



Unai Fernandez de Betoño
Arkitektoa

Azpiegiturak eta nazioa

Monzonek ez zuen Eibarko Maltzaga auzoa kasualitatez aukeratu abertzaleen arteko balizko batasuna irudikatzeko. Maltzaga trenbide-lotune garrantzitsu bihurtutako bidegurutze geografiko estrategikoa zen, bertan topo egiten baitzuten Deba eta Ego ibaiek, baita Bilbo-Donostiako zein Vasco-Navarrokekin lotura zuen Debako trenek ere. Azpiegiturak funtsezkoak direnez nazio bat egituratzeko, Maltzagako trenbide-lotunea metaforikoki egokia zen, «hegozentrismo» samarra izan arren. Denborarekin, baina, bide-azpiegitura gehiago eraiki dira bertatik, AP-8 (Bilbo-Behobia) eta AP-1 (Eibar-Gasteiz) autobideek Maltzagako bidegurutzea egiazko gordiar korapilo bilakatu dutela. Badirudi porlanak Maltzaga ito duela. Eta akaso ez soilik Maltzaga erreala.

EAEko azpiegiturak kudeatzeko saila PSeri lotsagabeki kendu ondoren (lurralde-antolamenduarekin batera egonda, orain arte), EAJren azpiegituren apologiak goia jo du egunotan: Bilboko metroaren 3. linearen inaugurazioa ETaren armagabetzea baino garrantzitsuagoa izan dela esan du Andoni Ortuzarrek, lasai asko. Ondorioz, ez da asko hausnartu behar asmatzeko zer izan liteke, Ortuzar eta bere alderdiarentzat, Euskal Herriaren independentziaren eguna baino garrantzitsuagoa... Jakina: AHTren inaugurazioa. Lotune estrategiko berri bat utziko ei diguna Maltzagatik gertuko lurretan, metafora politiko berriak sortu nahi dituenarentzat: Arrasate-Bergara-Elorrioko bidegurutze hirukoitza, Igueria auzoa erdian duena (EAEko Maltzaga berria?), zeinaren

eraikuntza obren esleipenak, jada deuseztatuak, prebarikaziotik oso-oso gertu egon diren, enpresen bajak ausartegitzat ez jotzeagatik, %48koak izan arren. Hori bada Maltzaga berria, jai dugu.

Eta azpiegitura gutxi bagenitu bezala, errepide-sarea ia amaitutzat jotzen denez, orain tren-autobidearen soluzio miresgarria datorkigu. Hain zuzen ere, trafikoa bideratzeko lehen mailako autobideak jada eginak ditugunean (lehen aipatutako Eibar-Gasteiz, adibidez), orain bururatzen zaigu kamioiak trenen gainean ere garraia daitezkeela, eta, horrela, merkantzia-trafikoa biderkatu, arrazionalizatu ordez. Adierazgarriak dira tren-autobideen inguruan Frantziak eta Espainiak asteotan argitaratutako lehiaketak, soilik enpresa ekoizleen interesak ezagutzera bideratutakoak. Alegia, arazotari emango zaion soluzio teknikoak ez du interes orokorra babestuko, baizik eta enpresen behar ekonomiko partikularra.

EAEko gobernuak, noski, jada «estrategikotzat» jo du Frantziako iparretik etorriko litzatekeen tren-autobiderako terminal-geltoki erraldoi bat egitea Gasteizko Jundizen, Irun eta Astigarraga artean eraikitzen ari den 3. tren-haria haraino luzatuz. Bitxia, Jundizen eraiki nahi den terminala errebotetz erori zaigulako: Landetako Tarnosen eraiki behar zen hasiera batean, 20 hektarea okupatuz, eta, azkenean, ingurumen-eragin kaltegarriengatik ez da bertan egingo. Tarnosen kaltegarri dena, bada, zer mekanismoren bidez bilakatzeko da Jundizen estrategiko? •



Ilustrazioa: UNAI FERNANDEZ DE BETOÑO