

Madrid en obras: los coches antes que la gente

Paco Segura. Miembro de Ecologistas en Acción. Madrid, España

Es difícil hacerse a la idea de lo que está pasando en Madrid en materia de infraestructuras y movilidad en los últimos años. Hay que vivir en la ciudad o en su área metropolitana para darse cuenta en toda su magnitud de las graves consecuencias sobre la calidad de vida de los madrileños que tiene la desahogada actividad constructora de las diferentes administraciones. Esta desmesurada construcción de infraestructuras de transporte se lleva a cabo sin coordinación ni un plan concreto que indique a dónde queremos llegar, a golpe de demagogia, de “yo más que tú”, y con el único horizonte de inaugurar antes de las siguientes elecciones. Ante esta situación, están surgiendo muchos movimientos ciudadanos que se resisten a las múltiples tropelías que se están perpetrando. De esta situación trataremos en este breve artículo.

Las agresiones

Madrid es, hoy por hoy, el área metropolitana europea con más kilómetros de autovía y autopista en relación a su población. Y también es una de las zonas que registran mayores y más persistentes atascos de tráfico cada día. El ritmo de construcción de carreteras de alta capacidad es desahogado: en los últimos diez años se ha pasado, *grosso modo*, de 500 a 1.000 km de autovías y autopistas. Lejos de mejorar la situación del tráfico, estas nuevas infraestructuras vienen produciendo un importante efecto llamada que cada día anima a más gente a desplazarse en automóvil, con lo que la congestión no deja de crecer.

Ciertamente también ha habido grandes inversiones en transporte público, entre las que destaca la enorme ampliación del metro hacia el Sur del área metropolitana, en el marco del proyecto conocido como MetroSur (41 nuevos kilómetros de metro). Sin embargo, estas inversiones se han realizado sin un plan de movilidad sostenible, sin contraste con las diferentes alternativas (existían opciones más baratas y más eficaces), con el principal fin de llegar a las elecciones afirmando que se habían realizado más kilómetros de metro que en ninguna otra legislatura, y generando un enorme endeudamiento que se arrastrará durante muchos años. Los datos corroboran la situación que describimos: durante 2004 el tráfico de automóviles se incrementó en Madrid un 4% frente al 1% de aumento en el uso del transporte público.

Lejos de atender a esta situación, el Gobierno de la Comunidad y el del Ayuntamiento de Madrid se empeñan en realizar nuevas autopistas (cierre de la M-50, nueva radial R-1...) o en desdoblarse o ampliar las ya existentes. Estas actuaciones se realizan, en la mayor parte de los casos, eludiendo la evaluación de impacto ambiental con diversas argucias, que a menudo no son sino fraudes de ley que, desgraciadamente, prosperan en la mayor parte de los casos ante la inoperancia e insensibilidad de nuestro sistema judicial en asuntos de medio ambiente. Baste para ello revisar la resolución del Consejo de Estado que da por buena la versión del Ayuntamiento de Madrid, cuando argumentaba que para ampliar la M-30 no necesitaba evaluación de impacto ambiental ya que esta vía es una calle. Ciertamente es una calle curiosa, vallada en todo su recorrido, con hasta 12 carriles en algunos tramos, con velocidades de circulación de 90 km/h, sin pasos de peatones, sin aceras, sin acceso a las viviendas, sin transporte público...

Es precisamente este proyecto, el de la ampliación de la M-30, uno de los más representativos, y sangrantes, de lo que está pasando en Madrid y de hasta qué punto se llega a sacrificar la calidad de vida de toda una ciudad para favorecer el tránsito de automóviles. También es el proyecto que más oposición social está teniendo. Repasemos, pues, algunas de sus características.

El alcalde, Ruiz-Gallardón, “vendió” muy bien el proyecto durante la anterior convocatoria electoral: la mayor parte de los madrileños creyó que iba a enterrar la M-30, que tiene un total de 32 km. La realidad, sin embargo, era que los coches sólo “desaparecerían” de la superficie en el tramo que circula paralelo al río Manzanares. Efectivamente, el proyecto era de una brutal ampliación: como en superficie no cabe más viario, la opción era enterrarlo pero, y esto lo ocultó muy bien el alcalde, manteniendo en superficie toda la autovía de circunvalación, a excepción del tramo mencionado –6 km– junto al río. Baste decir que se están construyendo 40 km de túneles, en algunos casos con 4 carriles por sentido.

El presupuesto para esta ampliación, tremendamente contraproducente pues conseguirá que 200.000 coches más puedan circular por Madrid cada día, es astronómico: 5.000 millones de euros, una cantidad equivalente al presupuesto anual del Ayuntamiento. Para más inri, la deuda se pagará a lo largo de 35 años, es decir, serán las siguientes corporaciones municipales las que tengan que hacer frente a este despilfarro, mermando su capacidad de inversión en cualquier otro ámbito.

Así, como el objetivo es inaugurarlos todo antes de las elecciones municipales de mayo de 2007, nos encontramos con una ciudad con más de 70 grandes obras simultáneas. Bien es verdad que no todas corresponden a la ampliación de la M-30, pero sí la mayor parte. Contaminación, ruido, polvo, incomodidades e inseguridad para el peatón, trastornos para los usuarios del transporte colectivo, atascos y espacios públicos desnudos de vegetación forman así el paisaje característico del presente de nuestra ciudad.

Y es que, entre otros muchos problemas, las obras de la M-30 han supuesto la tala de 15.000 árboles y el “traslado” o “desplazamiento” –como eufemísticamente se llama a estos trasplantes en los documentos municipales– de otros 6.700 ejemplares, trasplante que rara vez acaba de forma distinta a la muerte del árbol. Es decir, se han talado o aplazado la muerte por unos meses de tantos árboles como hay en el parque de El Retiro.

Las resistencias

Desde el principio de la legislatura, un grupo de organizaciones sociales, ecologistas, sindicales, políticas, vecinales... nos hemos constituido en la Plataforma M-30 No Más Coches. Al principio, nuestro mensaje ha chocado con un claro boicoteo en los diversos medios de comunicación, en los que siempre resulta difícil deslizar críticas al aumento de facilidades al coche, ante la enorme tajada que supone la publicidad de automóviles. Nuestro discurso apenas si era ni entendido ni atendido: la mayor parte de la sociedad madrileña seguía creyendo que se iba a hacer desaparecer bajo tierra a la M-30.

Pero, claro está, a medida que las grúas y la excavadoras han ido tomando la ciudad, han venido apareciendo focos de oposición vecinal y más y más gente se ha ido sumando a nuestro discurso, al tiempo que se desenmascaraba la demagogia de la corporación municipal de “mejora, modernización y recuperación de la ciudad”. Dos han sido los principales asuntos que han movilizado a los vecinos: el primero de ellos –agudizado por los sucesos de El Carmel, en Barcelona– ha sido el miedo a la estabilidad de sus viviendas ante la gran cantidad de túneles que circulaban bajo ellas (en algunos casos, a menos de 2 metros de los cimientos). El otro impulso movilizador ha venido de las talas masivas de arbolado ya mencionadas y en la destrucción de zonas verdes ligada a las obras.

Vecinos que lucharon hace quince años por conservar las acacias de su calle ante un proyecto de aparcamiento subterráneo, forcejearon y fueron reprimidos por los policías cuando trataban de impedir ahora su tala para la ampliación de la M-30. Barrios con tan pocas zonas verdes como Arganzuela, Legazpi o Carabanchel, han visto como sus parques eran literalmente arrasados por las máquinas. La movilización vecinal ha sido muy importante en algunas zonas, donde desde hace meses se concentran centenares de vecinos cada semana para impedir que se consuma la destrucción de sus zonas verdes.

Desde hace meses, cualquiera que compre un periódico en la capital es seguro que encontrará en la sección de cartas al director las protestas de ciudadanos indignados con lo que está pasando: barrios cercados por las obras, accesos peatonales casi imposibles a algunas zonas (ni hablar si se tiene alguna discapacidad), incumplimiento sistemático de la normativa municipal de ruidos por el propio Ayuntamiento, talas indiscriminadas y con nocturnidad para evitar las protestas, o la indefensión ante las diversas agresiones son algunos de los temas más recurrentes.

Mucho de este descontento se ha canalizado a través de la Plataforma M-30 No Más Coches, que ha desarrollado un gran número de actividades e iniciativas. Entre ellas destacan un par de manifestaciones por el centro de Madrid que convocaron a miles de personas. Los lemas y manifiestos de estas manifestaciones no dejan lugar a dudas de un importante cambio en la percepción de la gente: frente al discurso oficial que equipara nuevas infraestructuras de transporte a bienestar y desarrollo, los manifestantes pedían una ciudad más humana, con menos coches, mejor aire, más parques y zonas verdes, y más inversiones en las cuestiones que realmente suponen una notoria mejora en la calidad de vida: mejor atención sanitaria, educación, asistencia social, etc.

Otro de los colectivos que va cobrando fuerza durante estos últimos tiempos en Madrid es el Foro por la Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid, al que pertenecen todos los colectivos integrados en la Plataforma M-30 y otros como asociaciones de consumidores, jubilados, etc. Este Foro viene trabajando por una Comunidad cómoda, con menos congestión de tráfico, donde se potencien los transportes públicos que permitan la vida autónoma de todas las personas y una accesibilidad universal, donde los modos de transporte menos agresivos ambientalmente tomen más protagonismo; por una

Comunidad saludable, con menos ruido y contaminación atmosférica, que estimule los comportamientos saludables de los ciudadanos; por una Comunidad habitable, donde los espacios públicos de convivencia como las calles o plazas no estén dominados por los vehículos; y por una Comunidad participativa, donde las decisiones conlleven un proceso de información y consulta a la ciudadanía.

El principal proyecto en el que actualmente se centra el Foro es conseguir la elaboración, participativa, de un necesario y urgente plan de movilidad sostenible para la Comunidad de Madrid.