

IZENBURUA / TITULO

Topoa ala Metroa?

**Donostiako bariantearen inguruko diskurtsoen azterketa
ikuspuntu antropologiko batetik.**

GRADU AMAIERAKO LANA / TRABAJO FIN DE GRADO

NAN / DNI 16082852X

EGILEA / AUTOR Gorka Jimeno Larrea

GRADUA / GRADO Antropologia

ZUZENDARIA / DIRECTOR Miren Urquijo

DEIALDIA – URTEA /CONVOCATORIA – AÑO Iraila-2018

Aurkibidea

<u>1.-Sarrera</u>	2
<u>2.- Metodologia eta Helburuak</u>	4
<u>3.-Oinarri Teorikoa</u>	7
3.1 Bariantearen ibilbide historikoa	7
3.2 Bariantea espazioaren antropologiaren ikuspuntutik	11
3.3 Bariantea garapenaren antropologiaren ikuspuntutik	13
3.4 Mugikortasuna	16
3.5 Euskal Hiria eta Donostia-Baiona Eurohiria	19
3.6 Hiriarenganako Eskubidea	26
<u>4.- Elkarrizketak eta Analisia</u>	30
4.1 Bariantea eta Hiri-Eskualde egituraketa	30
4.1.1 Bariantea eta autobusa	33
4.1.2 Bariantea eta autoen erabilera	35
4.2 Bariantea eta Herritarrak	38
4.3 Bariantea eta Garapenaren Diskurtsoa	41
4.4 Bariantearen Alternatibak	45
<u>5.- Ondorioak Diskurtsoen Talka</u>	48
<u>6.-Bibliografia</u>	50

1.-Sarrera

Udalbiltza

Udalbiltza Partzuergoa Euskal Herri osoko udalerrri eta hautetsiek osatzen duten erakundea da. Hiru gune administratiboetako (EAE, Nafarroa eta Iparralde) udaletxeen arteko elkarlana eta kohesioa sustatzen du, nazio eraikuntza bere helburuetako bat delarik. Asmo eraikitzaile horretatik Ikerbiltza programa sortu zen, unibertsitateak eta udalak elkarlanean jartzeko. Izan ere, gaur egun unibertsitatean ekoizten den jakintzaren zati handi bat kaxoietan gordeta gelditzen da, edota zakarrontzira botatzen da zuzenean.

Ikerbiltzaren bitartez ikerlariak, ikasleak, irakasleak eta herritarrak elkarlanean jartzen dira ekoizten den jakintza denon mesedean jartzeko eta burujabetza bultzatzeko. Hots, lan honen kasuan bezala lortu nahi dena da praktikak, gradu amaierako lanak, tesiak eta beste hainbat lanek gizarte mailan eragin maila altuagoa edukitzea. Horrela sortzen den jakintza kasu zehatzetan aplikatu ahal da eta nazio garapenean lagundu dezake.

Kasu honetan Donostian eraiki nahi den metroaren ikerketa kritikoa landu nahi izan du Udalbiltzak nire laguntzarekin. Metroaren proiektuak garrantzi handia edukiko du herritarren, hiriaren eta eskualdearen bizitzan. Diru publikoaren inbertsio itzela suposatzen du, beste behar batzuetan inbertitu ahal den dirua. Hortaz, ikuspuntu holistikoa batetik gaia lantzean eztabaidan ekarpen bat egitea espero dugu. Amaitzeko lan honekin eztabaida piztu nahiko genuke. Zer nolako azpiegitura politika egin beharko genuke Euskal Herrian?

Metro bat Donostialdean?

Urte asko eta gero badirudi azkenik martxan dela Donostialdeko metroaren bariantea egiteko proiektua. Gaur egun dagoen Topoaren ibilbidea eta garraioaren ikuskera erroz aldatuko duen proiektua. Auzokide guztiek ez dute begi onez ikusi beraien egunerokotasunean hain presente dagoen garraio publikoaren molde aldaketa hau. Horrela sortu izan dira Satorralaia auzokide elkarte eta berriki Antiguoko metroaren kontrako asanblada. Instituzio bultzatzaileek aldiz, Topoaren webgunean diote bariantea

etorkizuneko garraioa prestatzeko lehen pausoa dela, garraio ekologikoagoa, irisgarriagoa eta seguruagoa delarik.

Euskal Herrian azpiegitura handiek daukaten eragin sakona ukaezina da. Herritarren egunerokotasunean aldaketak eragiten dituzte, garraioaren aldetik, gure lurraldean mugitzeko eta komunikatzeko era aldatzen dute. Hirien dinamikotasuna, ekonomia eta eragina hein batean garraio sistemen eraginkortasunean datza.

Donostiara begiraturaz, gaur egungo garraio publikoko sistema hirian Dbus (Donostiako Tranbia Konpainia), Topoa (Euskotren), dBizi txirrindula zerbitzua eta Renfek osatzen dute. Donostian bizi diren 186.064 pertsonak, edo kanpotik datozenak, garraio publiko horiek erabiltzen dituzte hiritik mugitzeko. Dbus da hiritarrek gehien erabiltzen duten zerbitzua, enpresa beraren datuen arabera 28.402.059 bidaiariek erabili zuten 2017 urtean.

Lan honen bitartez gure asmoa oraindik eraiki gabe dagoen bariantearen inguruan dauden diskurtso ezberdinak kontrajartzea eta aztertzea da. Izan ere, ez da lehenengo aldia noiz azpiegitura batek eztabaida sortzen duela gizartean, horrela ikusi dugu nahiz eta eraikitze bidean egon, adibidez, Supersurra, Pasaiako kanpoko portua, Ibarbengoako parkinga, Aroztegiako kasua, Zubietako erraustegia... Gure ustez proiektuak kasuan kasu aztertu beharko ziren ikuspuntu interdiziplinar batetik, antropologia, arkitektura, ingeniariatza... eta beste hainbat disziplina batuz. Guk ekarpen bat egin nahiko genuke antropologiaren ikuspuntutik.

Horretarako marko teorikoan lehenbizi proiekturen ibilbide historiko bat egingo dugu. Beharrezkoa baita testuinguru bat osatzea proiektua bere osotasunean ulertzeko eta zer nolako dinamikak ekarri gaituzten hona. Ondoren espazioaren kudeaketaren atzean zer dagoen ulertzeko espazioaren antropologian sartuko gara, betiere obrak garapenaren idearekin lotuta daudela kontuan hartuz. Horretaz aparte, ezin da ukatu proiektua lurraldearentzat pentsatuta dauden beste plan batzuekin lotura daukala, horregatik Euskal Hiria eta Eurohirianren fenomenoak aztertuko ditugu. Gainera kontuan hartuta hiriaren moldaketa bat dela hiriarenganako eskubidea aldarrikatzen duen Harvey landuko dugu, eta mugikortasuna hirian duen garrantzia ulertzeko Sheller eta Urry erabiliko ditugu.

Gure azterketan elkarrizketak egingen ditugu pertsona gako batzuei beraien ikuspuntua eman dezaten proiektuaren inguruan. Ahalik eta ikuspuntu anitzenak hartzeko teknikoak, politikariak eta herritarrak elkarrizketatuko ditugu. Era berean, landa lana egin dugu Satorralaiakeko asanbladetara joaten, dokumentazioa bilduz eta ahal zenean herritarrekin gaiari buruz hitz egiten. Azkenik ondorioak aterako ditugu, baliagarriak izango direnak proiektuaren epaiketa kritiko bat egiteko eta akaso beste proiektu batzuetarako ere bai.

2. Metodologia eta helburuak

Lan honen jatorria barianteri buruzko eztabaida, edo hobeto esanda eztabaida falta, izan da. Aurrerago ikusiko dugunez bariantea egiteko ideia ez da zeozer berria, denbora luzez hainbat proiektu eta irtenbide baloratu egin dira. Baina auzokideei informazioa azken faseetan iritsi egin zaie, edo horrela ziurtatu egin digute. Horrela ulertu dezakegu hainbat plataforma sortu izana metroaren kontra herritarrei iritsi eskatu ez bazaie. Gainera plataforma horiek esfortzu handi bat egin dute beraien aldarrikapenak ideiekin janzteko. Hots, indarrezko argudioak dituzte bariantea ez egiteko, baina bi aldeen arteko eztabaida ez da eman. Horregatik, gure helburua eman ez den eztabaida kontrajartzea da eta ikustea ze argudio zentzuzkoak diren eta zentzuk ez.

Gure ikerketa posible izan dadin, ezinbestekotzat jo izan ditugu elkarrizketak eta behaketak egitea. Batez ere garrantzitsuak izan dira elkarrizketak, bai arlo informalean eta formalean ere bai. Arlo formalean, hau da adostu ditugunak, lau elkarrizketa izan dira:

Zinegotzia: Donostiako udaletxeko zinegotzietako bat . Bere perfila hautatu dugu azken finean obra publikoa politikarien eskuetan dagoelako. Bere ikuspegia kritikoa da bariantearekiko, baina egiteko aukera ez du guztiz baztertzen.

Herritarra: Donostiako herritar batekin elkarrizketatu gara jakiteko zein den bere iritzia bariantearen eta orokorrean Donostiako garraioaren inguruan. Bere ikuspegia kritikoa da bariantearekiko, bere ustetan dagoena hobetu beharko zen.

□Arkitektoa: Bariantearen ikuspegi teknikoena ulertzeko EHU-n doktoretza egiten dagoen arkitekto batekin bildu gara. Gakoa izan da ulertzeko zeintzuk diren kriterioak obrak egiterakoan. Bere ikuspegia kritikoa da bariantearekiko, hiria berpentsatu behar dela uste du.

□Iraunkortasun Teknikaria: Guztiz alde agertzen den elkarrizketatu bakarra . Bere lanagatik metroaren kasua eta beste antzeko kasuak ikertu behar izan ditu diputazioarentzat, bere ustez bariantea beharrezkoa da eta bere alde dago.

Gainera Donostiatik hainbat elkarrizketa informal izan ditugu bariantearen inguruan. Hauek ez dira adostuak izan, ez ditugu grabatu eta ez ditugu lanean aipatuko, baina baliaigarriak izan dira herritarren iritziak jakiteko. Izan ere, pil-pilean dagoen gai bat izanda zaila da iritzirik ez edukitzea.

Behaketa egiteko batez ere arreta jarri izan dugu bariantearen inguruan sortu diren diskurtsoetan. Izan ere, ezin ditugu ziurtasun osoz jakin zeintzuk izango diren bere eraginak, espekulazio baino ez zaigu geratzen. Ala ere badaude inpaktu txostenak, txosten kritikoak, alternatibak, bideragarritasun txostenak... hots, mota askotako dokumentuak eta deklarazioak, eta horiek osatzen dituzte alde eta kontrako diskurtsoak. Horietaz gain metroarekin loturarik eduki duten hitzaldietara, mahainguruetara, asanbladetara, ekitaldietara... urbildu izan gara ahal izan dugun bakoitzean.

Honela bi diskurtsoen sintesia eta euren puntu garrantzitsuenak bildu ditugu lan honetan konparaketa bat egiteko. Izan ere, ez da egon markorik proiektuak eragiten dion agente ezberdinen arteko eztabaidarik emateko. Horregatik era erreflexibo batean lan honen asmoetako bat era xume batean hori betetzea izan da. Kontsideratzen baitugu bariantea bezalako proiektuetan interdiziplinaltasuna alboratzen dela, ez bakarrik proiektuak diseinatzerako orduan, ere bai herritarren beharrei erreparatzeko eta alde guztien arteko dialogo bat sortzeko.

Puntu honetan argitu behar dugu diskurtso kritikoa anitza dela. Baina osotasun batean hartzea erabaki dugu, azken finena planteatzen dituzten alternatibak askotarikoak izanik denak daude bariantearen kontra. Eran berean esan beharra dago obrarekiko kritikoak

diren horiek erraztasun guztiak eman dituztela. Bai dokumentuak errazterakoan, bai elkarrizketak egiterako orduan, gainera euren postulatuak jakiteko tarteka asanbladak eta mahainguruak egiten dituzte. Horietara gerturatu izan gara antolatu diren bakoitzean. Hainbat datu ematen dituzte beraien kritikotasuna sostengatzeko. Baina obra nola proiektatu zen inguruko kontakizunean ez dakigu zein den benetako errealitatea, dena den Jocilesek dioen bezala:

“Ahora bien, no se pide que el investigador tenga que dedicarse a comprobar si el discurso o algunos de sus enunciados son verdaderos o falsos, no se pide -por consiguiente- que tenga que embarcarse en una tarea de puesta a prueba de tales enunciados. Cuando estudia las dimensiones expresiva o pragmática, la verdad de éstos no tiene que preocuparle especialmente, pero debe tener en cuenta que sí preocupa a los agentes sociales y que de la apariencia de verdad del discurso va a depender en última instancia su capacidad pragmática, su capacidad de producir efectos prácticos.” (Jociles 2005, 5)

Hortaz ez dugu kontraste ariketarik egin bariantea egiteko prozesuari dagokionez. Elkarrizketetan askotan aipatutako dokumentazioari erreferentzia egin zaio, horregatik diskurtsoak analizatzerako orduan dokumentuak aztertzea garrantzitsua da. Baina ez da gure asmoa beste diziplinetako lanak epaitzea, aldiz ekarpen bat egin nahi dugu antropologiatik. Izan ere, beste diziplina batzuetan ez bezala, gure formakuntzak daukan ikuspuntu holistikoak osotasunari begirada bat emateko erraztasunak ematen dizkigu.

Aldeko diskurtsoan hainbat eta hainbat dokumentu topatu ahal izan ditugu justifikazio anitzekin. Baina zailtasunak topatu ditugu dokumentuetatik haratago sakontzerako orduan. Azkenik elkarrizketa bat egitea lortu izan dugu eta dokumentuak osatzerako eta hobeto ulertze aldera oso garrantzitsua izan da. Izan ere, askotan gure bizitzan eragin handia edukiko duten erabakiak plazaratzerako orduan administrazioek ez dute esfortzu handirik egiten hauek ulergarriak izateko.

Elkarrizketak diskurtsoak artikulatzeko ildo nagusi moduan erabili ditugu. Aztertzeo zenbait ardatz erabili ditugu, azken finean bargaude barianteari buruz hitz egiten baina

aldi berea, hiri kohesioaz, ekarriko duen garapenaz, nola bizi duten herritarrek, garraio publikoa indartzeaz... Barianteak gai guzti horiek ukitu egiten ditu eta jendeak badaki. Euren analisisa eta talka egin eta gero dokumentuetan oinarriturik barianteak edukiko dituen aurpegi ezberdinen inguruan arituko gara. Hau da, elkarrizketei bestelako informazio iturriak gehituko dizkiogu eragingo dituen alorretan erreflexio txiki batzuk egiteko. Azkenik ondorioetan lanaren sintesia eta azkeneko hausnarketak bildu ditugu.

3.-Oinarri Teorikoa

3.1 Bariantearen Ibilbide Historikoa

Barianteari buruz hitz egiterakoan kokatzeko oso garrantzitsua da, gure ustez, jakitea nondik datorren proiektua. Horretarako lanaren zati honetan proiektu honen eta Donostiako urbanismoaren ibilbide historikoa laburtuko dugu.

Donostia Gipuzkoako hiriburua izanda XX. mende erdialdetik hona 113.776 biztanletik 185.506 biztanlera pasatu da. Bere jarduera nagusiak hirugarren sektorekoak dira turismoaren garrantzia handiarekin. Orografia zailtasunak sortu izan ditu eta sortzen ditu hiria diseinatzerako orduan eta auzoak beraien artean konektatzeko. Kontuan hartu behar da, eta mugikortasunaz hitz egiterakoan gehiago, Donostiaren area metropolitanoa 436.500 biztanle hartzen dituela Lasartetik Hendaiaraino doan korridore batean.

Hiriaren ibilbide laburra egiteko bere azken HAPOak (Hiri Antolamendurako Plan Orokorra) erabiliko ditugu. Bertan urteetan zehar Donostiaren urbanismoa antolatzeko egon diren aldaketak ikusiko ditugu. Aztertuko dugun lehengo plana 1962koa da, martxan jarri zen 1955ko planaren gabeziak betetzeko. Izan ere, Amaran egindako zabalgunearen ondorioz prozesu espekulatzailerak sortu izan ziren, hiria desorekatuz. Baina 62ko planaren bitartez ahalbideratu zen zenbait auzoen dentsitatea handitzea, Antiguon, Mirakontxan, Urumearen ertzetan... Lehendik hiriaren orografiagatik bananduta zeuden nukleo urbanoak batu egin nahi ziren. (Aseguinolaza 2011, 13)

Dena den plan honen eragina oso mugatua izan zen, horregatik 1973an berrikusketa planteatu zen. 1988 eta 1996 bitartean plan berria diseinatu eta onartu egin zen, bertan

aurreikusten zen hiriaren biztanleria egonkortuko zela eta aditza jarri zen infrastrukturen sustaketan. Horretaz gain mugikortasunari garrantzia ematen zitzaion, bigarren sailhesbide bat, aparkaleku berriak, bidegorri berriak eta zenbat kaleen peatonalizazioa egitea erabaki zen. Gainera motordun ibilgailuentzako kapazitate handiko bide azpiegiturak eraikitzen ziren bitartean garraio publikoa, batez ere busa, garatzeko apustua egin zen. Estazio intermodalak eraikitzeo ideia agertu zen, hauetan garraio sare ezberdinak lotuko ziren euren erabiltzaileei garraio aldaketa erraztuz. Garai hauetan Eusko Jaurlaritzan hasten dira Topoaren sarea “metrifikatzeo” lehengo planak sortzen. (Aseguinolaza 2011, 14) (Wikipedia)

Aurreko planek eragindako hiriaren hazkundeari erantzuna emateko 2010an plan berri bat bultzatu zen. Bere helburuetako bat hiria kohesionatzea zen eta horretarako auzoak hobeto konektatzea, beraien artean eta kanpora begira, lehentasunezkoa zen. Gainera plan honetan gune metropolitanoarekin hobeto konektatzeko beharra ikusten zen. Hori lortzeko garraio publikoa sustatzearen beharra ikusten da ibilgailu pribatuen erabilerari aurre egiteko, bereziki trenbide sarea, erabilera tasa oso txikia duelarik.

Behar honetatik Topoaren sarea hobetzeko planak hasi ziren maiztasunak eta konexioak handitzeko. Ibarretxeren gobernuak boterean zegoenean trazatua aldatzeko lehengo bideragarritasun txosten bat eskatu zen. Garai horretan konplexutasun teknikoagatik eta gehiegizko kostuengatik Jaurlaritzak proiektua alboratu zuen. Baina PSE-ko gobernuak Eusko Jaurlaritzara heldu eta gero 2009an proiektua berpiztea erabaki zuen. Patxi Lopezen gobernuan proiektuaren bultzatzailea Obra Publiko eta Garraioko Kontseilariordea Ernesto Gasco donostiarra izan zen, lehenago Donostiako hiriko mugikortasun arduraduna izan zena. Garai horretan diseinatutako proiektuan burdinbidearen trazatua Donostiako hiri barrura sartuko zen 4 geltoki berrirekin. Horrela, Easoko “fondo de sacco” famatuarekin bukatu nahi izan zuten, hau da gaur egun egiten duen ibilbidea Easoraino, non burdinbidea bukatu egiten da. (Albín, 2017)

Lopezen gobernuak Donostia eta bere inguruko mugikortasun eredua aldatu nahi izan zuen “Topoa” “Metro” bihurtuz. Izan ere, geltokietan Euskotreneko logoa ordezkatzuz berri bat agertu zen “Donostialdeko Metroa” eta gobernuak marka erregistratu egin

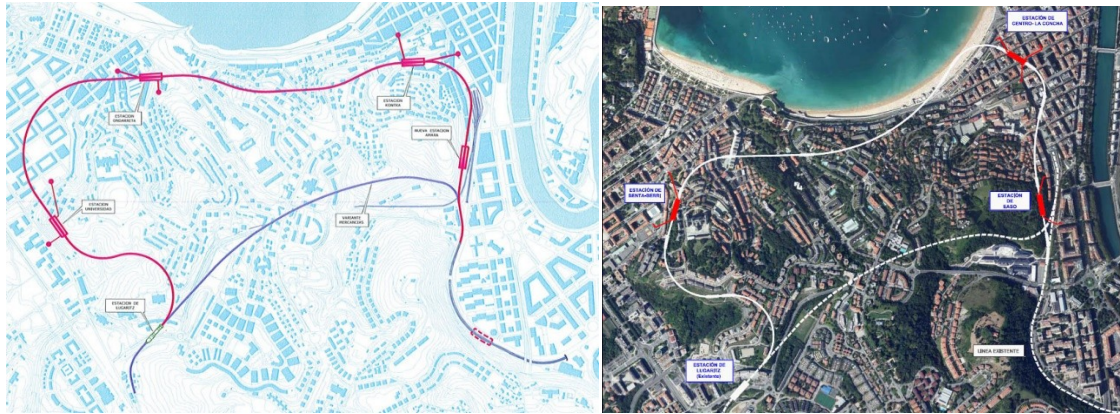
zuen. Obrak hasi behar zirela zirudien, prozedura administratiboak martxan zeuden eta tartek adjudikatu egin ziren. Baina atzerapenak egon ziren, obrekiko adostasunik ez baitzegen administrazioen artea (Eusko Jaurlaritza, Gipuzkoako Aldundia eta Donostiako Udala) alderdi ezberdinak boterean zeudelarik. 2012an ordea, botere aldaketa egon zen EAJ-ak erkidegoko hauteskundeak irabazi zituenean eta Urkulluren gobernuak proiektua gelditu zuen. (Albín, 2017)

Eusko Jaurlaritzako ingurumen arduraduna Ana Oregik metroaren ideia baztertu egin zuen. Izan ere, adjudikazioak desegin ziren eta beste tarteen kontratazioak gelditu. Biraketa honen justifikazioa egoera ekonomikoa izan zen, Oregiren esanetan krisiaren kontestuan ez zen obra faraonikoak egiteko garaia. (DV, 2013)

Baina 2013ko bukaera aldera EAJ PSE-rekin aurrekontuak aurrera ateratzeko paktu batera ailegatu behar izan zen. Paktuaren barruan metroaren proiektua berriz abian jartzeko akordioa zegoen.

“Nada más llegar a Lakua, el PNV paralizó las obras de la pasante soterrada por Donostia, dos de cuyos tramos ya habían sido adjudicados, una decisión que supondrá pagar una indemnización a las empresas encargadas de las obras. Después de este parón, el proyecto fue relanzado gracias al pacto entre jeltzales y socialistas, lo que ha dado lugar a un nuevo diseño que debe ser objeto de los preceptivos estudios y trámites hasta llegar al inicio de las obras.” (Aldaz, 2014)

EAJ-ren proiektua aurrekoa baino txikiagoa da 5 geltoki eraiki behar 3 aurreikusten ditu eta “Topo” izenera bueltatzen da Euskotren sarea. Bultzada berri honekin gaur egun ezagutzen dugun proiektua gauzatzen da. Lugaritzetik aterako den Euskotrenen bariante berriak 4,2 kilometroko luzera edukiko ditu, geltokiak Benta Berri-Antigua, Kontxa-Erdialdea eta Easo izango dira. Obra gauzatzeko 180.000.000€ko aurrekontua dauka eta 2022an zerbitzua ematen hasiko dela esan dute administratzaileek beraien webgunean.



(Irudiak: Euskadi.eus eta Vía Libre)

Ezkerrean lehen proiektua eta eskuinean orain martxan dagoena.

Deskribatu dugun ibilbide honetan Donostiako hainbat auzokideek kezka ikusi zuten proiektua. Izan ere, proiektua ez zen oso ezaguna 2015 arte noiz lehenengo informazioa ateratzen da hauteskundeak eta gero. AHT-aren kontrako asanbladak egindako “buzoneoa” eta “pegadengatik” hainbat auzokideek biltzeari ekin zioten Satorralaia plataforma. Beraien esanetan

“Donostiako auzokideek eta kolektiboek osatzen duten herri-ekimena da Satorralaia. Donostialdeko Metroaren proiektua gelditzea eta gure hirirako garraio eredurik egokiena erabakitzeko gizarte eztabaida irekitzea eskatzen dugu.” (Satorralaia WordPress)

Orain arte Satorralaiako jendearen perfila adineko auzokideena izan da. Izan ere, lehenengo asanbladetara joan ziren askoren kezka beraien etxeen integritatea zen. Obrek Donostiako eraikin askoren zimenduak kaltetu ahal dituztela salatzen du plataformak. Baina berriki asanblada bat sortu da Antiguoko auzoan, eta bertan gazteen presentzia nabaria da. Metroaren kontrako mugimenduan aurrerago sakonduko dugu.

3.2Bariantea espazioaren antropologiaren ikuspuntutik

Lanaren zati honetan erakutsiko dugu nola espazioaren kudeaketa ez da dirudien bezain sinplea. Lurraldearen antolaketaz arduratzen diren instituzioek, ez dituzte erabakiak bakarrik motibazio teknikoekin hartzen. Espazioan ere bai kultura azaleratu egiten da, hori ikertzeaz espazioaren antropologia adarra arduratzen da.

Espazioaren antropologia espazioa ikerketa objektu bezala hartzen duen antropologiaren adarra da. Izan ere, badago Gigliak dioen bezala “(...) el hecho antropológico de hacerse presente en un lugar, de saberse allí y no en otro lado. Es decir, la capacidad humana de interpretar, reconocer y significar el espacio.”. Hots, argi dago gizakiok badaukagula elkarreragina gure inguruarekin, mugitzen garen espazioarekin. Horregatik espazioak antolatzea bera ere gertakari antropologiko bat da. Ez ditugulako espazioak hargatik antolatzen, atzetik badago eraikin sozio-kultural oso bat Giglianik <<Patria cultural>> deitzen duena, mundu bat antolatua eta ulertuta giza jardueretatik. (Giglia 2012, 10)

Arreta jartzen badugu badago erlazio nabaria lekuen eta banako edo kolektiboen artean. Era berean lekuek aztarnak ematen dituzte jakiteko zeintzuk diren subjektu edo kolektiboen arteko erlazioak. Gure lanerako bereziki interesgarria den eredu bat jartzen du Signorellik

“... línea de trenes urbanos. Todos hemos observado que hay estaciones “bonitas” y estaciones anónimas y con frecuencia francamente feas, miserables. Todas las estaciones de cualquier línea tienen la misma función manifiesta: permitir a los pasajeros subir y bajar de los trenes. Las diferencias entre una estación y otra pueden explicarse estudiando sus funciones latentes y los valores que se expresan en ellas, en su decoración, en su mantenimiento, la proximidad a determinados lugares de la ciudad y el papel de la estación misma al indicar; simbólicamente, que tipo de pasajeros puede/debe bajar en ese lugar” (Signorelli 2012, 183-184)

Hots gizakien eta espazioaren artean badago etengabeko hartu eman bat. Guk espazioa moldatzen dugu baina aldi berean espazioak moldatzen gaitu, aurreko aipamena horren

eredu garbia da. Edozein tren geltoki espazioa aldatzen duen giza ekoizpen bat da, baina aldi berean bertan gaudenean baldintzatuak sentitu ahal gara klase edo bestelako arrazoiengatik. Are gehiago espazioa antolatzeko eta banatzerakoan askotan segregazioak gertatzen dira, kulturak sortzen dituen segregazioak, adibidez generoarengatik edo adinarengatik.

Horregatik Donostian bariante bat eraikitzeke erabakia erabaki tekniko bat baino zeozer gehiago da. Izan ere, gizakiok sortutako espazioak ez dira modu espontaneo batean sortzen (bistakoa izan arren butzutan ahaztu egiten zaigu). Lehenago irudikatu egin behar da, gero proiektuak hartzen duen forma nahiz funtzionamenduagatik egin dituenaren asmoak eta mundu ikuskera aztertu ahal dira.

Hortaz gizakiok sortutako espazioak Del Vallek dion bezala, kulturaren adierazpen eraikiak diren heinean, rol komunikatibo bat daukate. Eraikitako ingurumenak jokatu ahal du esanahi sistema baten berretzaile bezala, giza talde baten ideien konduktore gisa. Bere ustetan "... el entorno construido corresponde con las concepciones ideales de la vida social, política y religiosa." (2005, 12). Hau da, espazioa moldatzen dugun bakoitzean ikuskera "ideal" horren mesedean egiten dugu, etorkizuna proiektatzen dugu. Ondorioz bariantea diseinatua izan da ikuskera bati erantzunez. Donostia "ideal" batera iristeko beste pauso bat bezala.

Baina ikuskera ideal horretatik urrun gure gaur egungo hiriak, orokorrean, industrializazioaren produktu bat dira. Solnitek AEBko hiriei buruz hitz egiten duenean bere espazioari buruzko baieztapenak ia edozein herrirentzat balio dute.

"... como las atroces ciudades industriales de Inglaterra, la mayoría de las ciudades y pueblos norteamericanos se organizan en torno al consumo y la producción, de manera que el espacio público no es más que el vacío entre lugares de trabajo, tiendas y viviendas." (Solnit 2015, 262)

Honekin ez dugu esan nahi hiru guztiak hiri industrialak direnik. Esan nahi duguna da, halaber, hiriak antolatzeko aipatutako hiru ardatz nagusi daudela. Bizilekuak, lantokiak eta kontsumo guneak, ez dute zertan bereiziak egon behar baina hiria (hiria,

eta ez herria, ulertuta biztanleria masa handi bat bezala) existitzeko beharrezko osagaiak dira.

Ala ere hiriaren arabera eta lan sektorearen arabera askotan bereiztua egoten da, hortaz mugikortasuna beharrezkoa da. Zer esanik ez azken urteotan sortu diren bizitegi auzoetan, non bakarrik bizilekuak metatzen diren beste ezer gabe, bertan bizi direnei lan egiteko eta kontsumitzeko mugitzeko beharra sortuz. Hor ikusten dugu nola espazioaren kudeaketa gure bizimodua baldintzatzen duen bizitzeko era berriak sortu arte. Izan ere Estatu Batuetan, non horrelako auzoak arruntagoak diren, mugitzeko behar horri autoaren erabilera masiboarekin erantzun zitzaion geroago mendebalde osora hedatuko zen “automobilaren kultura” deitu dena sortuz.

Era berean espazio publikoa deitzen duguna Solnitek dioen bezala bizilekuen, lantokien eta kontsumo guneen artean geratzen den espazio edo tartea da. Baina, ezin dugu ulertu hiru ardatz horiek komunikatzeko dagoen espazio “huts” bat bezala. Izan ere, espazio publikoa biztanleria mugitzen den eremuak dira kaleak, errepideak, burdinbideak... hain zuzen ere biztanleriaren mugimenduak egiten du bideragarria espazio publikoaren existentzia. Espazio publikoa erabilia izateko dago. Horrela, bariantea Donostiako hiriaren espazio publiko bat bezala ulertu behar da, aurretik aipatutako hiru ardatzak konektatzeko balioko duen garraioa.

Laburbilduz ezin ditugu espazioa eta banako/taldea gauza bereiztuak balira bezala tratatu. Bariantea espazio publikoaren parte dela eta espazio moldaketak kulturaren azaleratzea direla onartzen badugu, espazioaren antropologiaren ikuspegia proiektuan interesgarria dela ondorioztatu dezakegu. Izan ere, bariantea bezalako azpiegitura batek halabeharrez gizartean aldaketak eragingo ditu hiriaren aurpegi bera aldatuko duelarik.

3.3 Bariantea garapenaren antropologiaren ikuspuntutik

Azpiegitura handiak egiten direnean garapenaren eta aurrerapenaren izenean bultzatu izan dira. Lurralde edo hiri baten etorkizuna hobetze aldera egiten direla irudikatu ohi da. Hain zuzen ere, azpiegiturak beraiek garapen horren sustatzaileak izango direlako. Egia da Orozko eta Arenasek dioten bezala hiri baten etorkizunaren gakoetako bat bere konexioa eta garraio sistema dela:

“El porvenir social y económico de una ciudad depende, en gran medida, de la eficiencia de su sistema de transporte; esto se ve reflejado en la capacidad de transportar personas y bienes de una forma sostenible, con los recursos disponibles.” (Orozko et Arenas 2013, 91)

Arazoa da garapena kontzeptu abstraktua izanik interpretazio eta ulertzeko modu ezberdinak daudela. Hare gehiago garapenaren inguruko diskurtso konkretu bat sortu denean, mundu mendebaldirrean, bereziki, baina mundu guztira hedatu dena. Garapenaren diskurtsoa zenbait ideien inguruan artikulatu da, esentzialismoa, ekonomizismoa, teknokrazia... denak neutraltasun itsura batekin.

Xedean garapena nolabait gizartearen etorkizuna planifikatzea da. Bariantea proiektatzen denen Donostiako hiriaren eta orokorrean lurraldearen etorkizuneko mugikortasuna diseinatzen daude. Administrazioek esaten duten bezala Topoaren webgunean bariantea “... hiriak eta lurraldeak etorkizunera begira egingo duten apustua da, egungo eta etorkizuneko garraiobidea edukitzeko.” Baieztapen horretan bariantea aurrerapauso bat delaren ziurtasuna dago.

Hala ere Donostiako hiriaren egituraketan garraio publikoa ez da beti izan garapenaren irudia. Historikoki lehentasuna eduki duen garraio moldea pribatua izan da, H.A.P.O.-an esaten den bezala 1995ko planera arte “(...) el automóvil privado era y es el principal protagonista y beneficiario de esos objetivos y propuestas.” Hau da, mugikortasun molde ideala norberakoen baliabideen araberakoa zen, automobil pribatua. Lehen aipatu dugun “automobilaren kultura”, espazio publikoa motordun ibilgailuen mesedean jartzen duena.

Baina 1995ko planean aldaketa bat eman zen. Bertan oinezkoen, bidegorrien sareak eta garraio publikoa garatzeko apustua egin zen automobilekin lehiatzeko. Horiek sustatzeko arrazoietakoa bat aurreko politiken ondorioak izan ziren, hirira sartzeko sortzen ziren/diren auto ilarak. Donostian orain arte garatu den garraio publiko moldea autobusean oinarritu da, Dbus enpresa publikoan batez ere. Honekin ere bai esan nahi

dugu garraioarekin eduki den garapenaren ikuskera aldakorra dela beharren eta mentalitatearen arabera.

Baina, ikuskerak-ikuskerara garapenaren ideia beti egon da lotua hobekuntza materialekin. Palenzuelak dioen bezala “Para muchos de los discursos elaborados de finales de los 40 hasta hoy, es esta idea continua y permanente de que el desarrollo supone una resolución, una mejora de estas condiciones materiales”(2013, 5) Izan ere garapena, dena bezala, ukigarria denean ulertzeko eta babesteko errazagoa da. Sinplifikatuz erreza da errepide bat garapen bezala ikustea automobilean mugitzea errazten duelako, aldiz oinezkoen eskubideetan aurreratzea ez da hain agerikoa.

Deskribatutako testuinguru honetan garapentzat jotzen den edozerrekin ezadostasunenean agertzea zaila izaten da. Horrek eragin du politikariek sarritan beraien proiektuak garapen bezala aldarrikatu izana, eta benetan Palenzuelak dioen bezala “Si vemos el sentido de las prácticas vemos una formalidad aparentemente económica, pero un trasfondo totalmente político” (2013, 6) Hots, garapenaz biltzen diren proiektuak erreminta politiko bezala erabiltzen dira helburu politiko batzuen mesedean.

Honekin ez dugu esan nahi ez daudenik proiektuak onuragarriak direnak hirientzat. Edozein gauza bere alde onak eta bere alde txarrak ditu, baina bai hasi behar garela kontziente izaten egiten ditugun inbertsioetaz eta nora joaten diren. Bariantearen kasuan 180.000.000€ izango dira eta gure ustez azterketa kritikoa merezi dute. Garapenaren idearen alde denak ez du balio, are gehiago gaur egun, ezen batzuen esanetan ziklo aldaketa baten aurrean gaudela. Horrela dio Larrinaga Ekopol-eko kideak *Euskal Y-a: irtenbiderik gabeko atakan* txostenean

“...El inacabado debate sobre las contradicciones del proyecto de alta velocidad ferroviaria conocido como “Y vasca” se sitúa, a nivel de su matriz cultural, en el quicio de un cambio paradigmático que algunos han llamado “el crepúsculo de Prometeo”, el agotamiento de una visión épica y omnipotente de las capacidades del ser humano y su dominio de la naturaleza. Fenómenos como la aparición y extensión de una conciencia ecológica global -pero también otros más coyunturales como la crisis económica, también global, producida por un

modelo de crecimiento que precisamente ha querido ignorar los límites naturales de esa construcción social conocida como “libre mercado”- pueden estar incidiendo en la quiebra del prometeísmo.” (Larrinaga 2017, 67)

Kasu honetan Larrinaga AHT-ari buruz hitz egiten dago. Baina bi proiektuen magnitude ezberdintasuna kontuan hartuz bi proiektuak alderagarriak dira, hare gehiago proiektu biak burdinbideetako proiektuak direnean. Kotsideratu beharko genuke ea bariantea garapenaren diskurtsoan txertatzerik dagoen, azken finean alternatibak egonik planteatzen den obra neurrigabetzat jo daiteke. Bariantearen aurkakoez diote badaudela beste lehentasunak horrelako proiektua gauzatu baino lehen. Baina egia da ere bai mugikortasuna hobetuko duela Lasarte-Hendaia korridorean, jakin behar duguna da ea zer puntura arte onuren eta kostuen arteko erlazioa jasagarria den.

Laburbilduz gaur egun proiektu bat aurrera eramateko ez da nahikoa garapen bezala identifikatzearekin. Beharrezkoa da iraunkortasunean pentsatzea. Izan ere, diskurtso horren krisi egoera gertatu da XXI. mendean Larrinagak dioen bezala:

“... pero la cuestión es que hoy ese metarrelato general presenta graves debilidades y la credibilidad del proyecto tras la crisis económica global y su especial incidencia en la quiebra del modelo económico español de construcción de grandes burbujas inmobiliarias y de infraestructuras de transporte está bajo mínimos; sólo su propia viabilidad y virtualidad son aún más mínimas, ...”
(Larrinaga 2017, 72)

Hortaz lanean arreta jarri dugu garapenaren diskurtso horretan baino haratago. Identifikatu nahi izan ditugu zeintzuk diren aldekoen eta kontrakoak diren diskurtsoen gakoak, horretarako aldekoekin eta aurkakoeekin elkarrizketatu gara. Beraien diskurtsoak kontrajarriz eta analizatuz ondorioztatu nahi dugu zer puntura arte koherenteak diren.

3.4 Mugikortasuna

Askotan ez gara ohartzen garraioak eta mugikortasunak gure bizitza aldatzeko daukaten botereaz. Adibide argi bat gure hirietan daukagu non espazio handi bat mugikortasun eta garraio horiei lagatzen zaie, gaur egungo mugikortasun-urbanismo moldeak ala eskatzen

duelako. Baina ez du eragiten espazioan bakarrik, gure denbora pertzibitzeko moduan ere bai eragin handia dauka Shellerrek eta Urryek dioten moduan

“Industrial sociology, consumption studies, transportation studies and urban analyses have each been largely static (...) failing to consider how the car reconfigures urban life, with novel ways of dwelling, travelling, and socialising in, and through, an automobilised time-space” (Sheller et Urry 2006, 209)

Aipatu dugun bezala AEBn sortutako automobilaren kultura sekulako eragina eduki du mundu osoan. Baina batez ere mendebaldean non hiri molde Mosesianoak ahalbideratu dituen, etxebizitzak hiritik at dauden urbanizazioetan kokatuz kotxearen erabilera derrigorrezkoa bihurtuz. Baina mugikortasun molde honek ez du bakarrik eragin espazioa kudeatzeko eran, moldea bera posible egiteko beste hainbat alorretan eragin behar du Shellerrek eta Urryek dioten bezala

“Automobility impacts not only on local public spaces and opportunities for coming together, but also on the formation of gendered subjectivities, familial and social networks, spatially segregated urban neighbourhoods, national images and aspirations to modernity, and global relations ranging from transnational migration to terrorism and oil wars (Sheller, 2004a)” (Sheller et Urry 2006, 209)

Gairena automobila modernitatearen ikur izan zen. Gaur egun mugikortasunaren pertzepzioa modernitatearekin lotu da, dena mugimenduan baitago, merkantziak, dirua, lana eta ondorioz gu ere bai. Gakoa gaur egun bada nola ahalbideratu mugimendu hori, zer garraio bide bultzatu eta nola egin sostenigarria. Shellerrek eta Urryek aipatzen duten bezala

“There is a shift from modernity seen as heavy and solid to one that is light and liquid and in which speed of movement of people, money, images, and information is paramount” (Sheller et Urry 2006, 210)

Horretarako beharrezkoa da gizartea eta bere beharrak osotasunean aztertu lurraldez lurralde molde onena topatzeko. Gaur egun antza denez badaude apustuak garraio publikoaren alde, nahiz eta gero garraio pribatuarentzako planak egiten jarraitu Donostian bezala non aparkaleku berriak proiektatzen diren. Arazoa azkotan bada

ikerketa teknikoegiak bideratzen direla benetan erantzun beharreko galdera askoz ere konplexuagoa denean. Horrela diote Shellerrek eta Urryek:

“Transport researchers, for example, take the ‘demand’ for transport as largely given, as a black box not needing much further investigation, or as derived from the level of a society's income. They tend to examine simple categories of travel, such as commuting, leisure, or business as if these were separate and self-contained.” (Sheller et Urry 2006, 212)

Mugikortasuna aztertzeko zenbakiak baino zeozer gehiago behar dira. Azken finean mugitzen direnak ez dira zenbakiak, pertsonak dira eta beharrak dituzte. Botere publikoaren bitartez egin beharra da mugitu behar diren pertsonen tresnak ematea hori gauzatzeko. Betiere mundu guztian pentsatuz, ez da bidezkoa batzuen mugikortasuna handitzea eta beste batzuen txikitzea “There is the proliferation of places, technologies, and ‘gates’ that enhance the mobilities of some while reinforcing the immobilities of others, including those of children (...).” (Sheller et Urry 2006, 213) Izan ere badaude gizartearen sektoreak mugikortasunerako dependenteak direnak, adibidez Euskal herrian edadedun geroz eta gehiago daude eta hauek gidatzeko arazoak edukitzen dituzte. Bada beste arrazoi bat garraio sistema publikoko sare indartsu bat osatzeko, etorkizunean biztanleriaren zati handi batentzat beharrezkoa izango delako. (Sheller et Urry 2006, 213)

Garraio sarearen artikulazioan zenbait gune garrantzia berezia hartzen dute konfluentzia puntuak izateagatik. Horiei nodoak deitzen zaie eta edozein hiri antolatzerako orduan beraiei erreparatu behar zaie konektibitatea hobetzeko eta garraioa antolatzeko. Shellerrek eta Urryek dioten moduan “Mobilities thus entail distinct social spaces that orchestrate new forms of social life around such nodes, for example, stations, hotels, motorways, resorts, airports, leisure complexes, cosmopolitan cities, beaches (...).” (Sheller et Urry 2006, 213) nodo horietan geroz eta garraio mota gehiago metatzen badira geroz eta konexio gehiago ahalbideratuko dira sarek batuz.

Mugikortasun premia guzti honen erantzuleko bat hiriaren barneratuta dagoen denboraren kontzepzioa da. Hirietan azkar mugitzeko gai izan behar gara leku batetik

bestera denbora ahalik eta laburrenean, horregatik mugikortasuna hiri barruan eta hirira iristeko berebizikoa da Shellerrek eta Urryek dioten bezala:

“Crucial to his understanding of urbanism is the notion of ``tempo'', the pulse of city life which drives not only its social, economic, and infrastructural formations, but also the psychic forms of the urban dweller.” (Sheller et Urry 2006, 215)

Donostiako kasuan hiri txiki bat da eta seguraski ez dago tempo horren barruan oraindik. Baina kontsideratzen badugu gaur egun badaudela egituraketa mota berriak gune metropolitanoen inguruan aipaturako ditugun Eurohiriak edo Euskal Hiria. Hortaz maila zabalago batera begiraturik agian bagaude hiriaren tempo horren barruan murgildurik.

3.5 Euskal Hiria eta Donostia-Baiona Eurohiria

Azken hamarkadetan badago kontzeptu berri bat martxan Euskal Herri mailan: Euskal Hiria. Bernardo Atxagak sortutako kontzeptu honek nazionalismoek historikoki proposatu duten identitate molde esentzialistaren alternatiba izan nahi du. Euskal Herrian bizi diren komunitate ezberdinen arteko bizikidetzak bultzatu nahi du identitate anitzean oinarriturik.

Era berean Euskal administrazioetatik ideia hori harturik lurraldearen antolakuntza molde bat bultzatu dute, “Euskal Hiria (...) es también el nombre que el Gobierno Vasco ha dado a su proyecto de planificación urbana.” Moldearen helburua batez ere EAEko hiru hiriburuak lotzea da nolabaiteko euskal eskualde urbano bat osatzeko, horretarako oso beharrezkoak dira garraio azpiegiturak, “cuyas actuaciones más destacadas inciden en el aumento de la movilidad y de la conexión entre las principales ciudades vascas” Noski, konexio hori ahalik eta eraginkorren egiteko gune metropolitanoek ere bai ondo konektatuak egon behar dira, adibidez Donostiako kasuan metro berriaren bitartez. (Larrea 2012, 21)

Baina lehenago ikusi dugun bezala urbanismoa tresna bat izan da eta bada kapitalismoarentzat. Gaur egun instituzioetatik bultzatzen del marketingean hiria

salmentan dagoen zeozer dirudi, Andeka Larreak dioen bezala “un modelo territorial que concibe el espacio urbano y el conjunto del territorio como inversión y posibilidad de negocio.” Hortaz edozein moldaketa hiri-egituran ildo horretatik joango da, alegia hiri lehiakorragoa lortzea. Baina hiri kontzepzioa hori bada, eta bada, hirian bizi diren hiritarren ongizatea bigarren maila baten geratzen da etekinarekin alderatuz. (Larrea 2012, 22)

Horren aurrean zergatik ez den erantzun bat ematen azaltzeko Larreak planteatzen du hirigintzaren afera ez dela ia ukitzen diskurtso nagusietan. Horren bitartez hiri-fenomenoak edo urbanizazio prozesuak naturalizat hartzen dira, “procesos causales provocados por fuerzas económicas y políticas fuera de nuestro alcance”. Horregatik hiritarrentzat hain zaila egiten zaiei horiei erantzutea, “imposibilitando la acción política de los ciudadanos, que siempre es concreta.” Hiria, gizakiaren ekoizpen material garbiena, lausotu egiten da modu honetan. (Larrea 2012, 23)

Ez da kasualitatea Larrearen ustez “La tendencia actual al encierro en espacios privados y la pérdida del valor político de la calle” Horren erantzulea azken hamarkadetan aurrera eramanez diren politikak izan dira hiri-gatazka desaktibatu eta hiria bera merkantilizatu dutenak. Gaur egun askotan ikusten dugu proiektuekiko aurkakotasuna, baina herri mugimenduak ez du ondo jakin aurkakotasun hori artikulatzen eta proiektuak azkenik gauzatzen dira. (Larrea 2012, 23)

Euskal Hiria merkantilizazio horren beste pausu bat izango zen. Hiru hiriburuak batuz hiri polimorfiko bakar batean, hiri handiago batek merkatu handiago bat eta aukera berriak irekitzea suposatuko luke. Baina posible egiteko garraioa gakoa da, Gamarrak dioen bezala “Todo ello quedaría vertebrado tecnológicamente mediante los distintos medios de comunicación y transporte de mercancías y personas” Hiriaren kontzeptua mugikortasunarekin lotuta bai doa. Gainera hirien arteko eragina nabaria da, adibidez Bilbok egin duen apustua turismoarengatik Gamarraren esanetan “la competición que Bilbao ha tratado de hacerle recientemente ha servido para asentar más aun la presencia de turismo en Donostia”. Turistak Donostian gelditzen dira eta handik Bilbo bisitatzen dute, horrek mugikortasun handi bat eskatzen du. (Gamarra 2012, 65-67)

Paradigma aldaketa egon da Gamarraren ustetan. Pasatu egin gara plangintza funtzional eta estatal batetik hiria osasungarriagoa egin nahi zuena, “a unas operaciones de marketing urbano que buscan atraer habitantes y empresarios a la ciudad”. Hots, hiriek beraien artean lehiatzen dute negozio poloak bezala eta kontestu honetan Euskal Hiria sortzea EAeko hiriburuen arteko lehia eten nahi du eta batu. Ikuskera horren arazoetako bat, adibidez bada, Donostia orokorrean beti egon dela gehiago begira Baionara eta ez EAeko beste hiriburuei. (Gamarra 2012, 71)

Gairena gaur egun eruen artean eurohiri bat sortzea proiektatuta dago, “para formar lo que se denomina la eurociudad vasca transfronteriza “Bayonne-San Sebastián”. Gamarraren arabera hirien artean batzeko dagoen joera honen arrazoia “vocación de cooperación está marcada por la necesidad de no quedar al margen de los corredores europeos de mayor crecimiento”. Horretaz a parte eurohiria bultzatzearekin Donostiak aurre egin nahiko lioke Bilbok daukan nagusitasun posizioari

“no hay ni rastro de Bilbao pues es tal vez del monopolismo que en otros tiempos tuvo y hoy parece seguir reclamando la capital vizcaína de lo que, entre otros peligros, trata de defenderse San Sebastián y su comarca.” (Gamarra 2012, 86)

Hortaz Donostia bere eragin eremua babesteko gune metropolitanoa indartu behar du. Indartzeko modu bat lurraldea garraioaren bitartez artikulatzea da, adibidez metroa bultzatzen. Izan ere, azken urteetan bultzatu egin dena garraio motorizatua izan da autopistak egiten, eta Gamarrak dioen bezala “transporte ferroviario, especialmente el de pasajeros, ha sufrido y sufre un largo abandono”. Metroarekin gutxitze hori arindu nahi da. Argi dago burdinbidezko garraioa indartzea zeozer ona izan daitekeela eskualdearentzat aurre egiteko autoari “el principal cáncer urbano que carcome nuestras ciudades y campos.”, baina bariantearen beharra ez dago hain argi. (Gamarra 2012, 101-102)

Batez ere pentsatzen badugu gaur egun plangintza urbanoa marketinean oinarritzen dela hein handi batean. Lehen ikusi dugun bezala helburua enpresak eta jendea erakartzea da,

“ignorando casi por completo (...) la importancia de factores sociales, demográficos y políticos que son absolutamente privativos de la realidad urbana vasca.” Hortaz plangintza horietatik ateratzen diren proiektu asko errealitatetik aldenduta daude, eta beraien inpaktua ez da ongi neurtzen. Larrearen ustetan hiriaren espazioak kapitalismoaren beharretara moldatzen dira “con el objetivo de poner en venta el cuerpo urbano en su totalidad.” (Larrea 2012, 162-163)

Baina gaur egun Euskal Herriko edo gutxienez EAeko urbanizazio prozesuan pentsatzen badugu nekez topatuko dugu plangintza ordenaturik. “si por algo se ha caracterizado esta, ha sido por la completa ausencia de una concepción urbanística y de una planificación ordenada.” Bere garaian industrializazioagatik neurrigabe eta edonola eraiki zen. (Larrea 2012, 163)

Azken hamarkadetan ez da ezer egin hori konpontzeko. Are gehiago, plangintza zehatzik gabe eraikitzen jarraitu da. “El diseño de las ciudades y planificación urbana a escala regional ha llegado de la mano “obsesión por construir masivamente.” Alde batetik estatuan egon zen porlanaren burbuilagatik, eta bestetik azpiegitura sarea handitzeko dauden planengatik. Azpiegituren kasuan gehienbat mugikortasunarekin lotutakoak izan dira, “dispositivos de movilización de los consumidores cada vez más presentes en las ciudades” adibidez Donostiako GI-20 errepidea. (Larrea 2012, 163-164)

Baina betiere egongo da koartada bat horrelako obrak egiteko. Gurean Euskal Hiria izan da koartada ideologiko hori, gure lurrean egin diren ekintza agresiboenak justifikatzeko balio duena. Gainera beti presente dago garapenaren ideia “que lo vincula a la necesidad de apostar por una región urbana vasca basada en la conectividad eficiente y rápida entre ciudades.” Mugikortasuna garapenaren nahitaezko ezaugarritzat jotzen da. (Larrea 2012, 179)

Larrearen ustetan hau gertatzen da hiri plangintza egiten duen jendea errealitatetik urrun bizi delako. Edo hobeto esanda ez dute kontuan hartzen espazio moldatzearen benetako eragina, beraienez dena planoetan gelditzen da.

“Imaginar o planificar desde una mirada situada por encima de este espacio, tal y como hacen muchos urbanistas o quienes, desde la política, se ocupan del

urbanismo, conduce a suponer que las ideas pueden convertirse en realidad en el espacio real de la ciudad” (Larrea 2012, 182)

Gaur egun administrazioetatik hiri moldean pentsatzen denean esaten dena da “necesidad de un nuevo modelo de ciudad competitiva, innovadora y que nos vuelva a situar en el mapa” Ez da pentsatzen hiritarretan Larreak esaten duen bezala, negozioetan baizik. Gaur egungo apustua EAE nodo urbano bat bihurtzea da, edo hiri-eskualde bat bilakatzea, komunikazioen indartze batekin eta espazio-merkatu bat eraikitzea inbertsioak eta kapitala erakartzeko. (Larrea 2012, 187)

Izan ere Larrearen ustetan hori da helburua: oro har lurraldea merkantzia bat bilakatu. Horretarako Eusko Jaurlaritzaren estrategia ekonomikoki lurralde osoa mobilizatzea da, kanpoan ezer utzi gabe, hiri txikietatik handietara, herrixkak, errepideak, industria, portuak, garraioa... baina begirada horrek ez ditu lekuen giza maila neurtzen.

“La soberbia de esta mirada, su idealismo radical, tan habitual por otra parte, en la política contemporánea, quiere convertir la complejidad e inestabilidad de lo real en ideas simples y tranquilizadoras.” (Larrea 2012, 189)

Beste modu batera esanda nahi dira arazo oso konplexuak konpondu errealtatera jaitsi gabe. Edo gutxienez errealtate osoa kontuan hartzen duen ikerketa bereziki sakonik egin gabe. Hori horrela da gaur egungo sistema ekonomikoa eta bizi moldea sostengaezina delako, eta hortaz sistema berpentsatu gabe ezin da benetako konponbiderik eman. Larrearen esanetan “La ampliación del espacio urbano y del modo de vida basado en el consumo es, decimos, insostenible y, desde un punto de vista ético, irresponsable.” Izan ere, molde horren mugak ikusten hasi dira azken krisi ekonomikoekin. (Larrea 2012, 191)

Era berean Euskal Hiri sortzeko nahia esan bezala globalizazioaren eragina da. Merkatu global batean lehiatzeko hiri txikiak ezabantailan daude, baina batzen badira hiri handi bat sortzeko lehiakor izatera heldu daitezke. Sare urbanoaren berregituraketa bada kapitalismoak jasaten dituen krisi periodoekiko erantzuna, espazioaren merkantilizazio totala. Baina Larreak dioen bezala “solo una transformación radical de las practicas

espaciales haría posible la aparición de una región urbana vasca” Hiriburuak oso aldentuta daude (ez bakarrik espazioan) euren artea, hortaz “No es casualidad, entonces, que los proyectos denominados estratégicos tengan que ver con el aumento de la movilidad general” Hiper-mugikortasun horri esker hiriburuak saretu ahal izango dira, baina ez bakarrik hiriburuak, beraien gunere metropolitanoak ere bai. (Larrea 2012, 193)

Horregatik hain estrategikoa da burdinbidezko garraioa indartzea. Bakarrik horrela ulertu daiteke nola inguruarekiko hain kaltegarri eta behar zalantzagarriko obrak aurrera eramaten diren. Bakarrik horrela posiblea da kapitalaren mugimendu handi bat eragitea aukerak dituen espazio urbano handi batean Santiago Lopez-Petit deitutako “la movilización total de la vida.” (Larrea 2012, 194)

Azken finean Euskal Hiria sortzeko arrazoiak Larreak ondo laburbiltzen ditu esaldi honetan:

“en la competición global entre ciudades la masa crítica es importante, y que consecuentemente solo ciudades de un cierto tamaño tienen el potencial de atraer los servicios especializados que son tan importantes para la innovación y la competitividad.” (Larrea 2012, 195)

Hots masa hori ezin bada lortu kontzentratuz puntu batean beste aukera da Euskal Hiria bezalako proposamenak. Lurralde zabal bateko komunikazioak hobetu hiri ezberdinak saretu ahal izateko eta praktikan bakar bat osatzeko. Baina berriz ere arazoa da lehen esan dugun bezala badagoela kapitalismoak garatu duen zibilizazio paradigmatikaren krisia, sostengatzen duen molde ideologikoaren krisia. (Jurado 2012, 240)

Globalizazioak sortu duen gizartea aurrera egiteko gurean beharrezkoa da, Juradoren ustez, hirugarren sektorea garatzea, eta espazio urbano zabal bezain inbertsonalak eratzea. Horregatik hiri handien eta aisialdia merkatalizatzeko zentro-komertzial erraldoien garapena sustatzen da. Era berean molde hau mugikortasun handian oinarrituta dago, gure gizartean gertutasunezko ziklo produktiboak garatu ordez energia

kontsumoa gutxitzeko ahalik eta gehien, ekonomia alderantziz artikulatu dugu mugimendu geroz eta azkarragoak eta urrunagoak hobetuz. (Jurado 2012, 267)

Ekonomia horrela artikulatzeak eragin bat dauka “Las estructuras que sostienen la vida (...) son muy frágiles ante el desplazamiento de movimientos horizontales” Hau da, mugikortasuna bermatzeko beharrezkoak diren egiturek inpaktu handia daukate dimentsio espazialean, lurra mugitzen dute, artifizializatu, akuiferoak ukitu, oreka ekologikoa puskatu... Guzti hori denbora aurrezteko, izan ere Juradok dion bezala “Las sociedades denominadas más desarrolladas sufren una enfermedad grave que es el hambre de tiempo” lortzeko geroz eta azpiegitura handiagoak eta ausartagoak planteatzen dira. (Jurado 2012, 267-268)

Ekonomiak kapitalistak etengabeko hazkunde behar du, historian parekorik ez daukan abiadura geroz eta handiagoa behar du metatzeko eta sistema bezala mantendu ahal izateko. Baina Juradok dioen bezala “lejos de estar problematizada, la velocidad es un indicador claro de bienestar, es un indicador claro de progreso, es un indicador claro de riqueza.” Eta finean egia da, zeinek ez du nahi azkar mugitu, urrutira joan edo mugarik gabe kontsumitu? Arazoa da ez dela sostenigarria, lurrak ezin ditu horrelako interbentzioak mugarik gabe jasan. Berpentsatu behar dugu lurrarekin harremantzeko modua eta nola artikulatzen ditugu gure espazio urbanoak, baina batez ere gelditu behar gara eta ondo pentsatu aurrera eraman nahi diren proiektuak. (Jurado 2012, 269-270)

Donostialdeko eskualdea industrializazio garaitik urbanizazio prozesu nabarmen bat jasan du. Gainera 1960ko hamarkadatik urbanizazio hori kontrolik gabe hedatu zen konurbanazio bat osatu arte. Modu sakabanatuan eraikiak eta planifikaturiko estrukturarik gabe bizitegi-auzoak agertu ziren, inongo artikulaziorik gabe. Aldi berean mugaren beste aldean Hendaiatik Donibane-Loizunera amerikar moldeko dentsitate baxuko erresidentziak agertu dira. Lotura horretan oinarriturik aipatu den bezala Eurohiri bat sortu nahi da Donostia-Bayonna Eurohiria. Beraien xedea mugarteko lankidetzak, eta Europako integrazioan aurrera egiteko nodoak osatzea da. (Unzurrunzaga Euskonews)

Hau da Eurohiria ez da zerotik hasiko, existitzen den sistema urbano batetik sortuko da. Aurrera eramateko lurraldeari begiratzen zaio bere osotasunean, Europako lurralde antolamendu gutunaren arabera “La ordenación del territorio es la expresión espacial de la política económica, social y ecológica de toda la sociedad” Hortaz lurraldearen etorkizuna espazio urbanoaren metaketak dagoela ondorioztatu dezakegu. Euskal Hiria bezala masa bildu nahi da pisua irabazteko korridore ekonomiko globaletan, baina aldi berean Europako integrazio sozio-ekonomikorako tresna izan nahi du. Horretarako gakoa da pertsona eta merkantzien garraioa erraztea, baina aldi berean nahi da metropoliak berdeak eta sostenigarriak izatea. Horretarako garraio publikoa sustatu nahi da eta pribatua kontrolatu. (Sansinenea 2001)

Eurohiriaren planaren barruan aurreikusten da errepide sarea hobetzea eta aldi berean Topoa erabilia metro bat osatzea. Izan ere Eurohiria sortzeko beharrezkoa da garraioa artikulatzea, esan dugun bezala gakoa delako edozein sare urbanoarentzat. Bere webgunean esaten den bezala “Intermodalitateko, komunikazioko eta informazioko plataforma atlantikoa ezartzea, igarobiderako egungo korridorea garapeneko eurokorridore bihurtuz” bere helburua da. (Sansinenea 2001)

Esan beharra dago integrazio hau oso motela dela. Baiona historikoki lotuagoa egon delako Bordelekin Donostiarekin baino, Frantziak daukan administrazio moldeagatik. Era berean aipatu dugun Euskal Hiria proiektua aurrera doa ere bai, nola uztartuko diren bi proiektuak jakiteko dago.

3.6 Hiriarenganako Eskubidea

Espazioaren antropologiari buruzko zatian esan dugun bezala espazioa ez da hargatik moldatzen. Aitzitik badaude moldaketa horretan parte hartzen duten indarrak, eta nola ez kulturarekin batera gure sistema ekonomikoak, giza harremanek, naturarekiko harremana... eragiten dute gure hiriak sortzerako orduan. Denok bizi garen tokiak izanda hiriko urbanismoa moldatzea erabaki kolektiboen menpe egon beharko ziren, baina sarritan ez da horrela izaten.

Horrela uste du David Harveyek (2013). Bere esanetan hiriarekiko eskubidea aldarrikatzea bada lortzea nolabaiteko boterea urbanismoaren konfiguraziorako, hots gure hiriak egiten diren moduan eragin ahal izatea. Arazoa da hiriak historikoki ezberdintasunez jositako gunek izan direla, izan ere soberakinen produkzioari lotura sortzen dira eta soberakin horren kontrola (gaur egun arte) talde txiki batek izan du. Gaur egun kapitalismoan bizi gara eta honen helburua gainbalioa lortzea da, gainbalioa lortzeko sortzen den soberakinaren bitartez ahalbideratzen da urbanizazioa. Aldi berean Harveyren ustez kapitalismoak urbanizazioa behar du ekoizten duen gainproduktzioa xurgatzeko. (Harvey 2013, 21-22)

Prozesu hori azaltzeko Harveyek Parisen birmoldaketa erabiltzen du. Bertan 1852-70 bitartean Haussmannek hiriaren egituraketa goitik behera aldatu zuen, zentroko eraikinak bota zituen burgesiarentzako apartamentuengatik ordezkatzeko langileria periferietara botatzen. Dena sekulako eskala handi batean egin zen aurretik Parisen matxinadak zeudenean kaleak ixteko zegoen erraztasuna kentzeko. Birmoldaketa erraldoi hori finantzatzeko kreditu instituzio berriak sortu ziren eta horiek soberako kapitala xurgatzera lagundu zuen, gainera kontsumorako eta kapitalaren birproduktziorako gune berriak zabaldu ziren. Baina azkenean krisi finantzieroko sistema osoaren erortzea eragin zuen. Antzekoa gertatu zen Estatu Batuetan Moses arkitektoarekin, zeinek etxeak hirietatik atera zituen eta urbanizazio handietan sartu, era berean krisi batek bere moldearekin bukatu zuen. (Harvey 2013, 27-28)

Hortaz badirudi urbanizazioaren eta kapitalismoaren arteko lotura estua izan dela eta badela gaur egun arte. Aldi berean aurreko ataletan ikusi dugun bezala espazioaren antolaketak gure artean harremantzeko moduan eragiten du. Ondorioz kapitalismotik egiten diren urbanismoaren moldaketak harreman mota kapitalistak sortzen dute. Harveyk dio “... la reconfiguración de la geografía urbana ha traído consigo grandes cambios en el estilo de vida.” Hau da kapitalismoak unean une behar duenaren arabera hirien diseinu bat edo bestearen alde egingo du, aurretik zegoen moldea ordezkatzuz eta suntsituz. (Harvey 2013, 34)

Ikusi dugun prozesu guzti honetan kaltetuak beti bezala desjabetuak dira Harveyk dioen bezala “... impetuosos procesos de destrucción creativa que implican la desposesión de las masas urbanas de cualquier derecho a la ciudad.” (Harvey 2013, 45) Horren aurrean noizbehinka matxinadak lehertu egiten dira ezberdintasunetaz kokoteraino, baina gaur egun Harveyren ustez zaila da oposizioko mugimendu urbanoetatik haratago joatea ez baitaude beraien artean saretuak. Bere esanetan “Hará falta algo mucho más sistematizado.” (Harvey 2013, 46) Mugimendu horien artikulazioa hiriarekiko eskubidearen inguruan ekoizpenaren soberakinarekiko kontrol gehiago eskatzeko izango zen irtenbidea, urbanismoarekin lotuta bai dago. Baina gaur egun eskubide hori elite txiki baten eskuetan dago, eta hiriak beraien beharren eta gurariaren arabera moldatzen dituzte. (Harvey 2013, 45-47)

Matxinada horien historia luzea da hirietan baina ezberdin gertatzen dira inguruaren baldintzengatik. Hori ekiditeko botereak azpiegitura eta bizitza urbanoaren birmoldaketak egin ditu biztanleria hobeto kontrolatzeko. Baina ez bakarrik kontrolatzeko baizik eta balio ekonomikoa daukaten inguruneak ere bai babesteko, hiria zatituz.

Protesta horien eragina beti neurtu izan da ekonomiari eragiteko daukaten gaitasunaren arabera, hiriaren bizitza trastokatzeko. Baina protesta mugimendu hauek bolatilitate handiarekin sortu eta desagertzen dira hala dio Harveyk “La rapidez y la volatilidad con la que han surgido y desaparecido en las últimas décadas los movimientos de protesta masivos...” askotan ikusten dugu nola aurkakotasun mugimendu hauek sortu eta desagertzen diren obren erritmorra (Harvey 2013, 175). Ala ikusi dugu Euskal Herrian hainbatetan eta hainbatetan, azpiegitura baten kontra sortzen dira asanbladak baina behin obrak hasita edo bukatzen direnean indarrak galtzen dituzte edo desagertu egiten dira.

Talde horien borroka arrakastatsua izan dadin mentalitate aldaketa bat gertatu beharko zen. Harveyren esanetan “los claros e inminente peligros de degradación ambiental y las transformaciones ecológicas descontroladas.” (Harvey 2013, 187) Konpontzeko beharrezkoa da moral berri bat edukitzea eta natura pentsatzeko eta harremantzeko

modu berri bat. Aldaketa ez da nolana emango “Tiene que haber importantes cambios en el modo de vida”, gutxienez gure bizimoldea iraunkorra izatea nahi badugu. (Harvey 2013, 187)

Hain zuzen ere Harveyrentzat guzti hori aldatzeko modua mugimendu urbanoen bitartez izan daiteke. Izan ere mugimendu urbanoen kezka hein batean hirian egoteko eta bizitzeko modua da, bere aburuz “protestas contra las penalidades asociadas a la reproducción social” (Harvey 2013, 190). Hau da hirian bizi direnak eta bertan bizitze ahalbideratzen dutenak hiriarekiko eskubidea daukate, eskubidea daukate erabakitze zer nolako urbanismo mota nahi duten. Hori gertatzeko “... habrá que interrumpir la producción de las formas destructivas de urbanización que facilitan la perpetua acumulación de capital.” Hori lortzeko metodoa edo tresna oraindik topatzeko dago. (Harvey 2013, 202)

Baina badaude esperientziak non ikusten den posiblea dela urbanizazio eredu neoliberalari aurre egitea. Harveyek jartzen duen adibidea Bolivian emandako azokoen borrokak dira, non sektore ezberdinen bat egiteak posiblea egin zun aldaketa bat gauzatzea.

“La organización de trabajadores informales en sindicatos tradicionales, la creación de la Federación de Juntas Vecinales, la politización de las relaciones urbano-rurales, (...) todo ello proporciona modelos para pensar lo que se podría hacer conscientemente para ganar las ciudades para la lucha anticapitalista.” (Harvey 2013, 219)

Hots benetan planteatu nahi badugu hiri mota sostenigarria, justua, parekidea... bere urbanismoa hiritarren artean erabakitzea gakoa da. Hiriak zer behar duen, nola lortu nahi den hori, zeintzuk diren tresnak... erabaki guzti horiek hartzeko ardura ezin da geratu talde txiki baten.

4.- Elkarrizketak eta Analisia

Lehen aipatu bezala lan hau egiteko perfil ezberdineko jendea elkarrizketatu dugu ikuspuntu ahalik eta anitzena edukitzeko. Elkarrizketa guzti hauen analisiarekin saiatu nahi gara barianteak ukituko dituen gaiak aztertzen. Gainera erakutsi nahi dugu zer nolako argumentuak dauden alde eta kontra, gero bakoitzak bere ondorioak ateratzeko.

Horretarako, eta kontuan edukita tratatzen ari garen gaien, bariantea, normalean argudiaketa teknikora jotzen dela, bi perfil tekniko bilatu ditugu. Bat bariantea eraikitzearen kontra dagoen arkitekto bat eta bestea barianteren alde dagoen iraunkortasun teknikaria. Hirugarren bat perfil hauen artean kokatzen dena politikaria da, izan ere kontuan hartu behar dugu edozein obran azkeneko hitza politikarik daukatela, are gehiago publikoa denean. Azkenik herritar bat hartu dugu proiektuarekiko loturarik gabe, bere ikuspegia baliogarria izango zaigu gizartearen edo bere zati baten iritzia jakiteko.

4.1 Bariantea eta Hiri-Eskualde egituraketa

Ikusi dugun bezala Donostiako HAPO-en helburuetako bat hiriaren orografiagatik bananduta zeuden auzoak hobeto konektatzea da. Kohesio hori bermatzeko nahitaezkoa da bide eta garraio eraginkorrak edukitzea. Donostiako kasuan zinegotziak dioten bezala “autobusak direla nagusi, bai Donostiakoak eta bai Lurraldebusak”. Herritarra ados dago horrekin “garraio publikoaz hitz egiterakoan autobusa da nik erabiltzen dudana”. Hots, gaur egun hiritik mugitzeko erabiltzen den garraiobide nagusia Dbus zerbitzua da. Busekin batera Euskotren eta Renfe lineak daude. Horiek erabilera maila baxuagoa daukate, %7 Donostiara sartzeko eta ez daukate lotura zuzenik beraien artean, ibilbide guztiz bananduak eginez bata kostaldetik eta bestea barrualdetik. Hortaz, intermodalik gabe, gaur egun hiri barruan auzoak konektatzeko eta hiria kohesionatzeko dagoen garraio bide nagusia busa da; teknikariaren esanetan “funciona por la cantidad de gente que lo está usando”.

Baina orain bariantearekin beste garraio bat indartzen ari da. Donostiako HMIP-an esaten den bezala aurreikusita dauden hobekuntzekin Topoa “pasa a constituir la espina

dorsal del transporte comarcal.” (2008-24, 89) Hobekuntzak hain justu Lasartetik-Hendaiara joaten den lerroan egingo dira, Euskotrenek daukan errentagarriena teknikariaren esanetan, “la más rentable que tiene Euskotren es la de Lasarte-Hendaya que es donde hay un montón de población.” Horregatik, bere ustez, egiten den edozein inbertsiok bere erabileraren handitze garrantzitsu bat eragingo du.

Indartze hori linearen berriztatzearekin eman nahi izan da batez ere linea destolestean. Hots, burdinbide bakarra egon ordez bi egotea, bi trenaldi berean pasatzea ahalbideratuz. Izan ere, linea bakarra edukitzeak linea zaharkituta gelditzea eragin du, ezin baitu denboran lehiatu beste garraio motekin. Bariantea destolestean prozesuaren barruan sartuta badago ere destolestean hutsa baino gehiago da, frekuentziak handitzeko asmoarekin eginiko trazatu aldaketa oso bat baita.

Baina zinegotziak dion bezala frekuentziak “hobetu dira beste gauza batzuegatik, desdoblaturik direlako lineak adibidez”. Gakoa destolestean baita, denboran aurrezten delako eta horrek bidaiari gehiago erakartzen dituelako. Teknikariak dion bezala, “Y entonces el transporte este ferroviario era un transporte obsoleto desde el punto de vista de que solo era una línea entonces (...) cuanto se desdobra se multiplica el número de viajeros y ganas en tiempo.” Horri esker autoekin lehiatu ahal izango du, erakargarriagoa izango da. Teknikariak dion bezala horrelako obrak “justifican porque a la gente que le puedas facilitar su movilidad” Gainera, Topoaren webgunean agertzen den bezala, ez ditu edukiko busek dituzten arazoak hiritik mugitzeko bide propioa egiten baitu. Horretaz aparte, teknikariak dio kontuan eduki behar dela “La mayor cantidad de personas se puede mover por el transporte ferroviario”. Esan genezake trenaren masa garraio eraginkorra da bidaiari kopurua hartzeari dagokionez.

Orduan metrifikazio prozesuak (destolestean) zentzua daukala dirudi, baina era berean, bariantearen beharrak erlatiboa dirudi. Arkitektoak dion bezala, “gelditu behar gara eta pentsatu prioritateetan.”, zeren behin inbertsioa eginda ez dago atzera bueltarik. Baina agian eskualdera begira, ez Donostiara, zentzua dauka Topoaren bariantea planteatzeak. Donostia barrutik mugitzeko ez da erabilgarria, baina kanpotik datozenentzat bai, eta horrela zinegotziak dion bezala, trenaren hartu eta “Trenaren eraman zaitzan... bueno *es que* atera eta Kontxan, atera eta itsasoa ikusiko duzu”. Pasantearen kasuan zehazki, argi eta

garbi kanpotik datorren jendearentzat planteatuta dago. Iraunkortasun teknikariak esaten duen bezala:

“Esa pasante que se está planteando. El proyecto que hay que ver es esto (foto de toda la línea de Topo) Hondarribi-Hendaya-Lasarte, ese es el proyecto, y lo que es la variante son 4km este cacharro. Entonces, si en este proyecto el movimiento de personas aquí y aquí está estudiado, por la justificación y demás (...) que población aquí utiliza el autobús, porque eso a mí no me preocupa. Yo particularmente que la gente del Antiguo vaya a venir en autobús o en metro al centro... Que vengan andando o que la gente vayamos a Antiguo a Ondarreta andando. Si ese no es el problema, es que gente va a moverse del campus de Ibaeta a Renteria. Ahí es donde se justifican las inversiones, eso es como lo he entendido yo y como lo están explicando. (...) ese es el asunto. Porque discutirlo en términos de Donostia no tiene sentido. (...)” (Iraunkortasun teknikaria)

Hortaz, metroaren obrak egiten badira, dirudi eskualdeko edo gutxienez Lasarte-Hendaia lerroa erabiltzea erabakitzen dutenei mugikortasuna hobetuko zaiela. Hau da, ez da hainbeste hiri barneko mugimenduengatik, baizik eta eskualdetik edo haragotik datorren jendearentzat erosoagoa delako, hare gehiago geltokiak zentrorra hurbiltzen direlarik. Betiere, kontsideratuz trena busa baino garraiobide erosoagoa dela eta denbora hobeak egin ahal dituela, Tolosako kasua nabaria izanik; busean ordu laurden gehiago behar delarik Renfearekin konparatuz. Hori bai Euskotreneko kasua beste bat da, lerroak ez baitaude destolestuak.

Laburbilduz, metrifikatzeko operazio honen obra agerikoena bariantea bada ere beste hainbat egin dira eta egiteko zain daude. Geltoki berriak irekitzea, lineak hobetu... dena maiztasunak eta hobetzeko asmoarekin bidaiari gehiago erakartzeko. Kontua da maiztasunak hobetzeko bariantea ez dela beharrezkoa, ala dio zinegotziak:

“Ze gero dago zuk esan duzuna, frekuentzien asuntua, hau da orain dela urte batzuk, uste dut bi urte 2015ean Euskotrenek zituen frekuentziak ziren 15 minutukoak, eta hauteskundeak baino lehen frekuentziak hobetu ziren 7 minutu eta erdira, eta pasantea ez da egin. (...) Orduan ez dezatela esan pasantea beharrezkoa dela lineak hobetzeko, hori ez da egia.” (Zinegotzia)

Orduan barianteak ez du eragingo maiztasunetan modu oso esanguratsuan. Egingo duena batez ere izango geltoki berriak sortu hiriaren erdialdetik, gehienbat Donostia kanpotik datorren jendeak bere destinora errazago iristeko. Baina agian, trazatu berri bat hasi baino lehen premiazkoagoa izango zen dagoeneko existitzen diren lerroak hobetzea eta destolestea. Gainera, kontuan harturik hiri barneko mugimenduak egiteko, esan bezala, autobusak daudela eta barianteak eragina eduki dezakeela horietan.

4.1.1 Bariantea eta autobusa

Esan bezala Donostia lotzeko garraiobide publiko nagusia busa da. Gainera orokorrean adostasun bat dago esaterakoan zerbitzu on bat dela. Nolabait erabiltzaileen beharrak ondo asebetetzen ditu. Baina herritarrak dioen bezala hobetu daiteke “jakin badakit berebizikoa dela eta Donostian baditu bere alde onak, konexio oso anitzak daude, baina oraindik asko dauka hobetzeko.” Dena den, zinegotziak esan zigun bezala udaletxeak eginiko inkestetan busek balorazio ona jasotzen dute “Onak dira, horrela baloratzen du hiritarren gehiengoak.”

Barianteak egingo duen bide berdinetik dagoeneko zenbait bus lerro pasatzen dira. Biak batera funtzionamenduan egotea bikoizketa suposatuko luke, horrek dakarren kostuekin. Egoera horren aurrean ez da aurreikuspenik egin. Zinegotziaren arabera udaletxeak ez dauka argi zer egingo den lerro hauekin. Bere esanetan:

“Eta hori gertatu daiteke eta hori behin baino gehiagotan galdetu dugu komisioetan, zer gertatuko zen balizko Dbusaren murrizketekin gaur berriro galdetu dugu eta gobernu honek ez du ezer esaten. Ba bost urte barru ikusiko dugu, ba ikusiko dugu baina ez dakit, obra batzuk daude tartean. Ez gobernu honek ez du gaur egun dagoen garraio moldean apustu egiten.”(Zinegotzia)

Kurpil sindikatuak Angula Berria portalean esan zuen bezala 05 eta 24 lerroak kentzea aurreikusita egongo zen. Izan ere, Zinegotziak gogorarazi digun bezala “Autobus zerbitzua egun defizitarioa da, baina ondo dago defizitario izatea, zerbitzu publiko bat da”. Orduan, ikusita ez dela argitzen zein izango litzateke bere etorkizuna ezin dugu jakin ea bi garraiobideak defizitean mantendu ahal diren. Hortaz, pasantearen ondorioz bus lerroak kentzen badira, gaur egungo parametroetan, hiri kohesiorako garraiobide nagusia kolokan jarriko zen.

Herritarraren ustetan busak murriztea oso kaltegarria litzake gizartearen zati ahulentzat, edadedunentzat batez ere, “Bada kriston muga beraien egunerokotasuna egin ahal izaterako orduan.” Gainera periferietako auzoen konexioan ere bai eragingo luke “Ez edukitzea maiztasun hori eragiten dizu bi aldiz pentsatzea ea igoko edo jaitsiko zaren beste auzora, eta nik uste dut eragingo diela egunerokotasunean.” Laburbilduz, bere ustetan busen murrizketa gertatzen bada “*De por si* erraztasun asko ez duen jendeari erraztasunak murriztea da, kalterako izango da.”

Gainera beste arazo bat dago. Gaur egun kanpotik Donostiara joateko gehien erabiltzen den garraiobidea autoa da. Donostiako Hiri Mugikortasun Iraunkorrerako Planean agertzen den bezala, hirira sartzeko desplazamenduen ia %70 ibilgailu pribatuan egiten dira. Beraien erabileraren hazkundera azaltzeko arrazoi nagusia iraunkortasun teknikariaren esanetan, “Fundamentalmente porque se han desarrollado las infraestructuras viarias de alta capacidad en superficie” Hots lehen aipatu dugun bezala, zentroraino sartzea ahalbideratzen duten autopisten hobekuntza izan da gorakada honen arrazoa. (HMIP Donostia 2008-24, 132)

Elkarrizketatu guztien arabera hori arazo bat da, izan ere kotxeek autobusen mugimenduak moteltzen dituzte. Batez ere zentroko bus geltokira doazen busek jasan behar dituzten auto ilarak arazo larri bat dira, Zinegotziak dion bezala “hiriko zentro guztia kolaptzatzen duzulako autobusak zentroraino eramaten dituzulako” Arkitektoaren ustetan “Trafikoa arazo bat da” Teknikariaren esanetan ere bai, “A costado mogollón en Donostia poner las plataformas reservadas para autobuses y aun en determinados sitios los buses y los coches tienen que convivir en el mismo espacio” Orduan guztien ustetan bus geltokia zentroan egin izana akats bat izan zen. Alde batetik ez delako intermodala egin eta bestetik Donostia kanpotik datozen busak zentroraino sartu behar direlako trafiko gehiago sortuz.

Metroarekin trafiko arazo hauei erantzun nahi izan zaie. Baina, hurrengo azpiatalean ikusiko dugun bezala trafiko arazoaren eragile nagusia ibilgailu pribatua da. Hortaz horren kontra hartu beharko ziren neurriak ez beste garraio mota bat indartu.

4.1.2 Bariantea eta autoen erabilera

Hirien eta lurraldeen etorkizuna planifikatu egiten da administrazioengatik. Lehenago Harveyrekin ikusi dugun bezala hirien planifikazioa ez da herritar guztien eskubide bat gaur egun. Horrela, alor urbanoan sortzen dira Hiri Antolamendurako Plan Orokorrak edo HAPO-ak udalerrri mailako plangintza egiteko, mugikortasun planak, Lurralde Plan Partzialak edo LPP-ak eskualdea mailan... Donostiaren kasuan 2008-2024 epeak beteko dituen mugikortasun plan bat dago. Bertan esaten den moduan “El Plan promueve una transformación de la función convencional del ferrocarril en Donostialdea, hasta convertirlo en un auténtico Metro comarcal” (HMIP Donostia 2008-24, 88) Baina ikusi dugun bezala terminologiarekin talkak egon dira.

Zergatik da beharrezkoa metrifikazio hau? Lehen aipatu bezala mugikortasunari dagokionez orain arte egon diren politikak motordun ibilgailuen mesedean joan dira. Politika horien ondorioa hiriaren kongestioa izan dira, Donostiara sartu den edonorrentzat kongestio hau agerikoa da. Horrela ikusi ahal dugu TXATARRISTA youtubeko kanalean igotako bideoa baten, non herritar batek egunero ataskoak pairatu behar dituela salatzen duen. Gainera Hiri Mugikortasun Iraunkorrerako Planean argiki esaten da “aparecen problemas de saturación de tráfico, detectados en los numerosos estudios realizados en el marco del PGOU” Izan ere, Euskotrenen bideragarritasun txostenaren arabera, Lasarte-Hondarribia korridorean 1.096.731 bidai egiten dira egunean eta bidai horien %71 Donostiak erakartzen ditu. Ibilgailua hartzerako orduan bidai horien kopuru garrantzitsuena kotxean egiten dira %66, gero autobusean %27 eta azkenik trenaren papera %7 batean gelditzen da. (<https://www.youtube.com/watch?v=-9-to-b8qEY>) (HMIP Donostia 2008-24, 30) (ETS, Estudio de Viabilidad Metro Donostialdea)

Ibilgailu pribatu horiek errepideetaz aparte gelditzeko lekuak behar dituzte. Horrek aparkalekuen beharra areagotzen du, hiriaren urbanismoa baldintzatzen. Espazio publikoaren zati handi bat ibilgailu pribatuen mesedean jartzen da, oinezkoen edo bestelako ibilgailuen kalterako. Orain arte egin diren aparkalekuak Artzain Onean, Kontxan, bus geltoki berrian, Boulevarden, Kursalean, Katalunia Plazan... izan dira, HMIP-aren arabera “Se observa como el Centro, Amara y Gros son las zonas con mayor número de plazas subterráneas” Donostiako udalaren webgunean 8493 plaza inguru

daude (horietatik 3511 bertakoentzat) zeren bertan garatzen dira “una importante actividad terciaria de comercios y servicios” (HMIP 2008-2024, 40) Hortaz arazo guzti horiei erantzuna emateko burdinbidezko garraioa bultzatzea erabaki zen, Bilbo bere metroarekin egin zuen bezala, ibilgailu pribatuen erabilera murrizteko edo xurgatzeko.

Argi geratzen da ibilgailu pribatuak Donostiako mugikortasunean garrantzia oso handia duela. Horren ondorioz, trafiko-etorri handiagatik auto ilarak eta hiriaren kongestioa gertatzen da. Lehen aipatu bezala, Donostiara autoan datorren jende kopurua itzela da, gainera HMIP-n esaten da ere bai Donostia barruan gertatzen diren mugimendu guztien ia erdia autoan egiten direla. Bariantearen helburuetako bat auto erabilera xurgatzea da, horrela agertzen da Topoaren webgunean “Si el TOPO da un mejor servicio, cada vez habrá menos coches en la ciudad” (HMIP Donostia 2008-24, 131) horri esker hiriaren metabolismoa hobetu ahalko zen eta lortu “una ciudad más amigable para el peatón.” (HMIP Donostia 2008-24, 132)

Gakoa kasu honetan bada bariantearen erabiltzaileak zeintzuk izango diren. Izan ere, iraunkortasun teknikariak esaten duen bezala garraio bide sistema publikoa txertatzerakoan begia ibilgailu pribatuan jarri behar da:

“Yo siempre digo que, que haya más bicicletas no quiere decir que haya más movilidad sostenible, depende. (...) depende de, de donde viene esa gente que usa la bicicleta, porque si resulta que la captación de gente usuaria la estás haciendo de gente que antes iba andando o en transporte público... (...) si no se penaliza de alguna manera la gente va a seguir usando el vehículo motorizado, hablando de movilidad ese es el tema donde hay que poner el foco.” (Iraunkortasun Teknikaria)

Hots, kontua ez da erabiltzaileak lortzea ala edo nola. Kontua da erabiltzaileak ibilgailu pribatutik erakartzea eta ez beste inondik. Horri erreparatuz esan behar dugu orain arte Euskotreneko lerroa aurrera egin duen bakoitzean bere erabiltzaileak autobusetatik etorri direla gehienbat. Kasu garbiena Altzakoa da, zinegotziak esan zigun bezala:

“Baina arazo bat dago, pasantea martxan jarriko balitz autobuseko bidaiarietaz elikatuko da batez ere, kotxe batzuei ere bai baina batez ere busei. Altzako geltokia ireki zenean Dbusek baditu informe batzuk non esaten duen Altzako

tren estazioak irabazitako bidaiarien ia %100 datozela Dbusek galdutakoetatik. Zifrak berdinak dira, uste dut zirela 72.000 bidai galdu ditu, bidai ez bidaiari, galdu ditu Dbusek 13 lineak eta trenak irabazi ditu, automatikoa da.”
(Zinegotzia)

Busak galdu dituen bidai horiek eta metroak irabazi dituenak badira bidaiariari erosoagoa egin zaiolako. Erosotasuna bidaiatzerakoan oso garrantzitsua da, noraino iristen da garraioa, zenbat denbora, non hartu behar da... ikuspuntu horretatik arkitektoaren arabera barianteak ibilgailu pribatuen erabilera handituko du:

“Gaur egun Donostian dagoen bus linea errentagarri bakarrak 5 eta 28 dira, uste dut, eta hemendik dihoa (marrazten du) hau baldin badira 5 minutu (erradioa margozten du) hemen baldin bagaude, joan ahal gara oinez leku guzti hauetara, ez? Orduan buseko geltokiak piskat honen inguruan egituratuta daude, da Kevin Lynchen teoria bat. (...) Zer gertatuko da metroarekin? Metroaren trazantea hemendik pasako da (marrazten du) eta edukiko ditu geltoki bat hemen (Easo), beste bat hemen (Londres Hotela) eta beste bat hemen (Bentaberri) eragingo dutenak asko Dbuseko zerbitzuetan, lineak murriztea eta frekuentziak ere bai. (...) Askoz gehiago ibili behar dugu honaino iristeko, orduan mugikortasuna bermatuko da baina irisgarritasuna ez. Honek zer esan nahi du, ba nire adineko tipo batek ez dauka ibiltzeko arazorik eta ez ditut bidai askorik egiten egunean. Baina ba ez dakit, etxeko andre bat, edo adineko jendea edo mugikortasun arazoak daukatenak beraien irisgarritasun eskubidea murriztuta ikusiko dute.”
(Arkitektoa)

Bere ustetan kaltetuentzat ibilgailu pribatua erabiltzearen tentazioa handituko da. Horri lotu behar zaio gaur egun Lurredebus-eko zerbitzuen murrizketa planteatzen ari dela. Hortaz, Lurredebus-ek galduko dituen bidaiak kasu onean Euskotrenekin edo beste garraio publikoekin egingo dira, edo kasu txarrean ibilgailu pribatuan. Orduan egia izan daiteke Euskotren autobusetaz elikatuko dela ibilgailu pribatuetaz baino gehiago. Administrazioek egiten duten propagandan agertzen da trenak kendu ahal dituela bai kotxeak eta baita ere autobusak, zinegotziaren arabera “Eusko Jaurlaritzak ateratako bideoetan argi ikusten da, beraien esaten dute trenak kenduko dituela 100 kotxe eta 5 autobus”, bideo horiek Topoaren webgunean ikusgarri daude.

Herritarraren kasuan, lanegatik joan eta etorri asko egiten zituen Donostia barnean, eta ondorioz “errez pasatzen nituen egunean lau ordu autobusean eta gastatzen nuen... osea autobusa ez da merkea Donostin, eroso da baina ez da merkea” Horregatik garraio publikotik pribatura pasatu zen “konpentsatzen zidan motor bat erostea, (...) diru gutxiago gastatzen det eta denboran barbaridade bat aurrezten det.” Bere kasua ikusita, ondorioztatu dezakegu bus lerroen maiztasunak behera badoaz edo prezioa garestitzen bada beste hainbatek garraio pribatura pasako direla.

Laburbilduz atal guztian esandakoarekin hainbat gauza ondorioztatu dezakegu. Gaur egungo egoerarekin barianteak ez dirudi Donostia barneko mugikortasuna hobetu dezakeenik, hobetu dezake kanpotik datorren jendearena. Akaso hiri barnean mugikortasuna okertu dezake busen bidaiarietaz elikatzen bada, eta lerroak kendu behar badituzte. Gainera barianteak ez du autoen erabilera gutxituko. Gutxitzeko modua orain arte autoekiko hartu ez diren zigor neurriak hartzea izango zen, aparkalekuak kendu adibidez. Hein batean horrek oztopatu ahalko luke Euskotren buseetaz elikatzea, baina ala ere bariantea ez litzateke autoak gutxitzearen erantzulea, zigor neurriek baizik. Aurreko informazioa ikusita ezin dugu esan barianteak garraio publikoa indartuko duenik. Trenbide sarea indartuko du, dudarik gabe, baina horrek autobusen kaltean badoa ezin dugu esan garraio publikoaren indartzea dagoenik, sistema ordezkapena baizik.

4.2 Bariantea eta Herritarrak

Lan honetan Donostiako herritarrekin batu gara eta ez dakigu zein izan daitekeen eskualdean orokortua dagoen iritzia. Baina Donostiaren kasuan bariantearen proiektuarekiko aurkakotasun zuzen bat ez badago, bai egia dela orokorrean bere beharra ez dela ikusten. Hori erakusten du 2017ko azaroaren 18an egin zen manifestazioak, 3000 pertsona bildu zituena. Horrek erakusten du jendea ados egon daitekeela Euskotren hobetzearekin baina pasantea zehazki gehiegikeria bat bezala antzematen da.

Herritarraren ustetan aurkakotasun nabaria da “Flipatzen dezu ze adostasun dagoen gai honekin eta justo aurkakotasunean kokatuta.” gainera zeozer orokorra dela argi dauka,

“Nik ikusi izan ditut zentroko emakumeak larruzko abrigokin, perlekin eta kartel bat zintzilik Metroa Stop. Eta hori da flipantea, osea flipantea.” Horrelako perfil bat mobilizatzea berarentzat ikaragarria da, noski badaude arrazoiak horrelako perfilak mobilizatzeko, izan ere bariantearen obrak zentroko etxe askoren azpitik pasako dira.

“Iritzi publikoan eta iritzi sozialen aurkakotasuna transbertsala da, super super transbertsala. Bakoitzak edukiko du arrazoi bat edo irakurketa sakonagoa parametro batzutan edo besteetan, baina aurkakotasuna Donostin pasada bat da.”
(Herritarra)

Zinegotziaren arabera Satorralaiak “mugimendu honek lortu du gai bat zeozer transbertsala izatea”. Hots, ez da alderdi, ideologia edo beste edonolako elementuengatik baldintzatzen, bere ustetan herritarren artean orokortutako iritzi bat da. Guk ikusi dugunagatik egia da ideologietatik haratago doala, ez dira askotan esaten den bezala beti ezetz esaten dutenak, nahiz eta horiek nola ez ere bai egon. Dena den, ezin da jakin zein den aurkakotasuna eta zein sustengua, ez baita inkesta edo bozketarik egin. Baina esan beharra dago hasiera batean aurkakotasuna adierazi zutenak eta plataforman antolatu zirenak edadedunak izan zirela, ala esan zigun mugimenduko kideetako batek.

Hori horrela izan daiteke bariantearen trazatua pasatzen den tokietatik adineko jende asko bizi delako. Udaletxeko webgunean¹ agertzen den bezala zahartze tasa altuenetakaok Antiguon 232, Amaran 253 eta Zentroan 273 daude, hain zuzen metroaren ibilbidetik. Mugimenduko kideak esan diguten bezala hauen etxeak zaharrak dira eta obrek estrukturak kaltetuko dituztelaren beldur dira hein handi batean. Baina hasierako kezka horietatik gutxinaka beste kezka mota batzuk agertu ziren, azken finean bariantea diru publikoarekin egingo da.

Baina ukaezina dirudi bariantearen kontrako mugimenduak jakin izan duela argudiatzen eta horren ondorioz biztanleriaren zati handi bat bere posiziotara erakarri du. Orokorrean beraiekin hitz egin dugun hiritarrek ez dute obraren onura ikusten, ez dute garapen baten moduan ikusten. Zinegotziak dioen bezala “hiri honetan nik uste dut badagoela iritzi orokor bat jendearen artean obra hau ez dela beharrezkoa.”

¹ Donostia Lagunkoia Datuak
https://www.donostia.eus/info/ciudadano/mayores_presentacion.nsf/voWebContenidosId/NT00000A0A?OpenDocument&idioma=cas&id=A483407405217&cat=&doc=D

Bestalde administrazioaren aldetik ez da jakin azaltzen zehazki zergatik egin behar den bariantea. Horrela onartzen du teknikariak, “las administraciones publicas 0 patatero en explicar las cosas” Topoaren webgunean metrifikazioaren alde ematen diren argudioak sinesgarriak dira, eskualdetik mugitzeko trenbide sarea hobetzea orokorrean egon garen herritarren ustetan merezi du. Zinegotziaren esanetan, “behin baino gehiagotan galdetu dugu komisiotan (...) gobernu honek ez du ezer esaten” Hortaz ez dute jakin azaltzen zergatik behar den bariantea, horren inguruan zinegotziak eta teknikariak bat egiten dute, ez da azalpen egokirik eman.

Gainera interesgarria da hausnartzea Herritarrak dioen bezala administrazioen kudeatzaileen posturan “Gaur egun hau defendatzen egon diren pertsonak aurreko legealdian egon ziren esaten hau lokura bat zela.” Ez dakigu nola eman den iritzi aldaketa hau, akaso PSE-rekin egindako akordioengatik, agian gobernura iristean herritarrentzat eskuragarri ez dagoen informazio bat lortu dute bariantearen beharra justifikatuz, baina hala bada ez dute partekatu.

Barianteak eskualdeko mugikortasuna hobetu dezakeela dirudi baina planteatu beharko genuke behararen ikuspuntutik. Elkarrizketatuen ustetan ez dago benetako plan bat lurraldea konektatzeko, zinegotziaren esanetan “Eraikitzearen plan hori badago baina ez da razionala”, arkitektoaren esanetan “Udalak dio ez dela Donostiarentzat, plan territorial bat dela. Baina ez dago hainbeste biztanleria metro baten beharrak asetzeko eta ekonomikoki mantentzeko” LPP-ak eta HAPO-ak egiten dira baina zati batzuk baino ez dira betetzen, azkotan ez duelako denborarik ematen edo baldintzak aldatzen direlako. Momentuko interesek gidatzen dituzte administrazioen pausoak, edo teknikoak dioen bezala eskizofrenia bat:

“Pero ¿Es la culpa de los políticos? ¿Es la culpa de esos poderes económicos que están detrás que les obligan? ¿Es la culpa de la población que pide eso? Porque ¿Quién pide que amplíen las carreteras? ¿Las constructoras o la gente? La gente que tiene coche. Entonces ahí tenemos un problema de esquizofrenia, es esquizofrenia. (...) somos esquizofrénicos en nuestras decisiones individuales y la política pública se mueve en esos términos, creo yo.” (Teknikaria)

Puntu horretan teknikariak arrazoia badu ere administrazioak ezin dira mugitu parametro horietan. Administrazioetan badaude tresnak herritarrak ez dituztenak, hortaz

ezin dira termino berdinetan mugitu. Lanean ikusiko dugu hainbat alternatiba daudela, inkluo autoen penalizazioa, eta eraginkortasun arazoak konpontzeko edozein kasutan ez dela nahikoa bariantea eraikitzearekin. Gainera Herritarrak esaten duen bezala:

“Non jarriko dugu fokoa termino etiko-politikoetan? Benetan jarriko dugu fokoa manifestatzen ari diren horien kontraesanetan? Edo jarriko dugu instituzioen erantzukizun politikoan? Hor dago eztabaida nik uste.” (Herritarra)

Hortaz batez ere zinegotziarentzat eta Herritarrarentzat ikuspuntua beste hobekuntza batzuk egitea izan beharko zen. Hiriko mugikortasuna hobetuta bariantearen beharrak zentzua galtzen du, baina horretarako noski hobekuntzak beharrezkoak dira. Gainera herritarraren ustez “Gai izan beharko ginake adosteko zer garraio publiko mota behar dugun.” ez da normala bere ustez komunikazio hain gutxi egotea gizarte eta administrazioen artean benetan gizartearen beharrak asetzeko eta plangintza arrazoidun bat egiteko

“Agian zeozer gehiago eraiki behar dela? Ba agian bai, baina goazen baloratzera, (...) Hau eraiki behar da, benetan behar bat dagoelako edo ez da eraiki behar eta hobetu behar da eraikin hau, edo zeintzuk dira gure kriterioak. Egon beharko litzateke kapazitatea, baina ez dago borondatea.” (Herritarra)

Laburbilduz ezin da esan proiektuak herritarren oniritzik duenik. Erantzun gogor bat egon da herritarren aldetik, bakoitzak bere arazoiekin baina aurkakotasun hori transbertsala da eta edozein kasutan proiektuari babesia eman gabe. Babesik ez badago, bada ez delako kontsentsu bat lortu, ez delako ezta saiakera bat egin hori lortzeko. Herritarren parte hartzea eman ez denez ezin gara harritu, esan genezake proiektua administrazioen inposizio bat dela ez baitago adostasunik bere inguruan gizarte zibilarekin.

4.3 Bariantea eta Garapenaren Diskurtsoa

Dudarik gabe proiektu hau garapenaren ideiarekin diskurtsoaren barruan sartzen da. Hasiera batetik modernitate kutxu bat eduki du, hasteko metro izena jarri zenean Topoa ordezkatzeko elkarrizketatuen ustetan marketing ariketa izugarria egin zen.

Teknikariaren esanetan “me imagino para justificar las inversiones y para darle un rollo de modernez, pues llamarlo metro.” Zinegotziaren ustetan, PSE alderdia izan da, “PSEk nik uste dut hartu duela obra hori kakotza artean “modernitatearen” izenean”, kutxu horren bultzatzaile nagusia.

Obra handi hauek garapena bezala aurkezten dira orokorrean. Adibidez Ernesto Gasco Donostiako alkateordeak El Mundo egunkariari esan zion bere ametsa bazela, “transformar Euskotren en un medio de transporte “moderno” (...)”, Marisol Garmendia Mugikortasun eta Lurralde Antolamendurako ahaldunak hurrengo azpimarratu zuen Diario Vasco hedabidean Donostiako metroa “servicio de transporte moderno” izango zela.

Herritarraren ustetan Topoaren izen aldaketa “marketing kontua *puro y duro*.” izan da. Izan ere, bere esanetan Topo hitza oso txertatuta dago herrian “Topoa zeukan oso kutsu herritarra (...) baten egunerokotasunean oso txertatuta zegoen errealitatea eta herritarren bizitzan.” eta marketing hori garapenarekin eta modernitatearekin txirikordatzen da. Bere ustetan proiektua prestigio kontu bat da “Orain dator metroa katxea ba Donostiri hiri bezala katxea igoko dion proiektua.” Hare gehiago, modernitate hori ez da bakarrik Donostiaren kontu bat beste hiriburuekin lotzen du “kontrastatzeko modernitatearen eta beste hiriburuen diskurtsoarekin bat egiteko ba eraikiko dugu metroa.” Lehenago ikusi dugun Euskal Hiriaren ideia agertu zaigu elkarrizketa honetan, hiru hiriburuen arteko konexioak indartzea EAE hartuko duen megalopolia sortzeko. Herritarrak argi dauka “EAE oso lur eremu txikia hiru hiriburuekin nik uste dut badagoela horrelako asmo bat dena metropolizatzeko edo bueno horrelako konexio batzuk sortzea” Esan beharra dago elkarrizketatuak ez dakiela ezer gure oinarri teoriakoaren inguruan. Interesgarria da bere inguruan gauzatzen diren obrak ikusita ondorio horretara iritsi dela ikustea, Eurohiria eta Euskal Hiria sortzeko asmoak daudela susmatzera.

Baina diru kantitate handia inbertitzen da horrelako proiektuetan, eskulan asko behar dutenez lanpostuak sortzen dute, zeremonia eta sinbologia handiz janzten dira, hobekuntza dirudite... Hortaz beraien kontra egotea zaila da. Gure kasuan bariantea bera metroarekin nahasten da, hortaz bariantearen kontra egotea metroaren kontra egotea dela dirudi. Zinegotzia kexatu zitzaigun berak askotan entzun behar izan dituelako horrelakoak.

“Garatzea obra handi batzuk “es signo de progreso” eta horren aurka bazaude garapenaren aurka zaude, hiri honen garapenaren aurka. Orduan ba hor nahasten dituzte bi kontzeptu (...)” (Zinegotzia)

Izan ere, zaila da garapenaren diskurtsoaren kontra egitea. Gure gizartean oso txertatuta dago etengabeko garapenean bizi garelaren ideia, hortaz garapenarekin lotzen den proiektu baten kontra egitea garapen beraren kontra egitea bezala ikusten da. Hare gehiago etekin ekonomikoak erdian daudenean, eta barianteak halaberrez hiriaren ekonomian eragingo du. Bai planteatzen den obraren tamainagatik, bai kostuengatik, bai trazatuagatik... Gainera hiriko bizitzaren hainbat aspektu ukituko ditu, zinegotziaren ustetan hiriaren komertzializazio prozesuko beste fase bat da. Bere esanetan “hiri honek dauka arazo bat, dela eskaparate bat bihurtzen ari dela” eta hortaz hiritarretan pentsatzen baino gehiago kontsumitzaileetan pentsatutako obra bat dela dio.

Izan ere zentroko geltokiari erreparatzen badiogu ikusiko dugu bere irteerak kontsumo guneetara irteteko pentsatuak daudela. Batez ere Loiola kalean uzten dizuna irteera, zentro komertzial baten parera ematen duelarik.



Metroaren ahoa Artzain Onaren eliza alboan (Diario Vasco)

Gaur egun zentroa bada zerbitzu sektoreen polo garrantzitsuena, baina ez da oso eroso motordun ibilgailuentzat kale asko oinezkoentzat baitira. Metroarekin lortuko da kontsumitzaile masa handi bat kontsumo gunearekin konektatzea, horrek dakarren abantailekin denda kate horientzat, edota bertan kokatzen diren denda txikientzat ere. Horren ondorio bat periferietako dendak kaltetzea izan ahalko zen, okerrago konektatuak baitaude.

Beste ondorio bat Herritarraren ustez emakume langileak kaltetzea izango zen. Izan ere, bere esanetan beraiek dira gaur egun busa gehien erabiltzen dutenak “langileak eta

emakumeak orokorrean. Osea lanera zihoazten emakumeak.” Kotxeen erabilera oraindik ere batez ere gizonezkoen kontu bat delako, beraien lanak lotuagoak daudelako arlo produktibora eta emakumezkoen lanak hiri barruko hirugarren sektoreko lanak direlako, edo hori uste du herritarrak.

Baina garapenarekin bilduta dagoenez kalte horiek bigarren plano batean geratzen dira. Gainera proiektua justifikatzeko askotan alor teknikora jotzen da benetan helburu politikoak atzean daudenena. Gure kasuan bariantea justifikatzeko metroa osotasun bat bezala hartzen da, baina bizkortasuna handitzeko gakoa burdinbideak destolestea da. Arazoa da, zinegotziaren ustez, hori ez dela hain ikusgarria, hortaz hortik etekin politikoak ateratzea zailagoa da. “(...) luzitzeko gauza bat, da bueno pues polita egiteko azkeneko pastelaren ginda bat eta da pues konstruktora batzuei obra publikoa egiteko modua.” Hortaz zinegotziaren ustez ez dago benetako beharrik.

Herritarra bat dator ikuspuntu honekin “Ba agian bai, baina goazen baloratzera, ez helburu elektoraleko irabazi ekonomikoaren arabera, ez goazen benetan baloratzera.” bariantea luzitzeko zeozer bezala ikusten da, ez benetan beharrezkoa den proiektu bat bezala. Gainera bariantea hein batean hipoteka bat da. Arkitektoaren esanetan beste garraio bideak flexibleak dira baina metroa ez, bere hitzetan:

“Gainera esan behar da zulo bat egiterakoan hau kontuan eduki izan behar da eta gainera imagina dezagun bat batean hiri morfologia aldatzen dela zerbait gertatzen dela (...) oinezkoen, autobusen, bizikleten... trazadurak aldatu ahal dira oso erraz. Baina hau ezin da mugitu nahi dugun moduan.” (Arkitekota)

Baina metroaren txosten teknikoan sartzen da bariantearen beharra lineak batzeko eta *foko de sako* delakoa ekiditeko. Ingartek estudioak egindako txostenaren arabera “El modelo predice el aumento de viajeros esperado en las estaciones de Euskotren con la introducción de la pasante de metro de Donostialdea” Modernitatea ekarriko da baina ez dago argi gure ustetan onuragarria izango den, nahiz eta txostenak ala esan. (Ingartek 2017, 21)

Izan ere, lehenago ikusi dugun bezala garraio publikoaren indartzea erlatiboa izango zela. Batez ere, busekin leian jartzen bada. Herritarraren esanetan “iragarri zen Altzan Topoaren parada berriarekin 13ko zerbitzuak murriztuko zirela, beraiek diote ez direla

murriztu baina guk bai sumatzen dugu.” Hots murrizketa horiek ematen dira, hortaz bata indartzeko bestea ahultzen badugu ez dago argi garraio publikoa osotasunean indartzen duenik.

Laburbilduz, bariantea garapenaren diskurtsoagatik kutsatuta dago. Diskurtso horrek objetibotasuna galtzea eragiten du askotan eta ez dira ikusten bigarren mailan geratzen diren kalteak edo asmoak. Izan ere, ikusi dugu nola badauden argudio onak bariantea ez egiteko edo berpentsatzeko, baina ez dira aintzat hartu garapena gelditzea bailitzateke. Hare gehiago bere balizko onurak zalantzan badaude, hortaz modernitatearen identifikazio beharra handitu egiten da izen aldaketa bat gauzatzearaino. Garapena zeozer oso disdiratsua da, baina ezin gara itsutu, gehiago hausnartu behar daugu obrak egiteko. Eta ez bakarrik administrazioen barruan herritarrek ere bai hausnarketetan parte hartu behar dute.

4.4 Bariantearen Alternatibak

Badaude bariantearen aurren beste hainbat alternatiba hiriko eta eskualdeko mugikortasuna hobetzeko. Lehenik eta behin aipatu behar dugu lan honetan, ikusi dugun bezala elkarrizketatuen hitzetan, intermodaltasuna landu gabe dagoen gauza bat da. Hori dela eta garraio bide ezberdinen arteko bidaiarien trukaketak egiteko arazoak daude.

Konexio falta hori burdinbidezko garraioaren erabilera tasa baxuaren arrazoietakoa bat izan daiteke. Adibidez Riberas de Loiolan zinegotziaren arabera “400mko distantzia batean bi tren estazio dituzu eta ez dira konektatzen inolaz ere”, ez da arrazoi nagusia, baina ez direnez saretzen beraien erabilzaileak ezin dute modu erraz baten batetik bestera pasatu. Edozein kasutan elkarrizketatuen ustetan garraio publikoa indartze aldera egin ahal den inbertsio onean proiektatuak dauden estazio intermodalak egitea da. Zinegotziren ustetan “intermodalidadea guztiz funtsezkoa da” eta teknikariak dio aukera galdu bat izan zela autobus geltokia Riberasen egin ez izatea “si se hubiera decidido hacer la estación de autobuses en principio también allí. Entonces tendríamos conectadas allí toda la herrialde (...) en un sitio intermodal.” Horrela sistema guztiak

(autobusak, Euskotren, Renfe) saretu ahalko ziren eta beraien erabiltzaileak batetik bestera erraz pasatu ahalko ziren.

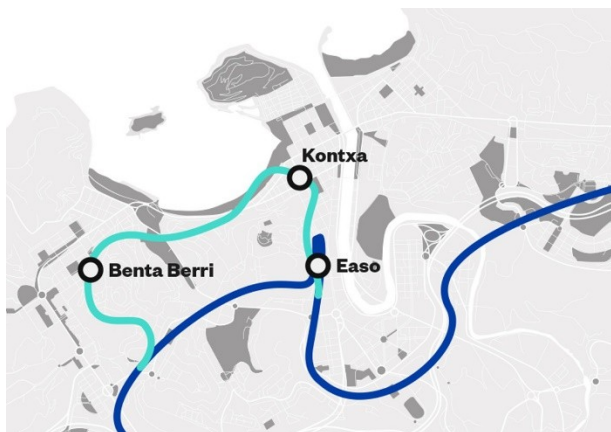
Horrek mugikortasuna nabari hobetuko luke, baina gaur egun bus geltokia egin den lekuan kontuan hartuta intermodala Renfe eta Euskotrenen artean bakarrik egin ahal da. Lehen ikusi dugun bezala zinegotzia eta teknikariaren esanetan akats izan da. Hala ere, soilik burdinbidezkoa bada ere hobekuntza horrek eskualdea hobeto komunikatzea eragingo luke automatikoki.

Zinegotziaren eta arkitektoaren ustetan egin beharko zen dagoen zerbitzua hobetzea da. Akaso bus zerbitzua aldatzea BRT bihurtzeko, honela azaltzen du zinegotziak:

“Lehengo autobus linea batzuk hobetze aldera, guk badugu BRT proposamena ingelesez “Bus Rapid Transit” hau da transito azkarreko autobusa. Honek zer esan nahi du, igotzeko eta jaisteko bi ateak erabili behar direla, pagatzeko sistema igual hobetu behar direla, igual bono batekin, hilabeteko bono batekin ez duzuna klikatu behar... azkartasuna bilatzen dela. Linea horiek izan beharko liratezke hiria gurutzatzen, bai hegoaldetik iparraldera eta bai mendebaldetik ekialdera. Eta orduan zu igo eta jaitsi egiten zara hiriko puntu ezberdinetan, bai? Horrekin batera intermodalidadea guztiz funtsezkoa da, esaten dugu Erriberetan egin behar zen intermodala egin, egin behar dela. Baina hori da piskat proiektu izarra, gero auzoetan intermodal edo nodo txikiago batzuk egin beharko liratezke. Herreran bat, adibidez, Euskotren eta Renfe elkartuko dituen, autobus zerbitzua jarriko dena alboan, bizikleta zerbitzua jarriko dena ondoan. Beste bat Lugaritzen, beste bat Lugaritzen, hau da Lugaritzen badago konektatuko beharko liratezke BRT sistema batekin, hau da gaur egun unibertsitatera eramango zaituena era oso azkar batean. Traiekto oso motza da baina konektatu daitekeena.” (Zinegotzia)

Orokorrean badaude beste alternatiba batzuk. Gainera esan beharra dago dena zentrorra hurbiltzeko joera dagoela, baina Easoko geltokia zentroa kontsideratu ahal da, edo gutxienez zentrotik oso gertu dago eta zinegotziaren arabera *fondo de sako* bat bada ere ez da hainbesterako, “nire ustez bada “fondo de sako” oso erlatibo bat”. Herritarraren ustetan, *fondo de sako*-an egin behar den transbordoari erreferentzia eginez “Topoak erabili behar duena erabiltzen du gaur egun eta ez badu erabiltzen bada erabilgarria

egiten ez zaiolako ez 5 minutu itxaron behar dituelako.” Hiriaren beste aldean Lugaritzeko geltokia daukagu, hainbat bus linearekin konektatua dagoena, Antiguoa eta Ibaetako kanpusetik gertu. Barianteak proiektatzen dituen 2 geltoki berriak (hirugarrena Easokoaren ordezkotzat da) ez daude horietatik hain urrun eta tramoak busekin konektatu ahal dira elkarrizketatuen ustetan.



Bariantearen trazatua (Diario Vasco)

Badaude sistema alternatiboak hiriko mugikortasuna hobetzeko. Baina noski, esan diguten bezala bariantea ez da Donostiarrentzat kanpotik datozenentzat da. Kontua da bariantea egiteko inbertitu behar den diruarekin aipatutako sistema martxan jarri ahalko zela, eraginkortasun handiagoarekin hiria guztiz lotuko lukelako. Edo horrela ziurtatzen dute Bildutik ateratako aldizkari batean, “200.000.000€ DONOSTIAKO MUGIKORTASUNEAN INBERTITZEKO HIRU URTETAN”², bertan azaltzen den planaren arabera diru horrekin hiria eta eskualdea konektatu ahalko ziren. Gainera inpaktu ekologiko txikiagoa edukiko luke, behin martxan jarrita trena energia kontsumo txikiagoa dauka erabiltzaile gehiago hartu ahal dituelako. Baina tunelak egiteko sekulako energia eta material kantitate handi bat inbertitu behar da, eta Mikel Álvarez Satorralaiako kideak Noticias de Guipuzcoa³ hedabideari aipatu zion bezala obra hauek agresibitate handia daukate naturarekiko. Ez baita berdina burdinbide bat jartzea edo 4km zulo bat egitea padura izandako zona batetik eta itsaso azpitik.

² EH Bilduren Donostiarako mugikortasun proposamena https://issuu.com/ehb-donostia/docs/busexpres_8or_ok

³ Mikel Álvarez adierazpenak Noticias de Guipuzcoa-ri <http://www.noticiasdegipuzkoa.eus/2015/10/25/vecinos/crean-una-plataforma-para-reclamar-la-paralizacion-de-la-pasante-del-metro>

Herritarrak zerbitzua hobetzeko egingo lukeena zera da “Prezioa merketuko nuke, bateratuko nuke Mugi txartelarekin eta autobus zerbitzuak hobetuko nituzke beste eskualde eta herriekin.” Gainera berarentzat Topoaren trazatua ez zen aldatu beharko destolestu beharko zen “Eta bueno Metroa edo Topoa niretzako ondo dago, betetzen du bere funtzioa.”

Zinegotziaren ustetan akaso noizbait bariantea egin beharko zen, baina edozein kasutan “Gu ez gaude trenaren kontra, gu esaten duguna da, tren horiek bai Euskotrenek eta bai Renfek hobekuntzak behar dituztela”. Baina gaur egun egitea oraindik destolestu gabeko tramoak daudenean eta hainbat hobekuntza egiteko daudenean, behar baino gehiago aurreratzea da.

Gainera lehentasunak jarri beharko ziren mahai gainean eta ikusi benetan obra hau lehentasunezkoa den. Zinegotziaren ustetan “obra hau ez da beharrezkoa eta ez da lehentasunezkoa” Izan ere, berak jasoko dituen inbertsioak beste leku batzuetara joan ahalko ziren, inkusio Euskotren bera hobetzera beste linea batzuk destolesteko.

5.-Ondorioak Diskurtsoen Talka

Gure ustez lan honetan argi geratu da badaudela zentzuzko argudioak bariantea ez egiteko. Baina ez dira kontuan hartu, edo ez dira entzun, zergatik? Gure ustetan arazo bat dagoelako gizarte zibilaren eta administrazioaren artean, ez dagoela komunikaziorik. Juan Karlos Izagirre alkate ohiak bere Facebookean argitaratu zunen

“De los técnicos internacionales y propios con los que coincidí en mi época de alcalde, a ninguno le escuché que esta obra fuera necesaria. Al contrario, todos argumentaban en contra. Ni el tamaño de la ciudad ni población se corresponden con este proyecto.” (Juan Karlos Izagirre)

Baina orain teknikoek esaten dute bideragarria eta beharrezkoa dela. Argi geratzen da azken erabakia politikoa dela, herriaren iritzia ez dauka hainbesteko pisurik. Gainera askotan gertatzen da gorren arteko eztabaida bat ematen dela, bi aldeak gizarte zibila eta administrazioak beraien argudietarekin biltzen direla eta ez dela inora ailegaten. Kasu

horietan indartsuenak, administrazioak, irabaztekoak ditu proiektuarekin jarraitzeko ahalmena daukalako.

Bariantearen proiektua gelditzeko mobilizazio oso masiboa beharko zen. Benetan erakusteko gizarte horren kontra dagoela, baina ez dirudi emando denik hemendik gutxira. Hare gehiago Metroaren alde egiten ari den kanpainarekin, “Mas Topo, mejor Gipuzkoa” irakurri ahal da Donostiako markesinetan.



Baieztapen hori lan honetan aztertu dugun garapenaren diskurtsoarekin lotuta dagoela dirudi. Obra handiak garapena dakartelaren ideia da. Baina ez du zertan, gainera ikusi dugun bezala jendearen zati handi batek ez du horrela pertzibitzen. Hortaz proiektu hau ez luke argudio hori erabili beharko, ez baita erreal.

Bestalde hausnartu beharko genuke nolatan obra hain garrantzitsua talde hain txikiaren eskuetan geratzen den. Nolatan ez garen gai gizarte moduan gure beharrak asetuko dituen politikak diseinatzen, betiere ikusirik gure lurraldeak zer jasan ahal duen. Naturari ahalik eta eragin gutxien eragingo dion obrak bultzatu beharko genituzteke, ez obra agresiboak. Ez bakarrik lurraren okupazioagatik, ere bai energia kontsumoagatik. Benetan sinisten badugu aldaketa klimatiko bat dagoela, edo petroleoa bukatzen dagoela, ez gara konsekuenteak gure ekintzekin. Bariantea egiten den bitartean beste azpiegitura batzuk sortzen dira autoetan pentsatuz, ez da razionala. Baina azken finean gure gizarteko erdeu produktiboa aldatu gabe ezin dira beste arlo batzuk aldatu.

Hausnatu behar dugu ea bariantek alor positibo edo negatibo gehiago dituen. Lehen aipatu bezala bariantek eskualdeko mugikortasuna hobetuko du. Edo gutxienez Zentrora eta Antiguora joateko desplazamendua erosoagoa bihurtuko du, trenarentzat bidaiari gehiago erakarriz. Baina kalteak bezala aipatu ditugun beste aurpegiak daude,

bidai asko busetatik etorriko dira, inpaktu handia edukiko du, irisgarritasuna erlatiboa da... dena ez da zuria ala beltza badaude grisak tartean eta proiektu honek baditu alde onak eta txarrak dudarik gabe.

Kontua da jakitea ea zeintzuk dira nagusi, onak edo txarrak. Lan honetan zalantza txiki bat bota dugu bariantearen eraikuntza onurak ekarriko dituelaren ideian, baina tamalez Euskotren hobetzeko paketearen barruan dago. Hiritar moduan pentsatu beharko genuke zalantza bera nahikoa dela proiektua berrikusteko, azken finean behin eginda ez da egongo atzera egiterik eta hobeto ebaluatzea beti izango da proiektua bera baino merkeagoa.

Tamalez gaur egun bariantearen proiektua martxan dago. Horregatik atera ahal dugun ondorio nagusietako bat bada komunikazioa hobetu behar dela gizarte zibilaren eta administrazioarekin. Eta edozein kasutan azpimarratu behar dugu administrazioak direla komunikazio falta horren errudun nagusiak, beraiek baitira gizartearen zerbitzariak eta hortaz arduratsuagoak izan behar dira.

Bukatzeko gogoratu nahiko genuke urbanismoa egiterakoa denetan pentsatu beharko genukela. Horretarako beharrezkoa da lan gizarteko sektore ezberdinen elkarlana bultzatzea herriarengana joatea eta beraien beharrak zeintzuk diren ikertzea. Ezin dira proiektuak bultzatu *a las bravas* esaten den bezala, ez da nahikoa administrazioak onuragarria dela ustearekin, gizarteak uste eta eskatu behar du.

6.-Bibliografia

Liburuak eta artikuluzkoak

-Del Valle, Teresa. 2005. "Identidad y cambio urbano en Tolosa". *Kobie. Antropología cultural* 11: 5-30.

-Gamara, Garikoitz. "Las ciudades en Euskadi. La urbanización de la CAPV." *Euskal Hiria: reflexión sobre la ciudad y las ciudades vascas*. Andeka Larrea. ex]- Liburuak, 2012.

-Giglia, Angela. 2012. *El habitar y la cultura: Perspectivas teóricas y de investigación*. Barcelona: Anthropos.

-Harvey, David. 2013. *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.

- Jociles Rubio, M^a. 2005. "El análisis del discurso: de cómo utilizar desde la antropología social la propuesta analítica de Jesús Ibáñez". Avá. *Revista de Antropología* 7: 1-25.
- Jurado, Nekane. "El TAV y la construcción de la Euskal Hiria. Crisis de valores." *Euskal Hiria: reflexión sobre la ciudad y las ciudades vascas*. Andeka Larrea. ex]-Liburuak, 2012.
- Larrinaga, Josu Xabier. 2017. "De la desmesura a la prudencia: la Y vasca en el ocaso del prometeísmo." *La Y Vasca: Un callejón sin salida*. Informe EKOPOL.
- Larrea, Andeka. 2012. "Introducción". *Euskal Hiria: reflexión sobre la ciudad y las ciudades vascas*.
- Larrea, Andeka. "¿Euskal Hiria?" . *Euskal Hiria: reflexión sobre la ciudad y las ciudades vascas*. Andeka Larrea. ex]- Liburuak, 2012.
- Larrea, Andeka. "La cuestión urbana vasca." . *Euskal Hiria: reflexión sobre la ciudad y las ciudades vascas*. Andeka Larrea. ex]- Liburuak, 2012
- Palenzuela, Pablo. "Antropología del Desarrollo." *Grado en Antropología Social y cultural – Prof: Pablo Palenzuela*. Universidad de Sevilla, 2013/2014.
- Sansinenea, Gabriel. 2001. "La Eurociudad Bayona - San Sebastián". *lurr@alde*. 24: 45-76. 2018ko ekainean ikusita. <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur24/euroreg/euroreg.html>
- Sheller, Mimi eta Urry John. 2006. "The new mobilities paradigm". *Environment and Planning A*. 38: 207-226.
- Signorelli, Amalia. 2012. *Nuevas topografías de la cultura*. coordinado por Angela Giglia y Amalia Signorelli. México: Universidad Autónoma Metropolitana, Juan Pablos Editor.
- Solnit, Rebecca. 2015. *Wanderlust. Una historia del caminar*. Madrid: Capitán Swing.
- Unzurrunzaga, Xabier. "Paisajes por encima de las fronteras. La conurbación Donostia-Baiona" *euskonews & media*. <http://www.euskonews.com/0034zbbk/gaia3405es.html>

Egunkariak-Aldizkariak-Webguneak

- Aldaz, Arantxa. 2014. "El Metro de Donostialdea prevé 23 millones de viajes al año con las nuevas paradas" *El Diario Vasco*, ekainak 2.

<https://www.diariovasco.com/gipuzkoa/201407/02/metro-donostialdea-preve-millones-20140625000551-v.html>

-Albín, Danilo. “PNV y PSE imponen un costoso proyecto de metro en Donostia.” *El Salto*. 2017 urria 26. <https://www.elsaltodiario.com/donostia/pnv-y-pse-proyecto-metro-donostia-atravesara-playa-concha>

-Chico, Amaia. “El PSE reivindica la marca Metro y afea al PNV que obvie su «ADN» en la obra.” *Diario Vasco*. 2017.eko maiatzak 16.

-Diario Vasco. “El Gobierno Vasco cuestiona el metro de Donostialdea y el puerto exterior de Pasaia.” *Diario Vasco*. 2013.eko urtarrilak 30.

-Donostiako Udala. Donostia.eus. d.g.
https://www.donostia.eus/info/ciudadano/tt_aparcamientos.nsf/fwHomeReadForm&idioma=ca&id=A434305413678&marker=Okendo (atzitze-data: 2018.eko iraila).

-Guillenea, Javier. “El Metro de Donostia ya tiene plan.” *Diario Vasco*. 2016.eko uztailak 3.

-Intziarte, Imanol. “La consejera Oregi y el Metro de Donostialdea, de «faraónico» a «respuesta adecuada» en tres años.” *Gara*. 2016.eko urtarrilak 29.

-“La Diputación ve en el Metro de Donostialdea el «eje vertebrador de la movilidad de Gipuzkoa”. *Diario Vasco*. Sarrera 2017 martxoaren 2an
<https://www.diariovasco.com/gipuzkoa/201703/02/garmendia-asegura-metro-donostialdea-20170302151738.html>

-“Patxi López defiende el voto 'de progreso' del PSE-EE frente a la 'parálisis' de EH Bildu y el PNV”. *El Mundo*. Sarrera 2015 maiatzaren 8an
<http://www.elmundo.es/pais-vasco/2015/05/08/554cd847ca474153378b4575.html>

-Topo. Proyecto. (Data zehaztugabea) <https://www.topo.eus/proyecto>

-“Un informe de Satorralaia asegura que el Metro no solucionará los problemas de eficiencia de la línea Lasarte-Hendaia.”. *Diario Vasco*. 2018.eko maiatzak 9.

-Velasco, Juanma. “La licitación del Metro en Donostia se retrasa por la tramitación pendiente.” *Diario Vasco* 2016.eko abuztuak 1.

-Wikipedia. 2018. "San Sebastián". Azken aldaketa martxoaren 16an.

-Wikipedia. 2018. "Metro Donostialdea". Azken aldaketa uztailearen 19an.

Txostenak

-Aseguinolaza, Izaskun. San Sebastián. Desarrollos urbanos 1950/2000 Catálogo. Departamento de Urbanismo de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Navarra, 2010.

-Dbus. 2017. "Memoria anual 2017. Rspnsabilidad social corporativa"
https://www.dbus.eus/wp-content/uploads/2018/03/Memoria_Dbus_2017_CAST_baja_02.05.pdf

-Donostiako Hiri Antolamendurako Plan Orokorra. 2010. "1.1 Memoria justificativa de la ordenación urbanística y de su ejecución"
[http://www.donostia.eus/info/ciudadano/urbanismo_planos.nsf/voWebContenidosId/5E1965720ED7DFF2C1257AB6003358DE/\\$file/1.1.Memoria%20Justificativa%20de%20la%20Ordenaci%C3%B3n%20Urban%C3%ADstica%20y%20de%20su%20Ejecuci%C3%B3n.pdf](http://www.donostia.eus/info/ciudadano/urbanismo_planos.nsf/voWebContenidosId/5E1965720ED7DFF2C1257AB6003358DE/$file/1.1.Memoria%20Justificativa%20de%20la%20Ordenaci%C3%B3n%20Urban%C3%ADstica%20y%20de%20su%20Ejecuci%C3%B3n.pdf)

-Ikaur, Arquitectos e Ingenieros. "Plan Territorial Parcial del área funcional de Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa)" Memoria, Donostia, enero 2010.

-Orozco, Juan, y Fernando Antonio Arenas. 2013. "Aproximación al desarrollo de un sistema de transporte masivo a través de la dinámica de sistemas". Sistemas & Telemática 11 (24): 91-106

-"Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Donostia/San Sebastian 2008-2024." Memoria , Donostia , 22 de septiembre de 2008.