

Lurra, zorua bailitzan



Iñaki Petxarroman

LURRA, ZORUA  
BAILITZAN



LEHENENGO EDIZIOA  
Tafalla, 2011ko otsaila

© Txalapartak  
© Iñaki Petxarromanek

EDITORIAL TXALAPARTA E.M.L.  
Navaz Vides, 1-2  
78 Posta-kutxa  
31300 Tafalla NAFARROA  
Tel. 948 703 934  
Faxa 948 704 072  
txalaparta@txalaparta.com  
www.txalaparta.com

INPRIMAKETA  
GRÁFICAS LIZARRA S.L.  
Tafallako bidea, 1 km.  
31132 Villatuerta - Nafarroa

AZALA ETA BILDUMAREN DISEINUA  
Esteban Montorio

MAKETAZIOA  
Monti

ISBN  
978-84-8136-607-5

LEGE GORDAILUA  
NA. 465-11

txalaparta 

## Ez gara hain onak benetan!

ESKERTZEKO DA IÑAKI PETXARROMANEK liburu honetarako egin duen lana. Izan ere, ez da batere erraza gaur bai eta bihar ere ingurumen gaiez prentsan agertu ohi diren berri sakabana-tuak, eta maiz azalegikoak, ardatz batera biltzea. Are zailagoa, ustez ingurumenarekin lotura zuzena ez duten berriak ere ardatz horretara uztartzea; usteak ustel, kasu horretan, orriotan argitu legez. Liburuaren azaletik hasten da barrenaren funtsa iragartzen: *Lurra, zorua bailitzan*. Hiru hitzeko izenburu laburra, baina sakonaren neurria eskaintzen duena. Lurra eta Zorua, gaur indarrean den *eredua* mutur bitatik ikusi eta ulertzeko abiapuntu arras kontrajarriak, izan eredu ekonomikoa, izan soziala; izan gertuko eredua, Euskal Herrikoa, izan urrunekoa. Abiapuntu kontrajarriak, guztiz.

Herrialde batean soziala eta ekonomikoa ingurumenaren menpe kokatzen dituen ikuspegia eskaintzen digu Lurrak. Herrialde batean ingurumena eta soziala mundu globalizatuaren ekonomiaren menpe kokatzen dituen ikuspegia agintzen digu Zoruak. Lurrak lekuan lekukoa du oinarri, bertatik bertarakoa, eta bertakoek erabakia. Zoruak, oster, urruna du helburu, bertatik urrunerakoa, bertakoa urrunaren mesedetan jarrita, lekukoaz urrunean erabakita. Lurrak demokrazia zuze-

nerako atea irekitzen du. Zoruak urrunaren tiraniaren giltzarra poa dakar lekura. Zoruan merkatuak agintzen du. Lurrak azokak eskaintzen ditu. Zorua estatikoa da, zurruna, arrotza. Lurra dinamikoa, bizia, identitatea. Hala ere, Zoruak antzutu egiten du Lurra, garapena ulertzeko pentsamolde bakarraren izenean. Lurra ingurumena da. Zorua ingurupena. Lurra berezkoa da. Zorua transgenikoa. Lurrak balioak eskaintzen ditu. Zoruak balioak agindu. Lurrak ongarriak behar ditu, neurrian betiere. Zoruak bonoak, etengabe. Badakizu, burtsa ala hil!

Hau kolpea! Iristea ere elikagaiak Zoruak ematen dituela pentsatzera!; jakiak gero eta urrunagotik, gero eta arinago, ekartzen dizkigutenez, merkatua merkatu, kasik ahaztu egin zaigu urruneko nonbait Lurra behar duela izan, eta beharbada nekazariak ere bai!, eta nahasbide horretan aurrera egiten badugu, arriskua dugu laster batean geure inguruko Lurra bera ere ahazteko, eta larriago litzatekeena, Zoruarekin parekatzeko. Akabua litzateke Lurraldetasuna aldarrikatzen dugunontzat, Lurraldetasunak Lurraldeak eta Lurraldeak Lurrak behar dituelako, ezinbestean. Guk ez dugu Zorualdetasuna aldarrikatzen, zazpi herritakoa balitz ere. Hau ere kolpea! Zoruko burtsetakoek mendean dituzte munduko Lurra eta lurretakoak, baina Lurreko nekazariak ez dituzte mendean munduko burtsak, ezta pentsatu ere. Parekotasun legeak, horretan ere, betetzen ez diren seinale. Egun munduan goseak hartuta dauden gehienak Lurreko nekazariak dira, baina tripontzienak Zorutik elikatzen dira. Amen.

Baina XXIa ei den mende honetan, gure Lurra merkatu globalizatuaren Zorua bailitzan erabiltzen dugu, edo erabiltzen digute, edo erabiltzen uzten diegu. Bada horretan zer pentsatua, eta Iñakiren ahaleginek erronka horretara bultzatzen dute irakurlea. Halabeharrez. Ezinbestean. Gaur ahotik ahora dabilen Euskal Estatua eraikitzeke orubea ezin da Zoruzkoa izan; Lurrezkoa behar du izan edo, gaur diren Estatuaren aldean, ez da oso bestelakoa izango. Eta guk bestelako mundu hori posi-

ble egin, eta ikusi ere, nahi dugu. Badugu, beraz, garaia hainbat gauza birpentsatzekoa. Garaia eta premia.

Prentsako hamaika berri-zahar ardatz batera bildu. Antzina berriak eguneratu. Berrioi azakeria kendu, mozorrogabetu, eta ardatz biluzira bildu. Letra txikerrari handiari besteko garrantzia eman, eta horrela plazaratu. Horixe ekarpenik handiena esku arteko bilduma honena. Kazetari kritikoaren kazetaritza, eta ikerketa. Desagertzeko bidean den espeziea, seguruena. Bai, informazio-autobideen gizarte honetan, non askoz ere autobide gehiago diren benetako informazioa baino, ez da ohikoa, inondik inora ere, egunkarietan ingurumenaren eremu zabal-sakoneko gaietan jakitun, interesatu, aditu den kazetari aritua aurkitzea. Zerikusirik ez ekonomia, *sensu stricto* politika edo kirola ardatz duten atalekin, ezta pentsatu ere! Eta zer esan burtsa-orriaz? Akabua! Horietan bai adituak, gero, adimena bera ere krisiaren saskian ipini dutenak. Baina ingurumenaz? Hain hartzen da eremu sinple, azaleko, murriz eta murriztua, non unean une libreago den kazetariaren esku jar daitekeen horren kronika. Arazo gehiago izaten omen da albistea bera zein sailetan kokatu! Tira, harira!

«*Zertzelada motz batzuek nahiko arrazoi ematen dute birpentsatzen hasteko. Abiatu garen bidezidorrak guregan eta etorriko direnengan izan ditzakeen ondorio larriez gogoetatzen hasteko garaia da*». Holaxe dio Iñakik sarrerakoan. Hortaz, Lurra Zoru bihurtzen duen artifiziализazio arina, azpiegituren amaierarik gabeko armiarma sarea, etenik gabe handitzen ari garen aztarna ekologikoa, energia politika zentzugabearen barrenak, porlanak ezkututzen dituen interesak eta porlanarekin euskal herritarrok dugun aparteko mendekotasuna, hahemengo arrantza lekuen agortze bidean dugun erantzukizuna, berotegi gasen emisio globalean Euskal Herriatik daukagun isuri hazkorra, hirigintzaren negozioa agintzen duen hiruki santua, Lurra agortzea eta Zorua zabaltzea helbide duten lurralde-antolamendurako planak, arrazoiaren kolpeek erorarazi ez baina batzuetan pitzatu egiten dituzten paretan gainekoa, Lege-

ak ingurumenarentzat oztopo direnekoa, gatibu egiten gaituen merkatu librearena, goseak gero eta bezero gehiago duen garapen asegaitza.... Euskal Herriaren Hegoaldeko zein Iparraldeko hamaika zertzelada bildu, bai, baina askoz gehiago dira sortzen diren galderak. Eta horiei erantzuteko gonbita da Iñakik dakarrena.

Datuak berez hotzak izaten badira ere, ganorazko labeen tratatu, uztartu eta berotzen direnean, erretzera heldu gabe betiere, argigarriak suertatzen dira oso. Inondik inora ere ez kontzientziaren lasaigarriak. Eta datozen orrietako datuak datu, euskal poetak kantatua ekarri behar dugu gogora, ezinbestean: euskal herritarrok *ez gara hain onak benetan!* Honetan eta hartan gure instituzioek munduaren aurrean bikaintasunaren erreferente agertu nahi duten garai honetan, euskal herritarrok ez gara funtsezko gauzetan erreferente, gure inguruko iparrekoak beste hondatzaile eta beste isurle baikara, eta gehiago ere hainbatetan, eta gure hegoko urrunekoen miseria behartuaren erantzule ere bai, duda izpirik gabe.

Ate joka dator alternatiba. Horixe liburu honen atalburu bat. Bai, zaborra har daiteke gizarte batek egiten dituen apustuen iraunkortasunaren benetako ispilu, edo ispiluetariko bat behintzat, funtsezkoa dena, ibaien bazterrekoarekin batera. Esadazu zenbat zabor sortzen duzun, eta zer zaren esango dizut. Abian den atez ateko apustuak lotsagabekeriarik nazkagarrienaren ateko atarian ipini ditu indarrean den sistemaren sostengatzailerik sutsuenak, erre ke erre dihardutenak. Zaborren munduan garbiena zaborra bera den seinale. Eta horretan ere datuak argigarri: hemengo herritar bakoitzak, kilotan, 1990ean halako bi zabor sortu zuen 2010ean. Zoriontsuagoak ote gara orain orduko hartan baino?

Biluz dezagun geure iruditeria, gure irudipena, eta jantz dezagun era iraunkor batez, jantzi gutxiagoz betiere, inguruko jantziez jantzi ere. Eta egin dezagun atzekoz aurrera, modu kolektiboan: zein da gure bidea markatu behar duen utopia? Eta zein horretara hurbiltzen joateko bide-orria? Seguruenik,

orduantxe ulertuko dugu hobeto Iñakik liburuaren hondarrean aipagai duen mugimendu ekologistaren nahi eta ezinarena. Bai, ziaboga egin beharrean gara. Gurean hazkundearen mitoa desmitifikatu eta gutxiagorekin hobeto, zoriontsuago, solidarioago, askeago finean, bizi gaitezkeela geuk sinetsi eta besteoi sinesteko bidea eman, horixe erronka. Horretantxe datza *deshazkundera* deritzona. Beharrak apeta bihurtu gabe, neurrian bizi hemen, mundu zabalean neurrian bizi daitezten. Denok neurri berean. Hortaz, jar dezagun neurria.

On egin dagizuela, zertarako irakurri bestela.

IÑAKI ANTIGUEDAD,  
Ispasterren 2010eko abenduan



1987AN EZAGUTARAZI ETA ZABALDU ZEN *garapen iraunkorraren* kontzeptua, Nazio Batuen Erakundearen (NBE) *Brundtland* txostenean. Definizio hau eman zioten: «Ondorengo belaunaldien garapena eragotzi gabe, gizarte baten ongizatea bermatzen duen eredu ekonomiko-soziala». Geroztik, terminoak egin du bide, eta agintari politikoen diskurtsoetan ez ezik, gobernu eta hauteskunde programetan ere zabaldu da, baita gehien kutsatzen duten enpresen publizitate kanpainenetan ere.

Dena da garapen iraunkorra, dena ekologikoa eta berdea, denak ingurumen plangintzak, tokiko 21 agendak... Dena hitz handi eta asmo biribilak. Baina munduak inoiz ez bezalako arazo ekologikoak ditu, eta haren etorkizuna bera ere kolokan egon daitekeelako ideia entzuten ari gara zientzialari askoren ahotan. Zeren, diskurtsoen atzean ezkutatzen den errealitatea hauxe baita: azken hiru hamarkadetan, natur baliabideak inoiz baino azkarago agortu ditu indarrean den garapen ereduak. Eta, ekonomian nagusi den hazkundearen mitoak lausotu digu errealitate gordin hau: natur baliabideak bukatu egiten dira, muga eta kontrol sistemak jarri ezean. Dagoeneko bukatzen ari dira.

Munduko biztanle guztiek euskal herritarren kontsumo maila bera balute, eta guk bezainbeste hondakin sortuko bali-

tuzte, hiru planeta beharko genituzke egungo bizimoduari eusteko. Hori da Ama Lurra gurekin partekatzen duten gainera-ko herritarrei egiten diegun ekarpen *solidarioa*. Eta ondorioa garbia da: Europako txoko hau hondatzeaz gain, planetako desorekaren arduradun gara; hots, Euskal Herriaren gehiegi-keria kontsumistak herrialde pobretuen behar gorriarekin egiten du talka. Munduko herrialde pobretuen natur baliabideak erabiltzeaz gain –lapurtu esatea litzateke zuzenago, beharba- da–, haiei itzultzen dizkiegu kontsumo horren ondorioz sor- tzen ditugun hondakin kopuru itzelak, besteak beste toxikoak eta nuklearrak.

Aberastasunaren banaketa bidegabeak miseriara zigortu ditu munduko herritar gehienak. FAOren 2009ko datuen arabera, 1.200 milioi biztanle gosez daude munduan, sei pertsonata- tik bat. Mendeetan natur baliabideak lapurtzearen ondorioz, herrialde aberastuen eta pobretuen arteko aldea gero eta han- diagoa da. XIX. mendean, 1-3koa zen alde ekonomikoa. XX. men- dearen erdialdean 1-44koa zen, eta XXI.aren hasieran 1-80koa da (Michel Collon, *Huracán: Reflexiones sobre lo que nos ense- ña Katrina*).

Liburuan sakonduko ditugun zertzelada solteetan laburbil daiteke azken 30 urteotako politika ekonomikoek ingurume- nean izan duten eragin zitala: berotegi efektua sortzen duten gasen isurketa %47 handitu da Euskal Herrian 1990etik 2008ra. Horrek adierazten du, besteak beste, Kyotoko Protokoloareki- ko zer konpromiso hartu duten herri honetako agintariak eta elite ekonomikoak.

Cancuneko bileran lortutako akordioaren arabera, klima gehie- nez bi gradu igo ahal izango da mende honetan. Horretarako, 2020rako %25 murriztu beharko dira berotegi efektua eragiten duten gasen isurketak. Bada, helburu hori lortzeko, asko aldatu beharko dira gauzak Euskal Herrian ere. Zeren, gaur-gaurkoz ez baitago egoera hori aldatzeko aukerarik epe motzean, ez garraio, ez energia ez industria politikan. Azken finean, etengabeko haz- kundean oinarritutako kontsumo eta garapen eredu ekonomi-

koak indarrean segitzen duen bitartean, ez dago ingurumena behar den moduan zaintzeko modurik.

Beste datu gordin bat: hiru hamarkada eskasetan hirukoiztu egin da Hego Euskal Herriko lur urbanizatu eta artifizializata. 30.000 hektarea inguru zeuden urbanizatuta 1980ko hamarkadaren hasieran, eta 90.000 inguru daude dagoeneko. Ez da harritzekoa, azken urteotan Euskal Herri luze-zabalean zabaldu diren hirigune, autobide, industrialde, merkataritza zentro eta porlanezko bestelako egitura ugariak ikusita.

Egunero-egunero 1,23 hektarea lur itotzen dira porlan azpian Araba, Bizkai eta Gipuzkoan. Futbol zelai bat baino gehiagoko azalera, alegia, eta hori askotxo da eremu txikia eta biztanle dentsitate handia duen herrialdean. Abiadura handiko trenaren (AHT) proiektuak berak bakarrik mendebaldeko probintzietan zeuden nekazari lurren herenak desagerraraziko ditu –desagerrarazten ari da, dagoeneko–, betiko, Jaurlearitza berak aitortu duenez.

Bizkaiko golkoko arrantza ia guztiz bukatu, eta atunketari armatuetan doaz arrantzaleak munduko hainbat itsasotara arrain bila, Somalia pareko Indiako Ozeanora, esaterako... Gurea agortuta, besteena agortzera. Bide estuan, estubidean. Afrikako eta Amazoniako oihan tropikalen egurrez bete ditugu etxe dotoreak, eta errauste plantetan erre gero eta gehiago sortzen ditugun era guztietako hondakinak. Eta CO<sub>2</sub>, metal astun, dioxina eta beste gai kutsatzaile gehiago airera, uretara eta lurrera. Kontsumoaren morroi eta gurtzaile. Erregai fosiletan oinarritutako energia politika suizida baten arduradun eta biktima. Legea nahierara baliatu dugu naturguneak garapen eroaren hankapean hartzeko: Itoitzen, esaterako.

Zertzelada horiek guztiek nahiko arrazoi ematen dute geratu eta pentsatzen hasteko. Abiatu garen bidezidorrak guregan eta etorriko direnengan izan ditzakeen ondorio larriez gogoeztatzen hasteko garaia da. Garapen iraunkorraren kontzeptutik urruti gaudelako. Gure ustezko ongizateak kostu larriak eta atzeraezinak dituelako guretzat eta hurrengo belaunaldientzat.

Atzerako bidaiari ekiteko unea heldu delako –*deshazkunda* deitzen hasi dira batzuk–, gogoetatzeko gonbita egin nahi dizu liburu honek; zuri, irakurle; eta, batez ere, zuri, agintari. Utz diezaiozun hitz ederren mozarropean ezkutatzeari, eta har dezazun zure politikak ingurumenean eta herritarrengan dituen ondorioen ardura. Ekonomiaren etengabeko hazkundearen ize-nean ezin delako edozein proiektu justifikatu, Lurrari egindako edozein eraso zuritu. Abiapuntu horretatik has gaitzen sortu dugun excalestri itxurako labirinto erraldoi honetatik irteten. Etorri garen bezalaxe, irteera aurkitzea berez zaila izango dela jakinik ere. Denbora baldin badago, has gaitzen atzera.

BURUNTZAKO GAINEAN UDA AMAIERAKO GOIZ EGUZKITSU BAT. Begiak hara eta hona, ikuspegiak goibeldu du gogo. Oria ibaiaren hegoaldera begiratu, eta haraneko lerro urbanizatuta islatzen du etenik gabeko etxe eta lantegi sorta amaigabeak. Haraneko lurak bete, eta pixkanaka mendian gora doa gure garapen eredu asegaitza. Tontor azpiko harrobi erraldoitik –eta antzeko beste batzuetatik– ateratzen da, nondik bestela, eskualdeko azpiegitura lan ugariak egiteko lehengaia: kareharria. Mendiak duen zuloari erreparatuta, azken urteotako ustiakuntza ez da txikia izan. Ez alajaina!

Beterri, Donostialdeko kostaldeko sagardoaren lurraldea, adiera historikoa: Astigarraga, Donostia, Hernani, Lasarte-Oria, Orio, Urnieta eta Usurbil udalerrak barne hartzen dituen... Ez da amaitzen errepede eraikuntza basa Txirritaren gorabeheren lekuko izan zen lurraldean: Donostiako bigarren ingurabidea, Urumeako autobidea, A-8ren hirugarren bideak, herrietako saihesbideak, merkataritza zentro, hirigune eta industrialde berriak... Eta abiadura handiko trenaren zain gaude oraindik sagardoaren lurralde honetan!

Nola aldatuko da begien parean dagoen Belkoain mendia? Bi ebaki egingo dizkiote ipar-mendebaleko magaletik: N-1eko

ingurabidea egiteko bata, *Euskal*  $\gamma$ -a egiteko bestea. Andatza, ipar-mendebaldean: nola geratuko da usurbildarren eta lasartearren mendi kuttuna errauste planta, espetxea eta industrialde erraldoiak egiten dituztenean? Jaizkibel, ipar-ekialdean. Salbatuko al da kanpoko portuak bere itsasadar ederrari egiten dion herio mehatxu gordinetik? Onddi, ipar-ekialdean. Nola utziko ditu haren magalak abiadura biziz datorren trenak?

Nahiz eta sagardorik ez den falta, gero eta sagasti gutxiago dago *Kantabriako parte* honetan. Eta Gipuzkoako txokoa-ren egoera Euskal Herriko beste hainbat lekutako bera da. Gero eta gutxiago dira artifizializatu ez ditugun eremuak, zoru bihurtu ez ditugun lur zatiak. Egunero 1,23 hektarea lur natural hondatzen da Araba, Bizkai eta Gipuzkoan. Futbol zelai batek hartzen duen eremua baino gehiago. Egunero, etenik gabe. Hondeamainen gupidarik gabe.

Horri gehitu behar zaizkio kontrolik gabeko garapen industrialaren ondorioz gai toxikoz eta metal astunez kutsatu ditugun lurzoruak, gutxienez Araba, Bizkai eta Gipuzkoako lurzoru erabilgarriaren %2,7 Jaurlaritzak berak emandako datuen arabera (1.279 hektarea). Barakaldon lindanoz kutsatutako lurzoruen kasuak hartu du oihartzun handia azken urteotan, eta Jaurlaritzako goi karguak auzipetuta daude Asuako lindano biltegi «legez kanpo eta klandestino» baimentzeagatik. Lur Maiteak leporatu die Euskalduna zabortegean lindanoa bota, eta hondakin arriskutsuak Argalariora eraman ondoren, eremua behar bezala garbitu gabe Prycari saldu izana. Lur kutsatuak arazo badira, naturari kentzen ari gatzazkion eremua ere arazo latz bilakatu da, azken urteotako eraikuntza erritmo etengabearen ondorioz.

Greenpeacek emandako datuen arabera, 23.607 hektarea zeuden okupatuta Araba, Bizkai eta Gipuzkoan 1987an. Eusko Jaurlaritzaren arabera, 57.322 zeuden artifizializatuta 2007an, eta 14.000 hektarea gehiago hartzea espero dute 2020rako. Alegia, Araba, Bizkai eta Gipuzkoako lurraldearen %10 artifizializatua egongo da hamar urte barru, administrazioek egindakoz.

ten lurralde planak gauzatzen badira. Eta, eraikitzeko goseari eta erritmoari begiratuta, aurreikuspenak beteko direlako zalan-tza gutxi dago.

Zorua badago ugari. Lurra dugu eskas, gero eta eskasago. Frantzian, adibidez, lurraldearen %4,7 dago artifizializatua, eta Espainian %2,1. Hego Euskal Herrian, aldiz, %5,1 dagoeneko. Beraz, ipar eta hegoaldeko bizilagunen gaintetik gaude jadanik, eta Alemania, Danimarka eta Txekia harrapatzeko zorian. Proiektuak gauzatzen badira, laster gaintituko ditugu. Araba, Bizkai eta Gipuzkoan gaintitu ditugu dagoeneko.

Porlanaren erabilera neurrigabeari erreparatzeko, datu bat: Europa osoa aintzat hartuta, Araban, Bizkaian eta Gipuzkoan erabiltzen da porlan gehien, pertsona eta urte bakoitzeko. Espainiako Porlan Ustiatzaileen Patronalak emandako datuen arabera, 1.187 kilo kontsumitu zituen herritar bakoitzak mende-baldeko hiru probintzietan 2005. urtean. Italian, adibidez, 789 kilo erabili zituen herritar bakoitzak, Finlandian 322, eta Espainian 1.168 kilo. Europako Batasuneko porlan erabilera 509 kilo-koa izan zen urte horretan biztanle bakoitzeko.

Arazoaren tamainaz jabetu da Jaurlearitza bera –txosten idatzietan, behinik behin–, eta horren berri eman ohi du urtero argitara ematen duen Ingurumen Urtekarian. PSE-EEren Jaurlearitzak bere asmoen artean sartu zuen lurren artifizializazioaren erritmoa mantsotzea, eguneroko 1,23 hektareatik 0,5era. Lurralde antolaketari buruzko adituek eta ekologistek, aldiz, lur naturalak berreskuratu behar direla ohartarazi dute, eta prozesua erabat eten behar dela, berandu izan baino lehen.

Nafarroan, adibidez, 30.000 hektarea lur daude artifizializatuta dagoeneko. Mende erdian seikoiztu egin da eremu artifizializatua herrialde horretan, Gobernuaren enkarguz Tracasa enpresak egindako ikerlanaren arabera. Nafarroan seikoiztu, eta Hego Euskal Herrian hirukoiztu, 30 urtean. 90.000 hektarea daude artifizializatuta dagoeneko—1980ko hamarkadan 30.000 baino ez zeuden—.

Beraz, historia osoan baino hiru aldiz gehiago hondatu dugu lur naturala 30 urtean. Eta harrigarria bada ere, izugarrikeria hori ez da gertatu hazkunde demografiko handiaren ondorioz, 1960ko hamarkadan bezala. Argigarriak dira datuak: 1950etik 1975era milioitik gora biztanle gehiago hartu zituen Euskal Herriak bere lurraldean, eta 1.640.000tik ia 2.800.000ra pasa zen. Uler daiteke, hortaz, jende hori dena sartzeko etxebizitza ugari egin behar izatea, eta lurra okupatzea, toki askotan kaos urbanistiko handia eragin arren.

1975etik gaur egunera, ordea, 200.000 biztanle gehiago baino ez daude Euskal Herrian. Zeri erantzuten dio, hortaz, azken urteotako eraikuntzaren anabasa eta sukar horrek? Eraikuntza enpresek –eta haiek sustatzen dituzten erakunde finantzario eta ekonomikoek– izango dute, segur aski, horren erantzuna.

Eta ez haiek bakarrik. Euskal Herrian badira bi porlan enpresa handi, Cementos Rezola eta Cementos Portland Valderribas. Cementos Portland Valderribas FCC enpresa erraldoi espainiarren adar bat da. Euskal Herriko porlan enpresa indartsuena da, eta 15 porlan fabrika ditu, 170 hormigoi planta, 63 harrobi eta 18 mortero mundu osoan barreiatuta. Euskal Herriko bere enpresa ezagunenak Olatzagutiakoa eta Lemoakoa dira. Horiek eta Cementos Rezolaren Añorgako eta Arrigorriagako plantak dira gure inguruko kutsatzaileenetakoak: ia bi milioi tona CO<sub>2</sub> isuri zituzten lau planta horien artean 2008. urtean, Europako E-PRTR erregistroaren arabera.

Bada, enpresa horretako pertsonarik ezagunenetako baten hitzak ekarriko ditugu hona, arazoaren tamainaz jabetze aldera. Nicolas Gaminde Cementos Lemonako zuzendari nagusi ohiak iazko maiatzaren 9an *Deia* egunkariari hala esan zion: «Alde batetik ingurumena dago: hondakinen kudeaketa, kutsadura... Baina badira beste arlo batzuk ere, lurraren gestioa, esaterako. Izan ere, hori da Euskal Herrian dugun arazorik handienetako, batez ere EAEko populazio dentsitate eta kontzentrazioaren ondorioz. Lur erabilgarria jaten ari gara. Azken 40 urteotako lurraren



erabilera historia osokoaren parekoa da. Martxa honetan lurrik gabe geratuko gara, eta Euskal Herri osoa urbanizatuta izango dugu». Jakina, egoera latz horren arduradun nagusietako bati halakoak irakurtzeak zalantza sortzen du. Izan ere, zer da: zinismo hutsa ala erru aitorten zintzoa? Bata izan edo bestea, kontua hauxe da; ekologista batek gauza bera esango lukeela, eta hitz berdintsuekin. Bitxia, behintzat, bada. Eta egoeraren larriaren konstatazioa.

Zer esanik ez dago zurrumbilo hondatzaileak ondorio ezin kaltegarriagoak dituela ingurumenean, eta larriena da bueltarik gabeak direla ia gehienak: lurraldea zatikatzen da, eta naturguneak, ekosistemak eta bioaniztasuna erremediorik gabe galtzen; nekazaritzarako lurrik onenak hondatzen eta desagertzen ari dira; temperatura nabarmen berotzen da porlanguneetan, naturguneekin alderatuta; eta, ibaiei dagozkien uholde lurrak eraikinez betetzen direnez, euriteetan askoz ere kalte handiagoak gertatzen dira –horren adibideak gero eta gehiago ditugu azken urteotan–.

### Bakoitza berera

Lurralde txikia dugu, bi estatutan eta hiru administrazioetan banatua. Lurralde antolaketaren ikuspegitik horrek eragin handia du: ez dago herri ikuspeirik, ez dago antolaketa komunik.

Administrazio guztiek nahi dituzte azpiegitura berak, zerbitzu berak, proiektu berak... Ondokoak daukanak ez du balio norberetzat. Ondokoa zertan ari den ez du axolarik. Bilbon eta Baionan merkataritza portu handiak egoteak ez du balio Gipuzkoako arduradun politikoak konbentzi daitezen Jaizkibelen kanpoko portua ez dela behar, garestiegia dela eta kalte larria eragingo duela Jaizkibelgo itsaslabarraren ekosistema aberatsean.

Miarritzen eta Hondarribian, 25 kilometroren tartean, bi aireportu egotea administrazio bateratu batek sekula ere onar-

tuko ez lukeen zentzugabekeria da. Behin baino gehiagotan eskaini dio Miarritzeko Aireportuak Gipuzkoako Aldundiari bertako bazkide eta akziodun izateko aukera, eta azken horrek uko egin dio beti eskaintzari. Baiona-Donostia eurohiriaren kontuak beste batzuk dira, nonbait. Hondarribikoa luzatu eta handitu beste aukerarik ez dute ikusten, Gipuzkoaren *garapenerako*.

Abiadura handiko tren egiten bada, hiriburu guztietan behar da geltokia. Iruñea eta Paue artean beste autobide bat ezinbestekoa da, Nafarroako agintarien iritziz, Gipuzkoan barrena doana ez baita egokia. Donostiatik Gasteizera joateko ez da nahikoa gaitasun handiko bide bakarrarekin (N-1), ingurumen kalte handia egin duen beste bat ezinbestekoa zen (Eibar-Gasteiz), nahiz eta erabilera aurreikuspenak eskasak izan –eta aurreikuspen horiek, agintarien ahaleginak ahalegin, betetzen ari dira dagoeneko–.

Administrazio bateraturik ezean, bakoitza berera doa, eta ez dira azpiegiturak eta zerbitzuak aprobetxatzen lurrari eta ingurumenari kalteak aurrezteko. Ez da lurralde antolaketaren politika bateratu eta arrazional baten ikuspegi orokorrik. Hazkundera da gakoa. Hazkundera da jainkoa. Garraioa ez da salgaiak eta pertsonak batetik bestera mugitzeko tresna, ezinbestez mugak dituena. Garraioa aberasbide bilakatu dute, eta hazkunderaren ekonomiaren oinarri. Errepideak gainezka daude, baina administrazioei bururatzen zaien alternatiba bakarra errepide gehiago egitea da, daudenak bikoiztu, hirukoiztu: bigarren saihezbidea Donostian, Txorierriko korridorea eta Hegoaldeko saihezbidea Bilbon... Errepideak gainezka daude, eta trenaren alternatiba bilatu beharrean, AHTa egitea hobetsi du administrazioak, aitortu arren bakarrik herritarren %0,7 mugitzen dela egunero hiriburutik hiriburura. Alegia, oso eskari txikiari egiten diola aurre... Eta kamioiak ere ez dituela ordezkatuko, AHTa ez delako salgaiak garraiatzeko tren, bidaiariak ziztu bizian garraiatzekoa baizik. Horri dagokionez, Nuria Lopez de Gereñu Jaurlaritzako Garraio sailburu ohiak esan

zuen 1.000 kamioi aterako dituela errepideetatik, egunero Gipuzkoa eta Lapurdi arteko mugatik igarotzen diren 11.000tik.

Udalerriz gaindiko Arloko Proiektuak, Lurralde Antolatzeko Artezpideak, Zatikako Lurralde Planak eta Arloko Lurralde Planak gora eta behera... Hitz ponpoxoak eta euskaldun jatorrentzako arrotzak... lur naturalaren galera etengabekoaren oinarri izan dira azken hamarkadetan. Udalerriek ez dutelako inolako arazorik izan nahi beste –eta nonahi– eraikitzeke. Lurra eraikuntzaren euskarri huts bilakatu da. Iñaki Antiguedad hidrologo eta EHUKO irakasleak dioen legez, Lurra «gizarte bat dagoen ingurumenaren oinarri dinamikoa, baliabide emaile eta haren nortasunaren parte» da (*TAV, las razones del no*). Oso ezberdin ikusten dute agintari eta teknokratek, ordea. Haienztzat Lurra zorua baita, hazkunde ekonomikoaren euskarri huts.

Eraikitzeke ez diren lurren kalifikazioa aldatu besterik ez dute erakundeek, edozein proiektu aurrera eramateko. Ez dago mugarik, ez dago natur edo labore lurrei eusteko apusturik. Ahalik eta gehien, eta ahalik eta azkarren eraikitzea da gakoa, gutxi batzuek ahalik eta etekin ekonomiko handienak lortzeko. Hori izan da bidea. Eraikuntza motor ekonomikotzat jo dute agintariak, eta eraikitzea garapenaren ikur.

Jaitsiera demografikoa izan duten hirietan auzo berri erraldoiak eraiki dira –eta eraikitzen jarraitzen dute–. Hiriak asko zabaldu dira hedaduraz: merkataritza zentroak altxatu dituzte nonahi (Urbil, Garbera, Alcampo, Carrefour, Bilbondo, Artea, Megapark, Mercairuña...), industrialdeekin eta bestelako zerbitzu eta azpiegiturekin bete ditugu hirien kanpoaldeak –dagozkien errepideekin–, herritarrak autoaren morroi bilakatu ditugu, eta gizarte sareak eta herritarren arteko harremanak puskatu.

Merkatuaren lege bidegabeak oinarri hartuta, multinazionalen esku utzi dugu elikagaien salerosketa, transgenikoen eta plastikozko kontsumo gaien onuretan; pestizidez edo porlanez antzutu ditugu antigoaleko lur emankorrak; eta baserria, merkataritza txikia, herrietako azokak eta ekoizpen ekologikoa txerrien askara bota...

Inoiz Bernardo Atxaga idazleak, mundu moderno globalizatuaren euskal bertsioa asmatu eta *Euskal Hiria* izenez bataiatu zuena –ekialdean UPNko buruzagiek *Nafarroako hiri-eskualde* deitu izan dutena haren baliokidetzat har liteke, oinarrian eta helburuetan bat datozelako– bilakatu da agintarien lelo eta amets, eta eraikitzaileen pagotxa. Eta, lurra, gero eta eskasago eta zatituago, bitxi preziatu bihurtu zaigu, natur babeslekue-  
tan gorde beharrekoa. Hurrengo belaunaldiei lapurtu diegu jadanik puska handi bat, guri mende askoan kendu diguten baino askoz ere handiagoa. Eta horretan jarraitzen dugu, temoso, lurra –baliabide urri eta hauskorra– desagertzeko arriskuan den espezie izendatu behar izan arte, akaso?

### Eraikuntza enpresen pagotxa

Baten batek pentsa dezake nahiko eta sobera eraiki ditugula etxebizitzak azken urteotan. Begiratu besterik ez dago gure hiriguneetara. Gasteizen, Donostian, Iruñean, Barakaldon, Iru-  
nen, Barañainen eta beste hainbat lekutan auzo handiak egin dituzte hirien kanpoaldean: Amara auzoan Donostian, Salburuan Gasteizen, Sarrigurenen Iruñean... Mendebaldeko hiru probintzietan 20.000 hektarea okupatzen dute, dagoeneko, etxebizitzek. Eta, hirigintza planen etenik ez dago, gainera, azken bi urteotan bizi dugun krisi ekonomiko-finantzarioak eraikitze abiada pitin bat moteldu badu ere.

Erakundeen eta udalen hirigintza planei begiratuta, datu bat: 200.000 etxebizitza gehiago egiteko adina lur gordeta daukate dagoeneko mendebaldeko hiru probintzietan. Eusko Jaur-laritzak ekonomia eta gizarte arloko 70 eragilerekin iaz sinatutako Etxebizitza Itunaren arabera, 90.000 etxebizitza eraikiko dituzte heldu diren 15 urteetan. Nafarroan, berriz, 70.000 etxebizitza eraiki nahi dituzte hurrengo hamarkadan.

Etxebizitza berrien sukarraldiak, gainera, ez dio erantzuten –lehenik aipatu moduan– hazkunde demografikoari, erai-

kitzaileen interes ekonomikoei eta espekulazioari baizik. Etxebizitzak eraikitzea erraztu duen arrazoi bat izan da Araba, Bizkaia eta Gipuzkoan ez dela lur zorua arautzeko legerik izan 25 urteotan. 1980ko hamarkadaren hasieran eskuduntza hartu bazuen ere, 2006a arte ez zuten legerik onartu Eusko Legebiltzarrean. Lege hutsune hori ederki baliatu dute eraikitzaileek mende laurden horretan euren interesak ezartzeko.

Hirigintza eremuen hazkundera lurralde osoan gertatu bada ere, kostaldea dago egoerarik arriskutsuenean. Horren adibide, datu bat: Bizkai-Gipuzkoetako kostaldean lurraldearen %20tik gora dago artifizializatua dagoeneko, alegia, Hego Euskal Herriko batez bestekoa halako lau eta gehiago.

Bidasoaren iparraldean egoera ez da hobea. Izan ere, Ipar Euskal Herria garapen desorekatuaren eredu da duela aspalditik. Lapurdiko kostaldea giza presio handia jasaten ari da, eta barnealdeak, berriz, husten jarraitzen du. Horrek hizkuntzan eta kulturaren eragin nabariak ditu. Lapurdiko kostaldea Frantziako udatien atsedenteko bilakatu da, hotel eta luxuzko txalet agentzien helburu. Horrekin batera, euskara eta euskal kultura are eta gehiago zokoratu da, eta frantsesa sendotu. Bitartean, Zuberoako eta Nafarroa Behereko eremu euskaldunenak hustu egin dira. Gazteek herritik kanpo joatera behartuta ikusi dute euren burua, laborantza gainbeheran-eta, ekonomikoki eta zerbitzuen aldetik irtenbiderik gabeko tunel batean sartu baitituzte herri txikiak.

Hego Euskal Herrian ere –Bizkai-Gipuzkoetan, esaterako–, nahiz eta barnealdeko haranetan industrializazio prozesu azkarrak izan diren hamarkadetan, antzeko prozesurik bada. Alegia, maila kulturalen nabaria da eremu erdaldunenak ari direla ekonomikoki, politikoki eta demografikoki indartzen; euskaldunak ahultzen ari diren hein berean.

Greenpeacek ohartarazi du «mediterraneartze prozesu» baten aurrean gaudela Bizkai-Gipuzkoetako kostaldean, hirigintzari dagokionez. Horren adibide bat da Bakion dagoen hirigintza proiektua, esaterako: golf zelai bat egin nahi dute, eta dozena-

ka etxebizitza haren ondoan. Espainiako Mediterraneoan erabiltzen den prozedura bera baliatu dute horretarako: golf zelaia amarrua da etxebizitzaren prezioa garestitzeko. EAJko alkatea auzitara eraman dute udal taldeko beste kideek, hirigintza plan horregatik.

Antzeko kasua da Bastidakoa (Araba). Hango alkatea auzibidera eraman zuten golf zelai bat eta 750 etxebizitza eraikitzeke hirigintza plana aurrera eramateagatik, ustez modu irregularrean. Ustelkeria eta irregularitasun kasuak dozenaka dira, eta horietako batzuk baino ez dira iritsi epaitegietara: Eguesibarko auzian, esaterako, Ignacio Galipienzo UPNko alkatea prebrikazioagatik zigortu zuten. Tolosan 700 etxebizitza egiteko Gorostidi-Voith plana legez kanpoko delat ebatzi du epaileak, eta antzeko kasuak daude Urdaibain (Kanaleko hirigintza plana), Bilbon (Zorrozaurreren eraberritzea, esaterako), Ondarroan (Aieriko padurako hirigintza plana), eta beste hainbat lekutan.

Barrikako kasuak, adibidez, ondo islatzen du agintarietako naturarekin agertzen duten errespetu falta, eta baita ere legeen aurrean adierazten duten axolagabekeria. EAEko Justizia Auzitegi Nagusiak ebatzi zuen Barrikabason eraikitako 12 txalet legez kanpokoak direla, salaketa jarri zuen Txipio Bai elkarrekin ekologistari arrazoia emanda. Etxeak eraikita daude, eta EAJ buru duen udalak legez kanpo eman dizkie ura eta argindarra etxe horiei azken urteotan. Hori gutxi balitz bezala, eraikitzen jarraitzeko planarekin segitzen du udalak, auzitegiaren epaia izan ez balitz bezala. Txaletak eraiki ahal izateko, aldundiak lurren kalifikazioa aldatu zuen, babestutako eremua eraikitzeke modukoa bilakatzeko. Auzitegien epaien ostean, birkalifikatze hori baliogabetu zuen aldundiak, eta 97 etxebizitza egiteke plana bertan behera geratu zen. Eraikitako 12 txalletekin zer gertatuko den, ordea, inork ez du oraindik azaldu. Auzitegien erabakien ostean, eraitsi egin beharko lituzkete.

Urdaibaiko itsasadarra biosferaren erreserba da. Baina Unescoren babes izaerak ere ez dio bermatzen naturaren aurkako erasoetatik salbu egotea. Industrialde handiak egin nahi

dituzte hurrengo urteotan bertan, besteak beste, Busturian (152 hektarea), Muxikan (60 hektarea) eta Bermeon (33 hektarea)... Bidenabar, beste 74 hektarea gordetzea aurreikusten du Lurraldeko Arloko Planak, hurrengo 16 urteotan sor daitezkeen industria jardueri aurre egiteko. Alegia, badaezpada ere. Errigoitin, biosferaren muga-mugan, basoko zakarren 180.000 tona erreko lituzkeen biomasa zentrala egin nahi du Bioforest Bost SLU enpresak, nahiz eta horrek berotegi efektuko gas ugari isuriko dituen atmosferara.

Hori gutxi balitz bezala, Bizkaiko Foru Aldundiak Guggenheim museo bat egin nahi du Sukarrietan, «natura eta kultura eskutik helduta» eskaintzeko, aldundiak botatako ideia erabiltzearren. Jakina, urtean milaka ibilgailuk eta errepide nahiz zerbitzuetako azpiegitura berriek biosferaren ekosistemari zer onura ekarriko dioten oraindik ez dute azaldu foru aldundiko agintariak, herritarrek ondo ulertzeko moduan, behintzat. Sozialisten Jaurlaritzaren proiektuaren aurka agertu bada ere, ikusi egin beharko da zer jarrera hartzen duen etorkizunean. Izan ere, Guggenheim markarik ez duen bestelako museo bat egitearen aukera aztertzearen alde agertu da.

Ez dira azken urteotan Urdaibain izandako hirigintza proiektu bakarrak. EAEko Auzitegi Nagusiak atzera bota zuen Ibarangelun 50 txalet egiteko asmoa, herri horretako itsasadarrean okupatu behar zuten lurak legez kanpo birkalifikatu zituelako Eusko Jaurlaritzak. Espainiako Auzitegi Gorenak berretsi egin du epaia, eta ekologistek arrazoia eman. Hala, Kanala hirigintza proiektua bertan behera geratu da betiko.

Ekologistek hainbat proiektu geratzea lortu badute ere, arriskua kostalde osoan dago: Getxon 8.000 etxebizitza eraiki nahi dituzte; Donostian 17.000 etxe berri egiteko asmoa dute hurrengo urteotan, Auditz-Akularren, Ulian, Errotaburun, Loiolan, Martutenen eta hiriko beste hainbat tokitan; Lapurdiko hegoaldean 4.000; Baiona-Angelu-Miarritzen 6.000; Ondarroman 500 –hori ere momentuz EAEko Auzitegi Nagusiak balio gabetua–; Bakion 2.000; Ugao-Arrigorriagan 24 hektarea oku-

patu nahi dituzte natur babes berezia duen Bentako Errekan, lur batzuk Eroskiri eskaintzeko, harekin udalak duen zor bat kitatze aldera. Horregatik, EAjko alkate Alberto Ruiz de Azua auzitegietara eraman dute, prebarikazioa eta EAEko Lur Zorua-ren Legea urratzea leporatuta.

Donostiako Udalaren jarrera adierazgarria da. 2010ean onartutako Hirigintza Plan Nagusian porlanaren aldeko apustu sendoa egin du, ingurumenaren ikuspegitik munduaren aurrean Elorza alkateak eman nahi duen irudi berdearekin uztartzen zail samarra, inondik ere. Ez bakarrik hondakinak errausteko apustua egin duelako. Hori ez ezik, Gipuzkoa oso-ko industrialde handiena egiten hasi da Zubietan, errauste plan-ta eta makro-espetxea barne hartzen dituen 100 hektareako mendi gunea guztiz suntsituz. 17.000 etxebizitza berri egitea jasotzen du, nahiz eta oraindik ere ehunka etxe amaitu gabe dituzten –esaterako, Loiolako Erriberan–, krisiak eragindako motelaldiaren ondorioz. Bigarren ingurabidea zabaltu berri-tan, etorkizunean hura luzatzeko aukera jasotzen du planak. Donostialdea Gipuzkoako *lobby* eraikitzailearen jo puntu eta desio bilakatu da, eta politikariek haien interesei men eginda, laster beteko dituzte porlanez hiriak eraiki gabe dituen lur sail natural apurrak. Horren oinarrian, Donostialdeko eta Bidaso-aldeko Lurralde Arloko Plana dago. Porlanez nahiko aseta dago-en eskualdea are eta gehiago zigortzea planteatzen du: indus-trialde, etxebizitza sail, azpiegitura, trenbide, aireportu, errepide eta portu berriak... Egun lurraldearen %15 artifizializatua dago, eta %18raino iritsi nahi dute 15 urte barru. Aspaldi ez bezala, ordea, ehunka eta ehunka herritar elkartzen ari dira haien herri eta haranak porlangintzaren negozioren hankapean ez dituz-tela utzi nahi esateko.



## Hiruki «santua», Gendulainen

Kostaldetik urruti badago ere, aipamen berezia merezi du, atal honetan, Gendulaingo proiektuak (Nafarroa). Azken urteotako adreiluaren sukarraren arrimuan, 300 hektarea lur erosi zituzten hainbat enpresek Iruñerriko hegoaldean, Zizur Zendearen eskualdean. Egitasmoa handinahia zen, eta hedabideetan titular burrunbatsuak egiteko modukoa. Izan ere, Nafarroako bigarren hirigune handiena egin nahi zuten Gendulainen, etorkizuneko hiria: 55.000 bizilagunentzako 19.000 etxe berri eraikitzea zen asmoa, hain zuzen ere.

90 milioi euroren truke erosi zieten 300 hektareako lurra Gendulaingo kondearen oinordekoei Desarrollo Sostenible (Garapen Iraunkorra) izenaren pean elkartutako 42 enpresek. 90 milioi euroak ez ziren dirutan ordaindu, ordea. Eraikitzeko eskubidea eman zien Nafarroako Gobernuak diruaren truke. Negozio biribilerako urrats ezin hobea zen hori enpresentzat.

Esne saltzailearen kontuak egiten ari ziren operazio urbanistikoaren bultzatzaileak: etxe guztiak salduz gero, 3.900 milioi euro irabaziko zituzten enpresek. Lurren erosketa hiru kutxaren bidez finantzatu zuen Desarrollo Sosteniblek: Nafarroako Kutxa, Rural Kutxa eta Euskadiko Kutxa.

Usteak ustel, ordea. Izan ere, finantza krisia eta hirigintza krisia iritsi ziren –kasualitatez, biak eskutik helduta- eta patrikak urrez bete nahi zituzten enpresariak, bat-batean, ohartu ziren soro zabal batzuk baino ez zituztela. Orduan agertu ziren politikariak, haiek salbatzeko prest. 26.000 lanpostu arriskuan egon zitezkeela ohartarazita, lurrak berriz erostea proposatu zuten PSNk eta UPNk, enpresen zorrak arintzeko. Kasu paradigmatikoa, eta hirigintzaren negozioaren atzean agertu ohi den hiruki santua garbi eta konplexurik gabe erakusten duena: eraikuntza enpresariak, agintari politikoak eta banketxeak... Nonbait Gendulainen urrezko ametsera arrimatu zirenek, merkatu azterketarik gabe, ez zuten kontuan eduki 2002tik 2007ra 22.124 etxe berri egin zirela Iruñerrian (Erripaginan,

Lezkairun, Eguesibarren...), eta krisiaren ondorioz, proiektuetako asko ez aurrera ez atzera geratu zirela. Nafarroako Kontuen Ganberaren arabera, 2008ko hasieran 15.304 etxebizitza hutsik zeuden (guztien %20) Iruñerrian. Buztintxuri eta antzeko beste auzo batzuetan %40oraino iristen zen etxe hutsen kopurua 2008an. Euskal Herrian 250.000 bat etxe daude hutsik, zenbait erakundek egindako kalkuluen batuketaren arabera. Araban, Bizkaian eta Gipuzkoan, esaterako, azken urteotan eraiki dituzten 23.000 etxebizitza hutsik daude, inork ez dituelako erosi, EAEko Etxebizitzaren Behatokiaren datuen arabera.

Datuak datu, argi dago hiruki hori osatzen dutenek ez dutela etxeak betetzea ezinbesteko xede, gutxi batzuen diru kutzak betetzea baizik. Gendulainen, ordea, kontuak ez dira ondo atzera, eta, orain galdutako diru apurrak berreskuratzeko atzerako maniobran dabilta enpresari diru-gosetiak, egoera ekonomikoa aldatu eta haizeak berriz alde noiz joko zain. Eta, hara non, proiektua betiko lurrazpian sartuta zegoela zirudienean, 2009. urtearen hondarretan Nafarroako Gobernuak berriro mahai gainera ekarri zuen, Udalez gaindiko Eragina duen Arloko Proiektu (PSIS) gisa tramitatuta. Amelia Salanueva Gobernuko Etxebizitza kontseilariak aurkeztu zuen proiektua prentsaren aurrean, eta, Gobernuak onartu ostean, informazio publikora zabaldu zutela jakinarazi, helegiteak jasotzeko zain. Proiektuaren helburua: Iruñerriko babes ofizialeko etxebizitzaren «behar eta eskariari» erantzutea da, «epe ertain-luzean». «Gendulainek hiri bioklimatiko iraunkorraren erreferente izan nahi du. Europako hirigintza jarduera egokiaren erreferentea, eta I+G+b laborategia, eraikuntza iraunkorra eta eraginkortasun energetikoa lortzeko».

Alegia, Nafarroako Gobernuak onartutako Moderna Planaren helburuekin bat egiten du proiektuak, «ekonomia berdearen aldeko apustuarekin». UPNren gobernuak *dixit*. Proiektua tramitatuta, enpresek erositako eraikitzeke eskubidea bermatu nahi du Gobernuak. Hots, enpresekiko zorra kitatu.

Handikeria hau zertan geratuko den norbaitek ba al daki, gertatutakoak gertatuta? Argi dago ameskeria dela pentsatzea adreiluaren kontura aberaspidea bilatu dutenek –eraikuntza enpresak, banketxeak eta agintariak– erraz etsiko dutela. Segur aski, aldeko haizearen zain geratuko dira oraingoz baztertuta dirudien proiektua berriro mahai gainera ekartzeko. Izan ere, ongi ohituta daude: denon ondare den lurra merke-merke hartu, denok behar ditugun etxebizitzak garesti saldu, eta diru kutzak bete. Orain arte ez zaie gaizki joan, eta kostako da bide horretatik aldentzea.

## 1.2. Amaierarik gabeko armiarma sarea

Maite dituzte errekorrak gure inguruko politikariek, prentsa-ri titular loriatsuak eskaintzea: *Espainiako onenak* garela lanbide heziketan, mediku gehien eta osasun zerbitzu hoberen ditugunak, unibertsitario gehien eta prestatuenak, langabezi tasa baxuena, soldatarik handienak... Mila kontu, baina gehienetan, onenak beti gu. Eta marka hori Europa mailakoa baldin bada, ez dago zoriontasun handiagorik!

Bada, Arabak, Bizkaiak eta Gipuzkoak osatutako Euskal Autonomia Erkidegoak badu Europako errekor handi bat, herrialde independente balitz, behintzat, liburu eta argitarapen guztietan agertuko litzatekeena, Guinness liburuan bertan ere bai, hain segur: kilometro koadroko autobide eta autobia kilometro gehien duen Europako herrialdea da Euskal Herriko mendebaldeko txoko hau: 82,9 kilometro autobide ditu 1.000 kilometro koadroko.

Hego Euskal Herria erreferentziatzat hartuta, Europako hirugarren herrialdea litzateke gurea autobia eta autobide kopuruaren aldetik: 46 kilometro 1.000 kilometro koadroko. Herbehereak (57,5) eta Belgika (55,1) bakarrik daude Hego Euskal Herriaren aurretik. Badute, beraz, zertaz harrotu gure agintari erronkazaleek!

Baina, jakina, horrek ere sortzen ditu arazoak, arazo handiak. Adituak aspaldi ari dira ohartarazten petrolioan oinarritutako energiaren aroak onenak eman dituela, eta, hain zuzen ere, petrolio da garraioan kontsumitzen den energia gai nagusia munduan. Hori ikusita, eta autoen zein kamioien gehiegizko erabilerak hirietan sortzen dituen eragozpenak kontuan hartuta, hainbat herrialdek –Suediak eta Erresuma Batuak, adibidez– ahaleginak egin dituzte autoaren erabilera murrizten hasteko.

Bitarte horretan, Euskal Herrian indarrean egon den –eta dagoen– joera politikoa izan da errepideak egitea eta errepideak egitea, amaierarik gabeko armiarma sarea osatu arte. Gaur egun 900 kilometro inguru autobide eta autobia daude Euskal Herrian –Zuberoa da kilometro bakar bat ere ez duen herrialde bakarra–, eta dozenaka kilometro gehiago izango dira, administrazioen planak betetzen badira. Errepideek urtero estaltzen dute lurra porlanez, eta dagoeneko 7.000 hektarea okupatzen dituzte mendebaldeko hiru probintzietan, alegia, lurralde osoaren %1.

Jaurlaritzaren Ingurumen Estrategiak berak aitortu ditu indarrean dagoen garraio ereduaren gaitzak eta ondorioak. «Ondorioak hauek dira: azpiegitura berriak egiteko etengabeko lur eskaera, erregaiaren kontsumoaren etengabeko gorakada eta atmosferara igortzen diren gas kutsatzaileen igoera». 2009an Araban, Bizkaian eta Gipuzkoan atmosferara isuri ziren gas kutsatzaileen %23ak garraio sektoreak eragin zituen, eta energiaren sektorea soilik da hura baino kutsagarriagoa, isurketen %40arekin, Jaurlaritzaren datuen arabera.

Azken urteotako eraikuntza erritmoari begiratuta, pentsa liteke errepide asko eta gehiegi ditugula jadanik. Hala aitortu dute Eusko Jaurlaritzako sailburu batzuek azken urteotan, besteak beste, Sabin Intxaurre eta Esther Larrañaga Ingurumen sailburu ohiek (EAKoak biak).

Alvaro Amann Herrilan sailburu ohiak (EAJ) berak adierazpen hauek egin zituen Supersur Bilboko Hegoaldeko saihes-

bideari buruz: «Garraioaren irtenbidea ez da errepide gehiago egitea, baizik eta trenbideak gaurkotzea eta itsasbideen zerbitzuak eskaintzea». Eta, beste elkarrizketa batean, autoaren erabilerari galga jartzeko eskatu zuen: «Lortu behar dugu gidariei deseroso gertatzea autoa egunero erabiltzea». Jaurlaritzak berak, 3E-2010 energia estrategiaren txostenean aitortzen du auto pribatuei murrizketak eta zigorrak ezarri beharko litzaizkiokeela hurrengo urteotan, «hirietako bizimoduaren kalitatea hobetzeko». Horri aurre egiteko, garraio publikoa sustatu beharko litzatekeela ondorioztatzen du.

Hitzak ekintzak eramaten ditu, ordea, haizeak udazkeneko hostoak bezala. Edo, esaera zaharrak dioen bezala, *esana da erraz eta egina garratz*. Zeren, urtetik urtera errepide gehiago, handiagoak eta azkarragoak egiten ari baitira: Donostian bigarren ingurabidea amaitu dute, eta plan orokor onartu berrian ageri da jadanik etorkizunean hirugarren saihezbide bat egiteko aukera. Bilbon Txoriherriko saihezbidea egin zuten, hiriburuko iparraldeko saihezbide moduan, eta hegoaldeko saihezbidea, *Supersur* tamalgarria, egiten ari dira orain.

Euskal Herrian bi lagunetik batek auto pribatua du, eta eguneroko desplazamendu gehienak (erdiak-edo) autoz egiten dira. %10 herritar bakarrik mugitzen dira autobusez, eta %8 trenez. Hirien kanpoaldean daude merkataritza zentroak, industrialdeak eta zerbitzu ugari, eta haietara doan garraio publikoa eskasa eta maiztasun txikikoa da. Eskualde batzuetan are eta nabariagoa da autoaren menpekotasun hori. Esaterako, Lapurdiko kostaldean. Han hirigintza eredu estatubatuarra sendoa dago. Hiriguneez lurralde zabala hartzen dute familia bakoitzeko etxe eta txaleten mesedetan. Bada, Baiona-Landetako hirigunearen lurralde koherentziarako erakundeak, Scotek, iaz egindako inkestaren arabera, autoan egiten dira mugimenduen %76. Herritarren %16 oinez edo bizikletaz mugitzen dira, eta %4 baino ez garraio publikoan.

Beraz, ondorioa garbia da: autoa da garraibide errazena eta eskuragarriena gaur-gaurkoz herritar gehienentzat.

Krisi garaian autoa erosteko diru laguntzak ematen dituzte gobernuek autogintzako enpresei laguntzeko –Renove planak eta beste–, eta bide berrietan gastatu dira azken urteotako zerga bilketako diru puska handienetakoak. Gipuzkoako Aldundiak, esaterako, urteak eman ditu bere aurrekontuaren zati handienetakoak ematen errepideak egiteaz arduratzen den Bide Azpiegituren Sailari. 2006. urtean, adibidez, 354 milioi eman zizkion sail horri, eta aurrekontu osoa 762 milioi eurokoa zen urte hartan.

2009an autogintzak bizi zuen krisiari aurre egiteko, 11 milioi euroko diru laguntzak eman zituzten Eusko Jaurlaritzak eta Nafarroako Gobernuak auto berria erosi zutenentzat. Ondorioa, 2010eko martxoan 2009koan baino %60 auto gehiago saldu ziren. Aldiz, Renfek %7 garestitu ditu gertuko trenen txartelaren prezioak 2010ean –eta %3,1 2011n–, eta, hiri autobusen prezioak ere garestitu egin dira hiri guztietan. Horrela jartzen zaio, nonbait, galga auto pribatuaren erabilerrari, eta bultzatzen da garraio publikoaren erabilera.

Iaz Bizkaiko Batzar Nagusiek egindako errepide txostenaren datuak argigarriak dira, zeren baten batek pentsa bailezake indarrean dugun errepide politikak amaiera izan behar dela nonbait, ezin dela jarraitu armiarma sarea handitzen. Bada, ez. Bizkaiak 3.753 milioi euro gastatuko ditu errepideetan 2018 urtea bitartean, alegia, egunero milioi bat euro baino gehiago. «Bizkaian errepide asko dago, gidariek txarto erabiltzen dute autoa, garraio publikoa sustatu behar da, eta ingurumenaren gaineko gogoetei garrantzi handiagoa eman behar zaie», dio txostenak. Hori aitortuta, ordea, benetako ondorioa: «Behar-beharrezkoa da eskualde bakoitzak A-8 autobidearekin lotuko duen errepide sarea izatea, gehienez 15 minutuan iritsi ahal izateko bertara».

Hori da aitzakia orain, Bizkaiko herritar guztiek gehienez 15 minutura izan behar dutela herrialdeko errepide nagusia, autoz jakina. A-8 beteegia dagoela, eta trafikoa beste bide batzuetatik desbideratu behar dela izan zen aitzakia Txorierriko korri-

dorea eta *Supersurra* egiteko. Herriguneetako errepideek herri-tarrei eragozpen handia egiten dietela izan da arrazoia herriak inguratuz errepide berri ugari egiteko azken urteotan.

Bat edo bestea dela, lau autobide berri egitea proposatu dute datozen urteotan Bizkaian: Markina-Ondarroa-Lekeitio, Zornotza-Gernika, Zornotza-Igorre eta Mungia-Bermeo. Orain A-8 eta Txorierriko korridorea lotzeko Bilboko ekialdeko saihebidetara egiten ari dira, autoak Boluetatik eta Santutxu hegoaldetik sar ez daitezten. Hego, eki, ipar eta mendebalde... Korridoreak eta saihebidetara, lehena, bigarrena eta laster hirugarrena. Armiar-ma sareari ez zaio amaierarik ikusten, autorik gabeko egunetan agintariak bota ohi dituzten esaldi biribiletatik harago.

Agintarien ohiko kontraesanaren edo jokabide bikoitz eskizofrenikoaren erakusgarri, Bizkaiko Batzar Nagusien txostenak kritika egiten dio indarrean dagoen lurralde antolaketari: «Etxebizitzak, jarduera ekonomikoak eta, batez ere, merkataritza gune handiak dauden lekuan egonik (ibilgailuz baino ezin daiteke iritsi), herri eta hirien bizi kalitatea eta bizitasuna galduz doa». Ekologistek eurek ere sina lezakete horrelakorik. Baina, lehen esan duguna, berriz ere: *esana da erraz eta egina garrantz...*

Gaitasun handiko bide gehiago, horrek dakarren lurralde antolaketara ereduarekin eta lur okupazio itzelarekin: errepideen inguruan industrialde berriak eraikiko dira, merkataritza zentroak, azpiegiturak eta etxebizitzak, porlana lurraren gainetik... Eta lur berriaren eskaria ez da gutxituko, ez auto pribatuaren erabilera ere... Gaur egun, A-8ari begiratu besterik ez dago –Durangotik Basaurira, esate baterako– haren inguru guztiak eraikinez, industrialdez eta bestelakoez bete dituztela ohar-tzeko.

Munduko adituek ohartarazi dute petrolioaren eskaintza-ren murrizketa handi bat gertatuko dela hurrengo hamarkadetan. Horien artean daude sektorea oso ondo ezagutzen duten munduko pertsona batzuk –Totaleko zuzendariorde Colin J. Campbell, Iran eta Saudi Arabiako petrolio konpainia nazio-

naletako zuzendari Ali Samsam Bhaktiari, *Petroleum Review* aldizkariko erredaktoreburu Chris Skrebowskik eta Watch Energy Groupe (Bermejo, *La alta velocidad ferroviaria ante el fin de la era de los combustibles fosiles. TAV, las razones del NO*)-. Horrek krisi ekonomiko luze eta sakona eragingo du, eta petrolioaren menpekotasun handiena duten ekonomiek –gureak, besteak beste– jasango dituzte ondoriorik larrienak. Zeren, argi samar baitago petrolioaren ekoizpenaren eta kontsumoaren beherakada handia gertatuko dela hurrengo hamarkadetan, erregai horren iturriak agortu ahala. Horrek, ezinbestean ekarriko du kontsumo prezioen garestitzea, eta ezinbestean galdera bat dator burura: zeinek erabili ahal izango ditu lurraldean zehar metatu ditugun errepide ugariak gasolio litroa gaur egun baino hamar edo hamabost aldiz garestiago izaten denean?

Bitartean, ordea, autoa eta errepideetako garraioa lehenesten ditu sistemak, han eta hemen, eta horren adibidea da munduan diru gehien irabazten duten hamar enpresetatik bederatzi petrolioari eta autogintzari lotuak izatea: bost petrolioari (BP, Exxon, Shell, Chevron eta Total); eta, lau, autogintzari (GM, Ford, Toyota eta Daimler-Chrysler). Irabaziak agintzen du, enpresa multinazionalak, eta agintariak haien planak diseinatu eta aurrera eramane ohi dituzte. Ageriko errealitate horrek azaltzen du, kasu honetan ere, agintariak esaten eta egiten dutenaren arteko kontraesana. Enpresa horien interesen arabera agintzen duten bitartean, autoa jaun eta jabe izango da gurean. Ezin liteke bestela izan. Nahiz eta batzuetan ozen, eta besteetan ahopean, agintariak herritarrei leporatu autoa erabiltzearen erantzukizuna. Herritarrak izango du, noski, erantzukizunik. Baina auto pribatuaren eta errepide bidezko garraioan oinarritzen den politika aurrera eramaten duten agintariak are eta gehiago! Haien esku dago eta gauzak beste era batera egiten hastea.

Eta gaur egun pentsaezina dirudien arren, egunen batean norbaitek jarri beharko dio kaskabiloa katuari. Norbaitek eten beharko du porlanaren eta kutsaduraren aldeko apustua, bene-



tako garraio alternatibo iraunkorrago bat indartzen hasteko. Petrolio agortu baino lehen ahal dela, guztion onerako.

Zeren, mugitzea baitu helburu indarrean dugun sistemak, gero eta gehiago eta gero eta urrutiago. Absurduraino eramaten du joera hori, ekonomiaren hazkundearen lilura eta derri-gortasunaren izenean. Interesgarria da, adibide moduan, eguneroko elikagaiekin gertatzen denari erreparatzea. Batez beste, 1.600 kilometro egiten dituzte oinarrizko elikagaiek gurean, ekoizten den lekutik kontsumitzen den lekuraino iristeko. Gertatzen da maiz Euskal Herriko baserri batean ekoiztitako jakiak bitartekarien bidez Madrilera eramatea.

Demagun, kuiatxo edo kalabazin bat. Euskal Herrian sortu ondoren, Madrilen metatu, eta merkataritza sare handiak erabakitzen du nora eraman saltzera. Hala, gerta daiteke kalabazina Andaluziako merkataritza zentro handi batera eraman eta han salgai jartzea. Baina gertatzen da ere, askotan gainera, ostera ere Madrildik Euskal Herrira itzultzea. Hala, baserritik saltegira dozena bat kilometrora egon arren, kalabazinak mila kilometro inguru egin ditu, kalitatea galdu du eta nabarmen garestitu da bitarte horretan.

Beste adibide bat. Herbehereetan gustuko dituzte ganbak. Hango kostaldean jaso eta Afrikara bidaltzen dituzte, enpresa arrazoi nabarmenak direla medio, han azala kendu eta pake-teetan bilduta berriro ere Herbeheretara itzul daitezten, bertako merkataritza zentroetan saltzeko.

Absurdua dirudien joan-etorri horrek badu, ordea, arrazoi ekonomikorik. Garraioak ekonomia suspertzen du, Barne Produktu Gordina hazten du. Ekonomiaren hazkundera bultzatzen du. Zenbat aldiz ez ote dizkiegu halakoak entzun gure politikari eta teknokratei. Horregatik beharrezkoak dira gero eta gehiago, urrutiago eta azkarrago, mugitzea ahalbidetzen duten garraiobideak, autobideak, trenbideak eta logistika zentroak. Energiaren xahutze ikaragarriarekin batera, petrolio enpresak, eraikuntza eta energiaren *lobby*ak dira garaile, azken finean enpresa transnazional erraldoiak. Ekoizle txikiak, natura eta

kontsumitzaileak, berriz, galtzaile. Mundu berria eraiki nahi duen gizarte mugimenduak logika hori oinarri duen sistemaren alternatibak bilatzea beste erremediorik ez du, tokian tokiko sareak sortuz eta indartuz, ekoizle txikiak eta kontsumitzaileak lotuz.

### Leitzarandik Pirinioetara

1970eko hamarkadan A-8 autobidea eraiki zutenetik, ahalmen handiko errepideen aldeko apustua egin dute Euskal Herriko administrazioek. Sortu izan dira gatazkak han-hemenka proiektuek eragindako ingurumen kaltearen ondorioz. Sonatuenetakoa Leitzarango autobidearena izan zen. Andoain (Gipuzkoa) eta Irurtzun (Nafarroa) arteko autobia proiektua aurkeztu zuten Gipuzkoako Aldundiak eta Nafarroako Gobernuak 1995ean. Leitzarango haranetik (gaur egun biotopo babestua) zihoan hasierako proiektua, eta gizartearen erantzun handia eragin zuen, haran horretan egingo zuen kalte larriarengatik.

Lurraldea koordinakundea sortu zen handik gutxira, eta goi mailako gatazka hasi zen. 1990eko hamarkadako lehen urteotan iritsi zen konfrontazio politiko-soziala goren mailara. ETAk Jose Edmundo Casal hil zuen Valentzian, autobia eraikitzeko lanetan ari zen Ferrovial enpresaren ordezkaria, eta atentatu kanpaina gogorrari ekin zion. Haietako batean, Espainiako bi polizia hil zituen bonba gutun baten bidez. Kaleko mobilizazioak ere handitzen zihoazen egunetik egunera, eta proiektu ofiziala babesten zutenek gero eta presio handiagoari aurre egin behar zioten.

1991n, lanean ari ziren enpresek atzera egin zuten, segurtasuna ziurtatu ezinik, eta Gipuzkoako Foru Aldundiak bertan behera utzi zuen haiekin zuen kontratua. Tarte horretan, EAren eta EAJren arteko banaketa gertatu zen, eta bi alderdien lehia politikoa nahastu zen auzian; Gipuzkoan EAk zuen nagusitasuna amaitzeko zirrikitua ikusi zuen EAJk gatazka honen bidez.