

Metroa eta jendarte arrakala Gipuzkoan

Jadanik badira hiru-lau urte Donostialdean pil-pilean dagoen eztabaida ezarri nahi diguten metroaren harira. Tren proiektu honek Irun-Hendaia eta Donostia hurbilduko ditu, bai denboran, baita maiztasunean ere, ahazteke RENFEren zerbitzua. Agintarien arabera, Donostia eta Zarautz ere lotuko omen ditu, baina ez dute esaten zer-nolako abiadura hartuko duen trenak, oraindik XX. mende hasierako bide egitura baitauka ibilbide horrek, bikoiztu gabe gainera.

Tren proiektu horren ondorio larri bat Irun-Zarautz eremuan bizi ez diren gipuzkoarrek pairatuko dute, nahiz gipuzkoar guztiek bezala zergak berdin ordaintzen dituzten. Izan ere, Gipuzkoak duen maila ekonomikoak eskatzen duen garraio sistema publikoa azpigaratuta dagoela esan dezakegu eta daukagun sistema hori, batik bat pribatua, autoz eta ordaindutako errepidez burutzen da. Ondorioz, hiri nagusia garatzea ekarriko du eta gainontzeko herri txiki eta ertainak azpi-garatzeko bidean sartzea, Frantziako Estatuan gertatzen ari den moduan.

Bestalde, Hendaiaetik Donostiara iristeko, bide oztopo neketsuak jasan beharko dira, trenbidea bikoiztua ez dagoelako. Berdin Zarautzera doazen trenak. Baina, Donostia inguruan tren horiek arin mugituko dira, ez ordea hiriburutik at, mantso eta disfunkzioz beteta aurkituko baitira. Eta nola lotuko da Hondarribia bere aireportuarekin?

Marxek idatzi zuen kapitalismoaren joera enpresak zentralizatzea eta kontzentratzea izango zela. Prozesu hori areagotu da neoliberalismoaren garai hauetan, hiritarren arteko arrakala handitzeaz gain, lurraldeen artekoa ere bide bera eramaten ari baita. Historiak hau frogatutzat ematen du eta gure artean ez da bakarrik Madrilen kontzentrazio eta zentralizazio hori ematen ari,



Baleren Bakaikoa Azurmendi

EHU-KO IRAKASLEA

Metroaren inbertsio erraldoien ondorioz, Gipuzkoa hiru eremutan banatuta geratuko da, herrialde txikia izan arren: Irundik Lasartera doan eremua, metropoli txiki bat bilakatuko da; Tolosaldeak eta Goierrik osatzen duten korridorea, non garraio publikoa asko hobetzeko baitago; eta lurraldeko erdigunea (Azpeitia), eta Debabarrena eta Debagoiena

Euskal Herrian ere antzeko prozesua egikaritzen ari delako.

Izan ere, horrelako zerbitu gerta daiteke Gipuzkoan. Begi-bistakoa da

Donostia ez dela ari hurbiltzen Eibar, Arrasate, Azpeitia, Oñati eta beste herri txiki eta ertainetara. Adibidez, Oñati, Antzuola edo Aretxabaletara joan nahi duen errenteriar batek gorriak ikusi behar ditu denbora laburrean iritsi gura badu, azkenean, autoa eta autopista pribatua erabiliko baititu, bidaia horretan garraio publikoan 2-3 ordu ez baditu eman nahi. Halaber, norbanakoek, unibertsitarioek adibidez, pertsona bezala garatzeko aukera murriztagoak izango dituzte; berdin lanera joateko edo beraien produktuak hiri-burura ekartzeko, nahiz pentsarazten diguten ondo komunikatuta daudela, baina hori faltsua da, norbanakoak bere kasara ordainduta mugi baitaitezke: autopistako erabiltzaileak lekuko.

Beraz, metroaren inbertsio erraldoien ondorioz, Gipuzkoa hiru eremutan banatuta geratuko da, herrialde txikia izan arren: Irundik Lasartera doan eremua, metropoli txiki bat bilakatuko da; Tolosaldeak eta Goierrik osatzen duten korridorea, non garraio publikoa asko hobetzeko baitago; eta lurraldeko erdigunea (Azpeitia), eta Debabarrena eta Debagoiena. Izan ere, jarduera ekonomiko, hezkuntzako, ikerketa zentro, unibertsitate publiko eta osasun zentro nagusienak lehen eremu horretan oraindik gehiago zentralizatu eta kontzentratuko dira eta, besteei, atzeratze-ko arriskua handituko zaie, neurriak ez badira hartzen. Haatik, gipuzkoarren kohesioa ahulduko da, are gehiago AHT abian jarrita.

Sinestarazi digute EAJ kudeatzaile ezin hobea dela, baina gardenki ikusi dugu lehen metroa proiektu faraoniko zena, urte pare bat beranduago proiektu estrategiko bilakatu duela. Beraz, alderdi horrek Madrilen jokatu duen mus partidan erratu den bezala, Donostialdeko metroan ere berdin jazoko zaiolakoan nago. ■