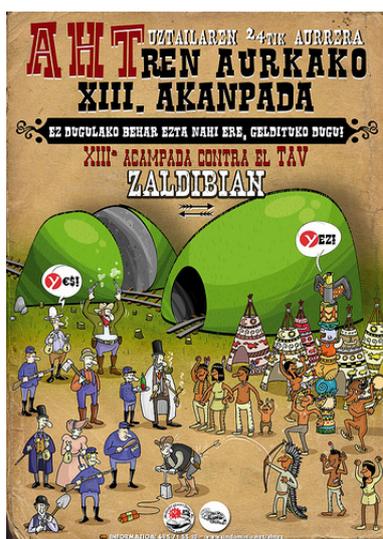


<https://info.nodo50.org/Acampada-contra-el-TAV-en-Zaldibia.html>



Acampada contra el TAV en Zaldibia - Gipuzkoa

- Noticias - Noticias Destacadas -



Fecha de publicación en línea: Viernes 25 de julio de 2008

Copyright © Nodo50 - Todos derechos reservados

Presentación de la XIII Acampada contra el TAV

La Asamblea Contra el TAV ha instalado hoy por la mañana varias tiendas de campaña ante la sede del Gobierno Vasco en Alderdi Eder para llamar a participar en la XIII. edición de la Acampada contra el TAV que tendrá lugar a partir del 24 de julio en la localidad gipuzkoana de Zaldibia.

La Asamblea contra el Tren de Alta Velocidad quiere invitaros a participar en la XIII Acampada contra el TAV que tendrá lugar a partir del 24 de julio en la localidad gipuzkoana de Zaldibia. Como cada verano en los últimos trece años, la Acampada contará con un funcionamiento asambleario y autoorganizado para dinamizar un programa de actividades que incluirá marchas a las zonas afectadas por el TAV, acciones de protesta, charlas, debates, fiesta...

[https://info.nodo50.org/local/cache-vignettes/L284xH400/2615150661_41787d440d-4fa06.jpg] **Cartel XIII Acampada**

Sin embargo, este año la acampada no tendrá una duración limitada, puesto que nuestra intención es la de impulsar con este encuentro de 10 días de acampada en Zaldibia la creación un espacio de resistencia a las obras del TAV en una localidad de Goierri y mantener esta acción por lo menos durante todo el verano. De esta forma, la acampada de Zaldibia tendrá continuidad en un espacio de resistencia que proponemos llevar a cabo para reforzar y unirnos a las acciones que ya viene realizando los grupos opositores al TAV de Goierri para paralizar las obras de la "[Y vasca](#)" iniciadas en el tramo Ordizia-Itsasondo.

Como sucedió en Urbina en el Erresistentzia Gunea que existió del 4 de noviembre de 2006 al 7 de enero de 2007, nuestra intención es que la Acampada sirva de plataforma para fomentar el debate y la acción contra el TAV. Un espacio de estas características permitirá que las personas contrarias a esta destructiva infraestructura se conozcan y puedan coordinar y aunar esfuerzos. La Acampada es también un espacio en que puede vivirse al margen de la opresión del desarrollismo, mediante formas de organización basadas en la cooperación, la asamblea y el antiautoritarismo. Las temáticas a abordar en la Acampada serán las habituales: otras luchas antidesarrollistas, talleres de formación, formas de vida no basadas en el consumo de mercancías... En cuanto al espacio de resistencia, será la propia asamblea del espacio la que tome en todo momento las decisiones acerca de aquello que le concierne, incluyendo la posibilidad de concluirla.

En definitiva, la Acampada contra el TAV de Zaldibia está abierta a todos los que quieran participar en ella. Por ello, el programa que hemos preparado este año abarca del jueves 24 de julio al domingo 3 de agosto, aunque la Acampada estará abierta a cualquier iniciativa que se presente allí a fin de seguir realizando actividades en las semanas posteriores. Vuestra aportación será necesaria para convertir la acampada en un foco de lucha y resistencia contra el TAV.

¡Ni lo queremos, ni lo necesitamos. Ahora es el momento: vamos a pararlo!

Asamblea Contra el TAV

[Fuente: Asamblea Contra el TAV](#)

"El TAV es más que un tren: es el moderno emblema de las clases dominantes"

*Miquel Amorós, extraído de «La gran amenaza del TAV»

Un poco de historia. El proceso del TAV

En el origen de esta controversia hay una cadena de decisiones que fueron tomadas en el Estado español a partir de 1986 a raíz de la disparatada resolución gubernamental (anunciada en octubre de aquel año) de construir el AVE Madrid-Sevilla coincidiendo con la celebración de la Expo-92. Aquellas decisiones culminaron en un acuerdo del Consejo de Ministros del 9 de diciembre de 1988, que supuso el gran espaldarazo del Gobierno español a la construcción de nuevas líneas de Alta Velocidad. «Una decisión de gran trascendencia, por supuesto técnica, pero, sobre todo, política y social de primer orden», según manifestó el ministro José Barrionuevo, que había pasado a ocupar la cartera de Transportes. Esta decisión fue a su vez el punto de partida de otro acuerdo alcanzado el 27 de febrero de 1989 entre el Gobierno Vasco y el central para la construcción de la «Y vasca», incluyendo las decisiones fundamentales respecto a su trazado. Al tiempo, la Comisión Gobierno de Navarra-MOPT (actual Ministerio de Fomento) acordó el 11 de enero de 1989 realizar el TAV en Nafarroa, y a finales del mes de febrero del mismo año el Consejo Regional de Aquitania pidió también la construcción de la nueva línea TGV Atlantique «en dirección Hendaia-Irun y su conexión con Bilbo». El PSOE declaraba que es la «consecuencia directa de las gestiones que estamos llevando a cabo los socialistas vascos».

Fueron decisiones extremadamente importantes y previas a cualquier otra que, lamentablemente, se tomaron en ausencia de cualquier debate social, suscitando en buena medida casi todo el proceso posterior. Hasta entonces se habían producido también unos acontecimientos intermedios entre los que conviene mencionar el concurso para la contratación de los Trenes de Alta Velocidad para el AVE. Este se desarrolló a lo largo de 1988 en medio de muy «particulares» negociaciones económico-políticas. La adjudicación a empresas francesas y alemanas se relaciona con la entrega masiva de refugiados vascos por parte del Gobierno francés, el cobro de comisiones ilegales y la corrupción, así como la introducción del ancho de vía internacional en la nueva línea.

Cuando a finales de 1990, la «Y» vasca aparece plasmada en el Esquema Europeo del TAV, los indicadores muestran como el Estado español se situaría en segundo lugar —detrás de Francia y por delante de países como Alemania e Italia— en cuanto a desarrollo de nuevas líneas de Alta Velocidad. La impresión de «exceso» se ve reforzada por el hecho de que hasta 1986 no se introdujeron en la red de RENFE los 160Km/h. En cambio, conviene precisar que países como Suecia, Dinamarca, Austria, el Reino Unido, Grecia e Irlanda descartaron construir una red especial de Alta Velocidad, para mejorar sus redes ferroviarias convencionales. A su vez, si observamos el citado Esquema Europeo, vemos que una estructura de nuevas líneas de Alta Velocidad como la vasca (es decir, el trazado conocido por su forma como la «Y» junto con el Corredor Navarro y la nueva conexión TGV Dax-Behobia que afecta a Iparralde), en una dimensión geográfica tan pequeña y de difícil orografía, no se plantea en ninguna parte de Europa, ni en las zonas más «desarrolladas».

[https://info.nodo50.org/local/cache-vignettes/L400xH300/FOTO_ACCION_0-39cbe.jpg]

Estaba entonces en la voluntad del Gobierno Vasco realizar en un año el proyecto definitivo y en 7 años ejecutar la obra, proponiéndose acabar en 1997. Sin embargo, semejante estrategia, alimentada inicialmente por los intereses que tenía el Gobierno del Estado en el AVE (uno de los últimos deberes a realizar por el Gobierno del PSOE para culminar su «proyecto de progreso»), sólo se concebía a corto plazo. A plazo más largo, ha habido de afrontar el sentido de las dificultades del proyecto. Se abre el «impasse» del proceso de la «Y» vasca, situación prolongada hasta llegar en 1998 a la imagen del consejero Maturana «perdiendo el culo» en el empeño.

El 13 de mayo de 1998 el presidente J.M. Aznar señaló que tenía preparado el proyecto y Maturana declaró que «al parecer algo empieza a moverse en Madrid». Sin embargo, en el transito de hacer público el Gobierno del PP su

compromiso con la «Y vasca», llevar a cabo el procedimiento de información pública, así como la aprobación definitiva del plan en este año, han sucedido acontecimientos no menos importantes que deben recordarse para entender la situación actual del proyecto.

A finales de 1992 los gobiernos español y francés priorizaron el TAV por Catalunya. contra la nueva línea. Al tiempo, el estudio para la construcción de una nueva línea de Alta Velocidad Dax-Frontera, de conexión de la «Y vasca» con la red francesa del TGV, suscitó en Iparralde el rechazo frontal y casi unánime de grupos políticos, movimientos sociales y empresarios de la zona. De forma que, para no arreglar las cosas, el problema no era ya tan solo lo que hiciera el Gobierno de Madrid, sino también lo que hiciera Francia. Desde entonces, todas las instancias oficiales «excepto el Gobierno Vasco» reconocen la paralización del proyecto TGV Dax-Behobia, que serviría de conexión de la «Y vasca» hacia Europa. Además, el Gobierno francés anunció en 1996 el freno a sus planes de Alta Velocidad, reconociendo que la prioridad dada al TGV en la década 1985-95 había roto la dinámica de la SNCF (ferrocarriles franceses), suponiendo el «farolillo rojo» del transporte ferroviario en Europa (evolución del tráfico de 1985 a 1992: viajeros +1'3%, mercancías -28%). Con lo cual, aunque el Gobierno de París no ha adoptado todavía una decisión firme al respecto, bien pudiera suceder que la «Y vasca» no llevara a ninguna parte. De hecho, el consejero de Transportes A. Amann ha reconocido (Noviembre del 2000) la incógnita que mantiene el Gobierno francés sobre la conexión transfronteriza, en tanto que puede observarse en los planos del proyecto aprobado de la «Y vasca» un desvío de unos 200m del trazado en el viaducto del Bidasoa en relación al punto de conexión determinado en el Avance del Plan y en el «Estudio Preliminar del eslabón clave Dax-Vitoria».

Cuando a finales de 1990, la «Y» vasca apareció plasmada en el Esquema Europeo como «Eslabón Clave Dax-Vitoria», para el Gobierno Vasco fue un elemento clave para tratar de lograr una mejor posición y consolidar el proyecto. Sin embargo, tampoco lograría su objetivo: la CE no estaba preparada para asumir directamente semejante plan de infraestructuras. Ninguna solución era aplicable sin el acuerdo de los Estados español y francés. Y aunque la conexión Gasteiz-Dax aparece entre los 14 proyectos aprobados por el Consejo Europeo en el mes de diciembre de 1994, la Comisión ya señala de antemano la existencia de grandes dificultades y apunta la «falta de coordinación entre los Estados miembros» y que «además, en la región vascofrancesa, los procedimientos administrativos se ven afectados por algunos problemas de orden medioambiental»... De modo que las Cámaras de Comercio advierten en 1998: «Ni los esquemas emanados de las comisiones europeas permiten albergar la menor seguridad respecto a que se construirá el Eje Norte-Sur en que se encuentra el País Vasco. No solo se trata de estar en el papel, sino en los que se construyen». De hecho, la «Y» podría quedarse sin fondos europeos destinados a las Redes Transeuropeas prioritarias y no está aún decidido el modo de financiar el proyecto. Ante lo cual, el consejero de Transportes, Alvaro Amann, ha manifestado en mayo del 2000: «Si no obtenemos fondos europeos, tendremos que recurrir a otras fuentes de financiación». ¿Cuales? Sin olvidar el «riesgo cierto de una utilización política de las subvenciones europeas», reconocido por el propio Ejecutivo de Lakua, a largo del último año el Ministro de Fomento Alvarez Cascos ha anunciado la posible financiación del conjunto de la «Y» vasca a cargo del Estado; detrás de lo cual, se puede adivinar que la financiación del TAV constituye ya a manos del Gobierno central un insustituible instrumento de control político del Gobierno Vasco.

Con respecto al marco de planificación del Estado español, tampoco debería olvidarse que el Plan Director de Infraestructuras (PDI) aprobado en 1994 amenaza desde entonces con desembocar en un nuevo callejón sin salida para el Gobierno Vasco. A este respecto, el PDI, que fue aceptado por el Ejecutivo de Gasteiz porque la «Y» vasca pasaba a formar del plan, aunque fuera jugando un papel subalterno en éste, prevé la potenciación del Corredor Navarro dentro de los ejes internacionales, haciendo que el proyecto TAV Irun-Madrid discurra a través del Corredor Navarro y su enlace con la futura línea del TAV Madrid-Barcelona en Zaragoza; dejando sin efecto las aspiraciones del Gobierno Vasco por convertir el trayecto Irun-Gasteiz de la «Y vasca» en el itinerario indiscutible del eje de Alta Velocidad al oeste de los Pirineos. Aunque cabe preguntarse sobre la incidencia real del PDI en el contexto actual «este plan ha sido un instrumento «político» que el Gobierno central ha modificado y está modificando en función de sus intereses», en febrero de 1999 el Ministro de Fomento, Rafael Arias Salgado, aseguró al presidente navarro Miguel Sanz que para el año 2008 también el Corredor Navarro de Alta velocidad entraría en funcionamiento hasta Irun.

Ante las dudas (financieras, técnicas, mercantiles) que rodeaban la «Y vasca», el Departamento de Transportes venía practicando la política del avestruz. Significativamente, el consejero Maturana llegaba a declarar en noviembre de 1997 que «la conexión con Europa no nos importa tanto», sentenciando ya la decadencia del discurso argumental del Gobierno Vasco. Sobre esta realidad intenta incidir la revisión y potencial replanteamiento del proyecto llevado a cabo a partir de 1998.

La revisión del proyecto (1998-2000)

En 1998, encontrándose el proyecto de la «Y vasca» en información pública, el Equipo Redactor del «Libro Blanco de la Eurociudad Bayonne-San Sebastián» tomó cartas en el asunto. Y a partir de entonces, si bien en lo referente a la tramitación oficial del proyecto lo que se ha hecho ha sido como conducir un coche mirando por el retrovisor (es decir, se ha reducido el procedimiento de presentación de alegaciones a mero trámite que no ha aportado nada a la solución previamente retenida), no obstante, en estos tres últimos años se ha producido de hecho una revisión del plan que se ha plasmado en documentos paralelos a su propia tramitación.

Este fenómeno trascendió a los medios de comunicación a raíz de la conferencia de prensa ofrecida en noviembre de 1998 por las Cámaras de Comercio vascas. Estas presentaron una intencionada síntesis de los contenidos de un «Informe sobre la Y vasca» preparada específicamente para su difusión masiva y centrada en la propuesta de una alternativa de trazado en forma de «L» para el tráfico de viajeros a 350Km/h. Por todo lo dicho en aquella rueda de prensa por nuestros Prohombres de las Cámaras, pudiera parecer que la «Y» se configuró intentando responder a las necesidades del capitalismo en otra época, pero hoy día dicha estructura es ya un estorbo perfectamente inútil e incluso peligrosa para las actuales necesidades de crecimiento y desarrollo tecnológico. A su vez, previamente a la intervención pública de las Cámaras, también el consejero de Transportes declaró en octubre de 1998 la necesidad de «replantear la red ferroviaria vasca» y de «buscar alternativas»; aunque pretendiendo minimizar desde el comienzo el alcance de la revisión del proyecto, indicó que «lo fundamental es dar salida al transporte de mercancías, por encima de otras cuestiones como la velocidad que puedan alcanzar los trenes en la red».

Ahora bien, actualmente estamos en condiciones de mostrar que, en la trastienda, los documentos que han configurado el eje vertebrador de la revisión del proyecto son el «Informe sobre la Y vasca» (ya mencionado, con fecha de Septiembre 1998), y el «Libro Blanco de la Eurociudad Bayonne-San Sebastián» (así como el «Anexo C: Sobre las infraestructuras» del mismo, de Diciembre 1999). Adelantamos que se trata de documentos elaborados en paralelo: no por casualidad, el Equipo Redactor del informe sobre el TAV presentado por las Cámaras de Comercio (está compuesto entre otros por el gabinete de consultoría BB J Consulting de Madrid, muy conocido por su participación en infraestructuras «duras») es el mismo que ha elaborado los trabajos de la «Eurociudad». Y en realidad, la opción estratégica de la revisión del proyecto que estaba sucediendo (cosa que ni las Cámaras ni Alvaro Amann enunciaron con claridad) no estribaba en esperar que la «L» sustituyera a la «Y»: en efecto, la implícita opción estratégica, recogida en el «Libro Blanco de la Eurociudad», es la resultante de sumar ambos proyectos, con el diseño acabado de la red a largo plazo en forma de «triángulo». Asimismo, una vez conocido el contenido del «Libro Blanco de la Eurociudad», se impone una duda razonable: la posibilidad de el «Informe sobre la Y vasca» ni siquiera fue elaborado a solicitud de las Cámaras (lo cual no concuerda con la visión arrogante divulgada por sus dirigentes). Detrás de todo lo cual, se puede también adivinar el ocultismo usual en los grandes proyectos de grandes infraestructuras.

Ambos informes responden a un mismo concepto: consiste, según sus propias palabras, en la necesidad de «construir un nuevo argumento de cara a ganarse así la prioridad en Europa» para el TAV. A este respecto, señala el «Informe sobre la Y vasca» señala:

1) «Parecería consecuente construir un discurso argumental diferente (...) Desde ninguna región europea puede tan solo hoy afirmarse genéricamente como legitimación de una propuesta de línea de Alta Velocidad, con el elevado

costo que en cualquier caso su construcción reviste, que todo territorio debe contar con infraestructuras modernas de ferrocarril (...) Parece que las instancias políticas del País Vasco habrían de tratar de mostrar la conveniencia específica de construir un Eje Europeo a lo largo de su territorio por la aportación asimismo específica que desde éste se puede generar, a partir de los Proyectos de futuro que este territorio tiene (o puede tener). La nueva línea se debe anclar en otros Proyectos que, en clave de futuro, refuercen su importancia y necesidad».

2) Para rizar el hilo, nos habla de que: «La nueva línea ha de enmarcarse en la apuesta más amplia, en el País Vasco, en tanto que rótula Atlántica europea del sistema logístico-intermodal. La nueva línea ni se entiende ni debe dejar de reivindicarse (y ofrecerse) junto con: un nuevo puerto en Bilbao y un puerto remodelado de Pasajes»...

3) Más adelante nos vuelve a sorprender cuando dice: «El nuevo argumento a construir y que mejor pudiera plantearse para reivindicar su construcción y ganarse la prioridad en Europa, consiste en sumar niveles y funciones-objetivo que converjan en la necesidad de la nueva línea. En suscita relación, y vinculados directamente al tráfico ferroviario, podrían incluirse: Nuevo Puerto de Bilbao, Puerto remodelado de Pasajes»...

4) Por lo demás, no conviene olvidar que: «La selección de líneas europeas priorizadas resulta aún más drástica en el tráfico de mercancías, que, lejos de minusvalorarse, se enfatiza y prioriza, en sí mismo y en relación a otra prioridad europea: los Puertos. La nueva línea, concebida a su vez vinculada a los Puertos y en su función de conexión de plataformas logísticas, en una intermodalidad tráfico marítimo/ferroviario, cobraría una reforzada y específica función logística. Ese conjunto de Proyectos ofrecen un marco/referente sin duda ambicioso y de futuro en el que la nueva línea cobra un renovado sentido».

5) Finalmente, en el «Informe sobre la Y vasca» se consideran las ventajas de un esquema de trazados en forma de «L» a 350Km/h (un aspecto de la propuesta que, por la espectacularidad de los resultados ofrecidos, acaparó la atención de los medios de comunicación) e incluso de un hipotético diseño acabado de la red en forma de «triángulo». Sobre estos planteamientos se inicia la revisión del proyecto que aparece ya ampliamente desarrollada en las propuestas del «Libro Blanco de la Eurociudad Bayonne-San Sebastián»:

El objetivo que se apunta es el de constituir en este territorio «la plataforma intermodal-logística Atlántica». La acción prioritaria es la construcción del futuro trazado de la «Y» vasca en tanto que «nuevo corredor principalmente dedicado a la canalización de mercancías (...) Este planteamiento pretende, por tanto, configurar un parque logístico transnacional y supone la generación de una red de plataformas logísticas asociadas a las redes ferroviaria, viaria y portuaria para captar el máximo del tránsito de mercancías».

Señala que «la actividad portuaria de la Eurociudad está en proceso de definición. En el caso de Pasajes se está barajando la posibilidad de construir un gran puerto exterior, a imagen del nuevo puerto de Bilbao».

Incluye en sus propuestas tanto la «Y» vasca como el trazado en forma de «L», ofreciendo el esquema completo de trazados que se ha de suponer en la base de la revisión del proyecto. Por decirlo resumidamente, considera la «Y» sin duda necesaria para el transporte de mercancías, pero insuficiente para aglutinar el tráfico de viajeros a alta velocidad, debido en principio a la falta de centralidad de sus estaciones.

Se refiere a la «Y vasca» como «Nueva Infraestructura de Velocidad Alta y no Alta Velocidad» e insiste en que «la estrategia propuesta es de total apoyo a la construcción de esta línea, intentando incluso su adelantamiento en relación con los plazos inicialmente previstos (...) Cabe por tanto tomando la futura traza de la nueva línea de Alta Velocidad /Velocidad Alta, proponer adelantar sobre aquella la construcción de este tramo, aun antes de que se complete la línea».

Llega incluso a sorprendernos cuando, sospechosamente, nos presenta «a modo de epilogo» a la misma Eurociudad como el «gran argumento» que mejor pudiera plantearse en Europa para reivindicar la construcción del TAV y ganarse la prioridad en la inversión. Confundiendo literalmente la Eurociudad con el TAV, dice así: «El mensaje a transmitir es claro y ha de ser rotundo. La idea de construir Europa se plasma ante todo en los espacios transfronterizos. Lo que ahora se apunta, y aquí se ha pretendido mostrar, es que la resolución de este «eslabón» (conexión Vitoria-Dax) encuentra además otro fundamento, y presenta mayor alcance: es la base para construir literalmente una «ciudad», expresión y paradigma del Proyecto Europa. Aquí, por su ambición, es donde resulta prioritario invertir: la inversión va a saberse aprovechar. Es éste, en síntesis, el gran argumento».

La revisión del proyecto ya ha recibido una respuesta clara del Departamento de Transportes

[<https://info.nodo50.org/local/cache-vignettes/L400xH267/Eskoriatza03-58221.jpg>]

No se puede negar al consejero de Transportes Alvaro Amann un cierto talante de comediante. Paralelamente a la revisión del proyecto, durante el curso 1998-99 pudimos observar los simulcaros de «negociaciones» que ofreció a los sindicatos. Pero no se ha salido del guión marcado por los verdaderos directores de la película. En realidad, todo el discurso de Amann ha supuesto un desplazamiento hacia las nuevas opciones y prioridades del proyecto planteadas hasta aquí. Así, la revisión del proyecto ya ha recibido una respuesta oficial clara que se ha concretado en:

La configuración de una red de plataformas logísticas asociadas a la Nueva Red Ferroviaria que no se contemplan en el plan oficial y todo el discurso del consejero de Transportes otorgando prioridad al transporte de mercancías. El objetivo apuntado en la revisión del proyecto es el de constituir en este territorio «la plataforma intermodal-logística Atlántica»; así que, ese es precisamente el mensaje que también transmite el consejero de Transportes: «Los ferrocarriles, las carreteras y las terminales convertirán a Euskadi en una gran plataforma de transportes a nivel continental». Se plantea por tanto la construcción de plataformas logísticas asociadas a la red, incluido el «ilusionante» proyecto de construcción de la «Plataforma Logística Euskadi-Aquitania» acordado recientemente con el Consejo Regional de Aquitania..

El nuevo escenario de ejecución de la red con comienzo de las obras en Irun, anunciado por el consejero en noviembre de 1999, contrariamente a la planificación establecida en el plan oficial, donde la ejecución del citado tramo está prevista en la finalización del proyecto, para los años 2008-2015.

Las acciones en materia de infraestructuras que, en íntima relación con la naturaleza preferentemente de mercancías del Eje Ferroviario Atlántico así planteado, se están proponiendo en los dos últimos años llevar a cabo. Destacando el gran desarrollo de plataformas logísticas en el área de Gaintzurizketa (promovido por la Diputación de Gipuzkoa, 1999) y, sobre todo, el Superpuerto de Jaizkibel, cuya proclamación ya figuraba en el «Informe sobre a Y vasca» y sobre cuyo estudio la Cámara de Comercio de Gipuzkoa informaba en los siguientes términos en una página de publicidad titulada «El Puerto de Pasajes se asoma al futuro»: «No se puede olvidar, en el capítulo infraestructural, que en 1999 se constituyó la CEFAT, Conferencia Internacional de Cámaras de Comercio del Eje Ferroviario Atlántico Transeuropeo, en el que participa activamente la Cámara de Gipuzkoa. CEFAT pretende, sobre todo, promover y asegurar la construcción, puesta en marcha y desarrollo, por su importancia estratégica de primer orden, del Eje ferroviario Atlántico. En este marco, la Cámara de Gipuzkoa aporta a esta Conferencia una visión que va más allá de lo estrictamente ferroviario y que quiere alcanzar, a largo plazo, la articulación de diferentes modos de transporte que den respuesta al previsible aumento espectacular del volumen de mercancías».

El consejero reproduce los «argumentos» fabricados por el Equipo Redactor de la «Eurociudad» cuando nos habla de la «Y vasca» como de una línea de «Velocidad Alta y no Alta Velocidad», olvidándose del popular refrán: «Aunque la mona se viste de seda, mona se queda».

Únicamente queda pendiente la cuestión del diseño ferroviario definitivo del TAV. La falta de esclarecimiento de las

intenciones del Gobierno Vasco acerca de la «L», usurpando su pronunciamiento al respecto, nos ha dejado siempre atónitos, al utilizar de forma sistemática el consejero de Transportes expresiones como: «Llegaremos a una solución que seguro no será idéntica a la Y, aunque la base sí será este trazado, ya que se ha trabajado sobre él catorce años. Otra cosa es que partiendo de ahí se llegue a un diseño muy diferente»... Bien es cierto que, a finales de 1999, respondió al ser interrogado por última vez en una entrevista sobre la «L» con un lacónico: «Nunca se supo más de él», dando el asunto por zanjado. Sin embargo, el «Libro Blanco de la Eurociudad» (Diciembre 1999) ha demostrado inequívocamente lo contrario. Es más, el Departamento de Transportes remitió el pasado mes de noviembre de 2000 una respuesta por escrito a una denuncia presentada por la Asamblea Contra el TAV en relación a las acciones propuestas en materia de infraestructuras en los documentos de la Eurociudad, señalando textualmente lo siguiente: «En relación a su carta de 9 de noviembre de 2000, he de manifestar que esta Dirección participó directamente en la presentación que del proyecto Eurocité Baiona-Donostia se realizó en el Palacio de la Diputación Foral de San Sebastián, presentación en la que manifesté su disconformidad con alguno de los planteamientos que sobre la Nueva Red Ferroviaria se realizaba, concretamente con la idea del doble túnel para carretera y ferrocarril». ¿Significa además que está conforme con la «L» y el resto de las acciones que se proponen en el «Libro Blanco» y en el «Anexo C: Sobre las infraestructuras» del mismo? A la espera del tiempo que habrá de transcurrir para comprobarlo, éste es el esquema recogido en el Libro Blanco de la Eurociudad, reforzando la tesis de que se habría llegado a una solución de compromiso con vistas a un hipotético diseño acabado de la red a largo plazo en forma de «triángulo».

Evidentemente, todo este último capítulo -todavía inconcluso- de la revisión del proyecto no ha añadido ni quitado nada a las múltiples razones por las que entendemos que el TAV no debe funcionar jamás. Eso sí, los ha reforzado.

Descripción del trazado de la «Y vasca» desde Hernani hasta Irun

El proyecto de la «Y vasca» contempla en el tramo Urnieta-Behobia la construcción de aproximadamente 25 kilómetros de trazado de Alta Velocidad. Se suponen 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. 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. El área de Gaintzurizketa está llamado en el plan a «jugar un papel específico» para el desarrollo de plataformas logísticas y polígonos al servicio del transporte de mercancías. «Esta oportunidad, basada fundamentalmente en su posición central en el corredor regional «señala el plan ferroviario del Gobierno Vasco», se vería reforzada por la disponibilidad de importantes y estratégicos paquetes de suelo, cuyos usos futuros no están aún completamente definidos».

El TAV va a significar necesariamente los ejemplos más duros y agresivos de todas las infraestructuras de transporte. Cabe destacar las características muy exigentes de la infraestructura. Diseñar el trazado para velocidades de 250-280 Km/h exige adoptar radios mínimos de 3200-4000m, acumulando una serie de dificultades que dan lugar a la necesidad de proyectar obras de gran envergadura. El propio estudio de impacto ambiental admite numerosos impactos severos en toda la geografía. Señala el Estudio Informativo (o Anteproyecto) del Ministerio de Fomento: «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».

[<https://info.nodo50.org/local/cache-vignettes/L300xH400/colgados2-96152.jpg>]

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.

El TAV en el Valle del Urumea

En Donostialdea, el proyecto cruza sucesivas veces el río Urumea según los meandros que existen entre Hernani y Martutene, discurriendo en un tramo de 7 kilómetros cercano al fondo del valle. El trazado está resuelto de esta forma para localizar la nueva Estación de Alta Velocidad junto a los futuros Segundo Cinturón de Donostia y Autovía del Urumea.

El TAV penetra en el valle del Urumea procedente de Andoain a través de un túnel de 2440 metros de longitud que pasa bajo el barrio de Goiburu (Urnieta) y desemboca en el barrio de Osinaga de Hernani, donde cruza el arroyo Arrilimoi en terraplén y luego se dispone un viaducto de 370m de longitud y 22 metros de altura sobre las casas de Errotaran. En las inmediaciones de las sidrerías Eizmendi y Otsu-enea se inicia un túnel de 200m que sale ya en la vega del Urumea, donde se dispone otro viaducto de 780m de longitud y 17 metros de altura junto a las sidrerías de Elorrabi, Iparragirre y Altzueta. El viaducto cruza el río y pasa por encima de los pabellones de Ibarluze, terminando sobre la carretera de Hernani a Goizueta, donde se perfora un túnel de 780m para atravesar el alto de Tturkoenea o Errazusoro, próximo a Zikuñaga. El túnel termina en el barrio de Akarregi, donde el TAV cruza la recién inaugurada Variante Sur de Hernani y sigue en terraplén hasta aproximarse de nuevo al río Urumea. Aquí se inicia otro viaducto de 830 metros de longitud y una anchura de tablero de 28 metros "correspondiente a una plataforma con vía cuádruple" que cruza cuatro veces el río a una altura máxima de 5 metros, según los meandros existentes en La Florida. Este viaducto se asentaría sobre 81 pilares, que deberían cimentarse en profundidad debido al aluvial muy potente de gravas existente en la zona. El TAV llega así a Ergobia, donde el emplazamiento de la Estación produce la destrucción completa del río y de sus márgenes hasta la Vega de Martutene.

Dentro del municipio de Donostia, la salida de la recta de la Estación discurre en terraplén sobre los caseríos de la Vega de Martutene, en el camino de Okendotegi, en paralelo al cual se plantea asimismo la construcción de una lanzadera o acceso para el TAV hasta la estación de Atotxa. Este acceso debe efectuarse en ancho «europeo», lo que exige más ocupaciones de terreno y la modificación de las vías actuales de RENFE entre La Florida y Martutene. Al tiempo, el corredor de Alta Velocidad describe una amplia curva en dirección a Irun. En las inmediaciones del Paseo de Martutene se dispone otro viaducto de 350m de longitud y 7 metros de altura para cruzar el río y la carretera de Hernani a Donostia. Seguido éste, se inicia otro túnel de 740m que atraviesa la colina Antondegi y desemboca sobre los pabellones del Polígono 27, que cruza mediante otro viaducto de 150m de longitud y 15m de altura. El trazado entra nuevamente en termino de Astigarraga, en la zona de Ubarburu, donde penetra en un túnel de 2740 metros de longitud bajo el monte San Marcos.

El trazado del TAV en Oarsoaldea

El corredor de Alta Velocidad recorre en Oarsoaldea otros 7 Kms siguiendo una línea recta que va desde el monte San Marcos hasta las peñas de Arkale. Entre ambos puntos va un tramo de 3 kilómetros que atraviesa los barrios de Zamalbide, Ugaldetxo y Arragua en superficie.

El trazado llega a Errenteria procedente de Astigarraga a través del túnel de 2740 metros de longitud bajo el monte San Marcos. A la salida del túnel, que termina en las inmediaciones de Txirrita, sobre el caserío Isasea, cruza en terraplén la vaguada de la regata Sabara. A continuación se abre una trinchera de grandes dimensiones (hasta 150m de anchura) que corta perpendicularmente la cuesta de fuerte pendiente de la carretera de Errenteria a Ventas de Astigarraga, a la altura del caserío Luberaburu. Seguidamente se levanta otro terraplén sobre la regata Tolarieta, cerca del caserío Egibarren. A partir de ahí enfila en desmontes las laderas de Egiburu y Zentolen. El área de Larretxipi es literalmente borrada del mapa al coincidir con el tronco de los proyectos del TAV y del 2º Cinturón de

Donostia. A continuación, el TAV penetra en un túnel de 500 metros que pasa bajo el Colegio de La Cruz y desemboca en las casas de Sagasti. Llega al límite de Erretería, donde se dispone un viaducto de 740m de longitud y 28 metros de altura para cruzar el valle del río Oiartzun, pasando por encima de los pabellones de Ugaldetxo (Paisa) y el Peaje de la Autopista. En Arizmendi discurre en trinchera por debajo del Supercuartel de la Ertzaintza, hasta saltar mediante otro viaducto de 130m la carretera de Arragua a Oiartzun. Luego sigue en trinchera por la zona de prados contigua al barrio, muy cerca de las viviendas de Arragua, donde penetra en un túnel de 3.800 metros de longitud que pasa bajo el Palacio Aritzabala, Pintoko Erreka y las peñas de Arkale.

El trazado del TAV en Irun

El TAV llega a Bidasoa Beherea 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 Landetxa, Estebenea, Ibarla y Behobia. Este trazado principal discurre al sur de la autopista, alternando tramos en superficie, viaductos y tuneles 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 Mokozorrotz (Landetxa, 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 Landetxa a Olaberria y las cercanías de Antojoko Errota, hasta llegar a Mendiola. El proyecto definitivo en esta zona está pendiente de una modificación puntual condicionada por la Declaración de Impacto Ambiental al objeto de alejar el trazado del núcleo de viviendas de Mendiola; aunque el Ayuntamiento de Irun dispone ya de los planos del proyecto definitivo, lamentablemente, no es posible acceder a esa información. Por lo que se desconoce todavía 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 Landetxa. 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.

Los enlaces especializados en mercancías con el Puerto de Pasaia e Irun/Hendaia

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 lleva a cabo a través de Landetxa y el área de Gaintxurizketa. Estas conexiones de mercancías se plantean desde la vaguada de Araso (Landetxa), que es precisamente el punto de inicio de las obras del TAV anunciado por el consejero de Transportes. Se preve 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 Landetxa, 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.

Graves impactos en el territorio

La realización de las obras del trazado y el funcionamiento del TAV traerían consigo gravísimos efectos ecológicos en múltiples direcciones:

Impacto sobre el río Urumea

Se produce una ruptura total del ecosistema fluvial y de sus riberas, sin posible recuperación. El emplazamiento de la Estación se lleva a cabo mediante con una gran «corta» del río Urumea, es decir, la destrucción del curso natural del río, la eliminación de meandros y la creación de un cauce nuevo en una longitud de 2.500m en paralelo a la Estación. Respecto a la importancia del impacto en el río Urumea, el Gobierno Vasco señala en su respuesta a las alegaciones presentadas por la Asamblea Contra el TAV y una treintena de vecinos de la zona: «La afección al río Urumea, que es la mayor y más importante que se realiza en el Estudio Informativo, viene motivada no solo por el trazado de la nueva red ferroviaria, sino por la ubicación de la Estación de Astigarraga en la vega del río Urumea. En este planteamiento es necesario encauzar el río en toda su longitud, a su paso por el término municipal de Astigarraga». Admite, además, que esta actuación puede empeorar los riesgos de inundación en los barrios de Martutene y Loiola: «No obstante “dice”, la ejecución de cualquier encauzamiento, si bien puede aliviar la situación de un tramo concreto, puede también producir un empeoramiento de las condiciones de inundabilidad, fundamentalmente en los barrios situados debajo de la zona en que se actúa. En este caso concreto el encauzamiento a realizar puede influir negativamente en la inundabilidad de los barrios de Martutene y Loiola al eliminar la vega inundable existente actualmente en esta zona». Contradictoriamente, el estudio de impacto se ha desentendido del problema. Aún cuando repite más de una vez que «es vital la preservación del lecho actual, para la recuperación que se está produciendo en este río», luego afirma que «además, en la recta de Astigarraga, por diversos motivos el río Urumea debe ser movido, con creación de un cauce nuevo. No se tienen datos de esta corta en cuya concepción debe ser tenido en cuenta el resto del cauce hasta Donostia»... ¿Es decir que no dispone de datos de tanta importancia para la factibilidad del proyecto? Aún así, deja la incógnita: «En principio no parece que se vayan a tener impactos críticos, pero . . .» De esta forma, intenta restar importancia a esta profunda agresión al medio.

Impacto en el medio agrario-rural

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 en nuestra comarca 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 notabl

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 (BÂ° Goiburu de Urnieta, colindante con Osinaga de Hernani); 6'5Ha entre Errotaran Behekoa y Altuna (BÂ° Osinaga); 4Ha arriba del caserío Aristegi (zona del alto de Erruzasoro, en el BÂ° de Zikuñaga de Hernani); 5'20Ha en el caserío Parada (BÂ° de Martutene); 6'15Ha en la zona de Ubarburu (Astigarraga); 7'25Ha en Mendi-Lore (Errenteria); 8 Ha en Oriden (Oiartzun); 13'85Ha en la parte superior de la vaguada de Lanbarren (Oiartzun); 6 Ha en la zona de Andrearriaga (BÂ° de Gurutze, Oiartzun); 3'6 Ha en Alzubide (Landetxa, 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 Putzuetza 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 túneles, 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 Landetxa, 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 hipotecas por el simple expediente de desentenderse del problema.

Impacto del TAV en la ciudad

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 anticuidad».

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 ninguna 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 París 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 Único 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 excluidas». 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.

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 y último comentario

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.

[Fuente: Asamblea contra el TAV](#)

Enlaces:

[Asamblea contra el TAV](#)

[AHT Gelditu](#)