

**«MENOS COCHES, MÁS ZONAS VERDES».
PROTESTAS VECINALES Y ECOLOGISTAS POR
LA JUSTICIA AMBIENTAL EN MADRID (1974-1992)**

**“FEWER CARS, MORE GREEN AREAS”.
NEIGHBOURHOOD AND ECOLOGISTS’ PROTESTS FOR
ENVIRONMENTAL JUSTICE IN MADRID (1974-1992)**

Virginie Gautier N’Dah-Sékou*
IMAGER — Universidad Paris-Est Créteil

RESUMEN: Desde la perspectiva de la historia ambiental urbana y los movimientos sociales, este trabajo examina las relaciones entre movimiento vecinal y ecologismo social en el Madrid de la transición a la democracia y hasta principios de los años 90. A partir de fuentes archivísticas, hererográficas y audiovisuales, trataremos de entender cómo se articulan sus propuestas y protestas en materia de justicia ambiental, en particular respecto a la movilidad urbana y la defensa de zonas verdes en la ciudad.

PALABRAS CLAVES: Madrid, ecologismo social, movimiento vecinal, justicia ambiental, democratización.

ABSTRACT: *From the perspective of urban environmental history and social movements, this paper examines the relationship between the neighbourhood movement and social ecologism in Madrid from the transition to democracy until the early 1990s. Drawing on archivistic, journalistic and documentary sources, we will try to understand how their proposals and protests were articulated in terms of environmental justice, in particular in relation to urban mobility and the defence of green areas in the city.*

KEYWORDS: Madrid, social ecologism, neighbourhood movement, environmental justice, democratisation.

LABURPENA: Hiriko ingurumen historiarekin eta gizarte mugimenduekin ikuspegitik, lan honek auzo mugimendua eta ekologismo sozialaren arteko harremanak azterten ditu Madrilen, demokraziaranzko trantsizioetik 90eko hamarkadaren hasiera bitarteko garaian. Artxiboko, hemerografiako eta iku-entzunezko iturrietatik abiatuta, ingurumen justiziaren arloko proposamenak eta protestak nola antolatzen diren ulertzen saiatuko gara, bereziki hiriko mugikortasunari eta hiriko berdeguneak defendatzeari dagokionez.

GAKO HITZAK: Madril, ekologismo soziala, auzo mugimendua, ingurumen justizia, demokratizazioa.

* **Correspondencia a / Corresponding author:** Virginie Gautier N’Dah-Sékou. IMAGER, Université Paris-Est Créteil, 61 avenue du Général de Gaulle, 94010 Créteil (Francia) — virginie.ndah-sekou@u-pec.fr — <https://orcid.org/0000-0002-8920-9251>

Cómo citar / How to cite: Gautier N’Dah-Sékou, Virginie (2026). “Menos coches, más zonas verdes”. Protestas vecinales y ecologistas por la justicia ambiental en Madrid(1974-1992)», *Historia Contemporánea*, 80, 125-160. (<https://doi.org/10.1387/hc.27290>).

Recibido: 16 febrero, 2025; aceptado: 26 mayo, 2025.

ISSN 1130-2402 — eISSN 2340-0277 / © UPV/EHU Press



Esta obra está bajo una Licencia
Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional

Sería exagerado comenzar con aquello de «un fantasma recorre Europa», digamos que «un fantasmita pequeño recorre Europa en bicicleta». Es hijo de jipis, provos, ácratas y campesinos, pero tiene un aire a obrero cabreado por la contaminación del barrio y a ama de casa preguntándole al alcalde que qué hace con los críos si no hay un parque a menos de 3 km.¹

El presente trabajo se inserta dentro de la historia ambiental urbana, al abordar desde el enfoque de los movimientos sociales la evolución de la relación sociedad-naturaleza en la capital española desde mediados de los años setenta —cuando se desarrollan tanto el movimiento vecinal como el ecologismo social como movimientos democratizadores y de lucha contra los abusos de la urbanización capitalista— hasta principios de los noventa, momento de formación de plataformas cívicas por una ciudad más habitable.

Los conflictos en torno a la relación sociedad-naturaleza pueden cobrar varios enfoques, según los motivos, los actores y los objetivos de la protesta: desde el conservacionismo que busca la protección de zonas naturales, flora y fauna², al ambientalismo —es decir movimientos que luchan por un mejor ambiente y una mejor calidad de vida para los seres humanos, desde un punto de vista antropocéntrico³—, y a la «ecología política» o «ecología social» que surge después de 1968 en los países occidentales con una perspectiva global y radical, con el anhelo de reestructurar la totalidad de la vida económica, social y política⁴. En este sentido, aparece en la España de los setenta un movimiento ecologista urbano susceptible de proponer una «ecología de la cotidianidad», y cuyos planteamientos entroncan con los del asociacionismo vecinal que lucha por la calidad de vida en los barrios.

El objetivo de este trabajo es examinar la articulación y el grado de interpenetración entre las protestas y propuestas del movimiento vecinal

¹ Marqués, 1978, p. 10.

² El ejemplo paradigmático del conservacionismo español es la creación y preservación del Parque de Doñana (Gautier N'Dah-Sékou y Román Antequera, 2024).

³ Dentro del ambientalismo se pueden incluir los movimientos por la justicia ambiental o «ecologismo popular» surgidos en particular en el Sur global y estudiados por Rachamandra Guha y Joan Martínez Alier (1994); en la misma línea se inscriben las protestas ambientales del tardofranquismo estudiadas por Pablo Corral-Broto (2015).

⁴ Para profundizar en estas distinciones, véase por ejemplo Folch, 1977; Riechmann y Fernández Buey, 1994; González de Molina et al., 2015.

y las del ecologismo⁵ sobre el entorno urbano en la España de la modernización democrática: ¿qué atención prestan los colectivos ecologistas a las problemáticas del barrio, y cómo se integran las temáticas ambientales en el discurso de las asociaciones de vecinos? ¿Es posible hablar de competencia, complementariedad o incluso de convergencia de sus discursos y acciones? No se tratará de limitarse a la consecución o no (en términos de éxito o fracaso) de sus objetivos inmediatos, sino de examinar las formas de continuidad entre las protestas vecinales y/o ecologistas, así como su influencia en los procesos de cambio, en la formación de la ciudadanía, en la participación social y política en el Madrid de los años setenta a noventa.

En el marco de este artículo⁶, nos centraremos en los temas de la movilidad urbana y de la defensa de las zonas verdes, pues han sido una inquietud constante tanto de los madrileños afectados por los atascos y accidentes, como de los ecologistas preocupados por la degradación ambiental en la capital del Estado: problemáticas que sobrepasan la cuestión del uso del coche o de alternativas como transportes colectivos o bicicleta, pues también cuestionan el uso del espacio público, y por ende la ordenación territorial y el urbanismo.

Elaboramos pues una base de datos sobre las protestas ambientales por parte de colectivos ecologistas y/o vecinales en Madrid en el periodo 1974-1992, a partir de la consulta de archivos físicos y digitales del ecologismo y del movimiento vecinal (publicaciones y revistas, material de comunicación, fotografías)⁷, de fuentes audiovisuales como los reportajes realizados por el Colectivo de Cine Polans⁸, y por fin del periódico *El País* desde su creación en 1976 hasta 1992.

⁵ Utilizaremos aquí la palabra «ecologismo» en su sentido genérico, para referirnos a las preocupaciones y/o acciones en relación con el deterioro de las condiciones medioambientales por la acción humana.

⁶ El presente artículo es la fase inicial de un proyecto de investigación más amplio sobre la articulación entre el ecologismo y otros movimientos políticos y sociales en Madrid desde los años setenta.

⁷ Por cuestiones de accesibilidad, en esta fase inicial de nuestra investigación, hemos trabajado sobre todo a partir del Archivo Histórico de Ecologistas en Acción, así como de varias publicaciones conservadas en la Biblioteca Nacional o consultables en línea.

⁸ El Colectivo de Cine Polans fue un colectivo audiovisual formado por el periodista y realizador Carlos Aguirre (1948-), el economista y fotógrafo José Aguirre (1945-) y el urbanista y ecologista Ramón Fernández Durán (1947-2011) que realizaron en la clandestinidad una serie de documentales en 1976 y 1977 sobre las luchas vecinales en los suburbios de Madrid, desde una perspectiva de denuncia social y crítica al capitalismo.

Movimiento vecinal y ecologismo social, los compañeros de viaje de las protestas urbanas en el Madrid de los 1970

En Madrid, la aparición, el desarrollo y la institucionalización del movimiento vecinal y del ecologismo social coinciden en el tiempo, siendo a la vez frutos y motores de los cambios políticos y sociales de los años setenta.

En 1970 nace el grupo ecologista de línea política combativa AEORMA —Asociación Española para la Ordenación del Territorio y el Medio Ambiente—, entre cuyos fundadores se hallan figuras de distintos ámbitos intelectuales y tendencias ideológicas de la izquierda⁹. Elaboran en 1974 el «Manifiesto de Benidorm», primer manifiesto amplio del ecologismo social de la década, en el que evidencian la degradación medioambiental que se da tanto en el ámbito rural como urbano, denunciándose el impacto de la industria y del desarrollo capitalista en la contaminación del aire, del agua y de la tierra. Después de la disolución del colectivo en 1976¹⁰, el relevo —sobre todo en Madrid¹¹— lo asume AEPDEN (Asociación de Estudios y Protección de la Naturaleza), en el que coinciden militantes de AEORMA, desencantados del conservacionismo de ADENA¹², y figuras procedentes de la izquierda no institucional. Hasta 1979, AEPDEN desarrolla una intensa actividad contra la construcción de embalses, plantas nucleares y autopistas, contra proyectos urbanísticos, y por la defensa de paisajes y especies naturales, con campañas que encuentran un importante eco mediático. En la segunda mitad

⁹ Entre ellos se encuentran el abogado Carlos Carrasco Muñoz de Vera, el geógrafo Eduardo Martínez de Pisón, el biólogo Javier Castroviejo, los sociólogos Mario Gaviria, José Vidal Beneyto y Josep-Vicent Marqués, el fotógrafo Luis Bartolomé Marcos, el ingeniero Pedro Costa Morata, el naturalista Joaquín Araújo, el economista Ramón Tamames, y el arquitecto Javier Carvajal Ferrer.

¹⁰ AEORMA desapareció después de que se acusó a su secretario general Carlos Carrasco de usar la asociación con fines propios.

¹¹ En el resto del territorio español, surgen a lo largo de los años setenta una multitud de colectivos ecologistas de ámbito local que han sido objetos de numerosos estudios por parte de historiadores como Manuel González de Molina y David Soto Fernández (para Andalucía), Sarah Hamilton (Valencia), Pablo Corral-Broto (Aragón), Juan Manuel Brito Díaz (Canarias), Martí Serra (Baleares y País vasco), Judit Gil Farrero (Cataluña), Daniel Lanero Táboas (Galicia), etc.

¹² La Asociación de Defensa de la Naturaleza (ADENA), mayor representante del conservacionismo español, se constituyó en 1968 como una forma de sucursal de WWF en España, con el objetivo principal de preservar el paraje natural de Doñana.

de los setenta se intentan coordinar los esfuerzos de la pléyade de colectivos ecologistas del territorio español, a través de asambleas como las de Valsaín, Cercedilla y Daimiel (1977-78), dando lugar a sendos manifiestos que recogen los trasfondos e inquietudes de un movimiento tan diverso como dinámico. Se funda en 1979 la Federación de Amigos de la Tierra — España (miembro del grupo internacional epónimo), que aglutina a 24 grupos ecologistas del territorio. Sin embargo, el ecologismo entra en cierta fase de descoordinación a principios de los años ochenta, y en abril de 1985 se escinde AEPDEN, cuando los partidarios de una ecología social y radical dejan el grupo para crear AEDENAT (Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza). Este nuevo grupo va a ser activo en la batalla antinuclear, pero también se involucra en problemáticas propiamente urbanas —y madrileñas— en torno a la mejora de la calidad de vida en los barrios: lucha contra la contaminación (atmosférica y electromagnética), contra la política de transportes urbanos, y a favor de más espacios verdes —de modo que no sea de extrañar su acercamiento al movimiento vecinal.

La historia del movimiento vecinal madrileño corre paralela a la del ecologismo político. Tiene como punto de partida la Ley del 24 de diciembre de 1964 que autoriza, con ciertos condicionantes, la constitución de asociaciones sin fines políticos. En 1968 se crea la primera Asociación de Vecinos en Palomeras Bajas, y entre 1968 y 1970, unas quince más en barrios populares de la capital: Moratalaz, Meseta de Orcasitas, San Blas, Pozo del Tío Raimundo (Puente de Vallecas)... En 1977 ya existen sesenta asociaciones vecinales (AAVV) legalizadas en Madrid, la inmensa mayoría de ellas en barrios obreros y periféricos de la capital. La emigración del campo a la ciudad de los años sesenta conformó en torno a Madrid poblados de chabolas y casas precarias de autoconstrucción, sin apenas planificación, y carentes de servicios públicos e infraestructuras elementales. En el año 1974, Madrid cuenta con más de cuatro millones de habitantes, de los cuales más de la mitad sufren malas condiciones en su vivienda, aun teniendo el 70% de ellas una antigüedad inferior a los 25 años¹³. Los problemas sociales vinculados a este proceso de suburbанизación rápida originan una serie de acciones por parte de los vecinos y vecinas para dar a conocer sus problemáticas concretas y buscar soluciones efectivas (vivienda digna, alcantarillado y red de agua potable, alum-

¹³ Castells, 1986, p. 306.

brado, escuelas, parques, transportes, etc.). Con la ventana de oportunidades abierta por el final de la dictadura franquista, las AAVV creadas en los años 1968-1977 van presentándose cada vez más como el cauce de expresión de una crítica urbana global y de reivindicaciones sociales y políticas, y se transforman en verdaderas «escuelas de democracia».

Las condiciones de vida en la capital son objeto de un descontento que en los 1970 trasciende las categorías sociales, lo que puede explicar la eclosión de AAVV tanto en las áreas periféricas y zonas chabolistas como en los barrios acomodados del centro histórico de Madrid. Para Manuel Castells, el movimiento vecinal fue «interclasista»¹⁴ y pudo integrar y canalizar reivindicaciones diversas (desde el obrerismo hasta el feminismo, pasando por el catolicismo social), a la vez que forjar alianzas con jóvenes profesionales, urbanistas, abogados, sin olvidar el papel determinante que desempeñó el Colegio de Arquitectos de Madrid.

Tal como lo hace el movimiento ecologista, las AAVV madrileñas tratan de coordinarse a través de la Federación Provincial de Asociaciones de Vecinos (FPAV) constituida en 1975 y legalizada en noviembre de 1977, que adopta en 1983 el nombre de Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid (FRAVM), y sigue activa hoy día¹⁵. No obstante, con la democracia consolidada y la victoria de la izquierda en las elecciones municipales de 1979, las reivindicaciones de las AAVV madrileñas pierden parte de su contenido político, y también parte de sus líderes ya que los máximos cuadros de la FPAV copan los primeros puestos de las listas municipales¹⁶. Muchos historiadores del movimiento coinciden en la idea de que las AAVV entran entonces en una fase de debilitamiento y crisis¹⁷. Es cierto que el gobierno de Enrique Tierno Galván trató de colaborar con el movimiento vecinal y recuperar parte de sus reivindicaciones a través de su Delegación de Relaciones Sociales y Vecinales, como lo manifiesta por ejemplo la organización —conjunta con la FPAV— de la «Semana Ciudadana» en 1983¹⁸. El debilitamiento del movimiento vecinal también puede

¹⁴ Castells, 1986, p. 360-362.

¹⁵ Para más informaciones sobre la FRAVM, véase su página web: <https://aavvmadrid.org> [última consulta: 4 de febrero de 2025].

¹⁶ «Miguel Ángel Pascual, nuevo presidente de la Federación de Asociaciones de Vecinos», *El País*, 9 de febrero de 1979; Ángeles García, «Así son los que eran líderes de Madrid», *El País*, 10 de junio de 1979.

¹⁷ Véase Quirosa-Cheyrouze, 2011, y Castells, 1986.

¹⁸ «Comienza la semana ciudadana de las asociaciones de vecinos», *El País*, 20 de marzo de 1983.

explicarse por una cuestión de cambio generacional y de metamorfosis de las formas asociativas: los jóvenes se desinteresan de las asociaciones tradicionales y se refugian en «nuevos movimientos más conectados con la cultura europea, como las radios libres, el ecologismo, la objeción de conciencia y el antimilitarismo, el movimiento de *okupaciones* y de centros sociales, etc.», dado que ya no se trata de gestionar «las penurias casi terciermundistas de los barrios de chabolas de los sesenta» sino de expresar las preocupaciones de una generación en un país en pleno proceso de modernización¹⁹. Dicho de otro modo, a la lucha por la supervivencia y las preocupaciones materialistas les sustituyen nuevos valores como la calidad de vida, el medioambiente, la libertad de expresión o la igualdad de género; de forma que los ideales que guían tanto al movimiento vecinal como al movimiento ecologista adquieren nuevos tintes.

Ambos movimientos vecinal y ecologista se caracterizan desde sus inicios por su fuerte politización y su antifranquismo. Desarrollan una función democratizadora de la que la transición es el producto²⁰; pero el contexto también constituye una estructura de oportunidad política idónea para que estos nuevos movimientos esbozen una reflexión sobre el modelo de democracia deseado y el protagonismo que pueden desarrollar en ella. No obstante, cabe reconocer que estos movimientos no proponen una narrativa explícita sobre la politización de los derechos socioambientales —como fue el caso en los movimientos feministas o pacifistas por ejemplo—, sino que se trata de movimientos reactivos más que reflexivos, como lo subraya Benigno Varillas en 1980:

En el movimiento ecologista primero fue la *praxis* y luego la ideología. Los grupos surgieron localmente, como reacción a determinadas agresiones de la sociedad industrial al medio natural y a la calidad de vida. Las personas se agrupan en asociaciones ecologistas para autodefenderse o resolver algún problema concreto, y sólo bastante después suelen adquirir lo que se podría llamar filosofía o ideología ecologista.²¹

¹⁹ Rodríguez Villasante, 2008, p. 238.

²⁰ Esta idea de una transformación política y social en el ámbito local, o «transición en los barrios» —contra el mito de una transición desde arriba— ha sido ampliamente analizada por historiadores como Rafael Quirosa-Cheyrouze (2011), Pamela Radcliff (2019), o Marie-Claude Chaput y Julio Pérez Serrano (2021).

²¹ Benigno Varillas, «Los ‘ingenuos e inofensivos pajaritólogos’, pioneros de las asociaciones ecologistas», *El País*, 3 de agosto de 1980.

Lo que sí se plantea en ambos movimientos, no obstante, es la relación entre desarrollismo y daños socioambientales, como veremos más adelante en las denuncias del modelo madrileño de desarrollo urbanístico en aquellos años.

Pese a un alto grado de politización, ecologistas y vecinos intentan mantenerse —con más o menos éxito— al margen de los partidos, para evitar la utilización con fines electoralistas. Eso sí, se admite —y es frecuente— la doble militancia, es decir la posibilidad de pertenecer simultáneamente al movimiento ecologista y a un partido político. Así, en 1980, la recién estrenada Federación de Amigos de la Tierra declara:

[Somos] totalmente autónomos en relación a cualquier partido u organización política, así como de cualquier órgano de la Administración o corriente ideológica instrumentalizada. Esto no quiere decir que nos definamos apolíticos, sino simplemente que reivindicamos nuestra propia capacidad política frente a cualquier intento de instrumentalización. [...] Creemos que [la doble militancia] puede extender nuestros puntos de vista en el seno de los partidos, siempre que estos no intenten simplemente utilizarnos para fines electorales o partidistas.²²

Como ya lo mencionamos, en el ámbito local, la victoria de la izquierda en las elecciones municipales de 1979 supone un abandono de cuadros del movimiento vecinal, así como la esperanza de un cambio en la política social. No es tanto el caso en el movimiento ecologista madrileño, que tras los batacazos electorales de 1977-82 ve llegar militantes de una izquierda radical derrotada²³. Los grupos ecologistas, poco proclives al juego electoral, no proponen ninguna candidatura en las elecciones de 1979 en Madrid, alegando también presiones por parte de la Administración:

Los responsables de AEPDEN justificaron la razón por la cual su pensamiento no se ha traducido en una candidatura municipal. Trataron de presentarse, pero les exigieron 5.000 firmas, «y que los firmantes fueran con el carnet de identidad en la boca», para poder apoyar la candidatura²⁴.

²² «Los Amigos de la Tierra elaboran su manifiesto ideológico», *El País*, 30 de julio de 1980.

²³ Wilhelmi, 2016.

²⁴ «Los grupos ecologistas opinan que Madrid debe dejar de ser la capital del Estado», *El País*, 28 de marzo de 1979.

Otro rasgo que comparten el movimiento vecinal y el ecologismo social de los años setenta son el asambleísmo y el municipalismo. Las asociaciones y colectivos se basan en un funcionamiento horizontal y asambleario. El movimiento vecinal reclama muy pronto una amplia participación ciudadana en las decisiones, que difiere tanto del autoritarismo del periodo dictatorial como de un modelo de democracia liberal representativa. Por otra parte, las AAVV exigen una transformación social que se haga «desde abajo» a partir de las comunidades locales. Para los ecologistas, también tiene que darse prioridad a la democracia local y al municipio como base del poder, como lo indica un artículo de la revista (contra)cultural *Ozono* redactado con motivo de las elecciones municipales:

Reclamamos el máximo protagonismo para el municipio, por encima de cualquier otro nivel institucional, ya que en principio su estructura es la única que hoy podría permitir a sus vecinos disminuir el poder tecnocrático del ejecutivo en provecho de las asambleas, así como controlar los actos de los elegidos y del aparato administrativo.²⁵

En la revista *El Ecologista* también se aboga por una democracia local y participativa. En el primer número de la revista (1979)²⁶, un artículo firmado por Carmen Espinar, miembro de AEPDEN, propone «liberar el municipio» como una de las nueve medidas para resolver los problemas urbanos:

El Ayuntamiento debe dejar de ser el último escalón de la Administración del Estado para pasar a ser un órgano de ejecución de las decisiones de los vecinos. Para ello es necesario [...] el derecho de los barrios a presentar sus propuestas o iniciativas siempre que estén respaldadas por el dos por ciento de los afectados; el derecho a referéndum municipal por iniciativa de un mínimo del diez por ciento de la comunidad; [...] y el control por los propios vecinos, a través de representantes elegidos en asamblea, de las gestiones municipales que les afecten.²⁷

²⁵ Juan Encina, «Una utopía realizable», *Ozono*, n.º 43, abril de 1979, p. 16-19.

²⁶ Cada uno de los 11 números de la revista *El Ecologista*, publicados entre noviembre de 1979 y noviembre de 1980, se centraba en un territorio de la Península: el primer número dedica muchas páginas a temáticas urbanas y/o madrileñas.

²⁷ Carmen Espinar, «Alternativa ecologista a los problemas urbanos», *El Ecologista*, n.º 1, noviembre de 1979, p. 33-34.

También en este mismo número de la revista, Humberto Da Cruz denuncia que «independientemente de la mayor o menor democratización formal, los obreros que viven en barrios periféricos son excluidos del proceso de toma de decisiones» *de facto* y por cuestiones prácticas (ya que no tienen tiempo para «pensar, reunirse y decidir»), no pudiendo entonces cambiar las condiciones de explotación en el trabajo y las condiciones de vida en sus barrios²⁸.

Por fin, ecologismo y vecinalismo, como otros nuevos movimientos sociales (feminismo, pacifismo...), proponen repertorios de acción que van adaptándose a las nuevas oportunidades políticas de los años de transición. El repertorio dominante no es el diálogo, la presión directa a las autoridades o la participación en las instituciones, sino las protestas pacíficas y locales como concentraciones, marchas, acampadas, o recogidas de firmas en las calles. También van utilizando las denuncias ante medios de comunicación, lo que puede explicar que las protestas vecinales y ecologistas madrileñas están muy presentes en las páginas de un periódico como *El País* ya desde sus inicios en 1976.

Igual que los otros movimientos propios de la contracultura madrileña de la época, ecologismo y vecinalismo encuentran otros cauces de expresión arraigados en el tejido local, a través de las radios libres como por ejemplo Onda Sur, radio creada en 1983 en Villaverde por un colectivo ecologista implicado en las luchas vecinales²⁹, así como de los ateneos libertarios que surgieron en muchos barrios (Alcorcón, Usera, Carabanchel, Aluche, Vallecas, Prosperidad, Barrio del Pilar, Tetuán³⁰, etc.) para constituir «una alternativa a la alienación urbana»³¹.

²⁸ Humberto Da Cruz, «Acerca del trabajo en la ciudad», *El Ecologista*, n.º 1, noviembre de 1979, p. 15-16.

²⁹ Destaca al respecto la figura del sociólogo Julio Alguacil Gómez, que fue militante del PTE, miembro del Colectivo Ecologista de Villaverde, fundador de la AV La Incolora y de la radio Onda Sur; véase Pérez Martínez, 2022.

³⁰ Fue en el ateneo libertario de Tetuán donde nació en 1978 el colectivo ecologista y antinuclear La Cebada, según el testimonio de Ana Vela López en el blog de Ecologistas en Acción: «Mi vida en el movimiento ecologista», 2 de octubre de 2016, <https://www.ecologistasenaccion.org/105535/mi-historia-en-el-movimiento-ecologista/#easy-footnote-bottom-1-105535> [última consulta: 5 de febrero de 2025].

³¹ Joan, «Ateneos, una alternativa a la alienación urbana», *Bicicleta*, n.º 3, enero de 1978, p. 46-47.

Protestas vecinales por la justicia ambiental (1974-80)

En la segunda mitad de los 1970, la lucha por una justicia ambiental se asume sobre todo desde los colectivos de vecinos, y cobra fuerza como elemento movilizador la denuncia de un urbanismo caótico y de la mala gestión de los transportes en Madrid.

Desde los años de posguerra, Madrid se (re)construyó a la vez como capital política del régimen franquista y como polo económico de atracción. El Plan Bidagor de 1944, basado en el concepto de zonificación, propuso así un diseño con un espacio segregado entre la «almendra central» (en fase de terciarización) y la periferia (donde se ubicaron las actividades industriales). A partir de los 1960, se aceleró en Madrid el proceso modernizador junto con la sociedad de consumo, de la que el coche privado constituyó pronto el emblema; la morfología urbana fue adaptándose a la demanda de espacio que requería el creciente tráfico. Se priorizó el tráfico automóvil sobre otros usos del espacio en el centro de Madrid, donde las calles se percibían únicamente como vías de tránsito y no de disfrute; de ahí la destrucción de los antiguos bulevares y la construcción de pasos elevados. Los problemas de congestión de vehículos eran cada vez más acuciantes en el centro; y aunque no se cristalizó en protestas explícitas ni en colectivos organizados, parece que tal situación caótica generada por la política de movilidad del consistorio madrileño en el tardofranquismo provocó cierto descontento, incluso entre los vecinos de renta alta —muchos de ellos, más bien conservadores— de las zonas céntricas³².

En el mismo periodo, el éxodo rural había generado un espectacular incremento de la población madrileña³³ y una multiplicación de barrios de infraviviendas, con densidad demográfica elevada, en las áreas periféricas. Ahora bien, esta expansión desordenada de la metrópolis no se acompañó de un sistema de transportes colectivos, para barrios de renta baja donde pocas familias tenían acceso a un coche privado. Así fue como el crecimiento caótico de la capital y el éxito de la motorización tuvieron

³² Prados Martín, 2023.

³³ Entre 1960 y 1981, la población de Madrid pasó de 2,17 millones a 3,16 millones de habitantes. Cabe subrayar que esta explosión demográfica sobrepasó los límites de la ciudad: entre 1971 y 1981 los veintiséis municipios de la corona metropolitana pasaron de 411.000 habitantes a 1.241.000, es decir que triplicaron el número de sus vecinos, un crecimiento que se mantiene en la década siguiente (véase Montoliú, 2023).

como corolario la agravación de la segregación espacial, al asociar a cada barrio una especialización económica y un determinado estatus social, así como un aumento de las distancias entre lugar de trabajo, de consumo y vivienda³⁴.

No es de extrañar pues que el tema de los transportes haya sido un elemento movilizador desde los primeros tiempos del movimiento vecinal. Muchas de las AAVV han enfocado gran parte de sus reivindicaciones en las carencias del transporte colectivo, valiéndose de una multitud de repertorios de protesta, como lo veremos a continuación a través de algunos ejemplos paradigmáticos.

En marzo de 1976, se convocó así la primera manifestación autorizada en Madrid, la de los vecinos de Villa Rosa y Canillas (distrito de Hortaleza). Su barrio solo era accesible por una carretera llena de baches, con tramos sin pavimento, e insuficiente para absorber el tráfico. Tres años antes, los vecinos incluso habían quedado casi incomunicados durante semanas por la formación de una «laguna» después de lluvias abundantes: el asunto tuvo mucha repercusión en la prensa, y los vecinos recogieron varios centenares de firmas exigiendo una solución. A principios de 1976, la Asociación de Amas de Hogar en Canillas³⁵ presentó una solicitud de manifestación ante la Dirección General de Seguridad. La autorización daba derecho a utilizar tres pancartas, pero los organizadores decidieron llevar solo una con el lema: «Basta de atascos y baches, queremos accesos». La manifestación reunió cerca de mil vecinos y consiguió cierta cobertura mediática, no solo porque se resaltó en los periódicos el pacifismo y civismo de la protesta, sino también porque el dibujante Forges dibujó una viñeta —utilizada para crear pegatinas—, creando un lema que se convirtió en un ícono³⁶.

³⁴ Prados Martín, 2023.

³⁵ En Madrid, las asociaciones de amas de hogar, creadas en su mayoría a finales de los años sesenta, desempeñaron un papel clave en las movilizaciones sociales de 1975-77; algunos de estos colectivos fueron utilizados por el PCE en su táctica de «entrismo» (Radcliff, 2019). En el caso de la Asociación de Amas de Casa de Canillas, destacó por su papel activo en ella Marta Hidalgo, también militante del PCE clandestino.

³⁶ Ricardo Márquez, «La primera manifestación tras la dictadura», *Hortaleza Periódico Vecinal*, 13 de marzo de 2016, disponible en <https://www.periodicohortaleza.org/la-primer-manifestacion-tras-la-muerte-de-franco/> [última consulta: 10 de febrero de 2025].



Figura 1

Viñeta de Forges para los Vecinos de Hortaleza-Canillas, marzo de 1976

Fuente: Recuperado de: Ricardo Márquez, «La primera manifestación tras la dictadura», Hortaleza Periódico Vecinal, 13 de marzo de 2016, recuperado de: <https://www.periodicohortaleza.org/la-primer-manifestacion-tras-la-muerte-de-franco/> [última consulta: 10 de febrero de 2025].

A finales de los setenta se multiplican las reivindicaciones de autobuses y metro por parte de las AAVV de los barrios periféricos, a través de pancartas y pinturas murales, manifestaciones y marchas, boicots, cortes de carreteras³⁷, pero también, de forma más inesperada, en momentos festivos como las Cabalgatas que sirven de excusa para evidenciar los problemas concretos de los barrios³⁸. También se señalan momentos más conflictivos, como ocurrió por ejemplo en Móstoles cuando vecinos se negaron a pagar los billetes de autobús por las deficiencias del servicio y emprendieron una marcha espontánea al cuartel

³⁷ José María Baviano, «90.000 vecinos de Entrevías piden solución a sus problemas de transporte», *El País*, 4 de mayo de 1976.

³⁸ Juan Jiménez Mancha, «Cinco décadas de la Cabalgata de Hortaleza», *Hortaleza Periódico Vecinal*, 2 de enero de 2024, disponible en: <https://www.periodicohortaleza.org/50-aniversario-de-la-cabalgata-de-hortaleza/> [última consulta: 10 de febrero de 2025].

de la Guardia Civil para interponer una denuncia, lo que ocasionó detenciones entre los manifestantes³⁹. Si bien el alcalde Juan de Arespachaga intentó apaciguar las tensiones en los barrios obreros del sur, por ejemplo, a través de una mediatisada visita al Pozo de Tío Raimundo en junio de 1976, también es cierto que adoptó una actitud poco proclive al diálogo con las AAVV, negándose en una rueda de prensa sobre los transportes a negociar con ellas⁴⁰.

Otro tema candente en torno al tráfico de coches fue el de la seguridad vial, objeto de muchas movilizaciones multitudinarias —muchas de ellas espontáneas, a raíz de accidentes acaecidos en los días precedentes— a lo largo de los años 1977 y 1978, en varios barrios de la periferia como Villaverde Bajo o Ciudad Lineal⁴¹. En marzo de 1977, cerca de 1500 vecinos del barrio popular de Vicálvaro reunidos en asamblea decidieron parar el tráfico en la Avenida de Daroca, y en junio del mismo año se repitió la escena: pintaron entonces un paso de cebra en un ambiente festivo, para protestar contra el aumento de la peligrosidad y la falta de respuestas de las autoridades municipales⁴².

El tema de la movilidad reunía a vecinos junto con urbanistas y arquitectos. En mayo de 1976, la Asociación de Vecinos de Aluche convocó una asamblea en torno al transporte urbano en el área de Carabanchel y organizó una exposición fotográfica sobre los problemas que aquejaban el barrio, en particular las deficiencias de accesibilidad, para suscitar la reflexión entre el vecindario e interpelar a las autoridades. También la Asociación participó en la publicación del libro *El Transporte urbano, gran problema del suroeste de Madrid*, editado el mismo año por el Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid⁴³. Más allá del pragmatismo de las

³⁹ José María Baviano, «Incidentes en Móstoles por problemas de transportes», *El País*, 8 de mayo de 1976.

⁴⁰ «'No pacto con las asociaciones de vecinos', dijo Arespachaga», *El País*, 18 de julio de 1976.

⁴¹ José Andrés Manzano, «Tráfico y transporte provocan la protesta masiva de los madrileños», *El País*, 15 de octubre de 1977.

⁴² Véase «Más de mil personas interrumpieron durante media hora el tráfico en Vicálvaro», *El País*, 17 de marzo de 1977; Carlos Bellver, «Campaña de reivindicaciones ciudadanas en Vicálvaro», *El País*, 23 de junio de 1977; así como el reportaje del Colectivo de Cine Polans «Movilización vecinal por el tráfico en Vicálvaro. 1977», documental de 2'27, disponible en La Digitalizadora de la Memoria Colectiva, <https://ladigitalizadora.org/coleccion/coleccion-colectivo-de-cine-polans/> [última consulta: 10 de febrero de 2025].

⁴³ «Asamblea sobre transporte urbano en Aluche», *El País*, 16 de mayo de 1976, y »Los problemas de Aluche, en una exposición fotográfica», *El País*, 19 de mayo de 1976.

reacciones vecinales en torno a problemas concretos, el transporte también constituía una palanca para una crítica de alcance más general sobre el modelo de movilidad y de urbanismo, asumida por varias figuras tales como el urbanista Ramón Fernández Durán⁴⁴ y los hermanos Carlos y José Aguirre, respectivamente periodista y economista. Los tres hombres, reunidos en el Colectivo de Cine Polans (un nombre elegido para mantener el anonimato), realizaron en 1977 el reportaje «Transporte en Madrid: el caos como beneficio del capital» con el objetivo de explicar la situación y proponer soluciones⁴⁵. Las largas tomas sobre los pasos elevados del centro de Madrid, sobre los atascos en las carreteras, y sobre las calles sin asfaltar de los barrios del extrarradio (en Vallecas, San Blas, Vicálvaro...), acompañan una voz en off que transmite las peticiones de los vecinos: «no hay medios de transporte adecuados, solo los imprescindibles para que los obreros vayamos a trabajar como sardinas en lata». El filme plantea de forma didáctica cómo el transporte constituye «un sector fundamental para el capitalismo», que obliga a la clase trabajadora a largas horas de transporte en pésimas condiciones —«horas por supuesto no retribuidas»—, y denuncia el provecho del mundo financiero con la (des) organización del transporte urbano. Confluyen el discurso de los vecinos con el de los ecologistas, alertando sobre la contaminación atmosférica y el ruido generado por el tráfico, y sobre el problema del consumo de energía con el derroche de gasolina. Como soluciones, abogan por la ampliación de la red de metro, la mejora de los trenes y la creación de nuevas líneas de autobús, pero también la «liberación» de los peatones a quienes se debe «devolver el derecho a la calle».

El mismo tipo de reflexión sobre los vínculos entre movilidad urbana, transporte privado y capitalismo se encuentra en revistas ecologistas. En

⁴⁴ El ingeniero de caminos y urbanista Ramón Fernández Durán (1947-2011) fue una figura esencial de la crítica contra el urbanismo depredador y la lucha por la justicia ambiental en las ciudades. Miembro del Colectivo de Cine Polans, fue también uno de los fundadores de AEDENAT, y autor de varios artículos y libros, entre los cuales destacan *Transporte, espacio y capital* (Madrid, Nuestra Cultura, 1980) y *La explosión del desorden. La metrópoli como espacio de la crisis global* (Madrid, Fundamentos, 1993), cuya tesis central gira en torno a la idea de las metrópolis como espacios de desorden económico, social y político, de conflictividad, y por ende de creación de alternativas.

⁴⁵ Colectivo de Cine Polans, «Transporte en Madrid: el caos como beneficio del capital», 1977, documental de 21'49, disponible en La Digitalizadora de la Memoria Colectiva, <https://ladigitalizadora.org/colección/colección-colectivo-de-cine-polans/> [última consulta: 10 de febrero de 2025].

el primer número de *El Ecologista*, Humberto da Cruz denuncia el transporte pendular de los obreros no solo como una pérdida de tiempo y energía, sino como forma de alienación⁴⁶, mientras otro artículo se dedica a enmarcar este problema en una cuestión de (in)justicia social:

Además de posibilitar el crecimiento urbano desmesurado, el automóvil se convierte en un bien económico de primer orden, que actúa como principal sector de la acumulación capitalista de este siglo, todo esto, aparejado con el desarrollo de la ideología consumista de la que el coche es principal exponente.⁴⁷

El mismo autor explica cómo «todo el tinglado» construido sobre esta ideología se ha desmoronado con la crisis energética que empezó en 1973; denuncia la desidia de las autoridades en España que «no sólo no ponen restricciones al despilfarro de energía, sino que lo fomentan, empeñándose en dar más facilidades a la concentración urbana y a la utilización masiva del coche privado». Para él, la solución estriba en una reflexión profunda sobre la organización de las ciudades:

Hay que atacar precisamente las causas que hacen que haya necesidad de transportarse, proponiendo dos tipos de acciones concretas: en primer lugar, frenando el crecimiento de las grandes áreas metropolitanas y en segundo, reordenando los usos del suelo dentro de ellas de tal manera que no haya necesidad de utilizar un medio de transporte para acudir al trabajo, la escuela, el comercio, etc.⁴⁸

También la revista *Oxígeno*, editada por la FAT y AEPDEN, retoma en su primer número (1979) las preocupaciones de André Gorz (de pseudónimo Michel Bosquet) acerca de la «ideología del coche» y del «caos automovilístico» en las ciudades, síntomas de una religión del crecimiento que conlleva la alienación de los ciudadanos⁴⁹.

⁴⁶ Humberto Da Cruz, «Acerca del trabajo en la ciudad», *El Ecologista*, n.º 1, noviembre de 1979, p. 15-16.

⁴⁷ «El transporte y la ciudad» (sin firma), *El Ecologista*, n.º 1, noviembre de 1979, p. 13-15.

⁴⁸ *Ibidem*.

⁴⁹ André Gorz (Michel Bosquet), n.º 1, invierno 1979, Federación de Amigos de la Tierra (traducción del artículo original: André Gorz, «L'idéologie sociale de la bagnole», *Le Sauvage*, setiembre-octubre de 1973).

Así pues, el movimiento vecinal y ecologista convergen en la oposición a un modelo de movilidad congestivo, en el cuestionamiento de los usos del espacio urbano, y en la reivindicación de un espacio «de uso polifuncional». No obstante, en los años setenta, en Madrid, son las AAVV las que llevan el estandarte de la lucha por una justicia ambiental, aunque apenas denominan su actuación como tal; de forma que la historia del ecologismo urbano en la capital casi empezó sin ecologistas, para citar a Pablo Corral-Broto:

Determinar si entre 1970 y 1980 los actores se definían como ecologistas, o simplemente como vecinos, amas de casa, campesinos, obreros, o antifranquistas luchando por derechos ambientales no responde más que a una finalidad puramente teleológica, es decir, ir circulando del movimiento ecologista hacia atrás en el tiempo buscando el origen de puro ecologista. No debería sorprendernos que, en muchos casos, la historia del ecologismo empiece sin ecologistas.⁵⁰

Los planteamientos ecologistas se encuentran claramente en las reivindicaciones vecinales de parques y zonas verdes, en la denuncia de la contaminación atmosférica y electromagnética, y por supuesto en la defensa de una ciudad habitable.

La batalla de la Vaguada (barrio del Pilar) de 1974 a 1977 constituyó un momento emblemático de estas reivindicaciones. La urbanización se construyó a partir de 1956 a iniciativa del promotor José Banús, con una densidad demográfica extrema (200 viviendas por hectárea) y rápidamente saturada, pero sin ningún equipamiento público. Concluido el barrio, a principios de los setenta, quedaba en medio de los bloques un páramo sin edificar conocido como «la vaguada»: espacio idóneo para zonas verdes o instalaciones sociales y culturales reclamadas por los vecinos —que habían empezado a organizarse en torno a la comunidad parroquial—, pero vendido en 1973 por José Banús a la empresa francesa La Henin para construir un gran centro comercial. El barrio se llenó de murales reivindicativos, y en diciembre de 1976 se constituyó oficialmente la entidad «La Vaguada es nuestra» que agregaba a más de veinte AAVV y colectivos ciudadanos⁵¹. El terreno de la discordia empezó a ser usado simbólicamente en un sinfín de acciones festivas —acampa-

⁵⁰ Corral-Broto, 2024, p. 110.

⁵¹ «Constituida la entidad “La Vaguada es nuestra”», *El País*, 28 de diciembre de 1976.

das, teatrillo y conciertos, olimpiadas juveniles, plantaciones populares, celebración de Nochebuena, etc.—, muchas de ellas capturadas por la cámara del Colectivo de Cine Polans⁵². A este repertorio de jolgorio se sumaban acciones más clásicas como manifestaciones multitudinarias, marchas y recogidas de firmas, y otras más originales como regalo de flores de papel en actos públicos y envío al alcalde de más de 30 000 felicitaciones navideñas ilustradas por los dibujantes Saltés, Forges, Peridis y Máximo⁵³.

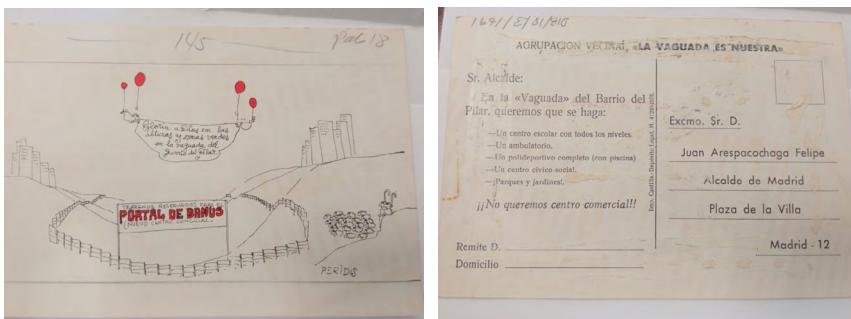


Figura 2

Postal de felicitaciones de la AV «La Vaguada es nuestra» con ilustración de Peridis (1976)

Fuente: Biblioteca nacional de España.

Esta campaña con gran repercusión terminó en derrota a medias tintas: el centro comercial finalmente se construyó en 1983, aunque se arrancó negociando con el nuevo consistorio madrileño que parte del espacio se dedicara a la construcción de un centro cultural, una piscina municipal, un centro de salud y el Parque de la Vaguada. Eso sí, constituyó

⁵² Colectivo de Cine Polans, «Reivindicación vecinal “La Vaguada es nuestra”». 1977. Barrio del Pilar, documental de 05'05, disponible en La Digitalizadora de la Memoria Colectiva, <https://ladigitalizadora.org/colección/colección-colectivo-de-cine-polans/> [última consulta: 10 de febrero de 2025].

⁵³ Fernández, 1999, p. 94.

un hito en las luchas vecinales madrileñas⁵⁴, lo que ya reconocía un editorial del periódico *El País* poco después de las municipales de 1979, al utilizar de forma excepcional la palabra «ecologista» aplicada a una lucha vecinal:

La campaña de sensibilización ciudadana promovida por las asociaciones de vecinos en torno a la Vaguada, un espacio verde irregularmente vendido por una urbanizadora a una empresa francesa para la edificación de un centro comercial, fue seguramente la primera movilización popular en la que las preocupaciones ecologistas por un hábitat urbano más humano lograron una modesta pero significativa victoria contra la especulación y la destrucción del entorno. (...) El grito «La Vaguada es nuestra» fue como un símbolo de la lucha por las zonas verdes, destruidas o abortadas por la codicia de los negociantes y por el desprecio hacia los ciudadanos de los alcaldes digitales.⁵⁵

Además de esta lucha contra la especulación inmobiliaria y por una ciudad habitable, los vecinos del barrio siguieron con varias acciones (plantaciones de árboles, reivindicación de centros sociales, colegios y parques...), y también destacaron en la lucha contra las autopistas urbanas, al igual que otras AAVV madrileñas y los propios colectivos ecologistas.

En Madrid, la construcción del tercer cinturón de circunvalación (M-30) se inició después de la explosión demográfica de los barrios periféricos, por lo que se construyó dentro del tejido urbano. Fue en noviembre de 1974 cuando Carlos Arias Navarro, entonces alcalde de Madrid, inauguró los primeros tramos de la circunvalación, destinados a aminorar la congestión (de camiones en particular). El impacto de las obras fue importante en la vida de los madrileños, y objeto de quejas repetidas, cuando no de una fuerte oposición vecinal, en particular en Vallecas. Al trazar una frontera física, también se reforzaba el imaginario acerca de los barrios céntricos y de «los de fuera», y por tanto la marginalización del extrarradio.

⁵⁴ Fueron numerosas las campañas vecinales por la creación de parques a partir de finales de los años setenta, siendo otro ejemplo interesante de la época la manifestación y la arbolada a favor de la creación del parque de Las Cruces en Carabanchel Alto (1978): podemos encontrar testimonios y archivos fotográficos de ello en el sitio web de la Asociación Vecinal de Carabanchel Alto, disponible en <https://carabanchelalto.org/historia-de-la-asociacion/> [última consulta: 11 de febrero de 2025].

⁵⁵ Editorial «¿Urbanismo o demagogia?», *El País*, 20 de junio de 1979.

No por casualidad fue en el madrileño barrio del Pilar donde la recién creada Coordinadora de Lucha contra las Autopistas organizó en junio de 1978 sus primeras jornadas, que se concluyeron con la firma del «Manifiesto del Barrio del Pilar». El documento reflejaba la preocupación por una justicia ambiental y la politización de los problemas ecológicos, al criticar las autopistas como «un arma del poder del capital, del Estado y de los partidos de izquierda», cómplices en la ordenación especulativa del territorio, los proyectos faraónicos y los discursos consumistas. Los autores resaltaban que las autopistas urbanas «son una forma más de mantener la separación de las personas de los lugares de trabajo, de compra, creando la necesidad y la dependencia del transporte. Bajo la excusa de facilitar las comunicaciones, imponen cada vez más mayores distancias, más tiempo perdido en desplazamientos, más angustia de aglomeración, de cemento»⁵⁶.

«El coche devora la ciudad». Protestas ecologistas por una nueva política de transportes (1980-1990)

El 22 de enero de 1980, unas 2.500 personas convocadas por AEP-DEN-Amigos de la Tierra se reúnen y desfilan entre Cuatro Caminos y la Plaza de Castilla para protestar contra la contaminación atmosférica en un ambiente festivo: algunos manifestantes llevan caretas antigás, un objeto que va a convertirse en todo un símbolo de las protestas ecologistas de la década; miembros de una compañía teatral tiran de una carreta de cartón figurando un coche, a la que prenden fuego, y representan escenas ante los sorprendidos transeúntes; y un grupo de músicos también acompaña el desfile con tambores⁵⁷. Este ambiente de denuncia jocosa de las políticas de transporte va a ser el que domine las manifestaciones de los ecologistas madrileños en la década, aunque con reivindicaciones muy claras: «que el Ayuntamiento cree carriles-bici y que se prohíba el tráfico por determinadas zonas del centro de Madrid, así como que se sustituyan los autobuses por tranvías y trolebuses»⁵⁸.

⁵⁶ Manifiesto del Barrio del Pilar (1978), citado por Pedro Costa Morata, «Lucha a muerte entre el hombre y la megalópolis. Ensanchar las aceras, destruir los “Escalextrics”», *Triunfo*, año XXXIII, n.º 846, 14 de abril de 1979, p. 22-23.

⁵⁷ «Manifestación de protesta contra la contaminación», *El País*, 23 de enero de 1980.

⁵⁸ *Ibidem*.

De hecho, el transporte en Madrid está entonces al borde del colapso y ya no caben soluciones superficiales que no tomen en cuenta las causas profundas del problema, como lo reconoce este balance redactado en 1983 por el nuevo equipo municipal:

Más de 2.000 kilómetros de vías urbanas, casi 800.000 vehículos circulando por Madrid cada día, intersecciones cruzadas por más de 200.000 automóviles (cosa que no ocurre en ningún lugar de Europa) y una red de transporte público insuficiente y sin coordinación, justifican ampliamente el golpe de timón que ha dado el Ayuntamiento en su política de transportes.

El problema del tráfico se ha agravado aún más con la anárquica construcción de la ciudad en las últimas décadas y los ciudadanos han sido obligados a desplazarse al centro para todo y con solo un irregular autobús periférico como transporte público.

Abordar el problema del tráfico sin conexión con el resto de los problemas urbanos —localización industrial, barrios insuficientes— ha sido el mayor disparate de la historia de Madrid. A nueva autovía, nuevo túnel o nuevo paso elevado para descongestionar el tráfico, seguía un proceso especulativo aún mayor.

Sólo con una planificación democrática se han podido empezar a resolver estos problemas, que no pueden ser considerados aisladamente⁵⁹.

El tema de los atascos, de la seguridad vial, de la contaminación atmosférica y de la crisis del transporte público ocupa el debate público, y se le dedican muchas páginas en *El País* a principios de los ochenta. También el ayuntamiento se ve obligado, repetidas veces a partir de 1980, a adoptar medidas restrictivas contra los vehículos privados (regulación del tráfico y del aparcamiento) en el centro de la capital⁶⁰. Tanto los políticos como la ciudadanía tienen una conciencia clara de los problemas acarreados por el tráfico y por un urbanismo descontrolado.

No obstante, no se traduce en una protesta social, de modo que la manifestación de enero de 1980 va a ser una de las únicas de aquellos años en relación con la movilidad urbana. Como ya se explicó, las AAVV madrileñas pierden fuelle al integrarse muchos de sus cuadros dentro de la nueva

⁵⁹ «Circulación y transporte: “stop” al caos», *Madrid en Acción. Cuatro años de gestión municipal 1979-1983*, publicación Villa de Madrid, editada por el Ayuntamiento de Madrid, n.º 76, año XXI, 1983, p. 89.

⁶⁰ Pedro Montoliú, «50.000 vehículos han dejado de circular por el centro», *El País*, 2 de diciembre de 1980.

municipalidad. Sus reivindicaciones en torno a la articulación de una ciudad «descentralizada», el fomento del transporte público o la mejora de la calidad ambiental pasan al ámbito institucional⁶¹. En cuanto al movimiento ecologista en Madrid, también conoce un momento de descoordinación y debilitamiento del que sólo se recupera a partir de 1985 con la creación de AEDENAT, que desempeña a partir de entonces un papel fundamental en la defensa del ecologismo social en la capital del Estado.

La década de los ochenta se caracteriza pues por un bajo nivel de protesta ambiental en el ámbito urbano⁶², y por el menor contenido político —en apariencia— de las protestas callejeras: el cuestionamiento al modelo urbanístico deja paso a ataques contra el síntoma, es decir el uso histérico del vehículo privado. En términos de asistencia también observamos una fuerte disminución en las concentraciones —ya no las hay multitudinarias como en la década precedente—, lo que corresponde también a un cambio de actores: los que protestan ya no son los vecinos de los barrios, sino los propios activistas, miembros de colectivos ecologistas (AEPDEN-FAT, y luego AESENAT, en la mayoría de los casos). Aque-llos años son también los de generalización del uso del automóvil⁶³, por lo cual el cuestionamiento del lugar de los coches en la ciudad no parece propicio para la movilización, pues plantea profundas contradicciones con el estilo de vida y las pautas de consumo de la anhelada modernización social. Los ecologistas, conscientes de ello, incluso salen en una inesperada defensa de los automovilistas madrileños en 1980:

Las medidas tomadas por el ayuntamiento para restringir la utilización del vehículo privado solamente pueden ser aceptadas si a cambio se ofrece una solución aceptable para que los madrileños puedan realizar sus inevitables desplazamientos, según mantiene la Asociación Ecolo-

⁶¹ Prueba de la nueva política urbanística es el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (PGOU) de 1985: supone el impulso de un nuevo modelo de ciudad, incorporando nuevos valores como la protección del medio ambiente y del patrimonio edificado, así como la mejora de equipamientos sociales y culturales (aunque fue criticado por ser restrictivo en la clasificación del suelo urbanizable).

⁶² También podemos formar la hipótesis de que el contexto político de los años 1981-1982, después del 23F, no favorecía la protesta callejera.

⁶³ Entre 1977 y 1992, va disminuyendo el número de usuarios de transportes colectivos en Madrid, mientras el número de coches privados aumenta en casi un millón (cuando la población «sólo» aumenta en 500.000 personas); en 1992, el índice de motorización alcanzaba más de un vehículo por hogar (Montoliú, 2023).

gista Castellana (Aseca) Amigos de la Tierra. Esta asociación califica de injustas las medidas adoptadas por el ayuntamiento, por considerar que esta ciudad está hecha en función del automóvil y, mientras no se ofrezca otra solución alternativa, las limitaciones y prohibiciones de aparcar o las amenazas de la actuación de la grúa carecen de fundamento.

La alternativa que ofrece este grupo de ecologistas se centra en facilitar y fomentar los transportes públicos para medianas y largas distancias, a la vez que se promueve el uso de la bicicleta para trayectos cortos. El centro de la ciudad quedaría destinado a uso peatonal y el vehículo privado sería prohibido. [...] Piden la creación de aparcamientos en los principales accesos al centro, en los que los habitantes de zonas periféricas pudieran estacionar su coche y utilizar el transporte público que les acerque a su destino.⁶⁴

Pese a ello, la denuncia del uso histérico del coche no cunde entre los ciudadanos; quizás por ello el movimiento ecologista opte por una diversificación del repertorio de acciones, siempre directas y no violentas, que también subraya su preocupación por la visibilidad de la lucha ambiental.

La gran ofensiva de los ecologistas madrileños contra los coches y a favor de políticas de transporte alternativas empieza en 1987 y va a durar unos tres años. El domingo 20 de septiembre de 1987 se celebra en toda Europa el primer «Día sin coches», y en Madrid las organizaciones ecologistas AEDENAT y COMADEN, junto con el colectivo de defensa de la bicicleta Pedalibre, se reúnen para promover un «Pleno sin coches» en las puertas del ayuntamiento: invitan a los concejales de los distintos grupos políticos a participar acudiendo al consistorio en medios de transporte alternativos y a suscribir una declaración de apoyo al objetivo de la jornada, pero sólo acude un concejal de Izquierda Unida⁶⁵. Al final del mismo año, dos miembros de AEDENAT firman una tribuna en *El País* en la que designan el coche como blanco de los ataques:

Nuestra asociación no pretende hacer una crítica a la utilización racional del automóvil privado, pero qué duda cabe que este artefacto, que en su origen fue considerado como una herramienta vital de trabajo, y no fue

⁶⁴ «Ecologistas consideran injustas las medidas contra el uso del automóvil», *El País*, 16 de septiembre de 1980.

⁶⁵ «Día sin coches», 15 de septiembre de 2003, blog de Ecologistas en Acción, disponible en: <https://www.ecologistasenaccion.org/5356/dia-sin-coches/> [última consulta: 12 de febrero de 2025].

otra cosa que un producto más de nuestra sociedad de consumo, paradójicamente, hoy por hoy, es el único responsable del anormal movimiento de la ciudad, a la vez que un peligroso elemento claramente agresor y un importante manantial de contaminación química y acústica.⁶⁶

En estos años se produce la subida de la tarifa del transporte público, lo que provoca que los ecologistas reivindiquen su abaratamiento y mejora con una serie de manifestaciones, tomando así el relevo de las reivindicaciones vecinales de 1978-79. En marzo de 1988, los militantes AEDENA reparten miles de bonobuses caseros para protestar contra la subida de la tarifa. En octubre, realizan un acto simbólico en la calle Mayor, con cierre provisional de la calle, para comparar el espacio ocupado por el mismo número de personas en vehículos individuales, autobús y bicicleta: este acto dará lugar a un cartel realizado con fotografías para anunciar la celebración de «Jornadas sobre alternativas al transporte en Madrid desde una perspectiva ecologista» en febrero de 1989. Por primera vez aparece el lema de la campaña «El coche devora la ciudad», acompañado del dibujo que se convirtió en icónico al plasmar toda la dimensión agresiva de los automóviles (y automovilistas).



Figura 3

Cartel «El coche devora la ciudad», AEDENA, 1989

Fuente: Archivo Histórico de Ecologistas en Acción, fondo AEDENA.

⁶⁶ Elena Díaz e Iván Petrovich, «Los coches no dejan ver la calle», *El País*, 10 de diciembre de 1987.

En la primavera de 1989, mientras se va agudizando cada vez más el problema del tráfico (enormes atascos diarios, y operaciones «salida» y «retorno» de los puentes y las vacaciones...), AEDENAT convoca una nueva manifestación en Atocha abogando por «la mejora del transporte público», y protesta contra la política de movilidad del nuevo equipo municipal (CDS-AP) favorable a las infraestructuras viarias para uso del transporte privado, por ejemplo el desmantelamiento de los bordillos de carriles de autobús en la calle Serrano, con pintadas en la calzada.



Figura 4

Pintadas y pegatinas en la calzada para protestar contra la destrucción de los bordillos bús. Calle Serrano, Madrid, 1989

Fuente: Archivo Histórico de Ecologistas en Acción, fondo AEDENAT.

El Plan de Mejora del Transporte para las Grandes Ciudades, más conocido como *Plan Felipe*, presentado por el Gobierno en 1990, no hace sino aumentar el malestar ciudadano: a pesar de un discurso fuerte sobre el desarrollo de soluciones alternativas, propone grandes inversiones en viario de gran capacidad mientras el transporte público es el gran olvidado. Este malestar incluso reviste un carácter violento como el incendio

provocado en la línea Móstoles-Embajadores por pasajeros enfurecidos por los retrasos repetidos en mayo del mismo año⁶⁷.

En enero de 1990 los colectivos ecologistas, ciudadanos y sociales proponen para el mes de marzo un Referéndum Informal sobre el Tráfico con una gran participación ciudadana. Para ello se constituye la Plataforma Pro-referéndum integrada por AEDENAT, FRAVM, IU, LCR, CCOO, el Ateneo Madrileño y la revista *Interviú*, entre otros, lo que en sí es todo un hito por la convergencia de movimientos políticos, sindicales, vecinales y ecologistas. Se lanza una auténtica campaña electoral y mediática, con reuniones, asambleas y publicaciones, en particular el documento «Una alternativa ecologista al transporte en Madrid» publicado en marzo de 1990, con una nota previa que reza:

El presente trabajo ha sido elaborado por la AEDENAT, como parte de la campaña Pro-Referéndum para la restricción del uso del vehículo privado, y lo apoyan los siguientes colectivos y organizaciones: Club Cicloturista Pedalibre, CODA, ARBA, Colectivo Playa de Lavapiés, Asociación de Vecinos de Canillejas, Ateneo Madrileño, Colectivo Anarquista de la Prospe, CGT (CNT), Izquierda Sindical de Banca (ISB), LCR y MC. Esperamos que este documento contribuya a abrir un debate político sobre los problemas del transporte y de la ciudad y que se vaya enriqueciendo a partir de las aportaciones que recibamos.⁶⁸

En el documento se plantea la situación del tráfico como «crítica» y la insuficiencia de los planes de movilidad municipales, y se proponen una serie de medidas para regular el tráfico: reserva de las principales vías al transporte público y restricciones de uso de coches en el centro, implantación de aparcamientos disuasorios, mejora general del transporte colectivo, construcción de carriles bici, etc. En sendos artículos publicados en *El País*, intelectuales como Ramón Fernández Durán o Joan Olmos recuperan los argumentos esgrimidos a finales de los años 70 para denunciar la cultura del automóvil y las desigualdades sociales inherentes, y señalar el caos del transporte madrileño como resultado de la especulación y segregación espacial⁶⁹. Tampoco faltan

⁶⁷ Luis Esteban, «Cierre de la línea Móstoles-Embajadores tras el incendio de tres vagones por pasajeros enfurecidos», *El País*, 19 de mayo de 1990.

⁶⁸ AEDENAT, *Una alternativa ecologista al transporte en Madrid*, Madrid, 1989, 16 páginas, Archivo Histórico de Ecologistas en Acción, fondo ADEDENAT.

⁶⁹ Ramón Fernández Durán, «El coche devora la ciudad», *El País*, 22 de marzo de 1990; Joan Olmos, «Tráfico y ciudad», *El País*, 30 de enero de 1990. Joan Olmos era en-

marchas y concentraciones, manifestaciones en bicicleta y actos simbólicos para apoyar la iniciativa, como un cortejo durante la cabalgata de enero de 1990 o la instalación de una careta antigás a la estatua de la Cibeles el 10 de marzo del mismo año.



Figura 5

Cortejo «El coche devora la ciudad» en la Cabalgata de Reyes 1990, Madrid

Fuente: Archivo Histórico de Ecologistas en Acción, fondo AEDENAT.



Figura 6

Plaza de la Cibeles, Madrid, 10 de marzo de 1990

Fuente: Archivo Histórico de Ecologistas en Acción, fondo AEDENAT.

tonces ingeniero de caminos, profesor y también miembro de AVIAT, unos de los primeros grupos ecologistas que surgió en Valencia en 1978.

Los madrileños están invitados a emitir su voto durante dos semanas mediante cupones insertados en revistas y en programas radiofónicos, y los días 23 y 24 a través de 400 urnas instaladas en varios puntos de la capital (bibliotecas, institutos, pero también mercados, paradas de autobuses y bocas de metro). Las papeletas constan de dos opciones que el votante selecciona marcando con una cruz: «dejar las cosas como están», o «introducir fuertes inversiones para potenciar el transporte público y colectivo (...), restringiendo racionalmente el uso del vehículo privado»⁷⁰. La consulta es un éxito en términos de participación, pues votan unas 151.000 personas, de las cuales 145.000 aprueban el cambio⁷¹. El grupo IU también somete la moción en Consejo Municipal.

No obstante, cuando a los dos meses AEDENAT y la FRAVM convocan un «Día sin coches», el fracaso es estrepitoso por la escasa movilización, a pesar del tibio (y sobre todo simbólico) apoyo del Ayuntamiento, como lo subraya un artículo de *El País* que no duda en calificar la idea de «utopía»:

La iniciativa tuvo una repercusión mínima, tanto por la pobreza de la campaña informativa que la precedió como por la convicción de los madrileños de que prescindir del coche significaría llegar más tarde al trabajo. No ocurrió así con los políticos municipales. Sólo un concejal recurrió al coche oficial.⁷²

Entre las soluciones alternativas al coche que proponen los ecologistas, va cobrando cada vez más importancia la bicicleta, no como actividad deportista o de ocio, sino como medio de transporte idóneo para las urbes. Si bien en los 1970 se defendía la bici desde los ámbitos libertarios, ecologistas y de la contracultura, está claro que este discurso poco cunde en el Madrid de los ochenta, en el que se considera a los ciclistas como obstáculos al tráfico motorizado⁷³, y solo se contempla un uso recreativo de

⁷⁰ «Se inicia la campaña del referéndum “informal” sobre tráfico», *El País*, 6 de marzo de 1990.

⁷¹ Fernández, 1999, p. 271.

⁷² Lilia Pérez Gil, Juan Antonio Carabajo, «El Madrid sin coches resultó una utopía», *El País*, 25 de mayo de 1990. Hablar de «pobreza de la campaña informativa» parece curioso (o hasta injusto), considerando el activismo de los militantes en los meses precedentes.

⁷³ Véase Pedro Montoliu, «La bicicleta dista mucho de ser una alternativa al transporte», *El País*, 26 de octubre de 1980, o también Juan José Fernández, «La bicicleta, al-

la bici, por ejemplo con la creación de circuitos por el Retiro en 1983 o por la Casa de Campo en 1989. Las Fiestas de la Bicicleta que se celebran desde 1977 en Madrid son un evento deportivo y familiar, más que un acto reivindicativo relacionado con la movilidad diaria o la ordenación urbanística de la capital.

El tiempo de la convergencia: plataformas ciudadanas por la calidad ambiental (1990-1992)

La plataforma «El coche devora la ciudad» de 1990 es la primera de una serie de entidades más o menos provisionales en las que convergen movimientos vecinales y ecologistas en torno a problemáticas ambientales urbanas, en particular la protección de zonas verdes y la lucha contra los megaproyectos (construcción de nuevas autopistas urbanas, ampliación del aeropuerto, etc.)⁷⁴. Estas plataformas que articulan la protesta en torno a algún proyecto o conflicto concreto marcan el cambio de las formas de movilización, con una fuerte heterogeneidad⁷⁵ y una integración de temas transversales en las preocupaciones, y permiten poner en contacto a los grupos ecologistas con otros colectivos políticos y sociales. Se observa paradójicamente cierta repolitización de las reivindicaciones a partir de la reclamación de una mayor participación ciudadana y en una óptica de oposición al gobierno municipal⁷⁶: de ahí la presencia frecuente de IU —cuando no del PSOE—, y el hecho de que esas plataformas ciudadanas surgen en Madrid a raíz del cambio de gobierno municipal en 1991⁷⁷. Aparecen pues en aquellos años varios colectivos unitarios, entre

ternativa de transporte urbano», *El País*, 24 de octubre de 1981, en el que el autor no duda en escribir: «Es un error municipal, por ejemplo, cerrar al tráfico calles, aunque sea en domingos y festivos (...). No se puede arrebatar al tráfico de motor lo que ha sido y es suyo desde hace muchos años. La única solución es la convivencia».

⁷⁴ Rodríguez Villasante, 2008, p. 240.

⁷⁵ Según Ramón Adell, la presencia de una multitud de siglas y nombres de colectivos en estas plataformas traduce la heterogeneidad y la densificación del tejido asociativo, características de un contexto democrático (Adell, 2000, p. 32).

⁷⁶ En mayo de 1991, el PP gana el municipio de Madrid con mayoría absoluta.

⁷⁷ Esto contradice de cierta forma la afirmación de Tomás Alberich en cuanto a la multiplicación en los años noventa de pequeños grupos barriales orientados a acciones concretas y puntuales, «con objetivos cortos en el tiempo y en el espacio», que se relacionaría con el des prestigio de las ideologías y una forma de despolitización (Alberich, 2022, p. 212).

las cuales podemos destacar dos plataformas ciudadanas orientadas hacia la calidad ambiental de la vida urbana.

La reivindicación de una Casa de Campo «sólo campo» y «sin coches» no es nueva, sino que aparece de forma temprana en mayo de 1977 a través de un manifiesto por la ordenación de la Casa de Campo firmado por «treinta y una asociaciones y entidades vecinales, deportivas, culturales, profesionales y de estudio de la naturaleza», entre las cuales AEPDEN y AEORMA⁷⁸. La iniciativa se estructura en 1978 con la «Coordinadora de entidades ciudadanas para la defensa de la Casa de Campo», que organiza concentraciones y fiestas populares en el parque para sensibilizar a la población.



Figura 7

Caseta conjunta de la Coordinadora de Entidades Ciudadanas para la Defensa de la Casa de Campo y la Asociación para el Estudio y Defensa de la Naturaleza (AEPDEN), en la Casa de Campo, en la fiesta de San Isidro. Madrid, 15 de mayo de 1978

Fuente: Fotografía de Luis Bartolomé Marcos (disponible en Wikimedia Commons).

⁷⁸ «El plan de ordenación de la Casa de Campo atenta contra la propiedad de los madrileños», *El País*, 13 de mayo de 1977.

La plataforma «Salvemos la Casa de Campo» surge en junio de 1989 a partir de AEDENAT, de la FRAVM y de varios grupos vecinales, CCOO, y del grupo municipal IU —a los que se une en enero de 1992 el grupo PSOE— con el objetivo de garantizar la protección del principal pulmón verde de Madrid, empezando por el cierre de la zona al tráfico de coches y su declaración como zona protegida, lo que el concejal del Medio Ambiente Jorge Tinás consideró como «pura demagogia»⁷⁹. Si los vecinos de las barriadas colindantes (en particular El Batán) afectados por el ruido y la contaminación destacan en la protesta, las preocupaciones de la Plataforma sobrepasan claramente los límites del barrio, con una afirmación del «derecho a la ciudad».



Figura 8

Pintada en la calle del Batán. Madrid, junio de 1992

Fuente: Imagen reproducida de: <https://lacasadecampo.es/tu-puedes-decidir-su-futuro/> [última consulta: 12 de febrero de 2025].

En cuanto a la Plataforma Ecológica y Cívica de Hortaleza, se constituye en enero de 1991 a partir de ocho AAVV, AEDENAT, y los partidos IU, PSOE y PTE. Las reivindicaciones de la entidad gi-

⁷⁹ Carlos Fresneda, «Los ecologistas piden medidas de choque para frenar el deterioro de la Casa de Campo», *El País*, 28 de junio de 1989. Cabe subrayar que el cierre del parque al tráfico de coches sólo se consiguió en 2017.

ran en torno a la creación de una segunda «Casa de Campo» en Hortaleza, una demanda ya presente desde 1979 en la AV «La Unión de Hortaleza» (creada en 1974), con el lema «La Hortaleza con salida al Campo». Doce años después, se reactivan las reivindicaciones cuando el Ayuntamiento anuncia su intención de ensanchar Hortaleza, declarando urbanizable parte de los terrenos rústicos ubicados entre Hortaleza, Barajas y la carretera de Burgos. La Plataforma produce un informe para denunciar «el impacto en el medio ambiente, grave por la confluencia de 15.000 viviendas, una autopista y una línea del tren de alta velocidad»⁸⁰. También recalca la necesidad de participación de los vecinos en el asunto, pues «los usuarios de la ciudad son los ciudadanos, y a ellos corresponde principalmente la participación en el diseño de la ciudad»⁸¹.

En ambos casos, vemos que las reivindicaciones por las zonas verdes y en pro de una mejor calidad de vida en Madrid no son nuevas: sin embargo, conocen un resurgimiento a principios de los noventa, de modo que podemos hablar de un nuevo ciclo de movilización por la justicia ambiental urbana⁸². El primer factor de explicación es que los colectivos vecinales y ecologistas madrileños topan con una nueva estructura de oportunidades políticas en la que las decisiones del gobierno municipal de derechas se perciben como nuevas embestidas del capitalismo salvaje y parecen desaparecer las posibilidades de negociaciones con el gobierno municipal. Otro elemento sería que la convergencia de los esfuerzos de vecinos y militantes en estructuras de movilización transversales permite favorecer una mayor participación ciudadana. No obstante, en el caso de la lucha por una justicia ambiental en Madrid, podemos decir que estas plataformas apenas lograron cosechar pequeños éxitos, lo que (paradójicamente) puede explicar su longevidad, pues no consiguieron cumplir con los objetivos que se habían planteado.

⁸⁰ Begoña Aguirre, «Ecologistas y vecinos se oponen al plan municipal para Hortaleza», *El País*, 12 de abril de 1991.

⁸¹ Boletín de la Asociación de Vecinos «La Unión de Hortaleza», 1992, disponible en el archivo en línea «Memoria de Madrid», disponible en www.memoriademadrid.es [última consulta: 12 de febrero de 2025].

⁸² Beugnot, 2020, p. 266. También se inscribe en este ciclo la Plataforma por la Defensa del Monte del Pardo (1990).

Conclusión

En relación con las estructuras de movilización, se ha podido observar cómo la protesta ambiental en el Madrid de la modernización democrática estuvo protagonizada tanto por asociaciones vecinales como por colectivos ecologistas de fronteras porosas. A mediados de los 1970, las reivindicaciones concretas y materiales del movimiento vecinal madrileño participan de la definición de un ideario ecologista politizado, anclado en realidades locales, y centrado en la justicia social y ambiental. Con el debilitamiento de las AAVV en los ochenta, son los militantes ecologistas los que mantienen una relativa tensión reivindicativa en el marco de la municipalidad socialista, en particular con sus demandas en torno a la movilidad urbana; las movilizaciones son entonces mucho más reducidas que en la década precedente, aunque visibles por sus repertorios innovadores y sus nuevas escenografías, y la cobertura mediática de la que se benefician. A principios de los 1990 se abre un ciclo de convergencia entre vecinos y ecologistas en «plataformas» heterogéneas que reclaman una mayor participación ciudadana para mejorar la calidad ambiental, más allá de las preocupaciones limitadas de los barrios. Desde la permeabilidad entre los protagonistas, las reivindicaciones y las acciones, surge un ecologismo urbano que va vinculando cada vez más los problemas locales con los globales.

Fuentes

Archivo Histórico de Ecologistas en Acción — archivo físico (local de Peñuelas, Madrid), y archivo digital disponible en: www.archivo.ecologistasenaccion.org
Archivo en línea «La Digitalizadora de la Memoria Colectiva»: <https://ladigitalizadora.org> (en particular la colección audiovisual del Colectivo de Cine Polans)
Biblioteca Digital «Memoria de Madrid» (Ayuntamiento de Madrid): www.memoriademadrid.es
El País (números de 1976 a 1992)

Bibliografía

ADELL, Ramón, «Movimientos sociales en los años noventa: volumen, actores y temas de la movilización», en GRAU, Elena e IBARRA GÜELL, Pedro (coord.), *Una mirada sobre la red: anuario movimientos sociales*, Barcelona, Icaria Editorial / Donostia, Tercera Prensa, 2000.

- AGUIRRE ROLDÁN, Carlos y NEBOT BELTRÁN, Fernando, «Transporte y conflictividad social», dossier «Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales», *Ciudad y Territorio. Ciencia Urbana*, n.º 44, 1980.
- ALBERICH NISTAL, Tomás, *Desde las Asociaciones de Vecinos al 15M y las mareas ciudadanas. Breve historia de los movimientos sociales*, Madrid, Dyrkinson, 2022 (2.ª ed.).
- BEUGNOT, Céline, *Espaces urbains et mouvements sociaux: de la transformation de l'espace à la mobilisation dans l'espace. Les exemples de Barcelone et de Valence de 1968 à 2008*, tesis doctoral en Estudios Hispánicos, Universidad Aix-Marseille, 2020.
- BRITO DÍAZ, Juan Manuel, «Protestas ecologistas urbanas en la transición española: Las Palmas de Gran Canaria, 1977-1983», *Hispania Nova*, n.º 21, 2022, p. 286-324.
- BRITO DÍAZ, Juan Manuel, «Dinámicas de la contienda ambiental: un análisis de las protestas ecologistas en las islas Canarias (1969-1992)», *Historia Contemporánea*, n.º 75, 2024, p. 729-772.
- CASTELLS, Manuel, *Ciudad, democracia y socialismo: la experiencia de las asociaciones de vecinos en Madrid*, Madrid, Siglo XXI, 1977.
- CASTELLS, Manuel, *La ciudad y las masas. Sociología de los movimientos urbanos*, Madrid, Alianza, 1986.
- CORRAL-BROTO, Pablo, *Protesta y ciudadanía. Conflictos ambientales durante el franquismo en Zaragoza (1939-1979)*, Publicaciones de Rolde de Estudios Aragoneses, Colección Aragón Contemporáneo, 2015.
- CORRAL-BROTO, Pablo, «El inesperado ‘ecologismo’ del campo español, 1939-1979», en LANERO TÁBOAS, Daniel (dir.), *El disputado voto de los labriegos. Cambio, conflicto y continuidad política en la España rural (1968-1986)*, Comares Historia, 2018.
- CORRAL-BROTO, Pablo, «El dilema del ecologismo y sus orígenes antifranquistas: ecologismos populares, justicia ambiental y debilidad política (España, 1970-1998)», *Historia Actual Online*, vol. 3, n.º 65, 2024, p. 107-124.
- COUDROY DE LILLE, Laurent, VAZ, Céline, y VORMS Charlotte (dir.), *L'urbanisme espagnol depuis les années 1970. La ville, la démocratie et le marché*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013.
- CHAPUT, Marie-Claude y PÉREZ SERRANO, Julio, *Transición y democracia en España. Ciudadanía, opinión pública y movilización social en el cambio de régimen*, Barcelona, Biblioteca Nueva, 2021.
- ESCUADERO ANDÚJAR, Fuensanta, «Movimientos vecinales y ecologistas: otra cara de la lucha contra la dictadura (1970-1980)», *Historia Actual Online*, vol. 2, n.º 52, 2020, p. 113-128.
- FERNÁNDEZ, Joaquín, *El ecologismo español*, Madrid, Alianza editorial, 1999.
- FERNÁNDEZ AMADOR, Mónica y QUIROSA-CHEYROUZE MUÑOZ, Rafael (eds.), *La lucha por una vida mejor. Los inicios del movimiento vecinal en Almería*, Madrid, Sílex ediciones, 2021.

- FERNÁNDEZ DURÁN, Ramón y NEBOT BELTRÁN, Fernando, «Por una alternativa radical al transporte», dossier «Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales», *Ciudad y Territorio. Ciencia Urbana*, nº44, 1980.
- FOLCH, Ramón, *Sobre ecologismo y ecología aplicada*, Barcelona, Ketres, 1977.
- GAUTIER N'DAH-SÉKOU, Virginie y ROMÁN ANTEQUERA, Alejandro, «Doñana, un espacio de conflicto de intereses», *Historia Actual Online*, vol. 3, n.º 65, p. 125-140.
- GONZÁLEZ DE MOLINA, Manuel, SOTO FERNÁNDEZ, David, y GARRIDO PEÑA, Francisco, «Los conflictos ambientales como conflictos sociales. Una mirada desde la ecología política y la historia», *Ecología Política*, n.º 50, 2015, p. 31-38.
- JIMÉNEZ SÁNCHEZ, Manuel, *El impacto político de los movimientos sociales. Un estudio de la protesta ambiental en España*, Madrid, Siglo XXI / CIS, 2005.
- Madrid en Acción. Cuatro años de gestión municipal 1979-1983*, publicación *Villa de Madrid*, editada por el Ayuntamiento de Madrid, n.º 76, año XXI, 1983.
- MARQUÉS, Josep-Vicent, *Ecología y lucha de clases*, Madrid, Editorial Zero, 1978.
- MARTÍNEZ-ALIER, Joan, *De la economía ecológica al ecologismo popular*, Barcelona, Icaria, 1994.
- MONTOLIU, Pedro, «La movilidad en Madrid. Pasado y presente», en VVAA, *Madrid, medio siglo de desarrollo urbano (1973-2023)*, Madrid, Instituto de Estudios Madrileños / CSIC, 2023, p. 177-205.
- PÉREZ MARTÍNEZ, José Emilio, *La voz de las sin voz. El movimiento de radios libres entre la Transición y la época socialista (1976-1989)*, Madrid, Sílex ediciones, 2022.
- PÉREZ QUINTANA, Vicente y SÁNCHEZ LEÓN, Pablo (eds.), *Memoria ciudadana y movimiento vecinal. Madrid, 1968-2008*, Madrid, Los Libros de la Catarata, 2008.
- PRADOS MARTÍN, Marcos, «La modernización durante el franquismo: urbanismo, tráfico y descontento social en Madrid (1957-1973)», *Culture & History Digital Journal*, vol. 12, n.º 1, 2023.
- QUIROSA-CHEYROUZE MUÑOZ, Rafael (coord.), *La sociedad española en la Transición. Los movimientos sociales en el proceso democratizador*, Barcelona, Biblioteca Nueva, 2011.
- RADCLIFF, Paloma, *La construcción de la ciudadanía democrática en España: La sociedad civil y los orígenes populares de la Transición, 1960-1978*, Valencia, Universitat de València, 2019.
- RIECHMANN, Jorge y FERNÁNDEZ BUEY, Francisco, *Redes que dan libertad. Introducción a los nuevos movimientos sociales*, Barcelona, Paidós, 1994.
- RODRÍGUEZ VILLASANTE, Tomás, «Historia del movimiento vecinal y retos para las democracias participativas», en PÉREZ QUINTANA, Vicente y SÁNCHEZ LEÓN, Pablo (eds.), *Memoria ciudadana y movimiento vecinal. Madrid, 1968-2008*, Madrid, Los Libros de la Catarata, 2008.
- SERRA RIERA, Martí, «Motivaciones sociales y personales en la formación del ecologismo: el caso de Mallorca durante la Transición (1973-1983)», *Rúbrica Contemporánea*, vol. 11, n.º 21, 2022, p. 9-25.

SOTO FERNÁNDEZ, David, «Orígenes y consolidación del movimiento ecologista en Andalucía (1975-1990)», *Ayer*, n.º 115, 2019, p. 281-311.

WILHELMI, Gonzalo, *Romper el consenso. La izquierda radical en la transición española (1975-1982)*, siglo XXI, Madrid, 2016.

Datos de la autora

Virginie Gautier N'Dah-Sékou es Doctora en Historia y Civilización de España contemporánea y profesora titular en la Universidad Paris-Est Créteil (Francia). Es autora de la monografía *La résistance armée au franquisme (1936-1952). Représentions, espaces, mémoires*, publicada en 2019 en las Prensas Universitarias de Rennes, y de varios artículos sobre la guerrilla antifranquista y sus lugares de memoria. Sus líneas de investigación actuales giran en torno a los movimientos sociales en España desde los años setenta, y en particular la protesta ambiental y el ecologismo.