
Txingudi, el centro de la Eurociudad Baiona–Donostia

Máxima expresión y verdadero corazón de la globalización en nuestra comarca

El modelo de desarrollo que se impone por todo el mundo también se deja sentir en nuestra comarca. Este modelo no es otro que la expansión sin precedentes a escala planetaria del sistema capitalista, bajo la hegemonía de la gran producción y distribución¹, lo que se ha venido a denominar globalización económica. Este proceso significa no sólo la extensión del dominio del capital hacia un mayor ámbito geográfico, en este caso el mundo entero, sino que supone también el creciente dominio de la lógica mercantil sobre todos los ámbitos de la vida humana y los ciclos de reproducción de la vida en general. Estos procesos, dirigidos por criterios neoliberales al servicio del capitalismo más salvaje, están siendo impulsados por las instituciones económicas y financieras internacionales, como son el caso del BM, FMI, OMC, AMI, etc., a nivel global, y las instituciones comunitarias en la Unión Europea, en connivencia con las grandes empresas transnacionales y capital financiero y especulativo europeo e internacional. Es decir, los nuevos amos del mundo, que son los que fundamentalmente se benefician de estos procesos.

La profundización de este modelo económico e institucional está teniendo sin duda una importancia transcendental en la reestructuración del sistema productivo a nivel europeo y mundial, la reconfiguración del sistema territorial y urbano que lo acompaña, así como la modificación de las estructuras sociales y poblacionales en las que se asienta, y la agudización del impacto que todo ello supone sobre el maltrecho entorno ecológico en el que este modelo se despliega. Se evidencia la definitiva preponderancia de las dinámicas externas sobre las internas a la hora de diseñar el futuro tanto a nivel europeo como local. De esta forma son las directrices europeas diseñadas desde Bruselas² las que se imponen en última instancia a las políticas locales y regionales dentro de los estados miembros, de esta manera la introducción de la Unión Económica y Monetaria (UEM), aprobada en 1992, en el tratado que lleva el nombre de la ciudad holandesa de Maastricht, está provocando una mayor dualidad y desequilibrio entre las distintas regiones del territorio de la Unión Europea, y un aumento de la marginación de las áreas menos preparadas para la creciente y exacerbada competencia. Las regiones, ciudades y territorios han entrado en una delirante competición por atraer actividades económicas, empleo, infraestructuras... Es bajo la fiebre de esta alocada carrera donde ha de enmarcarse el brutal proyecto de Eurociudad Baiona–Donostia. Un proyecto que pretende la construcción literal de una “*nueva Metrópoli europea intermedia*” en el territorio que se extiende desde la cuenca baja del río Oria hasta el amplio litoral de Baiona y conocida oficialmente como “*Eurociudad Bayonne–San Sebastián*”³. Así podemos afirmar que el proyecto de Eurociudad es un pequeño apéndice de la globalización económica en nuestra comarca.

Sobre la idea de construir en este territorio una “*metrópoli transfronteriza*”, podemos tener la certeza de una cosa: lejos de responder a la necesidad o conveniencia alguna, de personas y pueblos, se debe desde luego a motivos que vienen de muy lejos y que cuesta alcanzar verlos.

El proyecto de construcción de esta metrópoli en nuestra comarca no constituye más que un escalofriante compendio de infraestructuras. Algo, que como ya hemos dicho se aleja de las necesidades reales de personas y pueblos.

Así en relación a las estrategias sobre el transporte de la nueva metrópoli que se aportan en el “Documento Síntesis” y en el “Anexo C: Sobre infraestructuras” del Libro Blanco de la Eurociudad, se advierte que nos encontramos sin duda “*ante el más escalofriante plan de infraestructuras que se haya propuesto jamás en este país*”. La palma se la llevan los grandes proyectos de infraestructuras y de transporte de mercancías, que se nos presentan como “*de gran calado e inductoras de profundas transformaciones en el territorio*”.

Dentro de este libro encontramos algunas determinaciones ya adoptadas a priori como base de las acciones planteadas. Es significativo como estas se convierten en discurso único y son repetidas por todas las instituciones públicas locales e incluidas incluso, tanto en el Documento Síntesis como en el texto de la Comisión de Trabajo Nº 1.

Determinaciones que se sintetizan en algunas frases del Libro Blanco de la Eurociudad Baiona–Donostia como: “*la nueva metrópoli no solo se construye con infraestructuras pero se basa, hoy como ayer, en las infraestructuras*” y continua diciendo “*Si esta afirmación es cierta en toda metrópoli, lo es aún en mayor medida en esta Eurociudad potencial, singular que encuentra su génesis en un potente Corredor transnacional europeo, (...) Para la Eurociudad, una metrópoli corredor, resulta primordial*”. Curiosa es la concordancia con bastantes de los argumentos recogidos en este Foro.

Otra de las determinaciones recogidas en el Libro Blanco de la Eurociudad y coincidente con afirmaciones recogidas en este Foro, es el deseo de que “*el flujo de mercancías aumente...*” “*...y queremos seguir obteniendo valor añadido de esos flujos.*” Parecen tener claro que el tráfico transpirenaico, aparentemente, sigue creciendo y que “*es de tal envergadura que existen posibilidades de negocio para todo tipo de tráfico e itinerarios*” con oportunidades para “*seguir obteniendo y aumentar, el valor añadido –y por tanto las ganancias empresariales–*” Ahora bien, el problema surge “*especialmente cuando se plantea, desde la UE, la ejecución del nuevo eslabón clave ferroviario (el TAV) en ancho internacional. De ser sólo así, el territorio de la Eurociudad, sería atravesado por una nueva infraestructura, situándose las plataformas logísticas que la alimentan –por tanto, las oportunidades de negocios– en cuanto al tráfico de mercancías, fuera del mismo*”. De ahí la insistencia en la construcción de plataformas intermodales en nuestra comarca ligadas al TAV y el transporte por carretera.

Pero “*...que hacer con los camiones, con el incesante crecimiento del flujo se éstos que se avecina.*” Ciertamente esta es la cuadratura del círculo. Por un lado, “*queremos que el flujo de mercancías aumente y seguir obteniendo un valor añadido de estos flujos (...)* Pero a su vez, entonces el problema reside en qué hacer con los camiones, con el incesante crecimiento del flujo de éstos que se avecina.” Para el Libro Blanco de la Eurociudad, “*es entonces, cuando, suscitadas estas interrogantes, se ha de volver la vista al tren. ¿Será la solución? ¿Puede ser una alternativa al tráfico de camiones?*” El mismo Libro Blanco se responde de forma negativa, “*incluso si el tren gana algo de cuota en el futuro, nunca podrá absorber un porcentaje significativo del flujo de mercancías, que seguirá haciéndose mayoritariamente en camión.*” A la vez que propone su “*solución*”, construir una circunvalación doble (viaria/ferrocarril) en la Eurociudad en su conjunto y calificada de “*gran*

propuesta estratégica de nuevo canal especializado de mercancías.” Desde luego una propuesta que como poco se puede calificar de variopinta. Finalmente, en relación al baile de infraestructuras que el Libro Blanco de la Eurociudad propone supuestamente para “liberar el territorio de la compleja carga del tránsito de mercancías” y al que contribuye con sus propias recetas, debe estimarse que todo lo propuesto está sumamente confuso, manipulado y ciertamente no puede ser más desastroso.

Las infraestructuras detalladas en el Libro Blanco de la Eurociudad de modo aproximado son las siguientes:

- El mencionado Tren de Alta Velocidad verdadera columna vertebral de la Eurociudad y del que se habla extensamente más adelante.
- Plataformas logísticas asociadas al TAV en Mugarre (Baiona) y Hernani–Astigarraga. Así como el “Parque Industrial–Logístico de 200has. en Gaintxurizketa” y que se extiende hasta Araso (Ventas).
- Cuatro tramos nuevos de autopistas en 57kms. y la ya mencionada vía especializada para camiones.

Dentro de nuestra comarca recoge el “*Cinturón del Bidasoa*”. Cinturón que en realidad se debería denominar, “Cinturón de Oarso–Bidasoa” puesto que este nuevo trazado de autopista se extendería desde el límite de Errenteria/Oiartzun, punto en el que daría directamente continuación al 2º Cinturón de Donostia, hasta cruzar el río Bidasoa a la altura de Biriatu/Behobia. La lógica con la que se argumenta la construcción de todos estos nuevos tramos y en general toda la creación de infraestructura viaria es el colapso ya existente y el continuado aumento de vehículos. Además de afirmar que la concepción inicial de la construcción de la autopista A–8/A–63, hace más de 30 años era de variante “*externa a los núcleos urbanos*” por lo que es necesario nuevas autovías para un nuevo concepto de Eurociudad. Si las actuales eran capaces de dar una respuesta al tráfico hace 30 años y no pueden darlo hoy día y menos en un futuro, en esa misma lógica, también los nuevos cinturones propuestos quedarán progresivamente colapsados e integrados dentro del área urbanizada de la metrópoli, requiriendo quizá otros.... Y seguramente esta huida hacia delante no tendrá fin. Es claro que cuantas más carreteras se construyan más inducirá al aumento del tráfico y en ningún caso esto supondrá solución alguna.

- Nuevo aeropuerto para la metrópoli en la Zona de Mugarre en Baiona. Con el consiguiente cierre de los aeropuertos de Hondarribia y Miarritz.
- Construcción de un Superpuerto exterior en Jaizkibel.
- ETC.....

Estos serían los proyectos digamos más destacados. Sin embargo, decir que probablemente el más relevante sea el Tren de Alta Velocidad.

Tren de Alta Velocidad, columna vertebral del la Eurociudad

Respecto a esta descomunal infraestructura volver a denunciar la falta absoluta de neutralidad en el planteamiento que se da en general y en las acciones a desarrollar en particular, expuestas en este Foro. Decir que hay que *“terminar la Alta Velocidad a su paso por Irun-Hendaia por el trazado actual y garantizar una parada de viajeros”* es, cuando menos, una propuesta quimérica y no sabemos hasta que punto pueda ser un argumento conscientemente introducido o cual es su fin último.

Debemos aclarar que el proyecto de la «Y vasca» contempla en el tramo Urnieta–Behobia la construcción de aproximadamente 25 kilómetros de trazado de Alta Velocidad, 7 de los cuales en Irun. Que este *«corredor general»* se completa con el emplazamiento de una nueva Estación de Alta Velocidad en Astigarraga y la construcción de un acceso en forma de «lanzadera» hasta la estación de Atotxa.

Si va ver una estación o más bien un acceso “lanzadera” hasta la estación de Irun no es de conocimiento público, al menos oficialmente. De ser así, afirmar que este deseo de hacer pasar el TAV por el trazado actual de RENFE, garantizando una estación de viajeros, no es más que eso, un deseo, ya que las especiales características, muy exigentes, de esta infraestructura obliga a diseñar el trazado para velocidades de 250–280 Km/h y exige adoptar radios mínimos de 3200–4000m, acumulando una serie de dificultades que dan lugar a la necesidad de proyectar obras de gran envergadura. Por lo tanto es imposible su paso y aprovechamiento por la actual red ferroviaria (y no es que lo digamos nosotras y nosotros y mucho menos que lo deseemos), pues se hace necesario la construcción de un nuevo trazado específico para alta velocidad. Trazado que soporte trenes tipo AVE con una velocidad máxima de circulación de 250/280Km/h, trenes Talgo 200, y trenes de mercancías con 800 toneladas de carga remolcada con velocidades de 90/125Km/h. Así el TAV va a significar necesariamente los ejemplos más duros y agresivos de todas las infraestructuras de transporte. Decir lo contrario es faltar a la realidad pues el propio estudio de impacto ambiental admite numerosos impactos severos en toda la geografía. Señala el Estudio Informativo (o Anteproyecto) del Ministerio de Fomento que *«las soluciones de trazado contempladas deben atender de manera estricta los condicionantes de diseño preceptivo para la disposición de una infraestructura tan exigente como la que nos ocupa, imbricada en un territorio tan complejo (...) Tales requerimientos suponen de hecho un conjunto de restricciones muy exigentes para este trazado ferroviario. Es necesario, además, tener en cuenta los condicionantes de todo tipo que representa el territorio ante la construcción de una infraestructura tan poco flexible»*.

El Corredor de Alta Velocidad entre Urnieta y Behobia discurre en una longitud de 12.440m en túnel, 4.760m en viaducto, 4.020m en terraplenes (incluido el emplazamiento de la Estación de 2.400m de longitud en las riberas de Astigarraga) y aproximadamente 4.400m en desmontes o trincheras. Esto va a suponer la proliferación de enormes túneles (los túneles que atraviesan las peñas de Arkale—longitud total en túnel de 5.493m—y el monte San Marcos, entre otros), grandes viaductos, terraplenes, desmontes, muros de contención y la disposición generalizada de escombreras a lo largo de la traza. Sin duda estos datos no se pueden minimizar planteando el uso de la actual red ferroviaria cuando es indudablemente imposible y francamente, no deseado por ninguna institución.

Debemos señalar que el TAV llega a Bidasoa Behera procedente de Oiartzun a través del túnel de 3800 metros de longitud bajo las peñas de Arkale. El corredor de Alta Velocidad recorre el término municipal de Irun en una longitud de más de 7kms a lo largo de los barrios de Ventas, Estebenea, Ibarla y Behobia. Este trazado principal discurre al sur de la autopista, alternando tramos en superficie, viaductos y túneles que atraviesan las laderas de los montes Elatzeta, Zubeltzu y San Marcial (Aldabe). A su vez, se plantea una bifurcación del trazado en el túnel de

Arkale, con la excavación de una segunda salida en túnel especializada en mercancías a la vaguada de Araso (próxima al centro comercial «Txingudi», situada al norte de la autopista), donde se prevé el enlace de la nueva red con una tercera vía de ancho europeo de acceso al Puerto de Pasaia procedente de Irun/Hendaia.

Respecto al trazado principal, a la salida del túnel de Arkale en la vaguada de Mokozerrotz (Ventas, cerca del puente que hay sobre la autopista en la subida al barrio de Gurutze de Oiartzun), se dispone un viaducto de 180 metros de longitud que pasa sobre el arroyo Erotazar. A continuación, el trazado enfila las laderas del monte Elatzeta en desmontes, pasando abajo de la carretera de Ventas a Olaberria y las cercanías de Antojoko Errota, hasta llegar a Mendiola. El proyecto definitivo en esta zona ha sido modificado condicionado por la Declaración de Impacto Ambiental al objeto de alejar el trazado del núcleo de viviendas de Mendiola. Si bien todavía se desconoce la incidencia que el desplazamiento del trazado hacía el monte va a producir en la vaguada de Alzubide Erreka o Ollakinta, y posiblemente también sobre el antiguo vertedero de Ventas. Seguidamente, se perfora un túnel de 740m para cruzar la zona de Iparragire, bajo el monte Zubeltzu, el cual desemboca en los alargados prados del caserío Arriarán, borrado del mapa. Aquí se dispone otro viaducto de 240m de longitud y 20m de altura sobre la carretera y el arroyo de Estebenea. A continuación el trazado sigue en trincheras hasta Ibarla, donde se levanta otro viaducto de 200m sobre el arroyo Errotasarko y la carretera de Meaka. El viaducto alcanza las laderas del monte San Marcial, bajo el caserío Aldabe, donde el trazado penetra en un túnel de 1040m, seguido de otro de 230m, llegando a Behobia en la zona del caserío Botenea. Aquí da comienzo un viaducto de 637m de longitud y 36m de altura que pasa sobre los pabellones de ZAISA II y el río Bidasoa.

Además de todo esto debemos añadir que el desarrollo de los enlaces especializados en mercancías de la nueva red con el Puerto de Pasaia y las instalaciones ferroviarias de Irun/Hendaia se pretende llevar a cabo a través de Ventas y el área de Gaintxurizketa. Estas conexiones de mercancías se plantean desde la vaguada de Araso (Ventas), que es precisamente el punto de inicio de las obras del TAV anunciado por el consejero de Transportes. Se prevé la construcción de una tercera vía en ancho europeo procedente de la frontera con el Puerto de Pasaia, en paralelo al trazado actual de RENFE en Ventas, Gaintxurizketa y Lintzirin. Y a su vez, desde el túnel del Corredor General del TAV bajo las peñas de Arkale, se plantea la excavación de una segunda salida en túnel (de 1600m) especializada en mercancías a la vaguada de Araso, para empalmar la “Y” con el mencionado enlace europeo Irun–Puerto de Pasaia. En Araso, adicionalmente, también Eusko Tren prevé construir en dos o tres años una estación para mercancías.

Este es el proyecto de TAV a su paso por nuestra comarca. Este es el proyecto que tienen planeado llevar a cabo. Este y no otro es el proyecto que cuenta con el beneplácito del Ayuntamiento de Irun con claros posicionamientos a favor de esta asoladora infraestructura. Creemos que todo no vale en la búsqueda de un cuestionable desarrollo económico para nuestra comarca.

Debemos ser conscientes de que el actual desarrollo de ninguna manera puede ser considerado como sostenible a la luz de las actuaciones predominantes. No se debe continuar confundiendo de forma expresa “crecimiento económico” con Desarrollo Sostenible. La sostenibilidad no puede basarse en adecuaciones coyunturales sino en una profunda transformación estructural.

No se puede pretender presentarnos como única solución a todos los problemas, sean reales o imaginarios, la avalancha de infraestructuras de estos últimos tiempos, cuando son claramente causa y consecuencia. Teniendo presente que con estas actuaciones se está condicionando e hipotecando, de manera irreversible en ocasiones, el futuro territorial y ambiental de nuestra comarca.

Los gravísimos efectos a destacar de una infraestructura como esta son numerosos y en múltiples direcciones:

Impacto en el medio agrario–rural⁴:

El enorme impacto ambiental y la pérdida de tierra agraria ocasionados por el TAV, junto al aumento de la división campo–ciudad y la mayor presión urbana que generará, abocan al medio agrario–rural estructurado en torno al caserío a su desaparición. A este respecto, el Gobierno Vasco ha encargado la realización de un plan de “medidas correctoras” del impacto de la “Y vasca” en la actividad agraria que abarcará un área comprendida en una banda de hasta cinco kilómetros a ambos lados de esta gran infraestructura, afectando por ello a 207.000 hectáreas de terreno, nada menos que al 33% del territorio de la CAPV. “Una medida novedosa y pionera”, como subrayaron los consejeros de Transportes y Agricultura, que, en palabras del delegado de la empresa adjudicataria del plan, persigue “que la actividad agraria no pierda una sola hectárea y, si puede, que la gane”. Una idea que defendió el titular de Agricultura, para quien “se aprovechará esta infraestructura para estructurar las explotaciones”. Es decir, se pretende aprovechar el impacto de esta infraestructura para que las “explotaciones marginales” desaparezcan y que la tierra restante sirva para aumentar la dimensión de un número muy limitado de explotaciones que empiezan a alcanzar niveles de productividad “europeos”. De forma que proyecto pretende terminar, en suma, con una labor ya iniciada desde hace años, y especialmente en la década de los noventa, contribuyendo a una nueva estructuración del espacio rural en torno a unidades agrarias cada vez menos numerosas, llamadas “punteras”, potenciando un modelo de agricultura que genera los graves problemas que ya podemos ver. El sindicato agrario EHNE señala, entre otras cosas, que “recientemente empiezan a venir al sindicato “los que no podemos más”, “porque no me da tiempo a atender a todas las vacas”. “Yo produzco el doble, pero ¿donde están mis vecinos? Ya no están”...

En cuanto a los datos que aporta el Anteproyecto, la longitud de trazado de la “Y vasca” que transcurre sobre explotaciones agrarias y superficies forestales sumaría 54.300m. La banda de ocupación y expropiación de terrenos para la obra varía entre los 50m y 100m de anchura e incluso más, estimándose la superficie ocupada por el trazado en 674 hectáreas. Además se imponen zonas de servidumbre y afección de 50m a cada lado de los bordes de la explanación. A su vez, las escombreras para el depósito de sobrantes procedentes de la excavación de túneles alcanzan una superficie de 518 hectáreas. Respecto a lo cual, el Estudio Informativo considera que “el 75% de su área estimada se va a tratar de una expropiación definitiva”. En otros casos será importante el impacto de las pistas de acceso, parques de maquinaria y otras instalaciones anejas de tratamiento de materiales.

Igualmente, el Anteproyecto admite que el trazado afecta en Gipuzkoa a 8 Unidades Agrarias declaradas de Interés. Entre ellas se encuentran la Vega de Martutene así como las unidades agrarias de las Faldas del Macizo Onddi–Adarra y del Valle de Oiartzun, que comprenden una zona que va desde el barrio de Xoxoka en Urnieta hasta las vegas del Urumea que no han sido urbanizadas en el barrio de Osinaga de Hernani, la primera, y el valle de Oiartzun junto con el área de Lezo–Gaintxurizketa y el barrio de Zamalbide (Errenteria), la segunda. Respecto a la importancia de estas unidades agrarias, el documento “Criterios de preservación del suelo agrario en Gipuzkoa” (Departamento de Agricultura de la Diputación de Gipuzkoa, 1996) indica que “el suelo agrario es un recurso muy escaso y muy amenazado por otros usos ajenos al agrario, urgiendo su protección independientemente de la situación que se plantee en cada área”. También señala que “la Vega de Martutene es una de las mejores zonas agrarias de Gipuzkoa y que desde el punto de vista agrario debería ser un área a preservar estrictamente”. Sin embargo, estas directrices sobre la protección del medio agrario no son vinculantes. Con lo cual, si bien el Estudio Informativo admite que “el tramo

más castigado sería la Vega de Martutene”, incomprensiblemente, el propio estudio de impacto ambiental dice después que “resulta difícil precisar como el tendido de una infraestructura ferroviaria puede afectar a tales planes agrarios integrales”. Y tratando restar importancia al impacto, afirma que “en la Vega de Martutene la nueva infraestructura ferroviaria seguirá permitiendo la racionalización de explotaciones y su desarrollo integral” y “la división provocable ya existe ahora con la línea del ferrocarril Madrid–Irun”. De manera que “hay que reconocer que con el nuevo trazado no se van a incrementar notablemente las molestias actuales”...

Ciertamente el TAV va a suponer otro duro golpe al ya maltrecho sector primario de nuestro pueblo. Un golpe que puede suponer la puntilla para la supervivencia de las explotaciones agrarias y ganaderas de Irun.

Impacto paisajístico:

El TAV y el conjunto de las infraestructuras proyectadas supondrían un fuerte impacto paisajístico, provocando la desaparición de un paisaje apreciado y empleado para paseos y otras formas de recreo, así como la eliminación de lugares y elementos con connotaciones culturales, bien sea por su valor como patrimonio natural o rural, produciendo una pérdida cultural neta para el conjunto de la zona. Respecto al impacto paisajístico, el estudio de impacto admite que *“los costes desde Hernani hasta Irun pueden ser importantes”. “Se recorren al descubierto espacios rurales de prados y caseríos bien conservados por lo general. También estarían las interrupciones en las formaciones de ribera del río Urumea, algo que, en lo visual, potencia la presencia de una obra y fragmenta un componente natural del paisaje, la vegetación que acompaña a los cursos de agua. La frecuentación vecinal es alta y se trata de lugares de expansión recreativa y de paseos de los vecinos de los importantes y densos núcleos de población contiguos”*. Ante este problema, únicamente pretende proporcionar pequeños arreglos de tipo “parche”, como *“pantallas vegetales a instalar o trincheras y más falsos túneles”*. Por su proximidad a la obra, identifica también varios elementos del Patrimonio Histórico–Artístico (molinos, ferrerías, caseríos, puentes); pero no parece que deban suponer ningún obstáculo en la consecución de obras de infraestructura. La protección del patrimonio cultural es papel mojado y ejemplo de ello son los yacimientos arqueológicos que una vez descubiertos son destruidos.

Impacto sonoro:

El proyecto señala que el impacto acústico en todo el trazado debe ser calificado de severo, habiendo contabilizado varios cientos de edificaciones sometidas a fuertes niveles de impacto sonoro. Calcula que *“en un pasillo de 250 metros a cada lado de la vía podría llegarse a niveles de entre 94 y 79 decibelios”*, sobrepasando los niveles que define como aceptables. *“La bibliografía habla de valores de hasta 104 decibelios a 25 metros de la vía para trenes de Alta Velocidad”*, indica. Constatamos que al menos dos centenares de edificios se encuentran en el tramo Hernani–Irun en el pasillo de 250m a cada lado de la vía del TAV. Aún y todo, el estudio de impacto intenta restar importancia a este problema, afirmando que algunas de las edificaciones *“no verían cambiar su situación por estar ya afectadas por ruidos procedentes de trenes y carreteras. Por tales motivos no se ha calificado como crítico el impacto sobre la situación fónica en el conjunto de los trazados, aunque se reconoce la severidad en determinados emplazamientos”*. De forma que la existencia de problemas viejos justificaría la creación de problemas nuevos y todavía más insolubles. A pesar del aparente “progreso” de las pantallas acústicas (prevé la instalación de 65.542m² de pantallas), la situación de deterioro no hace sino empeorar. El Departamento de Transportes, por su parte, vuelve

a verter una opinión gratuita e improcedente al afirmar en el informe por el que rechaza las alegaciones: *“Estos niveles máximos de emisión los puede producir una moto, unos chillidos o un coche”*... Es incalificable.

Impacto de túneles:

La inadaptabilidad absoluta de cualquier trazado a la orografía de la zona supone en la práctica decantarse hacia trazados con una fuerte proporción en túnel. La longitud total en túnel de la “Y vasca” es de 105kms. El TAV supondría por ello, según sus promotores, un menor impacto ambiental al “soterrar” su trazado. Sin embargo, el impacto de los túneles también puede llegar a ser importantísimo por los siguientes motivos:

- Por una parte, la importancia de la excavación augura graves impactos sobre la hidrología subterránea (modificaciones en los flujos de agua subterránea y afecciones en las áreas de surgencias). El mismo Director de Exploración y Explotación de recursos geológicos del Ente Vasco de la Energía (EVE) ha llamado la atención sobre este tema, porque el estudio de impacto ambiental ni siquiera considera que ciertos tramos en túnel están en relación con unidades hidrogeológicas reconocidas por su potencialidad de uso, actual o futuro, en el mapa hidrogeológico de la CAPV. *“Percibimos la posibilidad de existencia de un cierto riesgo de infravaloración del potencial impacto de la obra”*, ha advertido.
- Por otra parte, la gran cantidad de sobrantes de la excavación de túneles que se originarían en un proyecto como éste, como ya se ha señalado, supondría la ocupación de una importante superficie de suelo para el depósito de los 16 millones de m³ de sobrantes previstos, conllevando un indudable aumento de las repercusiones ambientales. Las 68 escombreras propuestas alcanzan una superficie de 518 hectáreas. Desde Hernani hasta Irun, el proyecto identifica trece emplazamientos que suponen la ocupación de 83 hectáreas: 7’2 Ha en las cercanías de Arizmendi (Urnieta); 4’8Ha en las inmediaciones del caserío Basitegi (Bº Goibururu de Urnieta, colindante con Osinaga de Hernani); 6’5Ha entre Errotaran Behekoa y Altuna (Bº Osinaga); 4Ha arriba del caserío Aristegi (zona del alto de Erruzasoro, en el Bº de Zikuñaga de Hernani); 5’20Ha en el caserío Parada (Bº de Martutene); 6’15Ha en la zona de Ubarburu (Astigarraga); 7’25Ha en Mendi–Lore (Errenteria); 8 Ha en Oliden (Oiartzun); 13’85Ha en la parte superior de la vaguada de Lanbarren (Oiartzun); 6 Ha en la zona de Andrearriaga (Bº de Gurutze, Oiartzun); 3’6 Ha en Alzubide (Ventas, Irun); 2Ha en Iparragirre (Irun); 9’7Ha en las cercanías del caserío Botenea (Behobia).

Impacto de canteras:

Debido a la enorme magnitud de la obra es de prever un aumento significativo en el ritmo de explotación de las canteras, que en muchos casos tienen ya desde hace tiempo problemas derivados de la sobreexplotación (por ejemplo: canteras del monte Buruntza entre Urnieta y Andoain; Santa Barbara en Hernani; cantera de Putzueta en Astigarraga; Rezola en Donostia...). El Anteproyecto cuantifica la cantidad de algunos materiales necesarios en 955.000m³ de balasto, 333.000m³ de subbalasto, y 763.000m³ de capa de forma. A lo cual debe sumarse la extracción de piedra para la fabricación de cemento (destinado a la construcción de los viaductos, revestimiento de los tuneles, etc.). En una estimación de 20m³ de cemento por metro lineal de infraestructura, el volumen totaliza 4 millones de m³ para el conjunto de la “Y vasca”.

Afección a vertederos de residuos tóxicos y peligrosos:

Resulta que un total de trece vertederos de residuos tóxicos y peligrosos son afectados directamente por el trazado, como es el caso de los vertederos de San Marcos y de Ventas, originando otro de los muchos problemas no resueltos. Respecto a lo cual, el informe de alegaciones del Gobierno Vasco reconoce que *“en muchos casos, la ubicación y la naturaleza de los propios vertidos no es conocida con precisión”*. El conflicto surgido por problemas de este tipo en la ampliación del Aeropuerto de Sondika desmiente que *“las soluciones ejecutadas en recientes obras en la CAPV en que se han visto afectados vertederos similares han sido viables desde el punto de vista tanto técnico como ambiental”*.

La Alta Velocidad consume grandes cantidades de energía y es la causa de enormes costes de contaminación:

Los trenes de Alta Velocidad realizan un consumo energético desproporcionado, causa de enormes costes de contaminación atmosférica: un TAV lanzado a 300 Km/h derrocha tanta electricidad medida en kw/h como el equivalente al consumo doméstico de 25.000 habitantes. Presenta un consumo por plaza ofrecida que es solo un 13 por ciento menor que el del avión, debido a las altas potencias necesarias para mover esos trenes a 250–350 Km/h. De hecho, hay quien habla del TAV como de un auténtico “avión terrestre”, cuyas repercusiones en este ámbito pueden resumirse en las siguientes:

- Por un lado, hay un grave impacto al provocar un aumento global de la demanda de energía y de la polución del aire, agua y suelo con sustancias nocivas a escala global. La propia Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) destaca entre los aspectos fundamentales del impacto ambiental de los ferrocarriles el “Consumo total de energía”, incluyendo sus repercusiones en la polución atmosférica y emisiones derivadas de la producción de energía eléctrica en centrales térmicas y nucleares. En el caso de la “Y vasca” se habrá de recurrir fundamentalmente a los gigantescos y contaminantes proyectos energéticos previstos en Bizkaia y a la energía de origen nuclear (importándola principalmente del Estado francés).
- Por otro lado, los proyectos de Alta Velocidad dimensionan el sistema de electrificación a 25.000V y corriente alterna (50Hz), pero ignoran las contaminaciones de tipo electromagnético que se producen por esta causa en el entorno. Estos impactos son objeto de numerosas investigaciones, porque se tiene la certeza de que no son inocuos. Se denomina “corredor de nocividad” la banda de terreno afectada por algunas formas de tecnología generadoras de campos electromagnéticos inducidos, como es el caso de los tendidos de transporte de electricidad en Alta Tensión, pero también de las líneas ferroviarias electrificadas en tensión alterna (16Hz 2/3, 50Hz o 60Hz). Los primeros síntomas específicos de una “patología ferroviaria” en este ámbito aparecieron en los años 60 con la electrificación en 25.000V / 50Hz, cuando los ferrocarriles franceses registraron una serie de trastornos y afecciones en los maquinistas, mientras que ninguna patología típica había sido constatada hasta entonces con la utilización de corriente continua a 1500 o 3000 voltios. El Estado francés optó al principio, por una electrificación en 25.000V y corriente alterna (25kV / 50Hz) para conectar directamente su red ferroviaria al sistema de producción de la EDF; posteriormente, los ferrocarriles optaron por el sistema de 25kV / 50Hz para hacer frente al elevado consumo energético del TGV. En

muchos aspectos, los “corredores de nocividad” generados por este tipo de líneas ferroviarias son similares a los asociados a los tendidos de Alta y muy Alta Tensión (AT), y debe por tanto considerarse que la “Y vasca” vendrá a sumarse a los tendidos generales de distribución eléctrica con tensiones de hasta 400kV. La anchura de los corredores expuestos a los campos electromagnéticos (CEM) varía generalmente entre los 200 y 800 metros. Podemos tomar por tanto un valor medio de 400 metros, indicando la importancia de la superficie afectada del territorio. En los años 1960, fueron publicados los primeros estudios epidemiológicos, apuntando en la dirección de una nocividad reconocida de los CEM. Sus repercusiones en la salud inciden en cánceres, leucemias, sistema inmunológico; provocan alteraciones en la producción de hormonas y proteínas;...

La peligrosidad de una infraestructura de esta naturaleza:

En cuanto al transporte de mercancías, una infraestructura de Alta Velocidad puede ser utilizada como “Autopista Ferroviaria”, capaz de soportar el transporte de mercancías (1000–1100 toneladas) a velocidades de 120Km/h. Esta es además la función que el Gobierno Vasco presenta actualmente como prioritaria. Sin embargo, una infraestructura de esas características, especialmente habilitada para su utilización conjunta para el tráfico de trenes de viajeros a Alta Velocidad (250/280Km/h) y el transporte de mercancías, plantea serias y graves connotaciones relativas a la seguridad. La peligrosidad de esta infraestructura es una cuestión muy controvertida, agravada aún más si cabe por la fuerte proporción de túneles y la inexistencia de ninguna norma o criterio bien definido sobre las condiciones de diseño y explotación de líneas de Alta Velocidad destinadas a soportar el tráfico mixto de viajeros y mercancías. Tampoco faltan los ejemplos de accidentes graves sucedidos en líneas de este tipo: la tragedia ferroviaria sucedida en junio de 1998 en Alemania—al descarrilar un TAV que circulaba a 200 Km/h por una línea de tráfico mixto causando la muerte a un centenar de viajeros—, y la catástrofe acaecida en el Eurotunnel—como consecuencia del incendio fortuito producido en un convoy de mercancías—no entraban en los sofisticados cálculos sobre la seguridad del TAV. Asimismo, el vertido accidental de determinadas sustancias químicas, mercancías peligrosas o contaminantes, puede provocar la contaminación del aire, el agua y el suelo con consecuencias de extrema gravedad para la población, la fauna y la flora. En estas circunstancias, se trata de evitar hipótesis por el simple expediente de desentenderse del problema.

Impacto del TAV en la ciudad.

El TAV y la Eurociudad Baiona—Donostia:

El presidente de la Agrupación Vasco—Navarra de Arquitectos—Urbanistas describe el impacto del TAV en el medio urbano: “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 megápolis territorios incluso transregionales, territorios o ciudades que distan entre sí cientos de kilómetros, como ocurre de hecho ya en Japón”. Por otra parte, señala: “En este orden de cosas, existen problemas de evaluación de impactos importantes, como por ejemplo las repercusiones que el TAV tiene no solo en el territorio sino en la ciudad. La alta velocidad nos confronta con el problema básico del urbanismo hoy en día, lo que denominamos los problemas de reordenación territorial a gran escala. En este sentido se está produciendo un cambio muy radical en el uso “urbano” del territorio. En Europa se está generando la ciudad de tipo americano, lo que se llama la anticiedad”.

No puede dejar de considerarse, por tanto, que el plan debe responder a un nuevo sistema urbano. El TAV aparece ahora como la gran baza y “punta de lanza” de una amplia apuesta

urbanística que se ha dado en llamar “Euskopolis”. Se habla con toda ligereza de construir un *“auténtico metro de la Ciudad Región Vasca”* que va a *“revolucionar la movilidad”* entre las capitales, *“compactar el sistema urbano”* y *“transformar Euskadi en una gran Metrópoli”*. En ningún otro planteamiento son tan evidentes como en éste la visión desarrollista institucional y las tendencias al despilfarro irreflexionado del territorio. *“Toda la superficie de un país se reduce a la talla de unas pocas metrópolis. Y en consecuencia, la gran ciudad absorbe el país entero. Todo se vuelve extrarradio, periferia”* señala Miquel Amorós (“Discurso contra el TAV”, abril 1999).

Ni debería olvidarse el papel potencial de remodelación urbana de las estaciones del TAV. Suele decirse que el proyecto de la “Y vasca” “solo” tiene tres (o cuatro) paradas, en las tres capitales, y en su caso, en Irun. Aunque desde la perspectiva de que el sistema TAV es preferentemente una comunicación directa entre grandes áreas metropolitanas a nivel europeo, también cabría decir “nada menos que tres o cuatro”, ubicadas en una red de Alta Velocidad de menos de 200kms. A lo cual debería sumarse en nuestra zona la cercana estación prevista en la aglomeración de Baiona–Angelu–Biarritz, la lanzadera a la Estación de Atotxa y la localización de otras dos posibles paradas subterráneas del TAV en nuestra comarca, propuestas en el “Libro Blanco de la Eurociudad” en el centro de Donostia y otra en la “nueva centralidad de Txingudi”. Desde este punto de vista surge una cuestión: ¿Qué tendencias se apuntan en el horizonte urbano de este plan?

Este nuevo enfoque el TAV, que exige *“nuevas estrategias de crecimiento urbano de largo alcance”*, se plasma a partir de 1997 en las DOT (Directrices de Ordenación del Territorio) y en el reconocimiento de la potencial “conurbación transfronteriza” o “Eurociudad Bayonne–San Sebastián”. Ante todo, este proyecto significa la formidable convergencia de intereses que conducirá a una brutal ordenación del territorio y a la transformación de las otrora ciudades y pueblos en hipermercado y “parque temático”, envueltos en un amasijo de infraestructuras: zonas logísticas, comerciales, lúdicas, residenciales, vacacionales, dormitorio, “verdes”, industriales, se esparren siguiendo las vías de comunicación que se multiplican y multiplican así el tráfico. Este fenómeno significa formas de producción y consumo en grandes unidades, alta división y especialización del trabajo, gran necesidad de actividades de terciario, transportes e inmobiliario, creciente centralización y especialización territorial ... El paisaje urbano se generaliza y da como resultado la “suburbanización” de los pueblos y también de las ciudades de tamaño medio respecto a las áreas metropolitanas mayores, una fuerte presión inmobiliaria – la llegada del TAV a ciudades francesas provocó un aumento del 300% en el precio de las viviendas–, un alejamiento de los habitantes hacia zonas exteriores y un aumento de los ejecutivos que serán movidos de un lado al otro.

Además el TAV, a la vez que comunica zonas macro–urbanas–mercados– y grandes áreas de transporte, pone en comunicación a centros de poder y, por tanto, acorta la separación entre los centros de decisión, contrae la geografía del poder. Esta es precisamente una de las características del TAV: la de convertirse en señal de categoría social que utiliza el ejército de los ejecutivos que necesita moverse con rapidez. Por eso los “políticos” y las élites regionales están directamente interesados en el TAV: se juegan su peso específico en las decisiones, es decir, su futuro.

El TAV aumenta las desigualdades:

Los medios de comunicación dan por supuesto que la pretendida bondad del TAV afectará al conjunto de los sectores sociales. Sin embargo, otro aspecto a subrayar es la marginación de un sector mayoritario de la sociedad. La Comisión Europea describe no ya una utopía, sino la consecuencia real del TAV, cuando en el Libro Blanco *“Estrategia para la revitalización de los Ferrocarriles Europeos”* (1996) nos dice: *“Se necesita un nuevo tipo de empresa ferroviaria que deberá ser ante todo y sobre todo un negocio”*. Es decir, un ferrocarril sujeto a las reglas de la competitividad económica y ajeno a los intereses de la comunidad.

El TAV es un sistema de transporte caro y elitista, dirigido claramente al segmento de población con mayor poder adquisitivo. El Plan del Gobierno Vasco se basa, en cuanto a las tarifas, en una hipótesis de ingresos por tráfico de viajeros que cifra entre 17 y 25 pesetas/viajero-kilómetro (precio equivalente en 1996, tarifa sin IVA); lo que daría como resultado, por ejemplo, una tarifa actualizada de entre 2.400 y 3.480 pesetas para el viaje Donostia-Bilbo. Señala además que estos precios se refieren a los costes de los Talgos que prestarían servicios “regionales” a través de la “Y vasca”, indicando que los costes de largo recorrido “son mucho mayores en el caso de los trenes alta velocidad”. Siendo el objetivo de la Unión Europea el que se cubran en el futuro el 100% de los costos directos de explotación, es de prever una política tarifaria muy agresiva en el caso del TAV. De hecho, los desorbitados costes de explotación del AVE Madrid-Sevilla han demostrado que el TAV es el modo de transporte con el mayor coste económico por plaza/km ofrecido, estableciendo la siguiente relación comparativa entre los distintos medios de transporte: autobús, 3'9 pts/plaza-km; tren convencional de largo recorrido: 6'9; automóvil: 9'1; avión: 11'5; AVE: 22'6 pts/plaza-km (“Hacia la Reconversión Ecológica del Transporte en España”, 1993).

Estamos ante una apuesta fuerte por un cambio radical del modelo ferroviario, en detrimento de la accesibilidad y la utilidad para la mayoría de la población que ha sido una de las características del tren, entendido como un servicio público de precio características del tren, entendido como un servicio público de precio asequible como garantía de su acceso universal y su carácter social redistributivo. “Pensar que diseñamos hoy unos trenes de alta velocidad para que en un mañana sea la gran masa de jubilados la que los disfrute y pueda estirar sus piernas en Donostia, Bilbao o Vitoria-Gasteiz, por no decir Zumarraga o Bergara, es una frivolidad irresponsable”, señala el ex-director de Prospektiker, Juanjo Gabiña. Valga también el ejemplo de la línea TGV Atlantique abierta entre Paris y Tours en 1990 y con cuya aplicación cerraron 30 estaciones en Bretaña, 52 estaciones en la región de Le Mans, y otras 32 en La Manche, como consecuencia de la puesta en marcha de un modelo de transporte por ferrocarril altamente despilfarrador en inversión y fuertemente discriminatorio del territorio.

“El peor de los escenarios sería aquel en que una minoría de privilegiados podría circular de una ciudad a otra entre centros de negocios situados en torno a las estaciones, perfectamente equipadas para responder a sus actividades de ocio, islotes de prosperidad enclavados en aglomeraciones urbanas abandonadas a sus problemas y a sus embotellamientos”, manifestó el Ministro francés de Transportes, Michel Delabarre. Por lo que cabe denunciar el enorme cinismo de vender como intereses comunes y universales lo que solo son los intereses de una minoría denominada en Francia la “élite circulatoria”.

Transporte de mercancías, un Eje Transeuropeo totalmente ajeno a los intereses de la sociedad:

Los procesos de globalización económica se han disparado en el último período y en este contexto el Gobierno Vasco espera pueda ser realidad la construcción del TAV en un futuro próximo; entramos de lleno en la era de la mundialización, fenómeno paralelo a la expansión aberrante del transporte que al Departamento de Transportes le induce a pensar en la consolidación del proyecto.

En esa perspectiva se mueve, efectivamente, la Conferencia Internacional de Cámaras del Eje Ferroviario Transeuropeo Atlántico –CEFAT–, “grupo de presión” o “lobby” constituido en diciembre de 1998 por 46 Cámaras de Comercio y asociaciones empresariales afines al proyecto. La CEFAT pretende desarrollar en los próximos años un nuevo corredor internacional de transportes que incluiría autopistas y una línea ferroviaria de Alta Velocidad en conexión con los puertos Atlánticos, buscando que la línea se haga “con una visión abierta no solo a los viajeros, sino también al transporte rápido de mercancías”. El presidente de la Cámara de Comercio de Bilbao, Antón de

Madariaga, explicaba de esta forma la razón del plan cuando presentó el proyecto inicial de la “Y” ante la CEE en 1988, antes incluso que el Gobierno Vasco: *“Lo que pasa es que actualmente la creación del Mercado Unico europeo ha precipitado las cosas, tenemos que sobrevivir en un mercado que ha dejado de ser pequeño y protegido para convertirse en grande y competitivo. Y para ello, para ser competitivo, debemos estar bien comunicado para poder suministrar esos productos que necesitan las multinacionales. Esto supone la eliminación de todas las trabas que, por diversas razones, han podido existir hasta la fecha. Y entre esas trabas está el ferrocarril”*. El desarrollo que se propugna no es otra cosa que el crear las infraestructuras para que puedan progresar, sin trabas de ningún tipo, el capitalismo multinacional y europeo.

El consejero de Transportes pretende que esta iniciativa tiene su origen en la constatación del crecimiento “alarmante” del tráfico de mercancías por carretera. Según dice, en la actualidad 7.000 camiones atraviesan la frontera de Irun cada día, pero esta cantidad se puede elevar a 30.000 en el horizonte de quince años. En este marco el TAV sería la llave para reducir el tráfico de camiones. Sin embargo, este pseudo–argumento en favor del TAV es una gran falacia. Es importante señalar que junto al TAV, desde las instituciones de la CAPV (Diputaciones, Gobierno Vasco) se plantea un plan de carreteras con un gasto previsto de 720.000 millones de pts. en la próxima década. En el plan ferroviario del Gobierno Vasco se hace también alusión de pasada a una previsión de congestión de las carreteras vascas, *“no solo en las capitales, sino también en los demás núcleos urbanos”*, en un plazo de 10 años. El hecho es que el Departamento de Transportes prevé también una duplicación del volumen del tráfico viario en los próximos años, con un peso importante del crecimiento del tránsito internacional de camiones que podría incrementarse en un 300% e incluso más en los próximos 15 años. A este respecto, advierte el “Libro Blanco de la Eurociudad Baiona–Donostia”: *“Incluso si el tren gana algo de cuota en el futuro, nunca podrá absorber un porcentaje significativo del flujo de mercancías, que seguirá haciéndose por camión”*. En efecto, *“el desarrollo de los transportes de mercancías y, sobre todo, de la intermodalidad, depende en particular de la calidad de la red de carreteras y autopistas que une y alimenta los diferentes polos intermodales”*, señala el “Plan Estratégico de la Plataforma Logística Euskadi–Aquitania”, presentado el pasado mes de febrero por el propio consejero. Mientras que el Diputado de Carreteras de Gipuzkoa, Antton Jaime, asegura que los pasos fronterizos de Irun, donde en la actualidad circulan 38.000 vehículos al día, *“podrían asumir el tráfico de otros 42.000 coches y camiones diarios”*... No se trata ya, por tanto, de alternativas como ferrocarril o carretera, sino incrementar el transporte en todos los modos y establecer un canal ferroviario que complemente mejor el transporte por carretera, que, en cualquier caso, también se incrementará y seguirá siendo preponderante. Evidentemente, este tipo de planteamientos no viene a reequilibrar, frenar y, en última instancia, reducir el volumen total de transporte; no viene a corregir la agresiva tendencia actual, sino a reforzarla, aumentando los daños globales del transporte en materia ecológica y social. En este contexto, la teoría ya clásica del transporte ferroviario como alternativa progresista y ecológica a las carreteras desaparece completamente.

- No es el “interés general”, ni siquiera el “europeo”, la razón para poner en marcha estos proyectos, sino el interés particular de poderosos grupos industriales y financieros. A este respecto, el “Informe sobre la Y vasca” llega incluso a sorprendernos cuando afirma: *“Las redes Transeuropeas, aparentemente, producen en el papel la buscada sensación de regar el completo territorio europeo, no obstante, sólo unas cuantas ciudades y regiones quedan posicionadas en esos Ejes (las menos) y tantas otras, la mayoría, quedan exluídas”*. Para el profesor de la Universidad de Bremen y experto en transportes, Eckard Kanzow, *“el sistema ferroviario, que formaba inicialmente la parte más importante de la logística militar, hoy parece que formará la parte más importante de la logística del transporte de las multinacionales. En realidad, las mismas multinacionales del sector del automóvil que quieren que compremos*

coches como locos son las que realizan la parte más importante del transporte de mercancías a través del tren, con la precisión de un reloj”. Es decir, el incremento del transporte ferroviario y marítimo de mercancías que propugna la Unión Europea se produce bajo el comando y el control de la gran industria privada, que ha lanzado una ofensiva para controlar la planificación y la logística del transporte ferroviario con el fin de aprovechar sus ventajas técnicas para el traslado de grandes masas de mercancías a largas distancias, en una estrategia de ampliación de mercados y globalización de la economía.

- El coste económico del proyecto será inmenso. Es evidente que la imagen de un sector del transporte sobredimensionado, con costes de construcción y explotación desproporcionados, que absorben crecientemente recursos económicos que requieren imperiosamente otros sectores de actividad o incluso otras necesidades sociales, que ya se dibuja en el panorama, se hace más consistente cara al futuro. El consejero de Transportes ha asegurado que en la CAV hará falta invertir un billón de pesetas en la construcción de grandes infraestructuras en los próximos años, de los que más de la mitad corresponden al TAV. El coste del kilómetro de trazado en túnel se estima en 4.000 millones de pts/km y asciende, como media, a 1500 millones de pts/km en superficie. No se contempla, ni siquiera a nivel de hipótesis, la amortización de la inversión. En cuanto al coste económico del tramo Hernani-Irun y los enlaces especializados en mercancías con el Puerto de Pasaia e Irun, puede estimarse en torno a 100.000 millones de pesetas. Junto a ello, se plantea la construcción del Puerto Exterior de Pasaia con una inversión de 92.000 millones de pts. Todo un pastel que, mediante comisiones y contratos de obra adjudicados más o menos fraudulentamente, se reparten unos cuantos. Ejemplo cara de esto lo tenemos en el pantano de Itoiz.
- El argumento social de la creación de puestos de trabajo es un cuento. El Plan del Gobierno Vasco proporciona datos sobre inversiones de otras grandes infraestructuras y cita precisamente el caso del Túnel del Canal de la Mancha, que tuvo un presupuesto inicial de 49.720 millones de libras y terminó gastando 132.000 millones. El Eurotunnel ha acumulado algunos años tras su apertura una deuda de 1'5 billones de pts. y la tasa de paro en la región de Calais roza el 20%, según datos de la Cámara de Comercio local. Para el alcalde de esta ciudad, *“las promesas sobre la creación de empleo no eran sino un cuento de hadas”*... ¡Toda una lección!

Impacto socio-cultural:

En términos de impacto socio-cultural, esto va a traer consigo toda una serie de consecuencias, muchas de las cuales ya se pueden vislumbrar. Si definimos la cultura como el conjunto de las respuestas que da una sociedad a las cuestiones que plantea su existencia, las creencias de los individuos y sus razones de socialización, el pensamiento es cada vez más de sentido único: la cultura se parece cada vez más a un mercado global, donde la implantación total de la mentalidad de consumidor (vivir para consumir) tiende a eliminar la conciencia crítica y se hace inevitablemente corruptora del ambiente social. Se están asimilando una serie de “valores”, “verdades” y “acontecimientos” que son decisivos en la extensión de un modelo ideológico y cultural uniformizante, presentado como el único posible, el normal, el natural, el mejor, normalizando así una realidad que si fuéramos capaces de mirar con otros ojos, nos daríamos cuenta de que quizás no es tan normal.

“La voluntad de dominar a la naturaleza y de reproducir una sociedad jerarquizada y autoritaria es clarísima” (Emilio Lopez Adan “Beltza”). Frente a la lucha para que las decisiones sean tomadas autónomamente en el seno de las comunidades y garantizar el respeto a esas decisiones, éstas se

toman a espaldas de los pueblos afectados y en medio de una total desinformación, resultado de la pobreza democrática más absoluta, haciendo el alejamiento de los centros de decisión todavía más difícil el control y la intervención de la sociedad sobre los problemas que le afectan. El propio estilo de vida que promociona el TAV distorsiona de tal manera lo local como ámbito de relaciones, que cada vez aleja más lo cercano y acerca lo lejano, contribuyendo a la pérdida de los vínculos de proximidad y de la historia social y cultural local.

“Se dice que reducir tiempos de viaje es una obsesión del hombre, es una conquista, es una locura”, afirmaba el consejero de Transportes en su ponencia a las Jornadas sobre el Sistema Ferroviario Vasco de diciembre 1998. ¿Significa además que está tratando de revestir como algo deseable lo que es completamente irracional? Los pensadores del “libre mercado” también pretendieron en el siglo XIX que el comercio provenía de la “propensión del hombre a intercambiar bienes por bienes, bienes por servicios, una cosa por otra cosa”. Aunque los conocimientos de antropología vinieron a desmentir completamente las ideas liberales sobre la pretendida psicología económica del hombre y su supuesta tendencia “natural” al trueque y al intercambio, de esta frase de Adam Smith debía salir más tarde el concepto de “hombre económico”. Bajo este esquema se supone que cada individuo actuando aislada y competitivamente en el llamado mercado libre, en busca de su éxito económico sobre cualquier otra consideración, contribuye al enriquecimiento de todos. ¿Es razonable y objetivo?

Debemos incidir en que los destructivos efectos locales de las grandes infraestructuras son el reflejo de un mal más profundo relativo a las formas de organización de las relaciones sociales y económicas. De llevarse a cabo estos macroproyectos, no solo cambiará la fisonomía de nuestro entorno, sino que se producirá un cambio sociológico y la modificación de las formas de vida, de la economía y de las identificaciones socio-culturales de acuerdo a ese modelo desarrollista que el TAV ejemplariza a la perfección. Se pretende imponer un modelo, imponerlo por consenso, imponerlo incluso con “ilusión” (con el concurso inestimable y necesario de los mass-media). Si nos cogen tan desprevenidos como para ganarnos por goleada, supondrá algo tremendo.

Evidentemente, es posible imaginar otras formas de entender la cultura y las relaciones con la naturaleza, sobre la base de un modelo económico y social no desarrollista, autocentrado, diversificado en lo local, con otros modos de vida no despilfarradores ni consumistas... Son las vías por las que debemos apostar. Por lo que entendemos que la lucha contra el TAV debe llevar las consecuencias de la oposición más allá de la exigencia de paralización del proyecto, hallando en la lucha las bases de una comunidad capaz de conocer sus intereses reales y de luchar resueltamente para oponer a la realidad dirigida que nos proponen una vida diferente.

Una identidad única para un único pensamiento

Volviendo al tema de la Eurociudad queremos cuestionar una serie de conceptos sobre este proyecto. Conceptos como la identidad, la “governabilidad” o el mismo concepto de ciudad.

La identidad en un paso fundamental en la imposición de un modelo como el de la Eurociudad y así con el fin de buscar justificación para introducir las políticas europeístas, indicadas desde Bruselas, se potencia todo tipo de actividades que ayuden a consolidar la afirmación de una nueva “*identidad única*” que juegue un importante papel homogeneizador. La constitución de una identidad compartida y generadora de un sentimiento colectivo de pertenencia a una misma comunidad es un deseo utilizado de forma partidaria que no se ajusta a la realidad material de los intereses económicos del capital en general y de las grandes empresas en particular. Motores claros de la construcción de la Eurociudad. Esta llamada fraternal a una nueva identidad a un lado y otro del Bidasoa no es más que un manejo vergonzoso de la identidad y las conciencias. Es lícito buscar la unión efectiva de unos pueblos forzados históricamente a su separación y que comparten una

misma identidad cultural, pero estos deseos no pueden ir de la mano de intereses económicos bastardos. Así es de resaltar que en el Libro Blanco⁵ no se haga referencia alguna a la identidad vasca como factor para la constitución de la identidad de esta Eurociudad, como nos quieren hacer creer algunos cargos electos municipales⁶. A lo sumo se refiere a la Eurociudad como la Eurociudad vasca Baiona–Donostia⁷. No debemos dejarnos engañar con todo ese discurso fraternalista lanzado desde las instituciones pues esconden intereses económicos que acarrearán efectos enormemente nocivos difíciles de cuantificar, y en los que venimos insistiendo, tanto para nuestro entorno natural como para nuestras vidas. A pesar de la gravedad resulta indignante la falta de debate sobre una idea que nos resulta difícil de creer, difícil de tragar y espectacular en sus graves consecuencias que sufriremos todos y todas.

Es cuando menos clarificador ciertas coincidencias en las actuaciones del Consorcio y algunos deseos reflejados en el Documento Síntesis para el debate y que dedica varias páginas a la comarca Bidasoa–Txingudi. Los ejes de actuación coincidentes, tanto del Consorcio como los expuestos en el Libro Blanco son en propias palabras de este último, “...como acción prioritaria, construir el corazón de la Eurociudad en el Txingudi, (...) El Centro de la Eurociudad (...), la máxima expresión de construir la Eurociudad”. Con el claro objetivo, siempre según el Libro Blanco, de “generar un espacio singular, con centro en el Bidasoa, que integre suelos de los tres municipios fronterizos: Irun, Hondarribia y Hendaya”. Donde quedarían integrados tanto el aeropuerto de Hondarribia como las instalaciones ferroviarias de la frontera de Irun y Hendaia que se sustituirían por “un nuevo centro metropolitano. Un bulevar circular (...) integrando y comunicando los tres centros urbanos existentes (...) Una plaza, la plaza Europa, se apoya sobre el Bidasoa integrando los cuatro puentes de la frontera, donde incluso se podría proponer un edificio puente. Un eje central, enlazaría el centro de Irun con el de Hendaya, la avenida “Europa” (...) del carácter emblemático que corresponde a la centralidad del Txingudi”. Además, se sugiere la ubicación de “tres torres singulares, una en cada municipio, significando la fortaleza y potencialidad de la recién nacida metrópoli...”

Como se puede apreciar a estos entusiastas europeístas no les falta imaginación. Pero no se quedan aquí y siguen proponiendo toda una serie de infraestructuras fantásticas. Así proponen “un puente peatonal, con opción de paso de transporte público, que al estilo de la Rambla del Mar de Barcelona, conectaría el paseo marítimo de Hondarribia con el de Hendaya.” Imaginamos que habrán pensado en dotarlo con todo tipo de instalaciones recreativas y de ocio para los fatigados navegantes que recalen en los puertos deportivos, al estilo del desgraciadamente en estos días tan mencionado, Maremagnum de Barcelona. Aún y todo la idea más descabellada es la sugerencia de ubicar una nueva estación subterránea del TAV, por lo expresado más arriba, “Otra posible estación podría situarse en la nueva centralidad del Txingudi, igualmente subterránea y en una nueva línea (...) Esta nueva parada podría ser opcional o, eventualmente, convertirse en la alternativa única a las otras dos⁸, convirtiéndose en este supuesto en la parada de la Eurociudad, en su nuevo centro.” Si bien según últimas informaciones aparecidas en la prensa afirman que si se construirá una estación en Irun y estaría ubicada en la zona de Araso en Ventas. Esta ubicación no creemos beneficie en mucho al pequeño comercio, como se pretende argumentar. Esta estación está totalmente orientada al transporte de mercancías ya que se pretende construir en una zona que está llamada a convertirse en un nudo de infraestructuras intermodales, como ya hemos visto.

Otra cuestión que nos afecta a la comarca y que el Libro Blanco hace gran hincapié es el Recinto Ferial de la Eurociudad. Este constituiría “la oportunidad” de construir un único Recinto Ferial para el conjunto de la Eurociudad de los “600.000 habitantes”, y representaría igualmente “entrar en el circuito internacional del mercado de ferias y exposiciones en una posición competitiva excepcional.” Sin rubor alguno este libro continúa “...junto con la rica y variada oferta cultural y gastronómica, y medioambiental⁹ y una actuación de mejora de infraestructuras posibilitarían entrar en el más selecto y elitista círculo de ciudades metropolitanas que alojan las mejores y más

rentables ferias.” Llegando a la desfachatez cuando afirma *“la competencia es feroz, puesto que el “pastel” es muy succulento.”*

El recinto se ubicaría en los terrenos del aeropuerto de Hondarribia en dos fases. En la primera fase se ocuparían los terrenos junto al aeropuerto, *“(…) convirtiéndose en el primer Ferial con aeropuerto incorporado.”* Si bien en una segunda fase se pasaría a *“colonizar los propios suelos del aeropuerto, siempre que se marcara como prioridad desarrollar un nuevo aeropuerto para la Eurociudad, ... apoyándose en el de Biarritz o , eventualmente en una nueva localización.”* Parece que todo está pensado, sin embargo ¿qué sucede con el Recinto Ferial que ya está en marcha en la zona próxima al Puente de Santiago? Los autores del Libro Blanco lo consideran *“de dimensiones reducidas, lejos de las necesidades del equipamiento necesario para la Eurociudad, pero, (...) entendiéndose como el germen de la actividad ferial futura.”* Según las estimaciones *“el espacio apropiado”* para las necesidades de un equipamiento de estas características *“señalan una cifra de 50.000 m² de superficie en las primeras fases”,* sin descartar sucesivas ampliaciones pues *“la medida del éxito de un Recinto ferial (está) en la rapidez con que se hace necesario ampliar las instalaciones.”* Por supuesto este Recinto que sería de uso exclusivo del ferial con actividades de ocio, lúdicas, junto a otras hoteleras y terciarias de complemento a la actividad expositora. Con todo *“la posibilidad de localizar el Recinto ferial de la Eurociudad en un lugar emblemático, apuntan a la zona Txingudi, charnela fronteriza, como ubicación ideal para este equipamiento de excelencias, (...) Tales como “capacidad de ampliación, conexión con las infraestructuras viarias y ferroviarias de la nueva metrópoli, ejemplo de cooperación y coordinación transfronteriza.”* En este tema del Ferial deberían decirnos, ¿quién decide qué y dónde?

Construyendo la anticiudad

Otro interesante aspecto, y del que ya hemos adelantado algo, es el concepto de modelo de ciudad que se pretende construir. Si bien, éste está en duda permanente debido a que no satisface las necesidades más básicas de las personas que habitan en ella.

Tendemos a entender por “ciudad”, en términos físicos, al continuo urbano edificado denso, con su diversidad interna de centro y periferias. Cuando en el Libro Blanco se habla de “ciudad”, se habla de algo muy distinto. La idea de *“metrópoli lineal”* que se propone no es una realidad urbana al modo de la ciudad tradicional. Corresponde a la ciudad de tipo americano, lo que propiamente se llama la anticiudad. Una urbanización sin ciudad.

La nueva metrópoli de la que se habla es simplemente una acumulación de actividades funcionales, alegada de cualquiera cultural y social. Una unidad cuyo única función reside en ser un instrumento para los transportes, para la economía, para la tecnología, para el comercio, y que no puede considerarse en términos sociales como tal “ciudad”. Esta “área urbano–metropolitana” está concebida como un espacio separado de las necesidades humanas y con un total desprecio por la vida real. El territorio se fragmenta en grandes extensiones operacionales, principalmente de infraestructuras de transporte, conduciendo a una brutal “ordenación del territorio” en bloques funcionales y a la transformación del espacio en un verdadero amasijo de infraestructuras (vías ferroviarias, carreteras, autopistas...) y un agregado número de instalaciones (extensas plataformas de servicio al transporte, grandes superficies comerciales, etc...). Esta distribución espacial del territorio y su imposición es fácilmente reconocible en nuestra comarca en la implantación de la política del “parque”: parques empresariales, parques industriales, parques comerciales, parques culturales y de ocio, parques temáticos, parques residenciales... Así remitiéndonos a lo que tenemos en nuestro entorno más cercano solamente debemos apuntar a casos como los Parques Comerciales Txingudi y Mendibil, los diferentes polígonos industriales, las diferentes fases de Zaisa, los polígonos industriales de Arretxe–Ugalde, Futuro de Olaberria o las interminables zonas

residenciales de urbanizaciones de tipo unifamiliar que se están construyendo.

Como ya se comentaba más arriba la verdadera razón de todo este proyecto es el transporte. Se pretende construir exactamente una metrópoli donde la capacidad de movilizar en poco tiempo y a gran distancia grandes volúmenes de mercancías pasa a ser la variable determinante, construyendo una metrópoli como un sistema operativo. No es más que un intento de adaptar el territorio a la nueva economía-mundo, generando un sistema que se articula fuertemente en lo económico y en infraestructuras, un gran mecanismo funcional, con un potente desarrollo logístico y una impresionante capacidad de atraer flujos de transporte, pero que al mismo tiempo es enteramente prisionero de esos flujos globales del transporte, que se imponen al conjunto de la sociedad y entonces, estos flujos globales puramente instrumentales, desintegran las sociedades locales, y por tanto, la sociedad misma. En definitiva, el modelo que se nos trata de imponer se expresa en una ocupación del territorio con un claro predominio de un sector de actividad económica: la logística¹⁰ y el transporte, hasta el punto que se satura con infraestructuras y bases logísticas una parte considerable del territorio de esa “ciudad” que se dice estar creando. Los flujos de mercancías crecen en enormes proporciones y las vías de comunicación y las plataformas de servicio al transporte se multiplican, multiplicando así el tráfico al tiempo que el espacio de la circulación se expande, independientemente de que su plasmación física, en instalaciones e infraestructuras, vaya originando importantes impactos territoriales, sociales y ambientales. Recapitulando, se podría afirmar que la aceleración de la globalización económica fomenta una creciente urbanización a escala europea y mundial, y un desarrollo imparable de la movilidad motorizada plasmada en el importante incremento del transporte por carretera de mercancías como el propio vehículo particular, con una fuerte dependencia de los combustibles fósiles cuyo consumo es uno de los mayores culpables de los importantes efectos negativos para el medio ambiente¹¹.

Debemos de subrayar igualmente la raíz social de este problema. El modelo territorial o metrópoli que se quiere implantar no se da por casualidad, sino que, como ya hemos dicho, responde a los intereses del Mercado. La globalización de la economía hace que éste se oriente hacia las grandes aglomeraciones urbanas que compiten por la terciarización, y se revalorice más en las mismas, por lo que la intervención del Estado y del resto de administraciones siguen al pie de la letra las indicaciones del capital privado, ayudando y potenciando el modelo territorial que requiere el capital, creando las infraestructuras que permiten orientar el crecimiento a las ciudades. Los ayuntamientos de la comarca son el ejemplo más claro de esta política. En sus presupuestos los ayuntamientos y en concreto en los de Irun se están destinando cantidades ingentes de dinero en la reserva y compra de “espacios vacíos”¹², así como en su urbanización, con la idea de atraer una actividad económica relacionada con la logística y el transporte (véase Arretxe-Ugalde, Zaisa III, en proyecto Olaberria, los parques comerciales de Txingudi y Mendibil, entre otros). En esta línea podemos enmarcar el trabajo de Bidasoa Activa y la Fundación Instituto de Transportes y Comercio (ITC), que orientan gran parte de la formación hacia el sector comercial, logístico y de transportes. Evidentemente siguiendo los dictados del capital privado, aumentando la actividad terciaria, en algún momento se nota una clara mejoría económica en la zona.¹³ Pero esta actividad económica terciaria va ligada a un desproporcionado incremento de la precariedad en el trabajo, con unos porcentajes de contrataciones definidas (temporales) que alcanzan a más del 90% de los contratos realizados en la comarca y con un 57% de contratos con una duración de menos de tres meses.¹⁴ Siguiendo esta secuencia la precariedad conduce al aumento de la pobreza¹⁵ con lo que podemos constatar objetivamente que un crecimiento económico no acarrea una disminución de la pobreza y la exclusión, por lo tanto deberíamos preguntarnos si este modelo de desarrollo es realmente beneficioso para la sociedad en su conjunto.

Este proyecto de Eurociudad conlleva un esquema de desarrollo fuertemente desigual. Así los desequilibrios entre las áreas de “excelencia” –como es el caso de la fastuosa remodelación de nuestra comarca– y las áreas de precariedad, que no viven en esa “excelencia” para nada se

agudizan en términos sociales y espaciales.

Algunos de los fenómenos que caracterizan las metrópolis modernas son la apatía con la que vive sumergida la gente así como el aislamiento y resignación, debido a su dispersión espacial, y los propios signos externos de presencia¹⁶ de una parte de la población aparentemente “acomodada” que no debe de hacer olvidar la existencia y el crecimiento de una precariedad social, que en las grandes ciudades afecta a la juventud y a los sectores sociales marginados de la sociedad. En este orden de acontecimientos, otro aspecto a subrayar es el espacio marginal que se otorga en el Libro Blanco¹⁷ al tratamiento de los aspectos relacionados con los servicios y equipamientos públicos, donde sus orientaciones van desgraciadamente y de forma intensiva en una dirección liberalizadora y por tanto privatizadora, olvidándose de lo que son y deben ser ante todo los equipamientos y servicios públicos. No podemos decir en ningún momento que la construcción de una metrópoli persiga la mejora de la condición humana.

Ha nadie se le escapa la existencia de problemas viejos en nuestro territorio, creados por los mismos que hoy los pretenden arreglar, pero la existencia de estos problemas no justifica la creación de nuevos todavía mayores. Este proyecto no sólo no comportará ninguna solución sino que incidirá y agravará problemas como la destrucción de terreno rural, la terciarización y la precariedad entre otros, además de suponer un duro ataque para el medio ambiente, y nuestra forma de vida, como aquí hemos tratado de exponer y en algunos casos denunciar.

Por ello es de suponer que una ofensiva tan intensa, tan fuerte, tan incapaz de partir de la sociedad local y de traducirse en una participación ciudadana en los procesos de decisión, va a provocar irremediamente reacciones y una resistencia a sus planes de ocupación del territorio. Por ello es importante denunciar en este mismo Foro, este proyecto que no puede ser más engañoso y desastroso para nuestra comarca y las personas que en ella vivimos. Y tratar de conseguir que como habla el Libro Blanco, “*la construcción de una Eurociudad en este peculiar territorio*” siga siendo eso, “*una idea*”.

Irungo Abiadura Handiko Trenaren Asanblada Asamblea contra el Tren de Alta Velocidad

¹ Teniendo como piedra angular el transporte de mercancías y la logística.

² Tal vez por el “*alto estado mayor europeo*” como se llega a denominar en el Libro Blanco.

³ Esta Metrópoli estaría constituida por alrededor de 600.000 habitantes.

⁴ Textos extraídos de la Revista EROKERIA editada por la Asamblea contra el Tren de alta Velocidad (2001), pág. 32-39.

⁵ Al menos en el Documento Síntesis para el debate.

⁶ Bidasoa–Txingudi, Iraila 2000. Pg. 3.

⁷ Incluso este no es uno de los nombres que propondrían como denominación para la futura Eurociudad.

⁸ La de Donostia y la de la Aglomeración de Baiona.

⁹ Resulta cínico todo el tratamiento que realiza el Libro Blanco respecto al tema del medioambiente después de proponer un plan urbanístico y de infraestructuras tan destructivo para éste.

¹⁰ Es decir, la actividad relacionada con el transporte, el almacenamiento, manipulación y distribución de mercancías.

¹¹ Cambio climático, lluvias ácidas, ocupación de suelo fértil, pérdida de biodiversidad...

¹² Es así como denominan al suelo rural los “expertos” en sus estudios y propuestas.

¹³ Es la cínica teoría denominada economía del goteo que dice que “el mejor medio para mejorar el nivel de vida de la mayoría de los ciudadanos en el largo plazo consiste en favorecer la actividad productiva de los

que más tienen. En la medida que estos prosperen, y de acuerdo con este argumento, la economía también crecerá, y los beneficios de tal prosperidad acabarán en cierto momento goteando hacia cada uno de los ciudadanos que menos tienen”.

¹⁴ Datos recogidos del Documento Síntesis de este Foro y Bidasoa Activa.

¹⁵ El 40% de las personas oficialmente pobres dispone de un empleo precario.

¹⁶ Villas residenciales unifamiliares, coches de lujo, etc....

¹⁷ Al menos en el Documento Síntesis para el debate