

ETA AMENAÇA DE FER SALTAR EL PROJECTE

Peatge polític per l'autovia Navarra-Guipúscoa

La construcció de la futura autovia que unirà Andoain amb Iruztzun ha entrat en una polèmica que recorda la del conflicte de Lemoiz. Als problemes ecològics i polítics d'una obra d'aquestes característiques, cal afegir-hi les amenaces d'ETA als tècnics i constructors de l'autovia.

Ignacio Artaiz

El 20 de setembre de 1981, Herri Batasuna de Navarra feia públic un comunicat en el diari *Egin* advocant per l'enllaç entre les localitats d'Iruztzun (Navarra) i Andoain (Guipúscoa) mitjançant una autovia lliure i sense peatge. Angel García de Dios, ponent de Transports i Comunicacions de la Diputació Foral de Navarra i membre de HB, declarava uns dies més tard que «millorar l'actual carretera no és cap solució» i que l'alternativa ideal era «una autovia per fases» que unís les dues poblacions. D'aquesta manera prenia postura la coalició *abertzale* respecte al problema de la comunicació terrestre entre Navarra i Guipúscoa.

Una de les raons argumentades per HB va ser «la necessitat de contrarestar l'intent de la dreta navarrista d'aïllar el territori foral de la resta d'Euskadi», a part d'altres consideracions d'ordre social i econòmic.

El pronunciament era rotund i plenament conseqüent amb els pressupostos ideològics i estratègics d'un partit nacionalista. Malgrat tot, pocs dies més tard HB donava un gir de 180° per pressions de l'organització a Guipúscoa. Acabava d'iniciar-se un llarg procés d'oposició al projecte que va culminar el passat dia 17 d'octubre amb la publicació d'un comunicat d'ETA en què amenaçava de mort els responsables de les empreses, tècnics i treballadors compromesos en la construcció de l'autovia.

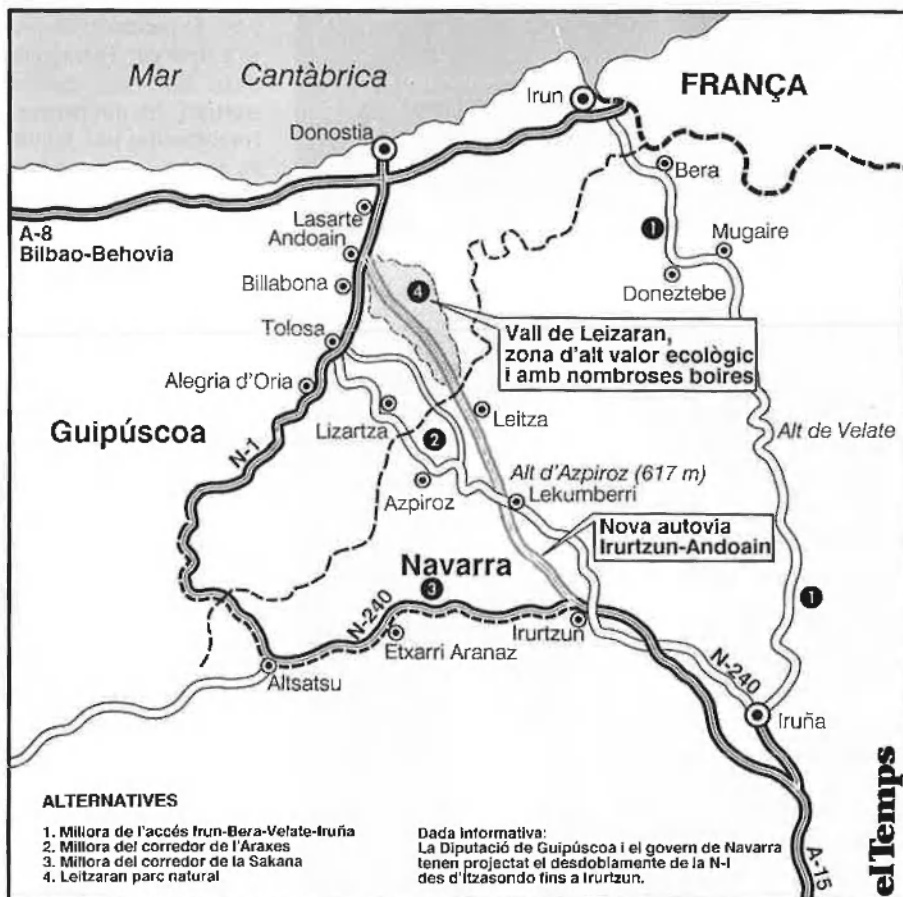
Tot i ser dos casos diferents, l'ombra de Lemoiz planava sobre el País Basc. Una decisió adoptada per unanimitat per totes les forces democràtiques basques, després d'una rigorosa elaboració, es veia qüestionada pel militarisme d'ETA.

Un vell problema

Els estudis per a millorar la comunicació entre Pamplona i Sant Sebastià, la sortida al mar de Navarra i la incorporació de Guipúscoa a l'eix Ebre-Mediterrani daten de principis dels seixanta. En realitat ningú discuteix que les vies actuals presenten un

ha en joc la integració de Navarra i els territoris de l'actual Comunitat Autònoma Basca.

El cas és que a principis dels anys seixanta es van dur a terme diverses obres per a millorar la carretera que va pel corredor de l'Araxes, però l'accidentada orografia i l'existència del



Traçat de l'A-II i els itineraris alternatius.

traçat arcaic, que el seu estat de conservació és deficient i que són incapaces d'absorbir el creixent trànsit entre els dos territoris. D'altra banda, a ningú no se li escapa que el tema té una forta càrrega política perquè hi

riu limitaven enormement la possibilitat d'una actuació eficaç. En la dècada dels anys setanta es van contemplar altres connexions de l'eix principal Nord-sud de Navarra, tenint en compte l'augment del trànsit per

carretera i la importància econòmica, social i, com ja s'ha dit, política d'aquest enllaç.

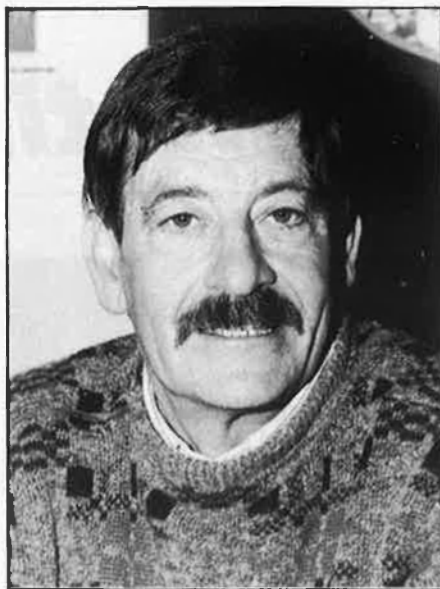
Però va ser a partir de 1980 quan les Diputacions Forals de Guipúscoa i Navarra es van prendre seriosament l'elaboració d'un projecte coordinat que tingués en compte tots els factors: prestacions, condicions de seguretat, rendibilitat econòmica i social, climatologia de la zona, impacte ambiental, costos, previsions de les necessitats futures, etc. Vuit anys més tard, el desembre de 1988, les institucions implicades van decidir promoure la construcció d'una autovia d'enllaç amb l'autopista de Navarra que acaba a Irurtzun, amb el desdoblament de la carretera actual fins a Venta-Mugiro i una autovia que arrancarà d'aquest punt i s'unirà amb Aduna, localitat que travessa l'autovia Tolosa-Sant Sebastià.

L'oposició s'organitza

Des del mateix moment en què es va fer oficial la decisió de construir l'autovia, va sorgir un moviment de contestació des de diversos sectors; uns que mostraven la seva preocupació en veure's directament afectats per les obres, uns altres sensibles a les qüestions relacionades amb la protecció de la naturalesa i, els que més, moguts per una evident intencionalitat política. L'abril de 1986 es constitueix la Coordinadora Antiautovia amb vocació, segons van manifestar, de representar amplis sectors populars de procedència política i ideològica diversa, que en la majoria dels casos no troben per a aquest tema identificació amb el partit o amb els dirigents en els que habitualment confien. Efectivament, els membres de la coordinadora asseguren ser els intèrprets de «la sensibilitat popular» i neguen en canvi aquesta capacitat als partits democràtics, i per a demostrar-ho posen l'exemple del 14-D.

No tarden gaire a aconseguir el suport de forces extraparlamentàries com EMK (Moviment Comunista), LKI (trotskistes) i Batzarre (coalició d'esquerra radical navarra), com també el d'Herri Batasuna, que es mobilitza per a obtenir una moratòria de les obres.

La Coordinadora, comptant amb el suport d'ecologistes de bona fe i fins i tot amb els alcaldes d'EE d'Andoain i Billabona, dissenya una campanya de mentalització en contra del projecte mitjançant debats, projeccions de vídeos, manifestacions, conferèn-



HB intenta instrumentalitzar l'oposició a l'autovia.

cies de premsa, tallades de carreteres i, en els últims mesos, petits sabotatges als primers treballs realitzats en la zona de Mugiro.

Proposta de la coordinadora antiautovia

Després d'aquesta preparació artillera, els portaveus de la Coordinadora han presentat una proposta que parteix de la, segons ells, dubtosa necessitat de l'autovia tenint en compte el trànsit existent avui, la inexistència d'un pla global d'ordenació del territori i l'impacte ecològic que comportarà la seva construcció. En la proposta demanen l'ajornament de la decisió sobre la necessitat o no de cercar un nou traçat, comptant prèviament amb «un instrument d'ordenació del territori», amb dades de trànsit més precises i amb l'elaboració d'un pla únic de carreteres per a les dues comunitats autònomes. A més, en una nota al marge, la proposta pretén que «l'enorme quantitat de milions que havien de ser destinats a aquest projecte es reverteixin en serveis socials, en augment de la qualitat de vida dels ciutadans i ciutadanes, en l'eliminació de les borses de pobresa, cada vegada més grans i autèntics pagans i víctimes directes de les febres desenvolupistes».

Finalment, la Coordinadora adverteix que «la inexistència de resposta o la negativa al diàleg significarà el menyspreu a la legítima representativitat que ostenta la Coordinadora i el manteniment de la prepotència com a regla de comportament polític. Per a

la Coordinadora aquesta actitud constituirà el cohet anunciador de la campanya més potent de totes les que fins ara s'han realitzat».

ETA entra en el joc

Segons sembla, aquesta «potent campanya» ja ha començat. Primer va ser l'explosiu col·locat en un barracó de l'empresa concessionària Cu-biertas YMZOV. Després va arribar la carta-bomba dirigida al conseller d'Obres Públiques, Transports i Comunicacions del Govern de Navarra, Antonio Aragón. Ara, l'amenaça quasi universal d'ETA contra tot el qui tingui res a veure amb les obres de l'A-II.

L'opinió generalitzada dels partits democràtics és que, amb el pretext ecologista, ETA pretén en realitat recuperar una mica el protagonisme perdut en altres terrenys. Es tracta d'instrumentalitzar la polèmica en el seu benefici amb el propòsit de desestabilitzar les institucions i obrir, de passada, un nou banderí d'atracció per a incauts i militants ecologistes poc avisats. Herri Batasuna, com en altres ocasions, es limitaria a obeir les consignes de l'organització armada basca.

D'altra banda, l'argument de la moratòria sembla un sistema de guanyar temps i així mantenir viva l'agitació del carrer, que no és exactament igual que la mobilització popular. No és temps el que ha faltat als que han volgut recórrer el projecte en els seus diferents períodes d'exposició pública. Un projecte, segons l'opinió majoritària, necessari per al desenvolupament i el progrés d'Euskalherria, que ha estat elaborat amb totes les exigències de la metodologia moderna: consideració de les fases de construcció i explotació de la carretera; anàlisi dels aspectes socio-econòmics i els relatius a vegetació, fauna, medi físic, paisatge, etc.; avaluació quantitativa i qualitativa de les alteracions i dels impactes en el medi.

No hi ha dubte que la construcció d'una autovia, d'un pont, un ferrocarril o un aeroport, considerats com elements de progrés, exigeixen un determinat preu ecològic. En aquest context la lluita de les organitzacions ecologistes és, no només legítima, sinó també necessària, per a trobar l'equilibri òptim entre el desenvolupament i el respecte a la naturalesa. Malgrat tot, la intromissió de la violència en aquesta lloable tasca no ajuda gaire els que la realitzen amb autenticitat. □