

Luces y sombras en la lucha contra el Tav en Euskal Herria

Iñaki Barcena y Josu Larrinaga*

El AVE se inscribe en la enfermedad, al parecer incurable, del constante crecimiento de la necesidad de transporte, con la novedad de que va contra el tren útil, social y prestigiado."

Pedro Costa Morata, Le Monde Diplomatique, mayo 2009

La lucha contra el proyecto de Tren de Alta Velocidad en Euskal Herria, cuestionando la denominada Y vasca, el sobrevenido corredor navarro y la construcción de nuevas líneas para el TGV en el País Vasco francés, puede ser considerada sin duda como la campaña socio-ambiental más relevante en el territorio vasco en los últimos 15 años. Un conflicto que atraviesa todos los territorios vascos y que enfrenta a la Administración, a los partidos gobernantes^[1] en el ámbito vasco-navarro, a la mayoría de los medios de comunicación públicos y privados, y a fuertes grupos empresariales por un lado y del otro a la mayoría sindical vasca y partidos de izquierda, un amplio elenco de organizaciones sociales y ambientales y una buena parte de los gobiernos locales de los municipios que esta infraestructura tiene previsto atravesar.^[2] Cuando por su vinculación con las obras del TAV, el 3 de diciembre del 2008 ETA asesinó al empresario guipuzcoano Ignacio Uria Mendizábal en las calles de Azpeitia, el conflicto socio-ambiental derivó como era previsible hacia lo que algunos han denominado el síndrome vasco, la vinculación de toda disidencia y crítica político-social a la actividad violenta y la razón de Estado para criminalizar toda actividad que tenga paralelismos o colateralidad con los deseos u objetivos de ETA. En esta tesitura, que era razonablemente posible desde que meses antes la organización armada vasca emitió su posicionamiento contrario a esta obra y comenzó a actuar contra las oficinas y bienes de las empresas implicadas en la construcción del TAV, un profundo debate y una amplia reflexión se produjo no solo en el seno del movimiento anti-TAV sino en la propia sociedad vasca. A nuestro entender los primeros sorprendidos fueron los medios de comunicación «oficiales» proclives a este proyecto ferroviario, ya que la posición del movimiento ecologista fue diáfana y claramente crítica con la irrupción de ETA en el conflicto. «Eso no es ecologismo», se dijo. No ayuda a conseguir la transformación social y ambiental por la que se pelea y echar abajo el proyecto del TAV de esa manera y con estos métodos, no es de recibo.

Por fin llegaba la tan anunciada —y también deseada por parte de muchos de los adalides favorables al TAV— irrupción de ETA en la lucha contra el proyecto del TAV y esto marcaría un antes y un después.

Evidentemente hubo deserciones. Activistas que decidieron abandonar las filas del movimiento anti-TAV por diversas razones, pero fundamentalmente porque con la irrupción de ETA daban por perdida la batalla. Hubo un largo y sesudo período de debate y el movimiento anti-TAV se desmarcó del atentado mortal, reivindicando la movilización y la participación popular, la desobediencia civil, las consultas y la oposición desde las instituciones municipales.^[3] Asimismo, se reconocía la necesaria pluralidad ideológica del movimiento y el rechazo a todo intento de criminalización de un movimiento social amplio, abierto y diverso.

Anteriormente a producirse el atentado contra I. Uría, AHT Gelditu! Elkarlana había convocado una marcha a las obras del TAV en Urbina (Alava) para el mes de Enero. Como era de esperar la tensión social previa a la movilización a escala nacional era grande y los signos de la represión policial contra el activismo anti-TAV fueron ostensibles. La Guardia Civil trató de impedir la llegada a Urbina de los autobuses organizados desde diversos puntos de la geografía vasco-navarra para la movilización contra las obras del TAV, levantando controles en todos los accesos, algo ya conocido y padecido en múltiples ocasiones. Aún así, varios miles de personas, en su mayoría jóvenes, secundaron la marcha a las obras hasta un descampado anexo y al finalizar tuvo lugar un acto de desobediencia civil, una tentativa mejor dicho. Se trató de realizar una sentada en el talud de las obras donde todavía había ni hormigón, ni raíles. La respuesta de la Ertzaintza fue brutal. Tras golpear duramente a los pocos que se pudieron subir al talud antes de la presencia policial, comenzó la tormenta de pelletazos de goma, disparados por la policía vasca desde la altura del terraplén contra el medio millar de personas que trataban de ocupar pacíficamente las obras. Después vinieron las detenciones, las decenas de heridos y el envío de 8 activistas a la Audiencia Nacional de Madrid, donde se juzgan los delitos de narcotráfico y terrorismo. Afortunadamente el juez madrileño devolvió a los detenidos a los tribunales vascos ordinarios. De esta manera, en Urbina se escenificó el enconamiento del conflicto. Solo la gente más joven o más comprometida con la lucha anti-TAV se movilizó, pero no fueron pocas en número. La agresiva respuesta del Gobierno Vasco, en un país tan castigado por la violencia, volvió a recordarnos que son pocos los resquicios que quedan para poder responder y desobedecer los planes del Estado con conductas no-violentas. Eso quedó de manifiesto en Urbina y el movimiento anti-TAV conoció la represión policial en su versión pública, diurna y contundente. Tras la movilización de Urbina el movimiento anti-TAV experimentaba en sus propias carnes, los estrechos márgenes para la protesta colectiva, desobediente y pacífica que existen en la sociedad vasca.

Con la llegada al Gobierno Vasco del Partido Socialista de Euskadi, en la primavera del 2009, cambiaba la forma de gestionar las obras, o cuando menos cambiaron los gestores que han de llevar a cabo la parte más complicada y difícil de la obra, el ramal guipuzcoano entre Irún y Álava. Y esto en un período de agudización de la crisis económica y financiera. Recordamos a lector-a, que las obras de la Y vasca suponen el presupuesto público más importante de una obra infraestructural en suelo vasco. Tras el acuerdo financiero obtenido entre el Gobierno central y el autonómico vasco en abril del 2006 se comprometieron más de 4.000 millones de euros, sin tener todavía presupuestadas las estaciones, cuyo número y ubicación están aún sin determinar.^[4] Y se dividió la gestión de las obras en dos tramos, el guipuzcoano para el ejecutivo vasco y el vizcaíno y alavés en manos del Gobierno central. Muchas han sido las dificultades para la expropiación de los terrenos y la licitación de los tramos de obra que siguen avanzando con fuertes retrasos debido a la oposición municipal y a las movilizaciones locales. Aún así, durante el 2009 las obras han hecho su aparición en nuevos tramos y los desmontes y movimientos de tierras se pueden observar en múltiples lugares de la geografía vasca.

Como coordinadores y colaboradores en la obra colectiva «TAV, las razones del no» (Txalaparta, 2009) hemos tenido la oportunidad de participar en más de una veintena de debates al hilo de la presentación del libro en varios lugares de Gipuzkoa, Bizkaia, Araba y Nafarroa. En ellos son muchas las personas que interrogan sobre las posibilidades de frenar o paralizar esta grandiosa obra puesta en marcha en octubre del

2006, sin fotos, ni celebraciones al uso en las inauguraciones de este tipo. Y las respuestas son cautas. Solo la combinación de una gran movilización social y una grave crisis económica y financiera que debilite las arcas de la Administración pública harán posible el abandono de este proyecto. Por eso el movimiento anti-TAV es consciente que obstaculizar y retrasar la realización de las obra es una tarea central, en una época en que las arcas del Estado, tienen graves problemas de asistir a todos los proyectos infraestructurales en marcha, como ya ha anunciado el Ministerio de Fomento.

Pero como bien se dice los círculos activistas críticos al proyecto, para poder paralizar el TAV en territorio vasco, se deben dar la combinación de al menos dos factores, por un lado una gran movilización social y por otro una coyuntura grave crisis financiera. Para la primera hay dificultades históricas que abría que superar. Son muchas y variadas las organizaciones políticas, sindicales, sociales o ecologistas que se oponen a esta obra pero la unidad de acción es difícil debido a múltiples factores. En una sociedad industrial y tecnológicamente desarrolla como la vasca, son muchas las personas que ven con buenos ojos la puesta en marcha del proyecto de la alta velocidad para mejorar y sobre todo ganar rapidez en el los viajes tanto entre las capitales vascas como hacia el Estado Español y hacia Europa. Pero no son pocas las que son cada vez más conscientes de que esta infraestructura de transporte será elitista y no resolverá los problemas de comunicación entre comarcas, ni el tráfico de mercancías.

Como se ha demostrado este último año, el mejor ejemplo de una amplia alianza se ha producido en Iparralde, en el País vasco-francés. El Gobierno central francés y la compañía estatal ferroviaria RFF siguen planteando la necesidad de construir nuevas líneas ferroviarias de alta velocidad (LGV) entre Dax y Hendaia, pero se encuentran con un fuerte oposición ecologista, política, sindical, vecinal, agraria y social. Esta alianza de intereses sociales, ambientales y económicos ha demostrado en las calles de Baiona (12.000 manifestantes el 17 octubre 2009) y entre Hendaia e Irun (20.000 manifestantes el 23 de enero del 2010) con la movilización conjunta de las organizaciones de ambos lados del Pirineo, pero con amplia preponderancia de gentes del País vasco-francés. En este lado de la frontera se ha sabido tejer una variada red de grupos e intereses conjuntos que se oponen a la destrucción ambiental y al enorme gasto económico que supondrían las nuevas líneas y abogan por la remodelación y renovación de las ya existentes. Uno de los detalles más llamativos de estas movilizaciones ha sido la presencia en primera fila, y algunos con la banda nacional francesa en ristre, de alcaldes, concejales y de representantes político-institucionales que se oponen al proyecto, que obviamente generan un fuerte impacto en los medios de difusión. Al final de la manifestación en Irún, Victor Pachon, portavoz de los grupos ecologistas (Collective de Associations de Défense de l'Environnement-CADE) se dirigía a los congregados diciendo que en las próximas elecciones el movimiento anti-LGV va a hacer campaña para pedir que no se vote a los partidos y políticos que defiende este proyecto.

Sin embargo la experiencia histórica del ecologismo en Euskadi Sur ha forjado otro talante. El espectro de Lemoniz y los duros años de lucha contra el proyecto nuclear todavía aparecen en los debates de la sociedad vasca. Los propios medios de comunicación aseveran que ETA quiere hacer de la lucha contra el TAV otro Lemoniz y que la ahora clandestina izquierda abertzale esta preparando y orquestando una campaña para paralizar el proyecto, lo cual sitúa al movimiento anti-TAV en el centro

de una ola de represión, desprestigio social y criminalización por parte de las instituciones políticas defensoras del TAV y sus aliados sociales o mediáticos.

Por otro lado, el germen del movimiento social (la Asamblea Anit-TAV) y una de sus voces más significativas nació de la lucha contra la Autovía de Leizaran entre Gipuzkoa y Nafarroa con un fuerte discurso antisistémico y antidesarrollista poco asumible por una buena parte del movimiento sindical y político de la izquierda vasca.

Intentando salvar este escollo y tratando de crear un lugar de encuentro para forjar alianzas discursivas y de movilización se creó la Red por un Tren Social donde participan prácticamente todas las organizaciones vascas contrarias al TAV a excepción de la Asamblea anti-TAV, promoviendo el debate para otro modelo de transporte, pero con bajos niveles de dedicación e implicación por parte de los grupos y sindicatos participantes y con un preocupante declive en sus iniciativas y movilizaciones.

Añadido a esto, el sectarismo es una enfermedad bastante extendida en el mundo socio-político vasco y las vacunas contra el mismo escasas en Euskal Herria, con lo que la generación de lugares de unidad de acción más allá de los núcleos locales es una difícil tarea.

Algo que los activistas anti-TAV de Iparralde envidian de sus colegas de los y las del Sur es la juventud que se moviliza en su seno. Esta es una esperanzadora y noble característica del movimiento anti-TAV, ya que permite altas cotas de activismo local y múltiples iniciativas de movilización.

Sin embargo en las filas del movimiento ecologista vasco en los últimos meses se ha escuchado una seria autocrítica por su incapacidad de construir un espacio de debate y de acción común con partidos y sindicatos para enfrentarse a la crisis económica. El pasado otoño los sindicatos más representativos del ámbito vasco (ELA, LAB, STEE-EILAS, EHNE, HIRU, todos ellos opuestos al TAV) sacaban un decálogo contra la crisis en el que se echaba en falta la crítica a proyectos como la Y vasca que suponen en desembolso de ingentes cantidades de dinero público para un proyecto antisocial y antiecológico que en caso de llevarse a cabo va a hipotecar duramente las políticas de transporte y de ordenación territorial en Euskal Herria. Y también las políticas de empleo.

Como se puede observar muchas son las dificultades con las que el ecologismo vasco se ha topado en el último período y es muy consciente de ellas. Salir del impasse, supone reforzar la movilización social y aprovechar la creciente discusión social sobre el proyecto y el avance de las obras para organizar consultas populares en los municipios y barrios que son impactados por el TAV. Hasta el momento se ha realizado casi una veintena de ellas, 4 en Iparralde, y el balance es positivo ya que son una buena ocasión para la movilización y para expandir la información sobre el proyecto y ganar adeptos. A pesar de las amenazas, de la criminalización y de los juicios contra sus promotores, como en el caso de Xabier Agirre, alcalde de Aramaio (Alava) al que curiosamente se le acusa de los mismos tres delitos (prevaricación, malversación de caudales públicos y desobediencia a la autoridad superior) que se esgrimieron contra Ibarretxe en los tiempos de la consulta que nunca llegó.

Es claro que la movilización local, en los lugares duramente afectados por esta obra de alto impacto socio-ambiental no es condición suficiente para paralizar este proyecto infraestructural pero el tiempo es un factor que ligado a la crisis presupuestaria puede ser decisivo en los próximos años. Forjar alianzas para el debate y la información y generar movilizaciones al estilo vasco-francés es un reto para el joven movimiento anti-TAV vasco. Como lo son la creación de redes como otros movimientos anti-TAV y antidesarrollistas allende las fronteras vascas, tareas en las que se han visto interesantes frutos en los últimos tiempos. Como dice el aserto revolucionario. «Solo la lucha paga».

Tres reflexiones sobre la movilización contra la Alta Velocidad en Euskal Herria

«*Estamos parando el TAV*». Es uno de los eslóganes más optimistas del movimiento anti-TAV, pero tampoco está muy alejado de la realidad. Es cierto que cualquier viaje a lo largo de la geografía vasca afectada por el trazado de la «Y vasca» es hoy en día muy descorazonador para los activistas contrarios al proyecto. La estrategia de la Administración —probablemente con el asesoramiento de las empresas implicadas— está consistiendo en multiplicar los tajos e iniciar los trabajos de desbroce y de consolidación de algunas infraestructuras mínimas (túneles y pilares de viaductos) en todos los puntos y esa actividad es muy visible sobre todo en los tramos en los que la obra corre a cargo de la Administración central. Pero, paradójicamente, los propios mercados financieros (ese nuevo poder global) pueden obligar la Estado a desestimar costosísimas inversiones en infraestructuras que en el fase actual de la crisis económica global están minando la capacidad de recuperación de la economía española y sobre todo la credibilidad y la confianza en la estrategia del gobierno y la valoración en los mercados de su deuda pública. En el serio aviso que han sufrido las finanzas públicas españolas en febrero de 2010 (tras protagonizar ya durante dos años seguidos los debates de Davos y no precisamente para bien) se pide austeridad al gobierno, que ya ha tenido que recortar seriamente el gasto en infraestructuras. Todavía no le ha tocado a la «Y vasca» —seguramente porque se ha convertido, a partir del asesinato de Uria sobre todo, en cuestión de Estado— pero un proyecto a todas luces anti-económico y que sufre severos retrasos puede tener los días contados en la actual coyuntura. Por supuesto eso solo sucederá si la dinámica de movilizaciones del movimiento consigue acumular nuevos retrasos y sobrecostes de obra. Las acciones realizadas por algunos activistas en Guipúzcoa y Bizkaia a finales de año —encaramándose a árboles que iban a ser talados para iniciar las obras— supusieron el abandono temporal de algunas obras y evidencian que puede haber margen todavía para una dinámica de resistencia civil con ciertos matices de sabotaje que al mismo tiempo sepa desmarcarse de la equiparación con las acciones de baja intensidad de ETA.

«*No es un tren, es un modo de vida*». Otro de los eslóganes más llamativos del movimiento, en este caso de sus sectores más radicales y anti-desarrollistas, pone en evidencia que en todo caso la campaña de movilizaciones contra el TAV ha servido para extender a lo largo del territorio de Euskal Herria un serio debate sobre cuestiones como la movilidad motorizada, los conceptos de desarrollo y progreso, la necesidad de defender los espacios naturales y las formas de vida más ligadas a la cercanía y la localidad. El desenfreno consumista de la última década de falso crecimiento económico ha tenido especial incidencia en la sociedad vasca, una de las más opulentas de Europa, con una cierta tendencia al hedonismo después de demasiados años de luchas que se han vivido como «cuestión de vida o muerte aquí y ahora», mientras la población percibía que nada cambiaba. La lucha contra el TAV —pase lo que pase con

el proyecto concreto— ha depositado en el humus social vasco semillas de cuestionamiento para con el modelo desarrollista y de fomento de debates hoy centrales como el decrecimiento o la necesidad de generar dinámicas locales de transformación de la sociedad. El movimiento contra la Alta Velocidad ha sabido operar en muchos casos con el mecanismo de la «apertura simbólica» (que Enric Tello recoge del feminismo italiano para plantearlo como uno de los elementos básicos del análisis de los movimientos sociales), es decir ha conseguido unir la cuestión de la Alta Velocidad con otros debates como la redistribución de las rentas, la necesidad de nuevos modelos agrarios, el cuestionamiento del consumo irresponsable, las luchas sindicales, la necesidad de abrir nuevos cauces de participación democrática para toda la ciudadanía o la reivindicación de marcos de decisión a niveles más localizados. Las posibilidades para abrir debates sobre el modo de vida y el modelo de desarrollo que la sociedad vasca necesita en el futuro están, en el actual escenario de crisis no solo económica sino civilizacional (con todo lo referente al agotamiento de los combustibles fósiles como desafío central), están más presentes que nunca, pese a la cerrazón institucional, que en muchos casos evidencia únicamente debilidad. Si el panorama político-electoral vasco sufre un importante cambio en un plazo corto —en el sentido de que se consiga que la fotografía de la representación institucional sea algo más acorde con la realidad social que la de los últimos años— tal y como cierto moderado optimismo permite hacer pensar a día de hoy, estas cuestiones pueden alcanzar un papel mucho más activo en la agenda política.

Parar el TAV o parar a ETA. Esto no es un eslogan del movimiento, puede ser incluso una provocación por parte de los autores de este artículo, pero lo cierto es que, al igual que avisamos de que el proyecto de TAV puede acabar imponiéndose gracias a haberse convertido en cuestión de Estado a partir del atentado de Azpeitia, el movimiento contra la Alta Velocidad en Euskal Herria puede presumir de haber contribuido decisivamente a poner en marcha o reforzar una dinámica de rebelión de algunos de los sectores de la sociedad vasca más cercanos a la izquierda abertzale y los movimientos sociales para rechazar el cada vez más prepotente militarismo de la organización armada, proceso que hoy en día permite pensar en una más que posible deriva autónoma de esos sectores que pueda acabar obligando a la organización armada a renunciar a su actividad. Cuando a principios de esta década el movimiento anti-TAV inició una fuerte dinámica de crecimiento y de captación de nuevas adhesiones, más allá de los anti-desarrollistas, ecologistas sociales y sindicalistas agrarios que lo componían hasta entonces, tuvo claro que debía abrirse en abanico hacia sectores que se encontraban fundamentalmente en las capas más abertzales y más de izquierdas de la sociedad vasca (es decir hacia gente que podía reconocerse en siglas como IU, EA, el sindicato ELA y, claro, la izquierda abertzale en su sentido más orgánico). Y era consciente de que al intentar forzar el debate sobre la Alta Velocidad en esa gran fuerza política que seguía siendo la Izquierda Abertzale (que en aquellos tiempos no estaba dispuesta a comprometer la estrategia de «construcción nacional» por cuestiones que consideraban «sectoriales» como la ecología) podía cargar también con la responsabilidad de implicar a ETA en esta lucha. También en aquellos tiempos había razones para el optimismo, pero acabó materializándose el peor escenario. Es posible que nunca sepamos porqué ETA decidió asesinar a Ignacio Uria (para amedrentar a los empresarios que no pagan el llamado «impuesto revolucionario»; para romper de raíz los intentos de colaboración entre los sectores mas civiles de la izquierda abertzale con EA) pero lo cierto es que lo mató en nombre la lucha contra el TAV y la reacción de los activistas frenó absolutamente cualquier posibilidad de que la organización armada intentase seguir abduciendo para

sus intereses esa dinámica de luchas. Es cierto que la reacción de la plataforma Elkarlana fue más o menos tardía y tibia, pero los posicionamientos públicos de conocidos activistas a nivel personal o de algunos colectivos y sobre todo el rechazo de la base social de la lucha contra el TAV, y aún de otros sectores de los movimientos sociales y de la propia izquierda abertzale, consiguieron cercenar de raíz lo que también podía ser el intento de ETA de conseguir un nuevo balón de oxígeno, algo que la sociedad vasca no está dispuesta a permitir y que en esta última ocasión puso de manifiesto el movimiento contra la Alta Velocidad.

*** Profesores e investigadores de la Universidad del País Vasco y coordinadores del libro «TAV, las razones del no» Txalaparta, 2009.**

[1] Con la excepción de Ezker Batua— Izquierda Unida que siempre se ha posicionado en contra.

[2] Tras las elecciones municipales del 2007 en casi la mitad de los municipios vascos que el proyecto de la Y vasca pretende atravesar los Ayuntamientos se han posicionados contrarios a tal infraestructura. Según Pedro Costa Morata, en su artículo «AVE, desmesura y conflicto» (*Le Monde Diplomatique*, mayo, 2009, pág.3) si el AVE de Madrid a Sevilla tenía un grave impacto al atravesar Sierra Morena en un 10% de su trazado, el Madrid-Barcelona sube a un 30% de impactos medioambientales severos, pero el impacto agresor de la Y vasca se produce en el 90% del trazado, repleto de túneles, taludes y viaductos, aún cuando su velocidad de diseño, al contrario de los dos casos anteriores, se haya limitado a 250km/h.

[3] Comunicado de AHT Gelditu! Elkarlana del 17 de Diciembre del 2008.

[4] Los economistas afines al movimiento anti-TAV hablan de una factura final cercana a los 10.000 millones de euros.