

CONTRA LA IMPOSICION DEL TAV: AUTOORGANIZACION

“Las obras de la Y vasca ya están empezadas y no habrá más paralizaciones, sino más movimiento”. Con este violento desafío, el consejero de Transportes, A. Amann, nos sorprendía a finales de abril. De ese modo reaccionaba ante el anuncio conocido entonces de que el Ministerio de Fomento dejaba temporalmente en suspenso las contrataciones relacionadas con los proyectos del TAV en el Estado, incluida la licitación de las primeras obras en la “Y vasca” por un presupuesto de más de 800 millones de euros (casi 150.000 millones de las antiguas pesetas) que había sido acordada el 13 de febrero por el Gobierno del PP. El retraso producido por el inesperado cambio de partido en el Gobierno impulsa ahora al Ejecutivo Vasco a poner en marcha él mismo las obras, de acuerdo con el Gobierno del Estado e incluso solo, en el caso de ver truncadas sus expectativas. El Departamento de Transportes afirma que tendrá a finales de junio los proyectos constructivos de varios tramos del TAV en Gipuzkoa “en condición de ser ejecutados”, al tiempo que el lehendakari Ibarretxe ha corroborado que “debemos empezar este año y así lo haremos”. Los peligros son máximos: no en vano, venimos asistiendo en los últimos meses a una inusitada actividad propagandística cuyo objetivo es previsiblemente el de preparar el escenario del pretendido comienzo de las obras, porque una imposición como ésta, privada de escenografía, no podría tener lugar.

Esta es la situación, muy resumida, por la que proponemos extender de forma autoorganizada la lucha que actualmente se está llevando a cabo por detener este proyecto desarrollista ampliamente contestado debido a la gravedad de sus impactos ecológicos y sociales. Creemos que la tarea principal del momento es la de conformar un auténtico movimiento de lucha capaz de hacer frente a la imposición que desde los gobiernos se avecina. Y en dicho intento, que es ahora el punto central de la acción, cada participación, por mínima que parezca, es importante y necesaria. La propuesta que hacemos es pues la de extender el movimiento de oposición al TAV dotando a esta lucha de una mayor dinámica autoorganizativa, que a la inversa de cualquier delegación, significa encontrar la motivación indispensable para el propio actuar y romper la pasividad, hallando las formas de una colectividad en lucha que favorezca los deseos de intervención en un movimiento en el que todas las personas participan dentro de la igualdad. Significa multiplicar la protesta y crear una red de grupos locales que funcionen de forma asamblearia, descentralizada y horizontal, capaz de ampliar las movilizaciones por la paralización del TAV y también, al fin y al cabo, por detener los estragos del desarrollismo, entendiendo que el problema del TAV afecta no solo a los pueblos directamente afectados, sino que nos afecta a toda la población debido a la feroz agresión ecológica y la fortísima inidencia que implica en el propio modelo de sociedad.

Realizamos a continuación un recorrido por el pensamiento crítico hacia el TAV y la política de grandes infraestructuras de transporte, demostrando que tras la demagogia de la sostenibilidad se esconde el proyecto más depredador dado en la historia. En la base del primer razonamiento que exponemos se halla la siguiente descripción del Presidente de la Agrupación Vasco-Navarra de Arquitectos Urbanistas, Javier Salazar Rückauer, sobre los efectos del TAV en la ordenación del territorio: “La Megaciudad vasca: ¿podemos pensar en un futuro no muy lejano en un País Vasco “transregional” a modo de megaciudad? Esta es en definitiva la gran baza, el gran rasgo diferenciador de la alta velocidad ferroviaria: la posibilidad de convertir en megapolis territorios transregionales, ciudades distantes varios cientos de kilómetros entre sí, como de hecho ya ocurre en Japón”. En ningún otro planteamiento es tan evidente como en éste la visión ultradesarrollista de una infraestructura que sienta las bases de un urbanismo totalitario. A partir de ahí, entiéndase que “el problema de las infraestructuras trasciende la cuestión estricta de los transportes y es también, y sobre todo, una necesidad estratégica”, según advierte el Libro Blanco de la Autopista Eibar-Gasteiz: el hecho es que las grandes infraestructuras son la condición indispensable y la gran armadura de toda una planificación territorial destinada a convertir el territorio que habitamos en un monstruo urbano de nivel auténticamente metropolitano, cuya imagen en los planes territoriales

puede definirse como un proyecto urbanizador infinito, un conjunto de cajas chinas sin fin. En suma, como bien señala Miguel Amorós, la fábrica dejó de ser hace tiempo la fuente primordial de producción de plusvalías en provecho de las infraestructuras y de la urbanización. La sociedad capitalista moderna es la sociedad hiperurbanizada, y para la clase dirigente vasca, la vertebración de una metrópoli en su zona de influencia ha pasado ya a ser y el principal “ideario-objetivo” de su dominación. Los corolarios del plan son un proceso intensivo de homogeneización y la ruina tanto del medio natural como de la memoria contenida en el territorio y en los lugares en que uno encuentra también los rastros de su vida individual, destruidos uno tras otro en una loca carrera por el transporte y la urbanización.

Así que el lehendakari Ibarretxe defiende precisamente que el TAV transformará el concepto de “pueblo vasco” en “Ciudad Vasca”, retomando el pretendido “hermoso juego de metáforas” de Bernardo Atxaga que, lejos de ser inocente o neutral, soporta y mistifica una de las significaciones más inquietantes de la evolución de las sociedades humanas: la gran explosión urbana (o mejor dicho, metropolitana), que arranca indudablemente en Hego Euskal Herria a partir de los años 1960 en plena fase desarrollista tutelada por el franquismo, cuando el Plan de Ordenación Urbana de la Diputación de Gipuzkoa de 1965 ya prevía períodos “críticos” en la ocupación del espacio libre aprovechable hasta llegar al año 2020, donde la saturación provincial era completa; al tiempo que en los mapas dibujados en 1968 sobre las “áreas de desarrollo urbano que pudieran producirse en los próximos cien años” se observa la urbanización total de las tres provincias vascongadas, desbordando hacia Santander, Burgos, La Rioja, Iruñea y Navarra. Pues bien, el TAV significaría el apogeo de esa brutal transformación, constituyendo “*un gran impulso para que el País Vasco se configure como un gran nodo urbano en el sistema de ciudades europeo*”, según las Directrices de Ordenación del Territorio, donde el objetivo de “*interrelacionar las capitales con trenes de alta velocidad*” aparece expresado en toda su brutalidad, como auténtico metro de la “Ciudad-Región vasca”.

En la base del segundo razonamiento se halla el siguiente mensaje del consejero de Transportes, Alvaro Amann: “*Los ferrocarriles, las carreteras y las terminales convertirán a Euskadi en una gran plataforma de transportes a nivel continental*”. La proposición es suficientemente clara y refuta por sí misma el pseudo-argumento utilizado en la propaganda del Gobierno Vasco que nos quiere meter el TAV bajo el pretexto de reducir el tráfico de camiones. En efecto, se pretende construir en la CAV un “punto gordo” en la cadena del transporte de mercancías de la economía global, la “*gran plataforma logística Atlántica*”, lo cual no viene desde luego a frenar el volumen total del tráfico, sino a incidir en su potenciación. Si no cambiamos de rumbo, pagaremos con una serie de gigantescas obras el honor no deseado de ser una plataforma de expansión del “turbocapitalismo”, porque cuando el tráfico se colapsa, la respuesta no es la revisión de las causas de la congestión (el aberrante incremento del transporte producido por la instauración del mercado único y la globalización económica), sino el crear más infraestructuras para que los tráficos puedan seguir progresando sin trabas de ningún tipo. La “autopista marítima” y la “autopista ferroviaria” anunciadas por los gobernantes son tan sólo dos botones de muestra que señalan el rumbo de los nuevos “progresos desastrosos” que se avecinan: en efecto, aunque parecen servir, dentro de un análisis parcial, para “trasvasar” ciertos volúmenes de camiones de la carretera al barco y al ferrocarril, lo cierto es que al mismo tiempo se refuerzan las demandas de transporte y se desarrollan nuevas formas de organización de las actividades logísticas que, de hecho, constituyen una “mezcla explosiva” ideal para una nueva expansión del transporte de mercancías en todas sus modalidades, pero que seguirá haciéndose mayoritariamente por camión. Debe insistirse por tanto en que la perspectiva social y ambiental de esta política no se restringe al impacto directo de las obras de infraestructura (superpuertos, TAV, ampliación de la red viaria, gran desarrollo de plataformas logísticas, etc.) que agreden el territorio y destruyen múltiples áreas de interés ecológico, sino que cobra su verdadero alcance en el espectacular incremento de las magnitudes del transporte que se pretende alcanzar, en beneficio principalmente de la distribución a gran escala de mercancías de las empresas transnacionales, aunque la sociedad y el entorno ecológico queden hecho trizas en el camino.

Finalmente, la asociación Bilbao Metrópoli 30 anuncia incluso *“una nueva etapa a partir de la consolidación de una amplia base de infraestructuras, donde el futuro del País Vasco pasa por configurar los valores sociales que permitan culminar el proceso”*, es decir: *“Lo que hay que tener en cuenta es que las infraestructuras, por sí solas, no compiten. Por eso, esta sociedad tiene que aprender a poner sus infraestructuras en el estadio de competencia global”*. De modo que ello *“obliga a poner el énfasis en las personas y sus valores como clave estratégica”*, y en definitiva *“la transformación tiene lugar, en gran medida, por la actualización constante del capital humano de la metrópoli”*. A fin de cuentas, esta es la hipótesis de largo alcance que subyace en todos los cambios que impone la dominación capitalista en la sociedad moderna.

Por todo ello, creemos que sólo cabe una respuesta digna: la desobediencia. Esta es a nuestro juicio la perspectiva propia de una lucha social cuyo objetivo no es necesariamente plantear alternativas al TAV, sino reunir a la oposición popular que enraíza su acción común en otras motivaciones, colocando en primer plano la defensa de la tierra y la denuncia del desarrollismo y la imposición que se critican en el proyecto y en el gigantesco plan de infraestructuras de nuestro país. Es preciso extender un discurso crítico que incida en la necesidad de quebrar la lógica del crecimiento del transporte, suscitando un debate fundamentado sobre un hecho capital de la realidad histórica de hoy: la creciente preocupación por la situación ecológica y la cada vez más amplia aceptación social de que la globalización avanza de forma exasperada hacia una artificialización de la vida en el planeta que, al destruir Naturaleza, destruye inevitablemente naturaleza humana. Esta ambivalencia social nos aporta pistas de que es posible actuar, denunciando el capitalismo y rechazando la servidumbre al transporte supereficiente para tomar de nuevo posesión del sentido de la tierra por nuestros pies.

Hacemos por tanto un llamamiento a fortalecer la lucha mediante la autoorganización, animando igualmente a participar en la encerrona de este próximo fin de semana en Urbina para debatir sobre los modos de impulsar la contrainformación, la acción directa y el movimiento asambleario de oposición al TAV.

MIKEL ALVAREZ FORCADA (Miembro de la Asamblea Contra el TAV)