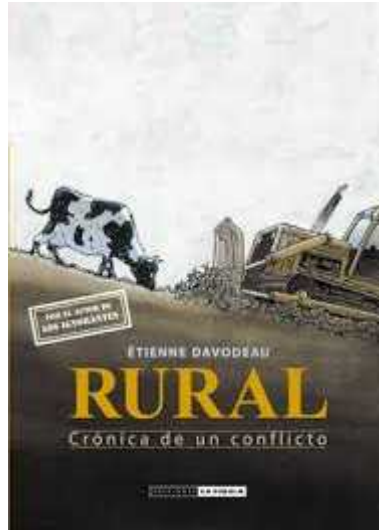


Nota de lectura

“Rural. Crónica de un conflicto.” Étienne Davodeau. Ediciones la Cúpula. Enero 2014

Jesús Rubio Alférez 27.03.17

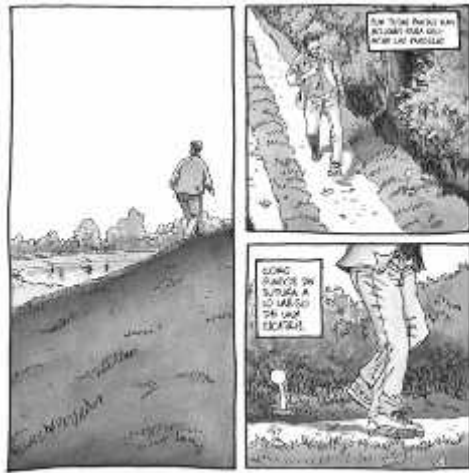


Tal como el autor declara en el preámbulo, la publicación que hoy comentamos es un cómic, pero no solo eso: también es un documental, un reportaje producto de un año de intensa observación, lápiz en mano sobre el terreno, de un conflicto que la A-87, en Francia, generó al expropiar unas fincas de producción biológica en Anjou.

Este cómic debería ser de obligada lectura para cualquiera que se incorpore a trabajar en el mundo de la carretera, porque plantea perfectamente el desarrollo de una obra desde la fase de planeamiento, hasta su puesta en servicio. Y nos explica en un caso real, cómo nuestro trabajo afecta, en ocasiones de forma determinante, a las personas que viven cerca, o se ven afectadas por las carreteras.

El conflicto narrado es el del interés general en oposición a unos intereses particulares y expone la necesidad de que los periodos de información pública sean lo más completos posible, y aunque esto no sea suficiente para evitar las afecciones, debe procurarse que la falta de información a los afectados no aumente la angustia y la crispación.

El estilo documental no quiere decir que no sea subjetivo. Todo documental supone una elección del punto de vista, destacar unas situaciones y dar más relevancia a unos personajes que a otros. El punto de vista elegido nos permite ver lo que veríamos con nuestros ojos si estuviésemos presentes en las escenas que se desarrollan. La cámara a la altura de los ojos es una elección que nos acerca a los agricultores franceses que al principio no piensan que puedan verse afectados por la futura autopista porque, según ellos, tendría trazados alternativos más ventajosos para cualquiera que hiciese la selección con criterios objetivos.



Sin embargo, poco a poco van siendo conscientes de los intereses que se mueven alrededor del mundo de la carretera, y de cómo las decisiones finales son fruto de equilibrios, a veces expuestos con claridad y otras solamente deducibles al observar quiénes son los beneficiados. La narración continúa en planos subjetivos, sin utilizar los recursos específicos del cómic como utilizar puntos de vista imposibles, simultanear acciones en el mismo plano o insertar detalles en planos generales para añadir dramatismo. La decisión de intentar ser un testigo fiel de lo observado hace que se incluya una viñeta atípica, con trazos

temblorosos, por estar dibujada en el asiento de un tractor en plena faena.

El conflicto objeto del reportaje fue especial porque afectó a unas fincas que en 1999 se planteaban el cultivo ecológico y eran un modelo de agricultura campesina avanzada.

La batalla legal de los afectados queda descrita con detalle y nos permite recordar situaciones parecidas en nuestro país. Las respuestas genéricas, adecuadas para responder políticamente a los medios de comunicación, no son suficientes para las personas que van a verse directamente afectadas: - no existe presupuesto para acometer reformas en las carreteras existentes, que ciertamente resultarían menos impactantes; - al intervenir la iniciativa privada el coste para el contribuyente va a ser nulo; - se ha seleccionado la mejor de las alternativas que es viable como autopista.

Al pensar en procesos de información pública realizados en nuestro país en épocas de mucha actividad por la construcción de las actuales autopistas, cabe recordar iniciativas de la Dirección General de Carreteras como la creación de un periódico del afectado, realizado íntegramente por los afectados en un ambiente rural parecido al descrito en



el cómic, y financiado con cargo al proceso de información pública, para evitar que la falta de información generase una desconfianza añadida; o la explicación detallada con maquetas de unas estructuras difíciles de entender en plano, para ver cómo afectaban las distintas alternativas de un enlace a una sede vecinal, especialmente valiosa para ellos porque la habían construido en sus ratos libres. En muchas ocasiones la actuación conjunta con el ayuntamiento del municipio más afectado ha permitido dar las suficientes explicaciones “in situ” durante más de dos meses, y que los particulares, las instituciones y las asociaciones pudieran expresarse con alegaciones después de haber expuesto sus argumentos y haber recibido las explicaciones pertinentes. Recuerdo de manera singular la alegación de un obispado que, dado el ambiente de participación masiva en la elección de una variante de la ciudad, no quiso quedarse al margen, y también aportó su opinión.

Sin entrar en la satisfacción o insatisfacción que las alternativas finalmente seleccionadas y ejecutadas generaron, porque hay ejemplos en todos los sentidos, es evidente que cuanto mayor sea la aficción, más tiempo y recursos deben destinarse a explicar a los vecinos el porqué

de las decisiones, y cuando no ha sido así, pensando que la falta de información disminuiría el conflicto, el resultado ha sido el contrario: la desconfianza y la sensación de falta de respeto ha convertido las protestas en denuncias y en dificultades añadidas para encontrar una solución viable.

Como decía al principio, la descripción del proceso de gestación de la autopista A-87 en Francia, hará reflexionar a todo el que trabaje en carreteras, desde la planificación y la ejecución a la conservación y explotación, pero también a personas ajenas al sector que puedan plantearse a quién benefician realmente determinadas actuaciones gestionadas y realizadas en nombre del bien común.