

Entrevista a Jonan Fernández, portaveu de la Coordinadora Lurraldeia

“EI PNB pugnarà fort”

El dia 9 d'agost, Jonan Fernández i Eli Galdós, diputat general de Guipúscoa pel Partit Nacionalista Basc, feien públic un pre-acord sobre el projecte d'autovia Navarra Guipúscoa A4. És el primer pas conjunt, després de cinc anys, cap a una solució negociada. Però n'hi ha d'altres.

Creu que el PNB tirarà endavant l'acord o se'n desdirà?

—Em penso que tirarà endavant perquè ha apostat fort i, a més, hi ha en joc la seva dignitat i la seva sobirania respecte a Madrid. D'alguna manera el que ara hi ha en qüestió és fins a quin punt el PNB es un titella de Madrid o no ho és. En aquest sentit, crec que pugnarà fort per fer anar això endavant.

—Però de moment sembla que el PNB ho té molt difícil, sense el suport del PSE-PSOE, per aconseguir la majoria.

—Sí, però hem de tenir en compte que en un principi el PSOE va dir que sí i en un període de set dies més va dir que no. Queda un mes al davant i suposo que encara s'ha de parlar i discutir molt i no s'ha de descartar cap possibilitat, tot i el no definitiu de Jauregui.

—¿A què creu que és deu el canvi d'actitud del PSE-PSOE?

—Hi ha, clarament, una reacció furibunda de Madrid davant l'expectativa d'acord entre bascos de conciliar-se en un problema que genera crispació en la societat. Ara veurem com es desenvolupen els fets; crec que en cap dels casos no es pot concloure que la reacció del PSOE sigui el punt final de l'acord; si de cas, tot es torna una mica més difícil, però el camí continua.

—¿Per què no hi ha hagut fins ara exigències sobre el tram de Navarra?

—S'ha exigint, però no ha merescut l'atenció de la premsa. Vam presentar un projecte alternatiu complet, en què el tram navarrès també té molta importància. Si bé aquests darrers anys la polèmica s'ha centrat més entorn de la Vall de Leizaran, a la zona navarresa afectada també hi ha aclus de gran valor ecològic que mirem de preservar al màxim possible.

—¿Això pot ser considerat oportunitisme polític?

—Sí, és clar. I es parla d'ETA-HB-Lurraldeia com si fóssim la mateixa cosa i s'obvia tota la nostra història —cinc anys amb presència permanent als registres de les institucions i a la premsa, si més no, la local. La premsa estatal actua amb molt de descarament i molta gosadia, inventant-se la història del conflicte i bandejant la realitat històrica. El diari *El País*, especialment, ha pres una actitud molt bel·ligerant i nosaltres hem dit clarament que qui fa concessions a ETA són aquells que li atribueixen l'èxit de l'acord, quan correspon realment a les organitzacions socials i a les institucions. Crec que els polítics que atribueixen l'èxit de l'acord a ETA són molt barroers.

—¿Com veu des de la Coordinadora l'oposició que s'ha generat a la Vall de Berastegi?

—Ha estat una oposició instrumentalitzada, en què els alcaldes de Tolosa, Ibarra i Lekumberri han aparegut als mitjans de comunicació com a afectats i això no és cert; no afecta ni un metre quadrat dels seus termes municipals. Nosaltres vivim en aquesta zona, coneixem bé la gent d'aquí i podem dir amb tota sinceritat que els habitants de Berastegi, d'El-duaien, etc., que són els afectats per la modificació, tenen, en general, una sensació d'allegueriment perquè mitjançant l'acord l'autovia es farà sense conflictes i perquè estan realment cansats i indignats de la militarització de les seves valls. Concretament, fa uns dies, a Leiza, hi va haver un escàndol bastant greu amb els guàrdies jurats que vigilen les obres perquè durant les festes del poble, amb una borratxera indecent, van començar a repartir llenya a la gent amb cadenes, com en els pitjors temps de les actuacions *ultres*. La gent el que volen és un acord, una solució, que si és bona ecològicament, millor encara.

—¿L'impacte ecològic a Berastegi és realment menor que a Leizaran?

—Sí, hem fet un estudi sobre l'impacte, i és menor. Però, a més, aquí hi ha una dada important: quan es va fer l'estudi d'impacte, l'any 86, no existia l'objectiu de crear un parc natural a Leizaran, que si hagués existit hauria estat contundent i hauria deixat fora de tota possibilitat una autovia que creués el parc de banda a banda. Un exemple, el tenim a França, on el govern ha modificat fa uns dies un traçat viari que creua els Pirineus per Osca, per no afectar el parc natural dels Pirineus francesos. Estem davant un cas semblant i no és lògic que en una província tan condensada com Guipúscoa, l'única vall sense contaminar hagi de ser creuada per una autovia.

—¿A què creu que és deguda la posició d'EE i d'EA?

—Crec que són esclaus de la seva imatge; durant quatre anys han seguit un criteri equivocat de fer política basat en una aparença de fermesa. Per això s'han negat a parlar amb un moviment social; llavors, han apostat molt fort per la imposició del projecte i en aquests moments se senten, per dir-ho d'una manera popular, amb el *cul enlaira*. Només des d'aquest punt de vista es pot explicar la reacció tan furibunda d'EA. En tot cas, les bases d'EA estan contentes, hi ha una sensació generalitzada de congratulació amb el fet que s'hagi començat una solució dialogada d'un conflicte que amenaçava de ser un llast per a tothom. La Coordinadora té presència en tots els pobles que creua l'autovia, des de Pamplona fins a Sant Sebastià, i des de l'acord, hem estat felicitats per persones de tota mena d'ideologia política. Això no vol dir que hagin entès que hem guanyat, sinó que estan contents per l'inici d'una solució possible.

—¿És veritat que la Coordinadora Lurraldeia ha cedit més que no les institucions, com ha dit Eli Galdós?

—Potser. No sé si es pot calibrar qui



Jonan Fernández, primer a la dreta en una manifestació contra l'autovia

ARXIU

Autovia Irurzun-Andoain: evolució històrica del conflicte

A la darrera de 1985, la premsa parla de la intenció de l'administració navarresa i guipuscoana d'abordar un projecte d'autovia entre Irurzun i Andoain. Punt de partida del conflicte.

Abril de 1986. La inquietud per les característiques del projecte dona lloc a la constitució de la Coordinadora Antiautovia. Entre juliol i setembre es presenten a les institucions les "línies bàsiques per a un avantprojecte possible". Fins al juliol del 89, la Coordinadora desenvolupa una intensa activitat informativa, de participació en les institucions i duu a terme algunes de les mobilitzacions més importants dels darrers anys. L'administració ignora l'existència d'una oposició social.

Juliol de 1989. Comencen les obres al tram de Navarra. La Coordinadora sol·licita una moratòria i es compromet a redactar un projecte alternatiu. Malgrat el silenci de les institucions, pel setembre l'organisme popular comença a redactar l'alternativa.

Juny de 1990. És presentat al Parlament navarrès el projecte alternatiu Lurraldea, elaborat per prestigiosos professionals de l'enginyeria i de l'ordenació del territori, entre els quals es destaquen Manuel Herce Vallejo –enginyer de ca-

mins, Premi Nacional d'Urbanisme 1980, director d'Urbanisme de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i Director de la Vila Olímpica– i Francisco Díaz Pineda –catedràtic d'ecologia a la Universitat Complutense de Madrid i expert internacional d'avaluació d'impacte ambiental. El projecte de la Coordinadora –ara anomenada "Lurraldea"–, pressupostat en trenta milions, es finançat per un miler de persones, societats i institucions locals i inclou també un estudi de trànsit, una proposta d'actuació territorial en el conjunt de la xarxa viària i un dictamen ecològic sobre alternatives de circulació. Així mateix proposa la constitució d'una comissió interdisciplinària d'experts de les administracions implicades i d'aliens. L'administració es nega una vegada més a dur a terme una comparació tècnica de les diferents alternatives.

Setembre de 1990. La Coordinadora edita un vídeo –Lurraldea, l'alternativa ecològica per a resoldre les comunicacions entre Navarra i Guipúscoa–, amb l'objectiu de superar el setge informatiu dels mitjans de comunicació. Durant la campanya, les televisions TVE i ETB censuren l'espot publicitari del vídeo.

J.M.

ha cedit més i qui ha cedit menys, cadascú cedeix segons les seves circumstàncies. Nosaltres hem cedit tot allò que creiem possible, en funció d'un objectiu clar: aconseguir una solució dialogada, i no ens dol. També diem clarament que la millor alternativa no és la de Berastegi, sinó la nostra, l'alternativa Lurraldea, però sí que és millor que la de Leitzaran, i una solució sense enfrontament mereix un esforç. A més, tindrà conseqüències pedagògiques en la societat, demostrarà que treballant, organitzant-se i lluitant més potser s'haurien aconseguit més cotes de victòria ecològica de les que hem aconseguit.

—Però des d'un principi hi ha hagut concessions per la vostra part.

—Sí, hem viscut un debat molt interessant, en què hem anat fent passos: des d'una Coordinadora Antiautovia –oposició amb l'actitud del no, deixant les alternatives a les institucions–, passant per l'Alternativa Lurraldea –tota una innovació en el conjunt dels moviments socials–, fins a arribar a la intervenció en les decisions i entrar en el camp de la negociació. Quan debatíem aquesta qüestió arriben les negociacions amb Eli Galdós, que han estat una experiència positiva i que ja veurem fins on arriben.

Joan Mari