
Transporte e infraestructuras viarias, un callejón sin salida

La creación del Mercado Interior o Único, el 31 de diciembre de 1992, suponía la supresión de todas las aduanas entre los países miembros. Ante las futuras consecuencias que esta nueva situación representaría para la economía de la comarca, se estudia toda una batería de actuaciones, principalmente encaminadas a la construcción de nuevas infraestructuras que favorecieran "la captación de tráfico de mercancías", con el objetivo de continuar siendo un importante nudo de comunicaciones dentro de esta Europa "sin fronteras" nacida del Tratado de Maastricht. El razonamiento es simple: no perder la ventaja comparativa para el transporte terrestre de mercancías, en particular por carretera, que proporciona la situación especial de la comarca como corredor natural entre la península y la Europa continental. Los políticos parecen que le ven las orejas al lobo en el final de las aduanas y ven como se puede dejar de ser un punto de referencia en el corredor Atlántico europeo que a su vez queda relegado a un segundo plano por el corredor mediterráneo dentro del Estado Español y por el eje denominado "banana de oro" (el sudoeste británico, norte francés, sur alemán y norte italiano) dentro de Europa.

Antes de entrar a fondo en los efectos que los planes de construcción de más infraestructura viaria traerán y ha traído a nuestra comarca y a nuestras vidas, y cuestionar si el remedio ha sido peor que la enfermedad, os pedimos un pequeño ejercicio ampliando nuestra mirada más allá de nuestra comarca fijándonos por un momento en lugares no tan lejanos en el tiempo y en el espacio. Un ejercicio como este nos lleva inevitablemente a hablar de la tan manida globalización económica.

Transporte y globalización, las dos caras del misma moneda

Para impulsar este proceso económico conocido como mundialización o globalización económica ha sido indispensable contar con un elemento importantísimo como es el desarrollo cada vez más veloz de la movilidad motorizada y en concreto del transporte de mercancías y personas y de todas las infraestructuras necesarias para este transporte (puertos, aeropuertos, autopistas, trenes de alta velocidad, etc.)

Haciendo una pequeña introducción a la globalización, podemos situar la década de los setenta con la crisis energética o crisis del petróleo de 1973 como un punto de inflexión y aceleración del proceso de globalización. Es en aquel momento cuando se produce la paulatina sustitución de un modelo como el *fordista* por otro modelo más flexible (neoliberalismo). Un aspecto clave en el modelo fordista es la integración de l@s trabajador@s en el consumo ofreciéndoles un sueldo por cada familia y una jornada de ocho horas asociando de esta manera la producción en masa al consumo de masas. De esta manera l@s trabajador@s pasaron a ser grandes consumidor@s de los bienes que producían, lo que condujo a una economía en permanente expansión. Es por aquellos años cuando comienzan a aparecer las primeras grandes superficies comerciales en los Estados Unidos. No obstante el crecimiento económico producido por este modelo fordista queda roto en la década de los años setenta cuando por diferentes circunstancias¹ los beneficios empresariales comienzan a disminuir. Es entonces cuando los inversores comienzan a buscar nuevos mercados, nuevos contratos de trabajo y nuevas formas de organizar el trabajo dentro de la industria (Nueva División Internacional del Trabajo, Toyotismo...). La inversión se desplaza a las regiones donde las condiciones son más favorables de modo que las restricciones, tanto sindicales, fiscales, o medioambientales son más flexibles e incluso inexistentes. En su mayoría el desplazamiento se dirige a regiones en vías de industrialización del Sur (Tercer Mundo). Esta movilidad geográfica lleva a una pérdida importante de la mediana y pequeña industria y la deslocalización de la producción de numerosas industrias, lo que beneficia de la grandes

empresas transnacionales y destruye gran cantidad de empleos. Fruto de esta deslocalización de la producción en la denominada Gran Fábrica² es la política de subcontratación a pequeñas empresas por parte de las grandes empresas multinacionales. Con este modelo de producción estas grandes empresas ahorran, entre otras muchas razones, por la ausencia de stock (existencias en los almacenes). Esta falta de stock les posibilita una producción ajustada a demanda o también conocida por su expresión en inglés "just times". De esta manera consiguen externalizar los costes de almacenamiento, las mercancías pasan directamente de la cadena de producción a la carretera y de ahí a la cadena de montaje, con lo que las mercancías están en permanente movimiento convirtiéndose los camiones en verdaderos almacenes rodantes³. Este ahorro para las grandes empresas les permite continuar compitiendo en un mercado globalizado como el actual⁴.

Así, el transporte de mercancías se convierte en un pilar fundamental de todo este proceso pues permite la creación y ampliación de nuevos mercados donde colocar las mercancías del norte en los países del sur, al tiempo que permite expoliar sus recursos, tanto naturales como humanos. Lógicamente a medida que se amplían los mercados se incrementa el volumen de mercancías y las distancias que recorren estas mercancías. Un ejemplo de lo más clarificador de este modelo sustentado en la gran producción y distribución es el del ya conocido "yogur viajero" cuyos ingredientes recorren miles de kilómetros. El Wuppertal Institute de Alemania ha calculado los kilómetros que recorren desde las fresas hasta el recipiente de un yogur. El estudio de este instituto muestra como si bien los ingredientes de un yogur pueden producirse en un entorno de 70 kilómetros de hecho son transportados más de 8.000 kilómetros. Podemos hacernos una ligera idea imaginándonos como se ha producido un simple yogur de fresa que es elaborado en última instancia en algún país comunitario por una empresa multinacional. Fresas que son traídas como poco de Huelva, la leche de Holanda y el recipiente de algún país del este de Europa, para finalmente ser comercializado en una gran superficie de cualquier punto de Europa. Igualmente se puede poner ejemplos de este alocado sistema de producción como las patatas alemanas enviadas al sur de Italia para ser peladas y posteriormente comercializadas en Holanda o Bélgica, las camisas suizas que son enviadas para coserles los botones en Portugal, o las ya conocidas zapatillas deportivas elaboradas en países asiáticos por mujeres y niños explotados. Estos ejemplos son posibles, entre otras cosas, al transporte de mercancías y a las infraestructuras que se construyen con el dinero público. Podemos afirmar abiertamente que el sistema de transporte incentiva procesos de globalización, como hemos visto, además de procesos de urbanización (por ejemplo Eurociudad Baiona-Donostia), siendo el transporte y la globalización al mismo tiempo causa y consecuencia el uno de la otra.

¡Más Europa, más autopistas !

En Europa estas circunstancias de internacionalización de la economía surgen paralelas a la construcción europea. Desde el inicio en los 50 del "proyecto europeo" las necesidades de movilidad motorizada no han hecho sino acrecentarse continuamente. Sin embargo, el incremento de transporte motorizado se ha acentuado sustancialmente desde mediados de los años 80, en paralelo con la creación del llamado Mercado Único, la ampliación del "proyecto europeo" a otros países miembros y la intensificación de sus relaciones con su área de influencia más directa. Únicamente entre los años 1991 y 1996 el tráfico de mercancías en la UE creció un 30%. Para el 2010 se pronostica una duplicación del transporte de mercancías en todo el espacio europeo y unos crecimientos de nada menos que del 300% para el sur de Europa en relación a 1990. Esta explosión generalizada en la demanda de transporte es preciso satisfacerla con grandes infraestructuras (viarias, portuarias, aeroportuarias...), que permitan un funcionamiento fluido de un modelo productivo que tiene una dimensión mundial.

Estas cifras evidencian que a pesar de que el mercado se constituye a escala mundial, es en las tres zonas influyentes del centro⁵ donde se localizan principalmente la mayoría de los intercambios de mercancías. Así en estas zonas es en las que se producen más de 2/3 del

comercio mundial. Dentro del mismo espacio económico europeo se llevan a cabo el 84% de los intercambios. Es lo que se podría denominar globalización fragmentada. Asimismo este comercio se realiza entre las mismas empresas y se trata de un intercambio de bienes de naturaleza y calidades similares. Un ejemplo que nos es cercano es el de los automóviles montados en Nafarroa y que son exportados por el puerto de Pasaia. Estos modelos de coches son vendidos principalmente en Europa y al tiempo que otros coches de modelos diferentes montados en Alemania son vendidos en los concesionarios de nuestra comarca. Ciertamente no es difícil vaticinar las "necesidades" de una mayor y rápida red viaria de gran capacidad continuando por este camino.

Es importante señalar que ya en 1991 previamente a la Cumbre de Maastricht la Mesa Redonda de Industriales (ERT) pedía la construcción urgente de las llamadas "Missing Networks" que contemplaban la construcción de 12.000 kms de nuevas autopistas y autovías. No causa sorpresa que el propio Tratado de Maastricht recoja esta "sugerencia" contemplando la creación de las TEN's (Redes Transeuropeas). Estas TEN's, en lo referente al transporte, representan la creación de nuevas autopistas y autovías, trenes de alta velocidad, ampliación de puertos, instalaciones logísticas para el transporte intermodal, ... cuyo coste asciende a más de 4.000 millones de €. La construcción de todas estas nuevas infraestructuras está prevista para el 2010. La financiación de estas TEN's saldrá de las arcas públicas tanto comunitarias como estatales con posible financiación adicional de carácter privado. Una vez más los gastos, calificados por el FMI como "improductivos, esto es, los gastos sociales, se transvasan a gastos "productivos", recortando los primeros e incrementando la inversión en la construcción de infraestructuras, ósea, gastos productivos. Las TEN's han sido vendidas como el remedio que aliviará de todos los males a la población europea. Así "mejoran la calidad de vida", "reducen la congestión y la contaminación, ayudando a un entorno ambiental más limpio y mejor", ayudando a alcanzar el tan deseado "desarrollo sostenible", y "juegan un papel importante en la solución del desempleo estructural".

Acercando a Europa

Después de contemplar este panorama no es de extrañar ver cosas como la que me llamo la atención un día en Zaisa. Así, pude leer serigrafiada en el lateral de un camión, una frase que decía: *Acercando a Europa*. Hemos visto que este deseo comercial es posible convirtiendo esta misma Europa en 1.300 nuevos kilómetros cuadrados de cemento y alquitrán y no es difícil ver que parte de estos kilómetros corresponden a nuestra comarca.

Como ya comentábamos al comienzo de este texto, la situación estratégica de nuestra comarca ha supuesto que desde siempre su economía este ligada al sector de las aduanas y el transporte. De tal forma en Irun, en 1990 el sector de las aduanas y el transporte empleaba a 3.500 personas, que representaban aproximadamente una cuarta parte de los puestos de trabajo de la comarca⁶. El tráfico terrestre en aquella época se realizaba ya mayoritariamente por carretera, siendo del 90%. En 1988 eran 650.000 camiones los que atravesaban anualmente la frontera en ambos sentidos. En la actualidad son más de 10.000 camiones diarios los que atraviesan los puentes de Biriatu y Santiago, lo que representa unos 3.650.000 camiones al año. Las previsiones indican un aumento de 30.000 camiones en quince años. Una previsión optimista si atendemos a la fulgurante progresión que se está dando en los últimos años. El volumen actual de vehículos asciende a 38.000 diarios, lo que constituye una escalofriante cifra de vehículos anuales. En la actualidad son 478 empresas de transporte las que se ubican en Irun con una flota global de más de 1.080 vehículos pesados y 284 vehículos ligeros⁷, se calcula por parte de la Diputación Foral que son cerca de los 10.000 camiones y furgonetas los censados en la comarca de Oarso-Bidasoa⁸. ¡Con este espeluznante volumen de vehículos como no van a estar colapsadas las carreteras!

El cierre de las aduanas es sin duda uno de los efectos más importante que ha producido el modelo económico de la globalización en nuestra comarca, sin embargo, paralelamente hemos

podido ver como se sucedían otras consecuencias como el incremento de la terciarización, el cierre de importantes empresas, la venta de otras al capital transnacional, la fragmentación de algunas empresas debido a la deslocalización de la producción, reduciendo el tamaño de estas empresas, etc. Ante esta "crisis" las instituciones públicas plantean soluciones que lejos de resolver nada, intensifica viejos problemas. Así en lo que se refiere al desempleo crónico que sufre la comarca podemos constatar que la terciarización que supone impulsar sectores como el del transporte y el del comercio no ha traído una reducción del paro sino que lo ha aumentado y el empleo existente o de nueva creación es un empleo mayoritariamente precarizado. Solo hay que echar un vistazo a las cifras ofrecidas por la agencia para el desarrollo, Bidasoa Activa o el propio INEM. Irun es la segunda ciudad después de Donostia con mayor número de desempleados con una tasa superior a la media de la Comunidad Autónoma Vasca. Como solución a este desempleo, núcleo central de las políticas municipales y del discurso institucional, se promueve la imagen del "parque". Parques comerciales, culturales y de ocio como el del Txingudi o el futuro Parque Comercial Mendibil, infinidad de parques industriales o polígonos de todo tipo, como plataformas de transporte o las clásicas "industrialdeas", entre las que podemos destacar los de Ugalde–Arretxe, Olaberria y Araso en fase de construcción, y decenas de parques residenciales. Destacar que el barrio más afectado por estos polígonos es el de Ventas así como el de Behobia donde se ubica ZAISA I, II y III. No obstante los demás barrios no son ajenos a los planes expansionistas de las instituciones y está en estudio el traspasar en futuras ampliaciones del polígono de Ugalde–Arretxe la autopista y construir en el barrio de Olaberria. Las dos primeras fases de Zaisa comprenden un total de 20 hectáreas. Con la ampliación de ZAISA III se pretende duplicar el número de hectáreas. Evidentemente para construir estos polígonos se recalifica y destruye amplias zonas rurales. Infraestructuras que no han acreditado una valía real a la sociedad remitiéndonos a lo antes comentado del desempleo en la comarca.

Infraestructura tras infraestructura, hasta el desastre total

Esta proliferación de polígonos industriales y parques comerciales están suponiendo la configuración de un modelo de ciudad cuyo única función reside en ser un instrumento para los transportes, para la economía, para el comercio, etc., constituyéndose en un espacio separado de las necesidades humanas con total desprecio de la vida real. Esto es constatable en un barrio como el de Ventas donde la vida social de dicho barrio sufre una drástica reducción como consecuencia, entre otras cosas, de esta transformación acaecida en los últimos años, y que aún no se puede dar por finalizada, pues aún quedan proyectos en el tintero como la intermodal de Euskotren en Araso o el TAV. Este modelo está fielmente recogido e impulsado desde ese plan de infraestructuras que es la construcción de la Eurociudad Baiona–Donostia. Pese a que de momento el grueso de las obras previstas en este disparatado plan de infraestructuras no están realizadas, no es menos cierto que ya se está llevando a cabo en nuestras ciudades, como ya hemos visto en el claro ejemplo de ZAISA o la autovía de Lezo, entre otros muchos.

Todos estos dislates, Superpuerto, TAV, autovías y autopistas, centros comerciales, plataformas logísticas, etc. son fruto de la alocada idea de que la solución a todos nuestros problemas viene de la mano del continuado crecimiento económico. Paradigma que resumiríamos en la representación de un sistema económico en el que a modo de bicicleta vamos montados y de la que no debe dejarse de pedalear porque de lo contrario nos caeríamos. Por lo tanto debemos de seguir construyendo (pedaleando) sin importarnos que o a quien atropelamos en nuestro infernal pedaleo. Ciertamente estas infraestructuras de todo tipo han demostrado su valiosa aportación al tan codiciado crecimiento económico, que por otra parte se traduce en el incremento exacerbado de los astronómicos beneficios de las grandes empresas, ya que está comprobado que este crecimiento no se refleja en un aumento de los empleos. Toda una quimera. Lo que no lo es, es ver como nuevamente se pone de relieve la

política económica neoliberal de socialización de los graves efectos negativos tanto en la naturaleza como en las personas y la privatización de los inmorales beneficios que reporta esta continuada destrucción de nuestro entorno natural y humano, entorno que no debemos olvidar, no es infinito.

Aún arriesgo de ser objeto de burla por parte del Coro Único, no se puede por más que afirmar que la diáfana apuesta por una profundización en una ya de por sí galopante terciarización de la economía de la comarca, con un cristalino impulso de sectores como el transporte y el comercio, con una alta tasa de precariedad, fuertemente dependiente del devenir de un mercado globalizado, y demandante de desproporcionadas inversiones en más y mayores infraestructuras, no traerá a nuestra comarca más que graves consecuencias para el entorno natural y rural, así como el urbano, degradando considerablemente la calidad de vida de las personas que aquí vivimos.

La incesante circulación no es libertad

Se debe incidir en que los destructivos efectos locales de estas infraestructuras son el reflejo de un mal más profundo relativo a las formas de organización de las relaciones económicas y sociales. Al final, "apostar por el futuro" simplemente quiere decir, vivir en un presente irreflexivo y compulsivo: el tiempo y la historia se destruyen a gran velocidad, y al destruir la Naturaleza se destruye inevitablemente naturaleza humana.

No podemos seguir poniendo más parches aquí y allá que no resuelven los verdaderos problemas. Es preciso enfrentarse a la gran velocidad de la economía e imaginar vías de ruptura con la dinámica económico-social competitiva y desarrollista de la globalización, sobre la base de alternativas de sociedad más vinculadas a los ámbitos de proximidad y cercanía, que permitan reducir las necesidades de transporte y satisfagan las necesidades humanas en concordancia con la Naturaleza, facilitando la autonomía, como personas y pueblos.

La circulación incesante no es libertad. "Libertad es calma, reflexión, encuentro. Necesita tomarse su tiempo. Para ser libres hay que apearse de muchos trenes"⁹.

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

¹ Crisis energética, crisis de sobreexplotación, gran combatividad de l@s trabajador@s...

² Dentro de la misma Gran Fábrica se producía todos los componentes necesarios para la elaboración de un producto. Por ejemplo en el caso de los automóviles se realizaba todo el proceso en el interior de la fábrica mientras ahora las factorías de automóviles no son más que cadenas de montaje donde se finaliza el proceso de producción.

³ Un ejemplo de esto son las factorías de automóviles donde se recibe el número de motores necesarios para la producción diaria.

⁴ Por el contrario lo que conseguimos nosotr@s es un inmenso parque de camiones que contaminan y colapsan las autopistas, lo que lleva a justificar la construcción de más autopistas.

⁵ Zona americana que incluye los miembros del Tratado de Libre Comercio cuyo núcleo central es EEUU, la zona del Pacífico con Japón y la Unión Europea con Alemania a la cabeza.

⁶ "La comarca del Bajo Bidasoa ante el Mercado Europeo. Impactos, alternativas y potencialidades." Dpto. de Economía y Planificación. Gobierno Vasco. Mayo de 1990.

⁷ Datos extraídos de la página www.bidasoa-activa.com, apartado 11.b, sector transporte.

⁸ Análisis de la estructura económica del eskualde de Oarso-Bidasoa, 2000/2001. Sindicato LAB.

⁹ Miquel Amorós. Ibidem.