular os potenciais beneficios económicos da autoestrada e minimizar os seus impactos sociais.

A tese central do informe establece unha relación directa entre a construción e posta en funcionamento dunha autoestrada e os seus efectos multiplicadores sobre o desenvolvemento económico do territorio que atravesa, no caso concreto da *Autopista del Atlántico*, sobre a economía rexional galega, tal e como amosan os fragmentos do documento que reproducimos a continuación:

La intensificación de esta corriente es el principal índice revelador del desarrollo de las regiones atravesadas. (...) La circulación del tráfico crea en las zonas de paso una demanda potencial y genera actividades nuevas jugando un papel impulsor. La rapidez del tránsito, permitida por la nueva infraestructura, produce cambios entre productores y expedición de bienes hacia mercados de consumo a costes más bajos, y actúa sobre el modelo espacial agrícola de las regiones atravesadas<sup>38</sup>.

Casi todos los modernos modelos empleados en Economía Regional, tanto los neoclásicos como los de acción acumulativa y los econométricos están basados en menor o mayor medida en la posible reducción del coste del transporte, y la autopista ha representado una auténtica revolución en este sentido<sup>39</sup>.

La Autopista del Atlántico permitirá que distancias regionales se conviertan en teóricas distancias comarcales. Permitirá a su vez que se pueda reestructurar el territorio y abordar una coherente planificación urbanística, que se produzcan economías de escala en la producción y en el desarrollo de los sectores, que aumente el suelo a industrializar y, en general, se alcancen esos objetivos económicos que Galicia desea. Pero siempre, claro está, que esos

---

37 Son abondosas as referencias á literatura científica especializada no tema, así como a presentación de modelos econométricos para avaliar o futuro impacto económico da infraestrutura.

38 IDASA (1976): 48-49.

39 IDASA (1976): 49.

beneficios potenciales que la Autopista del Atlántico aportará, sean convenientemente empleados dentro de una lógica política de utilización de los recursos disponibles<sup>40</sup>.

O discurso dos autores do informe técnico de AUDASA comparte a lóxica do modelo de modernización económica por «difusión xeográfica» posto en marcha polas elites políticas franquistas durante o *desarrollismo*. Non por casualidade, os técnicos da empresa entendían a autoestrada como a peza decisiva do entramado industrializador constituído orixinariamente polos *Polos de Desarrollo* de Vigo, A Coruña e Vilagarcía de Arousa, despois pola *Gran Área de Expansión Industrial de Galicia* e, máis adiante, pola mellora dos accesos por estrada a Galicia dende a meseta e pola constitución da *Sociedad para el Desarrollo Industrial de Galicia* (SODIGA)<sup>41</sup>.

A predición dos impactos positivos que a construción da *Autopista del Atlántico* tería para a economía galega ilustrábase tamén recorrendo á evidencia fornecida por experiencias previas. En particular citábase o caso das autoestradas do Mezzogiorno italiano como instrumentos de dinamización económica dunha rexión historicamente «atrasada» e, por iso mesmo, comparable co caso galego<sup>42</sup>. Como xa vimos, tanto os partidarios como os detractores da construción da *Autopista del Atlántico* empregaron con asiduidade o seu coñecemento de experiencias foráneas para argumentar a favor ou en contra da autoestrada ou, cando menos, da forma concreta na que o proxecto estíbese a implementar.

O informe técnico encargado por AUDASA enumeraba unha serie de beneficios complementarios derivados da construción da *Autopista del Atlántico*. Sen vocación de exhaustividade podemos citar entre eles a creación de emprego durante a fase de construción da autoestrada<sup>43</sup>, o incremento da recadación da Facenda pública como consecuencia da actividade da propia vía, o aforro de tempo nos desprazamentos, a desconxestión das estradas convencionais da rede nacional, os incrementos na seguridade e confort dos usuarios, o descenso da siniestrabilidade, os aforros en mecánica e desgaste dos vehículos, etc.

40 IDASA (1976): 76.

41 Mesmo se atrevían á cuantificación dos efectos positivos da autoestrada sobre a economía española: «La aplicación de este multiplicador a la inversión de la autopista ofrece un efecto de casi 80.000 millones de pesetas sobre la renta nacional. Es indudable que la mayor parte de este efecto incidirá directamente sobre la renta de Galicia» (IDASA (1976): 97).

42 Outro exemplo ocasionalmente citado polos defensores da Autopista era o da autoestrada que unía Londres con Birmingham.

43 O informe enfatizaba na importancia da creación de emprego no contexto de depresión económica (crise do petróleo) da segunda metade da década de 1970: «Un último efecto derivado de la construcción de la Autopista es el empleo de la mano de obra necesaria para su realización. Se estima en unos 4 millones de jornadas laborales, lo que viene a representar más de 5.000 millones de pesetas (...) este valor debe tenerse presente por su especial significado social en unas circunstancias como las actuales» (IDASA (1976): 99).

Imaxe 7. «Beneficios derivados de una Autopista»

<b>FASE DE CONSTRUCCION</b>	Efecto multiplicador de la inversión. Creación de nuevos puestos de trabajo. Expansión en ciertos sectores de proveedores. Impuestos para la Administración.			
<b>FASE DE EXPLOTACION</b>	<b>BENEFICIOS DIRECTOS</b>	<b>Primarios</b>	Ahorro de tiempo.	
			Ahorro del consumo.	
	<b>Secundarios</b>	Aumento de la comodidad y de la seguridad.		
	<b>BENEFICIOS INDIRECTOS</b>	<b>Primarios</b>	<b>Generales</b>	Impulso económico general. Impuestos para la Administración. Modificación de la estructura productiva.
			<b>Especiales</b>	Nuevos emplazamientos, tanto industriales como residenciales. Desarrollo turístico. Desarrollo agrícola.
<b>Secundarios</b>	Reducción accidentes. Descongestión de las ciudades; etc.			

(Fonte: IDASA (1976): 54).

Pola contra, os custos non monetarios, é dicir, os custos sociais, asociados a construción e posta en funcionamento da autoestrada pasaban, case que eufemisticamente desapercibidos no informe técnico elaborado polos enxeñeiros da consultora IDASA:

(...) costes sociales o secundarios, que son los inconvenientes que la colectividad debe soportar para que sea posible la realización de la autopista. Estos costes sociales son, por ejemplo, la renuncia forzada a una parte de la propiedad particular por el efecto de expropiación, la posible afección del paisaje y otros costes relativos (...) como ruido, polución, accidentes, etc<sup>44</sup>.

Diferentes colectivos profesionais implicáronse de xeito moi activo no debate público arredor da conveniencia ou non da construción da *Autopista*. Xa analizamos o papel xogado polos profesionais que, procedentes de diferentes disciplinas, asesoraron aos afectados dende o CIES, cun protagonismo moi destacado do *Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia* (COAG), así como de varios dos seus socios a título individual. Pola contra, a *Demarcación Regional* (despois *Colexio Oficial*) de *Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Galicia* presentouse ante a opinión pública como cla-

44 IDASA (1976): 58.



ramente favorable á construción da infraestrutura, apoiando o proxecto en curso cunha chea de argumentos técnicos e reclamando o seu recoñecemento público como colectivo profesional especialmente autorizado (*expertos*) para emitir valoracións ao respecto<sup>45</sup>:

Es curioso porque en relación con la Autopista del Atlántico opinaron todos los colectivos, incluso aquellos que no estaban implicados y, la mayoría estaban en contra y tuvimos que enfrentarnos con ellos para defenderla. La Demarcación actuó de forma democrática y elaboró un informe que valoraba positivamente la Autopista para Galicia salvando todo tipo de compromisos que la Concesionaria debería cumplir. El informe fue aprobado por el 90% de los colegiados, y por el 100% de los que participaron, no obstante, ciertos grupos nos calificaron de «colectivo de ingenieros que a nadie representábamos» y poco menos que vendidos «al oro de Moscú»<sup>46</sup>.

A principal aportación dos enxeñeiros de camiños ao debate público sobre a autoestrada foi a elaboración e difusión dun *Informe sobre la Problemática de la Autopista del Atlántico*, aprobado por unanimidade nunha assemblea celebrada polos membros do colectivo na Coruña en outubro de 1977<sup>47</sup>. O preámbulo deste informe, que enfatizaba no apoliticismo e na capacidade do colectivo para alonxarse na súa valoración do problema, dos intereses económicos e corporativos en xogo, era en si mesmo bastante expresivo da postura que tomaron no transcurso do conflito:

El colectivo de Galicia del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, ante las diferentes opiniones surgidas en relación con la Autopista del Atlántico, considera un deber comparecer ante la opinión pública (...) poniendo de manifiesto que para la redacción del presente informe se han marginado las distintas opiniones políticas individuales, así como cualquier situación circunstancial de empleo, ante la primacía de la responsabilidad profesional<sup>48</sup>.

Non querendo realizar, pois non nos corresponde, un xuízo de intencións da postura dos enxeñeiros de camiños que desempeñaban a súa actividade profesional na Galicia do momento, son innegables as numerosas coincidencias argumen-

45 Sobre el papel desempeñado por diferentes colectivos de *expertos* en el marco de diversos conflictos socioambientales durante el franquismo, véase CORRAL BROTO, P. (2009).

46 «Entrevista a José Antonio Orejón: primer Decano del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Galicia», en *VÍA 18: Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Galicia*, nº 1, xullo 2006, pp. 16–17.

47 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. DELEGACIÓN REGIONAL DE GALICIA (1977). *El País*, 17/11/1977.

48 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. DELEGACIÓN REGIONAL DE GALICIA (1977): 0.

tais existentes entre o Informe do *Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos* e o informe técnico elaborado por IDASA–AUDASA un ano antes. De feito, entre os dezanove titulados superiores responsables da publicación empresarial, contábanse doce enxeñeiros de camiños<sup>49</sup>.

O informe dos enxeñeiros non só defendía a idoneidade e necesidade da construción da autoestrada segundo o trazado proxectado, esgrimindo para elo razóns tanto demográficas como económicas, así como presentado, unha vez máis, os beneficios que para o desenvolvemento económico rexional tería á *Autopista del Atlántico*:

En conclusión, la Autopista del Atlántico por las razones anteriormente expuestas es un eje de desarrollo regional integrado, enlazando las dos áreas metropolitanas, de modo seguro y cómodo, favoreciendo una mayor convivencia humana y de relación, constituyendo un elemento dinámico de acercamiento de los pueblos<sup>50</sup>.

Senón que entablaba un debate, en termos técnicos, co CIES e cos colectivos anti-*Autopista* que apoiaban as propostas deste; realizando proxeccións sobre o grao de afectación de superficies expropiadas, taxas de siniestrabilidade, custos económicos finais e outros pros e contras, tanto da autoestrada como da alternativa representada polas dúas estradas tipo *REDIA* e a mellora da infraestrutura ferroviaria galega<sup>51</sup>.

Pero máis aló das razóns e das análises e estudos de natureza técnica, teñen especial interese aquí para nós as concepcións que sobre o progreso das sociedades, a modernidade ou o desenvolvemento económico de Galicia tiña este corpo profesional, así como o profundamente arraigado que se atopaba entre eles o «paradigma do atraso» que vencellaban directamente a situacións estruturais de predominio das sociedades rurais e da agricultura como sector económico. Existen no *Informe* múltiples exemplos nesta liña, algúns dos cales pensamos que paga a pena reproducir nun traballo artellado en torno dos discursos públicos emitidos polos actores:

Estas cifras [de distribución da poboación activa por sectores] revelan claramente que un sector primario sobre el que pesan el minifundio, la disper-

49 Entre os que figuraba Manuel Ibáñez Bosch, futuro Director General e Director de Construción de AUDASA.

50 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. DELEGACIÓN REGIONAL DE GALICIA (1977): 8.

51 O *Informe* da Delegación Regional del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Galicia estimaba en 32.375,5 millóns de pesetas o custo aproximado da *Autopista del Atlántico*, fronte aos 45.306 millóns de pesetas que importarían as dúas estradas tipo *REDIA* máis a mellora do ferrocarril. Consideraba que esta última alternativa precisaría dun 42% máis de superficie do que a autoestrada.

sión y la escasa mecanización, pesa gravemente sobre Galicia y es una de las causas de que gran parte de su población tenga unos niveles de bienestar realmente escasos<sup>52</sup>.

Se distinguen claramente dos áreas metropolitanas: La Coruña-El Ferrol y Pontevedra-Vigo, situadas en el eje costero occidental, en torno a las cuales se potencia el progreso regional, albergando entre ellas más del 30% de toda la población gallega, con tendencia a que este porcentaje aumente, merced a la reducción que experimenta la población rural, fenómeno válido a escala mundial (...) que viene a demostrar que la modernización de la sociedad va reduciendo de modo progresivo el porcentaje de la población activa agrícola<sup>53</sup>.

La agricultura en Galicia está poco racionalizada, de ahí su escasa productividad y el bajo nivel de ingresos por habitante. El desarrollo económico necesario no se alcanza sin productividad, sin técnica aplicada por una sociedad racionalizada<sup>54</sup>.

(...) la producción del sector primario es incapaz de impulsar suficientemente el crecimiento de los niveles de bienestar. La ruralización, unida a la dispersión favorecen modelos de conducta básicamente regresivos al darse características de aislamiento, rasgo común a todas las sociedades del tipo que analizamos<sup>55</sup>.

Remataremos este repaso polos apoios cos que a *Autopista del Atlántico* contou entre diversos sectores da sociedade civil galega da época prestando atención ao discurso xenerado por un heteroxéneo grupo de elites económicas, políticas e sociais nos ámbitos local e provincial. A mostra coa que traballamos é limitada e fai referencia nomeadamente á provincia de Pontevedra, se ben é máis ca probable que posicionamentos semellantes se desen entre ese mesmo tipo de elites na Coruña, a outra provincia atlántica atravesada pola autoestrada.

As elites locais de Vigo e Pontevedra, viñan agardando expectantes a concreción do proxecto da autoestrada que uniría as dúas cidades dende alomenos os primeiros anos da década de 1970, senón antes, pois a realización dos primeiros anteprojectos databa de 1965<sup>56</sup>.

A meirande parte destas elites posicionáronse abertamente a favor da reanudación das obras da autoestrada, en particular, despois da paralización governamental das mesmas no tramo Rande - Pontevedra Sur en maio de 1977 como consecuencia

52 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. DELEGACIÓN REGIONAL DE GALICIA: 2.

53 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. DELEGACIÓN REGIONAL DE GALICIA: 3.

54 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. DELEGACIÓN REGIONAL DE GALICIA: 3.

55 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. DELEGACIÓN REGIONAL DE GALICIA 3-4.

56 Véxase por exemplo o artigo de MUÑOZ PORTABALES, J.L. (1970).

do descontento e da mobilización social dos veciños de Vilaboa e Salcedo. Esta foi a postura mantida pola *Confederación Provincial de Empresarios*, a *Unión Empresarial y Comercial Gallega* ou as *Cámaras de Comercio* de diferentes concellos pontevedreses. Pero tamén polo conxunto das centrais sindicais (excepto a nacionalista *Intersindical Nacional Galega* - ING) e por algunhas asociacións de veciños. Entre os partidos políticos, a gobernamental *Unión de Centro Democrático* (UCD), *Alianza Popular* (AP) e o *Partido Comunista de España – Partido Comunista Galego* (PCE – PCG) amosáronse a favor do proxecto de construción da autoestrada, se ben o crecente grao de descontento social fixo aparecer fendas internas na UCD (en particular na provincia de Pontevedra) e enfrontou ao PCG cunha parte da súa militancia envolvida tamén nas protestas contra a vía<sup>57</sup>. Polo que respecta ás corporacións locais daqueles municipios afectados, en xeral, apoiaban a obra, aínda que con matices, relacionados coa consideración das demandas dos veciños máis afectados como xustas.

Así, dende as páxinas do *Anuario de Vigo* arremetéase duramente contra os colectivos e organizacións que se opuñan tanto á reanudación dos traballos no tramo referido como, máis en xeral, ao propio proxecto de construción da autoestrada, aos que se acusaba de estaren a manipular por motivos políticos as xustas reivindicacións que algúns dos afectados facían á AUDASA no sentido de solucionar os problemas causados pola construción da vía:

Ante el problema planteado por esta falta de servicios [pasos, comunicación entre las fincas, agua y otros servicios comunales] el grupo de oposición de la autopista, radicalizó aún más su postura, hasta el punto de pretender, según expresiones aparecidas en los últimos meses, en sus comunicados, la paralización definitiva de las obras de la autopista, alegando que esta vía de comunicación es perjudicial para la región gallega<sup>58</sup>.

Así las cosas y contra la radical oposición que sufre la autopista por parte de algún sector, comienzan a hacerse notar, desde diferentes puntos de la geografía gallega, opiniones generalizadas que piden la continuación de las obras por considerarla no sólo necesaria, sino fundamental de cara al desarrollo socioeconómico de Galicia<sup>59</sup>.

Ni entendió nadie que, en medio del barullo, se olvidaba la existencia de cientos de miles de afectados: los gallegos, todos los gallegos y todo el país, que sufrieron graves quebrantos y perjuicios en sus intereses y en su desarrollo real en causa a los cinco años que, por lo menos, quedará retrasada la circulación en 15 minutos entre Vigo y Pontevedra (...) ¿Quiénes traicionaron

57 No outono de 1977, un deputado e un senador da UCD, ambos elexidos por Pontevedra, amosáronse publicamente favorables á paralización das obras no tramo Rande-Pontevedra Sur.

58 GARCÍA PEREIRA, F. (1979): 54 – 55.

59 GARCÍA PEREIRA, F. (1979): 55.

nuestro tramo prioritario de la Autopista? ¿Por qué se ha retrasado en no menos de cinco años la intercomunicación provincial entre el Sur de Galicia y el Norte de la Ría de Vigo?<sup>60</sup>

Á consideración da construción da *Autopista del Atlántico* como unha necesidade ineludible para o desenvolvemento económico da provincia de Pontevedra, as elites locais engadían outros argumentos: o investimento xa realizado, que calculaban en 7.000 millóns de pesetas no tramo Vigo-Pontevedra, os postos de traballo que, nun momento de grave crise económica, as obras da infraestrutura xeneraban, ou o feito de que a meirande parte dos afectados chegara sen dificultade a acordos coa empresa concesionaria para unha xusta valoración das terras expropiadas<sup>61</sup>. En síntese, estes sectores, como os fragmentos reproducidos amosan expresivamente, consideraban que os veciños realmente afectados eran proporcionalmente poucos, que a súa voz estaba sobredimensionada na opinión pública e que se trataba dun colectivo social manipulado por determinadas organizacións políticas, tanto de esquerda como, sobre todo, nacionalistas, en particular pola *Asamblea Nacional Popular Galega* (ANPG), promotora da *Coordinadora Nacional de Afectados pola Autopista do Atlántico*.

#### 4. Conclusións

No filme *Crónica dunha mentira*<sup>62</sup>, Philip Miller (ou Paul), un estafador de baixa estofa chega a unha poboación do norte de Francia moi afectada polo desemprego. Por erro é confundido co capataz dunha gran multinacional que vén a reactivar a construción dunha autoestrada paralizada pola administración por motivos medioambientais un par de anos atrás. O timador non deixa pasar a oportunidade e, aproveitando o entusiasmo da poboación e das institucións locais polo proxecto, consegue reiniciar as obras, creando a tal fin unha empresa virtual, suposta filial desa coñecida multinacional. Pero o protagonista do filme vese progresivamente superado pola dimensión da estafa que deseñara e pola súa propia implicación

60 RODRIGO, N. (1979): 57.

61 Segundo GARCÍA PEREIRA, F. (1979): 55, as obras do tramo da Autopista Vigo-Pontevedra empregaban a 400 traballadores e as do conxunto da autoestrada, un total de 3.000 entre persoal de obra, control, planificación e oficinas. O articulista estimaba (semella que con algunha esaxeración) en 6.000 o número de persoas empregadas cando a obra estivera a pleno rendemento. Polo que se refire á cuestión das expropiacións comentaba que un 86% dos afectados acadaran acordos con AUDASA e destacaba a boa disposición da empresa a solucionar os prexuizos causados aos veciños pola construción da vía.

62 *Crónica dunha mentira*, título orixinal *À l'origine*, 2009, Director: Xavier Giannoli.

emocional coa comunidade local. Antes de que a fraude sexa descuberta, nun derradeiro esforzo, consegue rematar un tramo da autoestrada.

O que nos interesa aquí deste filme galo no que a construción dunha autoestrada actúa como fío conductor é o feito de que –aínda que con alteracións propias da ficción cinematográfica– está baseado nunha historia real acontecida na comuna francesa de Saint Marceau (Departamento de Sarthe) a finais da década dos noventa. En 1997, nun municipio economicamente deprimido, o conxunto da comunidade local, dende a alcaldesa, até os traballadores da construción, pasando polos pequenos empresarios locais, adhírense con entusiasmo á posibilidade de rematar as obras da paralizada *Autorroute A-28*, que entenden non só como unha oportunidade de emprego conxuntural, senón tamén como un elemento de futura dinamización da economía local. Dito doutro xeito, a comunidade comparte unha percepción e un discurso público consensuado sobre a necesidade da autoestrada e as súas posibilidades como motor de desenvolvemento en sentido amplo.

Non aconteceu exactamente o mesmo na Galicia de vinte anos atrás (1976–1979). Se así tivera sido, o descontento dos veciños de moitos lugares afectados polo trazado da *Autopista del Atlántico*, dificilmente tería acadado unha repercusión relevante (e sostida no tempo) na opinión pública do país.

A cuestión central daquel debate era que modelo de desenvolvemento económico se quería para Galicia e, en relación directa co anterior, que consecuencias tería a escolla dunha determinada opción sobre a organización territorial do país no futuro<sup>63</sup>. A propia discusión non se pode desvencellar doutra de máis amplo calado, que ocupaba unha posición central nos debates académicos e políticos do momento: a cuestión das razóns do atraso económico de Galicia. De feito, atravesáramos a dicir que, a asunción do «paradigma interpretativo do atraso» era un elemento compartido polos diversos colectivos sociais e políticos que interviron no conflito da *Autopista*. O que os diferenciaba era, en realidade, as interpretacións diverxentes que facían das causas históricas dese atraso, así como as propostas concretas do que era preciso (ou non) facer para superar aquel problema histórico.

Basicamente, os partidarios da autoestrada, inserindo o seu discurso nas lóxicas da modernización e do desenvolvemento económico, defendían un modelo difusionista de desenvolvemento rexional no que a *Autopista del Atlántico* actuaría como eixo dinamizador e multiplicador da actividade económica: facilitaría a especialización produtiva da agricultura galega; estimularía o establecemento de novas

---

63 Salvando as distancias históricas e contextuais, algunhas semellanzas ou «ecos» deste debate atopámoslos na actualidade nas discusións públicas sobre a chegada a Galicia da *Alta Velocidade/Velocidade Alta* e o impacto desta infraestrutura sobre o sistema ferroviario galego no seu conxunto.



industrias e permitiría unha intensificación dos fluxos comerciais. A aportación decisiva da autoestrada estaría no factor tempo (no aforro de tempo que posibilitaría). No discurso destes sectores, as certezas asociadas a unha *idea forte* de progreso, minimizaban os custos sociais da obra, en boa medida asumidos por eles como unha consecuencia inevitable e natural.

Imaxe 8. Tempos de percorrido entre as principais poboacións para turismos en función das condicións de circulación previstas para 1980

**CUADRO 4.6**

**TIEMPOS DE RECORRIDO ENTRE LAS PRINCIPALES POBLACIONES. CONDICIONES DE CIRCULACION 1980 (TURISMOS)**

TRAYECTO	TIEMPOS DE RECORRIDO		
	Situación sin Autopista	Situación con Autopista	
	Carretera	Carretera	Autopista
La Coruña-Ferrol	1 h. 10 min.	1 h. 5 min.	0 h. 27 min.
La Coruña-Santiago	1 h. 45 min.	1 h. 20 min.	0 h. 35 min.
Santiago-Pontevedra	1 h. 30 min.	1 h. 10 min.	0 h. 35 min.
Pontevedra-Vigo	1 h 40 min.	0 h. 55 min.	0 h. 15 min.
Vigo-Porriño	0 h. 20 min.	0 h. 15 min.	0 h. 7 min.
La Coruña-Vigo	4 h. 25 min.	3 h. 20 min.	1 h. 25 min.

(Fonte: IDASA (1976): 76).

Do outro lado atopábanse aqueles sectores da sociedade civil críticos coa construción da autoestrada, que foron quen de articular unha importante mobilización social e chegar –cun grao de éxito razoable– á opinión pública galega, até o punto de que as reivindicacións dos afectados polas obras foron vistas con simpatía (como xustas) pola maior parte da sociedade galega, o que non implica que esta estivese en contra da construción da vía ou que dubidase da súa conveniencia.

Os opositores á *Autopista* consideraban que esta provocaría o desartellamento territorial non só da Galicia rural, senón do conxunto do país, co incremento das desigualdades demográficas, económicas e sociais entre a parte occidental (costeira) e a oriental (interior). Na estela das por entón influíntes teorías do colonialismo interior, interpretaban a autoestrada como unha nova mosrta de «industria de enclave» encargada da extracción dos excedentes productivos e do capital galego. Un modelo de desenvolvemento económico esóxico (imposto dende fóra) que viría a perpetuar a situación de dependencia económica e política do país.

Porén, non queremos deixar de reproducir aquí algunhas opinións dos críticos coa autoestrada polo interese que teñen dende o punto de vista do cuestionamien-

to da propia idea xenérica de progreso e da percepción socialmente dominante da mesma:

(...) razones que tendrán que seguir siendo las mismas que se vienen desde siempre proclamando: que el Progreso lo manda; que es preciso abrir vías cada vez más anchas y más rápidas para que la actualidad entre en Galicia o Galicia en la Actualidad<sup>64</sup>.

Hasta muchos de los campesinos o ciudadanos corrientes y molientes sentirán gran dificultad para rebelarse contra la Idea de la Necesidad de la Autopista o de otras barbaries que quiera imponerles en sus tierras y en sus vidas el Progreso progresado: hasta tal punto ha venido a formar parte constituyente de las almas la idea de que el Progreso es inevitable<sup>65</sup>...

Por eso se montó todo un tinglado ideológico que equivale a decir «las autopistas son un bien que simboliza el progreso», «las autopistas es lo moderno», «todos los países ricos tienen autopistas», «las autopistas son necesarias» (...) La nueva estrategia de las concesionarias es: «El Plan de Autopistas es maravilloso, las autopistas son necesarias para el país y convencer a la gente de que son necesarias»<sup>66</sup>.

Existen outras cuestións arredor do conflito da *Autopista del Atlántico* que, non sendo talvez as máis visibles, merecen igualmente dalgunha reflexión.

Esta conflictividade social, así como os discusos e contradiscursos xenerados en torno dela contribuíron, no particular e incerto contexto político da transición, á conformación dunha «moderna» opinión pública galega. O papel dos medios de comunicación de masas no conflito da *Autopista* foi complexo. Aos medios públicos correspondeulle á propagación do discurso oficial, é dicir, favorable á construción da vía<sup>67</sup>. Os privados (fundamentalmente a prensa diaria galega), estiveron nunha situación complicada. Por unha banda, a abundosa publicidade que AUDASA facía nas súas páxinas era para estas cabeceiras unha importante fonte de financiamento. Pero non é menos certo que os medios de comunicación, en pleno redescubrimento da potencia informativa do conflito social, xogaron en aqueles anos un papel destacado na difusión pública das axendas reivindicativas e dos repertorios da protesta das diferentes mobilizacións. O fotoxornalismo, os editoriais de prensa ou o enfoque sutilmente favorable que se lle daba a determi-

64 COMITÉ DE ACCIÓN CONTRA A AUTOPISTA (1977): 3.

65 COMITÉ DE ACCIÓN CONTRA A AUTOPISTA (1977): 6-7.

66 GAVIRIA, M. (dir.) (1974): 378 e 394.

67 En xeral, o papel dos medios de comunicación de masas no contexto do «ciclo de protesta» da década de 1970 en Galicia non está ben estudado. Esta eiva acentúase no caso do discurso xenerado dende os medios de comunicación públicos. Pouco ou nada sabemos, por exemplo, sobre o papel xogado pola radio e a televisión públicas na Galicia do momento.

nadas noticias relacionadas coa conflictividade social constitúen unha boa mostra ao respecto.

Por outra banda, os discursos e argumentarios (a favor e en contra da construción da autoestrada) estiveron moi fortemente influenciados e mediatizados polo papel activo que os *expertos* desempeñaron no conflito. A este respecto poderemos diferenciar dous subgrupos ou categorías de *expertos*: os procedentes do que chamaremos ámbitos técnico-profesionais (ou corporativos): fundamentalmente enxeñeiros de camiños e arquitectos; e os procedentes do mundo académico, cun predominio moi evidente das *Ciencias Sociais* (sociólogos, ecólogos, economistas ou xuristas), reflexo, á súa vez, do enorme salto adiante que estas deran no marco estatal durante as décadas de 1960 e 1970<sup>68</sup>.

Ten interese tamén reparar na cuestión da «internacionalización» dos discursos e dos debates arredor deste conflito socioambiental. Os defensores e detractores da autoestrada compararon con frecuencia a *Autopista del Atlántico* e a problemática máis xenérica asociada a estas vías de comunicación con outras experiencias previas no marco internacional co fin de dotar de maior lexitimidade ás súas argumentacións: as autoestradas do sur de Italia e as de Bélxica ou Holanda son frecuentemente invocadas como exemplo dos efectos beneficiosos que a *Autopista* podería ter para a economía e a sociedade galegas, en tanto que os contrarios á obra poñen como referentes de como se debera ter afrontado o proxecto de autoestrada, diferentes casos da República Federal Alemana ou de Suíza. No fondo, estaríamos ante outro síntoma (indirecto) da meirande apertura das elites (non só das governamentais) españolas do tardofranquismo e da transición á influencia do entorno exterior.

En definitiva, a nosa pretensión con este traballo foi facer unha aportación novidosa ao aínda fragmentario coñecemento do conflito arredor da construción da *Autopista del Atlántico*. É por iso que, desta vez, non nos interesou tanto a análise do conflito en si mesmo: da súa orixe e fases de evolución, dos actores implicados ou dos repertorios da protesta empregados. Optamos tamén por non fixar a nosa atención na tan repetida singularidade do contexto político da transición á democracia en Galicia e España.

Interesáronnos moito máis os discursos a favor e en contra da *Autopista*, con que recursos e argumentos se construíron estes, como se lexitimaron e propagaron ante unha opinión pública tamén en proceso de configuración e, en último termo,

---

68 Tamén os profesionais da sanidade tiveron o seu papel no conflito da *Autopista del Atlántico* e, máis en xeral, na conflictividade socioambiental. No caso que nos ocupa, a través das advertencias sobre os potenciais efectos nocivos das autoestradas sobre a saúde pública. O Delegado provincial de Sanidade en Pontevedra e senador polo PSOE, Yuste Grijalba, apoiou moi activamente as protestas dos veciños de Vilaboa e Salcedo.

en que concepcións globais sobre o atraso, a modernización ou o desenvolvemento estaban inseridos.

Transcorridas case catro décadas dende a eclosión do conflito que aquí estudamos, os discursos dos actores enfrontados á penas se viron alterados<sup>69</sup>:

Toda esta loita de autopistas aunque non impediu que se fixera a autopista modificou fundamentalmente o proxecto, ¿non?, e multiplicou, incluso chegou a multiplicar por dez os pasos transversales á autopistas, ¿non?, evitou moitos recheos que tiveron que facer con viaductos, ¿non? porque senón se houberan cortado non só a relación dos veciños coas súas propiedades senón a rede de captación e distribución de agua de toda Galicia<sup>70</sup>.

Es curioso porque en relación con la Autopista del Atlántico opinaron todos los colectivos, incluso aquellos que no estaban implicados y, la mayoría estaban en contra y tuvimos que enfrentarnos con ellos para defenderla (...). El tiempo ha puesto a cada uno en su sitio<sup>71</sup>.

Outras cuestións, nas que non entraremos aquí, son a da valoración dos efectos que a actual AP-9 tivo sobre a economía e a sociedade galegas, así como a relación que ao longo do tempo tiveron os usuarios (reais e potenciais) coa vía<sup>72</sup>.

---

69 Para mostra o significativo título do artigo de PINO, D. (1997).

70 Testemuño oral do arquitecto César Portela no documental *A mirada de Anna*, Op.cit.

71 «Entrevista a José Antonio Orejón: primer Decano del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Galicia», en *VÍA 18: Revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Galicia* (2006): 16-17.

72 Véxanse a este respecto PÉREZ TOURIÑO, E. (dir.) (1997); OBECAUDE (2000); ALONSO LOGROÑO, M.P. e PAZOS OTÓN, M. (2003).

## BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO LOGROÑO, M.P. e PAZOS OTÓN, M. (2003): «La funcionalidad de la Autopista del Atlántico (A-9) en la Vertebración y Desarrollo Económico de Galicia», en *III Congreso Internacional de Ordenación del Territorio. Política Regional, Urbanismo y Medio Ambiente*, Gijón, Gobierno del Principado de Asturias y Fundicot: 605–611.
- ANÓNIMO (1977): *Autopista do Atlántico. Notas pra un debate necesario*, Galicia?
- COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. DELEGACIÓN REGIONAL DE GALICIA (1977): *Texto del Informe aprobado por la Asamblea de Ingenieros de Caminos sobre la problemática de la Autopista*, A Coruña.
- COMITÉ DE ACCIÓN CONTRA A AUTOPISTA (1977): *Autopista: unha tumba d'asfalto para Galicia. Un deserto de morte. ¡Non a Autopista!*, Milladoiro, Imprenta Veloz.
- COORDINADORA DE LUCHAS CONTRA LAS AUTOPISTAS (1979): *La lucha contra las autopistas en el Estado español*, Bilbao, Zero.
- CORRAL BROTO, P. (2009): «¿Quién determina la polución? Saberes y expertos surgidos de las protestas contra la contaminación ambiental en España (1950–1961)», en *II Encuentro de Investigadores en Historia Contemporánea*, AHC, Granada.
- DÍAZ NOSTY, B. (1975): *El affaire de las autopistas*, Bilbao, Zero.
- FERNÁNDEZ, J.(1999): *El ecologismo español*, Madrid, Alianza.
- FOLCHI, M. (2001): «Conflictos de contenido ambiental y ecologismo de los pobres: no siempre pobres, ni siempre ecologistas», *Ecología Política*, 22: 79–100.
- GARCÍA PEREIRA, F. (1979): «La Historia sarcástica de nuestro “tramo irreversible”», *Anuario de Vigo*: 54–55.
- GAVERIA, M. (dir.) (1974): *Ni desarrollo regional, ni ordenación del territorio: el caso valenciano*, Madrid, Turner.
- INGENIERÍA DEL ATLÁNTICO S.A. (IDASA) (1976): *La Autopista del Atlántico y sus efectos en el desarrollo de Galicia*, A Coruña.
- LANERO TÁBOAS, D. (2013): «Entre dictadura y democracia: la conflictividad socioambiental en las Rías Baixas (1959–1980)», en LANERO TÁBOAS, D. (ed.): *Por surcos y calles. Movilización social e identidades en Galicia y País Vasco (1968–1980)*, Madrid, Los Libros de la Catarata: 139–172.
- MUÑOZ PORTABALES, J.L. (1970): «La Autopista del Atlántico», *Anuario de Vigo*: 45.
- OBSERVATORIO ECONÓMICO DE LA AUTOPISTA DEL ATLÁNTICO (OBECAUDE) (2000): *La Autopista del Atlántico. Movilidad, demanda de transporte y localización empresarial*, Santiago de Compostela, IDEGA-USC.
- PÉREZ TOURIÑO, E. (dir.) (1997): *Infraestructuras y desarrollo regional: efectos económicos de la Autopista del Atlántico*, Madrid, Civitas.
- PINO, D. (1997): «Por qué nos opúñamos á Autopista do Atlántico. Recordos e ensinanzas», *Nosa Terra: cadernos de pensamento e cultura*, 23: 20–24.

- PUNCEL CHORNET, A. (1996): *La Autopista del Mediterráneo*, Valencia, Universitat de València.
- PUNZÓN LORENZO, C. (2000): «Autopistas del Atlántico. El largo camino del progreso», en ABELLEIRA, C. (ed.): *Grandes empresas, grandes historias de Galicia*, A Coruña, La Voz de Galicia: 172-173.
- RODRIGO, N. (1979): «Cinco años de retraso en la normalización de las comunicaciones pontevedresas», *Anuario de Vigo*: 56-57.
- SEQUEIROS TIZÓN, X.; DÍAZ DÍAZ, C.; BARREIRO GIL, X. (1977): *A «Autopista del Atlántico». Sistema de transporte e desenrolo galego*, Vigo, Galaxia.
- TARROW, S. (2004): *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*, Madrid, Alianza.
- VV.AA. (1973): *Libro negro sobre la autopista de la Costa Blanca. Informe dirigido por Mario Gaviria*, Valencia, Cosmos.