

ATIVA
DADANAS
LA PROVINCIA

se impulse la renovación y
dentes en la historia que llegaron
enta y noventa o las plataformas
er concienciar a la ciudadanía y

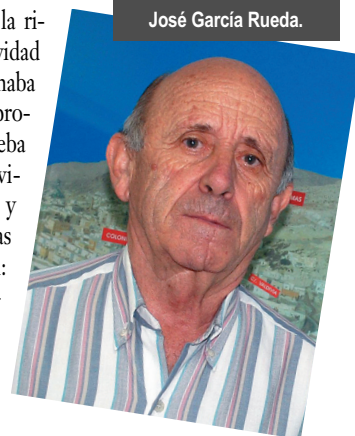
J.J.MULLOR/ASOCIACIÓN LA TRAINA

© José Juan Mullor Mullor
Marzo 1990

© José Juan Mulla Mul
Marzo 1990

[illegible]

José García Rueda.



«Somos una ciudad un tanto atípica, quizá por el aislamiento», reflexiona José García Rueda, *Pepillo el Barbero*, una de las figuras clave en este tipo de movimientos ciudadanos en Almería, que remata «y seguimos siendo una ciudad aislada, por carretera menos, pero en tren lo tenemos más difícil para ir a Madrid que hace 30 años, cuando había tren nocturno». El fue uno de los actores principales del primer movimiento reivindicativo que hubo en



En la fila superior, distintas protestas en La Chanca-Pescadería, un barrio que inició antes del fin de la dictadura franquista su actividad reivindicativa; la más sonada fue la protesta de los pescadores, en la foto de la página anterior. En la fila intermedia, tres logros fruto de la protesta unida de la sociedad almeriense: la rambla de la capital, la autovía y la consecución de los Juegos del Mediterráneo en 2005. Debajo, el cargadero del mineral se logró conservar, y la última protesta, para reivindicar infraestructuras ferroviarias.

práctica, nacen en este barrio», afirma Pepillo el Barbero.

Una de las anécdotas que recuerda es que, tras una asamblea de los huelguistas, él y Javier Ayesarán, quien luego sería dirigente de CCOO, acudieron a la redacción del diario 'Ideal', que estaba dando especial cobertura y voz a las protestas del barrio, para informar a los periodistas de lo que se había decidido en la reunión. Era diciembre del 76, con la revuelta en pleno apogeo, y estando en la redacción se enteraron de que la Policía les andaba buscando a ambos. «Nos tuvimos que quedar hasta las doce de la noche encerrados allí», cuenta Pepillo. Al final, se consiguió la mayor parte de lo reivindicado, aunque fuese «poco, porque el margen que da el sistema es poco», pero sí «se demostró que con organización y lucha se pueden cambiar las cosas», asegura, aunque matiza que «se necesita continuidad». En cualquier caso, a los vecinos les sirvió «para comprobar que podíamos organizarnos para plantear qué tipo de barrio queríamos». Así, una de las consecuencias de estas reivindicaciones fue la creación de la Asociación La Traña, que desde 1977 se dedica a facilitar

todo tipo de gestiones a sus vecinos; a construir ese barrio que quieren.

Las protestas de Pescadería-La Chanca sirvieron además para que otros barrios de Almería tomaran ejemplo y comenzaran sus propias reivindicaciones vecinales. Este fue el caso del barrio de Los Ángeles, donde la asociación La Palmera lideró las protestas para exigir que se pusiera una guardería en el barrio, así como para conseguir que se derribase un muro que lo dividía en dos, lo que obligaba a dar un buen rodeo para pasar de una parte a otra. Elisa, monja seglar, y Paco Pascual, de la Gestoría Arcos, fueron dos de sus más activos miembros, según rememora Pepillo el Barbero. De la misma manera, en el Barrio Alto se iniciaron unas protestas en 1977 para reivindicar infraestructuras para el barrio, que era de casas pequeñas, sin apenas servicios mínimos. Hubo encierros en la iglesia de San José y uno de los activistas principales acabaría siendo alcalde de la capital, 15 años más tarde: el socialista Fernando Martínez.

EL INICIO DE LA REIVINDICACIÓN MEDIÁTICA

A finales de los años setenta del siglo pasado,

existía un plan urbanístico para remodelar la Rambla de Almería. En aquella época, era un cauce de río seco, que cuando llovía lo suficiente se convertía en torrente, en el que había moreras e incluso había canastas para jugar al baloncesto. Según aquel plan, en pocos años se convertiría en dos vías separadas por bloques de pisos. Sin embargo, había quienes consideraban que, tal y como es hoy, lo mejor que se podía hacer con la Rambla era convertirla en un parque que vertebrase la capital de norte a sur. Nació así la Asociación Cívica Pro Rambla, integrada por José Batlles, Aroldo Gamper, Manuel Falces, Salvador Robles, Gerardo Roger, Juan Rigaud y Enrique Martínez-Leyva. Este último, publicista y dueño de la agencia Plataforma, tuvo claro que para tener éxito, su reivindicación iba a tener que seguir los pasos de cualquier campaña de marketing.

Así, se inició una campaña en radio con «una canción que cantó Fina Martín, que decía 'Queremos la Rambla para un nuevo parque'», explica Martínez-Leyva, que se ilusiona al recordar cómo «fue calando en la mentalidad de la ciudad de tal manera que 35.000 almerienses contesta-



La reivindicación en la era de Internet

Herederas de la 'tradición' de reivindicaciones ciudadanas en la provincia de Almería, la asociación Califal y a la Mesa del Ferrocarril están liderando la protesta por la situación actual de las líneas de tren almerienses. En el caso de la primera, desde las redes sociales. «Nuestro objetivo es, aparte de reivindicar el ferrocarril, mantener viva la llama de la reivindicación», asegura **Andrés Sánchez Picón**, catedrático Historia e Instituciones Económicas de la Universidad de Almería e impulsor de esta plataforma, que en apenas dos meses ya tiene más de 3.000 miembros en su grupo de Facebook, donde día a día suben noticias relacionadas con el tren y Almería y crean memes de denuncia.

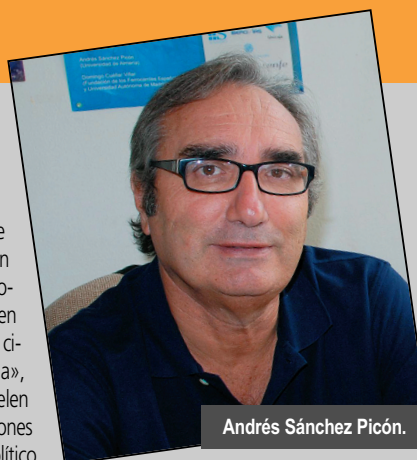
Sánchez Picón considera que «las redes sociales son necesarias hoy, pero no son suficientes», aunque «de cara a hacer presión a los políticos es más eficaz tener repercusión en redes sociales que concentrarse 20 en la calle y que los medios no hagan caso. Salir a la calle es necesario pero hay que hacerlo de forma contundente». Esa es la intención de la manifestación convocada por la Mesa del Ferrocarril, iniciativa de CCOO de la que Califal forma parte, para el próximo 27 de noviembre y que estuvo precedida por una exitosa concentración ciudadana reivindicativa en el Parque de la Estación el 29 de octubre.

«Tenemos menos kilómetros de vías de tren que hace cien años y la diferencia de velocidad con la media española va creciendo», denuncia Sánchez Picón, que añade que «el ferrocarril va a ser el transporte del siglo XXI y si Almería se queda fuera de las líneas, le afectará de forma negativa económicamente». En la misma línea, el secretario provincial de CCOO, Juan Pallarés, afirma que «las infraestructuras viarias de Almería a Granada son del siglo XIX», y que «hoy se tardan 20 minutos más en llegar a Sevilla, por ejemplo,

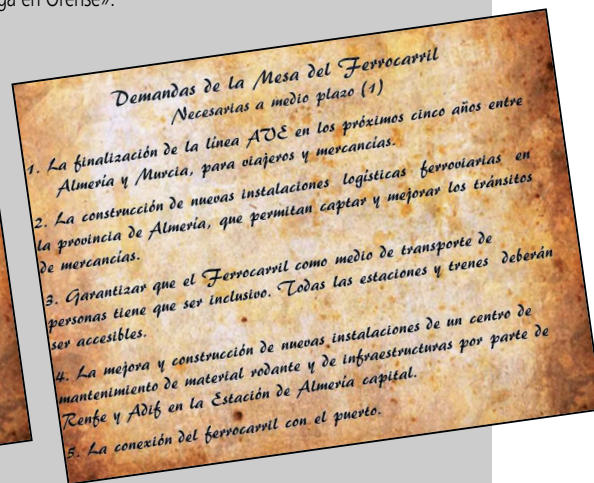
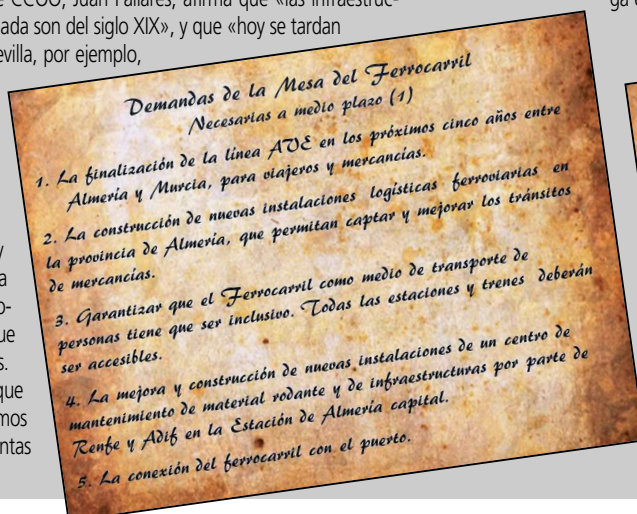
que hace diez años». Así, conseguir lo que en su día lograron plataformas como Almería Sin Salidas es su objetivo. De momento, ya han logrado sumar a sectores civiles, políticos y empresariales, y la comunicación del mensaje va calando en la ciudadanía, aprovechando el tirón mediático que proporcionan las redes sociales. «Nuestro mayor riesgo es que nos cansemos, así que queremos evitar que nos pase lo que tantas

veces sucede en Almería, que estos movimientos acaban siendo efervescentes», reconoce Sánchez Picón, que insiste en que «Almería, como sociedad civil, es muy débil y desarticulada», por lo que «las iniciativas suelen ser efímeras», entre otras razones porque «el 'establishment' político domina la situación». Pallarés coincide en que «el problema es que los almerienses, tradicionalmente, siempre hemos sido muy de criticar en los bares. Eso de moverse demasiado y de salir a reivindicar, menos», y esto provoca que «a los políticos, cuando llegan a pedir estas cosas, les den palmaditas en la espalda y les digan «no os preocupéis», porque tampoco hay presión suficiente».

Así que el objetivo es lograr esa 'masa crítica' de apoyo ciudadano que soporte sus reivindicaciones, que incluyen, a corto plazo, la modificación de horarios, poner un intercambiador de vía en la estación de Granada y electrificar los tramos que aun no lo están, a partir de Guadix. Todo ello acortaría la duración del viaje en más de una hora y por poco dinero. Porque, como afirma Pallarés, se trata de que «un euro que se pague de impuestos en Almería valga lo mismo que un euro que se pague en Orense».



Andrés Sánchez Picón.



ron a una encuesta en la que se preguntaba qué quería cada uno en cada tramo de la Rambla». A esta campaña de radio se sumó una versión en paneles de publicidad exterior, que el publicista pagó de su bolsillo, en los que se veía un dibujo del proyecto de parque rematado con el mismo lema.

Con el resultado de la encuesta, que mostraba que «Almería quería un parque, un bulvar que hoy da calidad y servicio a los ciudadanos», la asociación acudió a la recién nacida Junta de Andalucía, que recibió con interés y puso «dinero para un preproyecto, con un concurso que ganó el que luego fue autor el proyecto definitivo que se hizo, Antonio Góngora», cuenta Martínez-Leyva, que considera que este tipo de reivindicaciones se consiguen «teniendo el plan, la estrategia y la comunicación adecuada, porque esto es un megamarketing, un marketing institucional. O tienes un programa de marketing con una estrategia definida, o no funciona». En este caso, funcionó, aunque para ver el proyecto finalizado hubiera que esperar cerca de 20 años. Las obras

comenzaron a mediados de los ochenta, en la zona de la sierra, donde se construyeron siete presas, y continuaron tras cinco años de trabajos en la propia Rambla, también con trabajos para la canalización del agua. La parte 'visible', la transformación de esa cuenca en el parque actual, comenzó en el 92 y no se terminaron por completo hasta finales de esa década.

ALMERÍA SIN SALIDAS: LA REIVINDICACIÓN TOTAL

Cuando las obras de la Rambla comenzaban, nació otra reivindicación ciudadana que tuvo entre sus protagonistas al presidente de Plataforma, quien llevó a cabo una versión ampliada de la estrategia de comunicación que tan buenos resultados había reportado en aquel caso. Almería Sin Salidas nació al descubrir que, en contra del plan elaborado por la Unión Europea para el Corredor del Mediterráneo, el Gobierno de Felipe González estaba planeando que la autovía E-15 bajase por la costa mediterránea hasta Puerto Lumberras, en Murcia, y desde allí tomase la vía directa hacia Sevilla, pasando por los Vélez, Gua-

dix, Granada y Córdoba. La costa de Almería, según este proyecto, se quedaba sin autovía. La Cámara de Comercio, organismo al que también pertenecía Martínez-Leyva, apoyó la propuesta de este de «hacer algo que moviera las conciencias, como lo de la Rambla, algo que mentalizase a toda la ciudad, desde las fuerzas institucionales hasta el más elemental ciudadano de base». Así, con su equipo de creativos ideó una campaña y junto a Jerónimo Molina, de Cajamar, elaboraron un manifiesto. Consiguieron sumar los apoyos de Asempal, Ashal y la Asociación de Empresarios del Mármol, entonces presidida por Francisco Consentino; «de ahí nació luego la Mesa de las Infraestructuras», rememora Martínez-Leyva. Se convocó a la prensa y José Vallejo, presidente de la Cámara, lo leyó. «Al día siguiente fue noticia en primera página de todos los periódicos y en los informativos de la radio de primera hora de la mañana», recuerda el presidente de Plataforma, «pero paralelamente a eso, al día siguiente apareció en la página 5 de cada periódico 'Almería sin salidas' y en

Enrique Martínez Leyva.

la radio una campaña masiva de cuñas, 50 cuñas diarias, diez por emisora», explica, y añade que «causó tal impacto que me iban a matar».

El lema 'Almería sin salidas', que quedó como marca de la reivindicación, no era el único de la campaña: también se crearon 'Nuestro desarrollo, en el aire' y 'En el 92 perdemos el tren'; las tres deficiencias históricas de comunicación de la provincia, en tres 'claims'. La campaña continuó, con momentos como cuando «los del Grupo Popular en el Ayuntamiento de Almería hicieron una marcha en burro por la N-340», según cuenta Andrés García Lorca, actual subdelegado del Gobierno. El resultado, que ha vivido su último episodio en octubre, con la inauguración del tramo que aun faltaba por terminar de esa E-15, fue que se retomó el proyecto original de la UE y se descartaron alternativas que se barajaban, como la de llevar la autovía hasta Gérgal y desde allí hacer una conexión con la capital, como proponía el PSOE provincial. Y es que no estaban, en principio, muy convencidos de la necesidad de que la autovía pasase por la costa: «Pepe Batlles, cuando era diputado, justificaba que no se hiciera la autovía porque si se hacía se iba a resentir la economía, ya que el transporte pasaría de largo, sin parar en la ciudad», afirma Pepillo el Barbero. La reivindicación «se supo transmitir tan bien», insiste Martínez-Leyva, «que rápidamente el Ministerio de Obras Públicas licitó los proyectos desde Puerto Lumbreras a Almería y desde Almería a Adra. Y en el año 95 estaba terminada», 20 años antes de que la vía esté completa. La clave fue lograr transmitir el sentir de ciudadanía y empresariado de tal manera que llegase a los lugares adecuados, donde se toman las decisiones. «Las instituciones se tienen que sentir heridas y motivadas para coger los papeles, los documentos, e irse a los órganos de poder», asegura Martínez-Leyva, que recuerda que «estamos en un país centralista, sea el centralismo de Sevilla o el de Madrid, y todo hay que negociarlo allí».

EL PAPEL DE LA UNIVERSIDAD

«No nos sentimos receptores de servicios y equipamientos cuando somos los que más aportamos», afirma Andrés García Lorca a la hora de explicar por qué surgen en Almería este tipo de plataformas con cierta asiduidad. En los noventa, otra reivindicación que tuvo éxito fue la que apostaba por convertir a Almería en sede de los Juegos del Mediterráneo. Esto conllevaría, se pensaba, que se crearan las instalaciones deportivas que entonces escaseaban en la ciudad. El éxito acabó siendo relativo, puesto que aunque se consiguieron los Juegos y, con ellos, un esta-

dio y un pabellón nuevos, el primero ha quedado para uso de la UD Almería y la piscina de las Almadrabillas ha acabado convertida en el centro privado Ego Sport.

Otras más recientes, como Salvemos la Molineta, continúan su reivindicación con actos periódicos, aunque sin terminar de conseguir sus objetivos. Y otras, como Salvemos el Toblerone, no tuvieron tiempo de lograrlo, a pesar de que su protesta fue incluso apoyada por la propia marca de chocolatinas, que se hizo eco de la protesta en sus cuentas en redes sociales. Por último, las hay que van sembrando la semilla intelectual, como recuerda García Lorca, que cuenta que, desde el ámbito universitario, «la estructura de

las redes de transporte y de la energía ya las reivindicamos en el 77, destacando la importancia de la energía solar en Almería, o de conectarse al gas natural, que no se consiguió hasta hace unos cinco años». En este sentido, asegura que «la universidad ha sido un elemento clave de reivindicación y de denuncia» ya que, «sin estar organizado, existía un sentimiento reivindicativo desde la perspectiva y el conocimiento». ■

Juan Pallarés.

Andrés García Lorca.

VII Encuentro almeriense

por un mundo mejor...

Viernes, 27 de noviembre a las 16:00
Universidad de Almería. Paraninfo.

Inscripciones: 15 €
Estudiantes, desempleados y jubilados: 5 €

www.encuentroalmeriense.com



Helena López-Casares:
"LIDERAZGO Y DEPORTE:
DEL VESTUARIO AL CAMPO"

Antonio Casimiro:
"E-MOCIÓN: ACTIVA TUS
EMOCIONES A TRAVÉS DEL
DEPORTE"

Miguel Ángel Pérez:
"EMOCONCIENCIA"

En beneficio de la Fundación Indakana
y la Asociación Andaluza de Educación Emocional

Patrocina:



Organiza:



Colabora: