

CRISIS: CIUDAD Y TERRITORIO

EL MODELO DE SAN SEBASTIAN

**ALBERTO LOPEZ
ARQUITECTO**

25 marzo 2010

KOLDO MITXELENA

SAN SEBASTIÁN

PRESENTACION

La crisis financiera e hipotecaria iniciada en el 2007 en EEUU, ha llevado en nuestro país, a una drástica reducción de la actividad económica, al aumento incontrolado del paro, a la caída pronunciada del consumo, al descenso de los precios, la restricción del crédito, las suspensiones de pagos y la explosión de la burbuja inmobiliaria. La repercusión que todo ello ha tenido en la ciudad, en el territorio y en los planes urbanísticos es el objeto de la presente conferencia.

Analizaremos de manera especial el caso de San Sebastián y el de su Plan General de ordenación urbana actualmente en trámite de aprobación. Lo haremos desde la amplia perspectiva del corredor comarcal San Sebastián – Hendaia y desde el estrecho marco municipal, en que se desarrolla el citado Plan.

Pero antes debemos fijar algunos conceptos, para saber de qué modelo, dentro del desarrollo histórico de la ciudad capitalista, estamos hoy hablando.

ALGUNOS CONCEPTOS INTRODUCTORIOS

A – EL MODELO ACTUAL DE CIUDAD CAPITALISTA.

La ciudad actual, como modelo de ciudad capitalista (tomaremos el ejemplo de San Sebastián) no es una ciudad mercantil, industrial, post - industrial ni de servicios. Hace tiempo que dejó de ser (si alguna vez lo fue) una ciudad moderna. Algunos la han llamado ciudad postmoderna.

Se solapan en ella tres ideas diferentes de ciudad, nacidas en momentos históricos distintos, pero que han acabado complementándose entre sí, hasta el punto de que definen, actualmente, el modelo de ciudad, del capitalista desarrollado.

1) **La ciudad del espectáculo.** Entendemos por tal, la del centro histórico regenerado como *souvenir*, la ciudad bella y cuidada con sus calles y paseos limpios; la ciudad vigilada, segura, sin algaradas ni manifestaciones, donde se asientan la administración, los hoteles, los bancos, los servicios y tecnologías avanzados, las fabricas sin humo, las consultorías, la alta cultura, el comercio especializado de calidad, los museos, los grandes centros culturales, los teatros, los restaurantes exquisitos. La ciudad del turismo selectivo y del consumo de las rentas solventes.

Es por una parte la ciudad de los funcionarios, los profesionales, los comerciantes, los ejecutivos y las clases medias altas, y por otra, la de los visitantes y los turistas. Una ciudad regenerada bajo los criterios del marketing urbano, el logo y la marca y de las que pueden ser ejemplos los centros transformados de Barcelona o Bilbao. Ese es también el modelo de ciudad que persigue San Sebastián. La ciudad del ocio, del tiempo libre, la ciudad que se vende así misma, que se ofrece como mercancía, con sus mejores galas. La ciudad reconvertida en parque temático, con sus escenarios de ficción del centro histórico, su mitificado ensanche, su periodo “belle époque”, donde los visitantes y turistas son los protagonistas y en donde a los ciudadanos no se les reserva otro papel que el de figurantes. A este espacio Disney sin conflictos sociales, le hemos llamado **la ciudad del espectáculo** y también por la pretenciosidad seudocultural de sus figurantes, **la ciudad pija**.

Es la ciudad de los míticos bares de pintxos y restaurantes atendidos por refinados y campechanos chefs; la del jazz, como evento músico-social exquisito, pero para las masas,

desprovisto de la intimidad del pequeño club, el tabaco y el alcohol; la del Kursaal de Moneo, más próximo en su formato al Centro Comercial de espectáculos y eventos culturales, que a la tranquilidad y el recogimiento de espacios como el museo, o la biblioteca, propios del estudio la reflexión y la cultura como conocimiento; la de la Tamboreada reconvertida de fiesta popular, en desfile folklórico, en historia comercializada para consumo de turistas; la del festival de cine (¿ para quien si no para el turismo se mantiene?) permanencia retro, digna del más brillante papel couche de las revistas del corazón...

Físicamente se corresponde con la ciudad de la Parte Vieja, el Ensanche Cortazar, de la Bahía la Concha y las Playas, los ensanches de Gros y Amara, los barrios exclusivos de Antiguo, Ayete, Ondarreta, Ategorrieta y la Zona Universitaria etc. Es la ciudad de la que se ocupa la Guía de Arquitectura publicada por el Colegio de Arquitectos, donde se recogen las obras de arquitectura que merecen ser visitadas por los turistas interesados en el arte y que acaba justamente (los límites del plano que incluye el citado libro son una buena delimitación) allí donde, precisamente, comienza la otra ciudad, la ciudad canalla, la ciudad real.

2) **La ciudad real.** Es la heredera de la ciudad moderna, que aún mantiene la actividad productiva, la ciudad industrial, la del puerto, la de las chimeneas y las grúas, la de los pescadores. Es la periferia, la de los talleres mezclados con viviendas, la acuchillada por ferrocarriles y autopistas, la de los barrios de alta densidad edificada, ocupados por obreros y clases populares. La ciudad sin centro, sin otros espacios verdes y parques que los llamados huertos de ocio, renacidos en momentos de crisis económica en los bordes urbanos, en terrenos de difícil acceso, donde los trabajadores cultivan algunas hortalizas para ayudar a su economía a la vez que satisfacen su añoranza de las labores del campo que practicaron en su adolescencia o juventud... La trastienda de la ciudad espectacular, la trastienda de la ciudad pija. La ciudad que siguiendo la carretera hacia la frontera, se ve presenta de pronto a la vista en el alto de Miracruz: LaPaz, Bidebieta, Herrera, Altza, Larratxo, Trincherpe, Pasaia, Antxo, Rentería, Lezo, Oiartzun...

3) **La ciudad difusa.** Es el nuevo modelo de ciudad disuelta en un territorio, donde la dualidad y oposición ciudad campo se ha difuminado, porque todo es territorio continuo, difuso, informe, donde del contacto persona a persona se ha tornado innecesario, donde las formas de vida y relación de la ciudad tradicional europea han desaparecido, ante el desarrollo de las comunicaciones viarias y telemáticas y donde las plazas, las calles y las iglesias, han sido sustituidas por los mall de los centros comerciales (a los que imitan los lobbys de los hoteles y los museos) los halls de las terminales de los aeropuertos y los estadios deportivos, verdaderas nuevas catedrales de la ciudad posmoderna del espectáculo.

El territorio colonizando por una nueva accesibilidad, por una nueva organización de las rentas de posición impuestas por los nodos de comunicaciones, ha sustituido a la vieja centralidad de la ciudad burguesa basada en la concentración de las actividades. La ciudad de los polígonos industriales; de los parques mixtos de comercio, almacenamiento, restaurantes, oficinas, hoteles, tiendas y cines ; la de los hipermercados y las grandes tiendas como IKEA rodeadas de extensos aparcamientos; la de los centros logísticos, los almacenes y la ciudad del transporte con una gran explanada para camiones; la ciudad de los coches... la ciudad difusa.

Una transformación que concibe el espacio rural como suelo sin urbanizar, a la espera de la llegada de la renta urbana y de su oportunidad. De suelo convertido en terreno improductivo, sin cualificación. Donde el campesino ha desaparecido, desapareciendo con él, el trabajo, el cuidado y mantenimiento de la tierra, del paisaje y del equilibrio ecológico. Una rotura con la tradición, con los valores culturales de la agricultura. Una rotura con la historia y con la identidad del territorio que implica su total despersonalización.

Con esta perspectiva, el mayor riesgo para equilibrio territorial, de la para tantos modélica Guipuzkoa plurinuclear, está en convertirse en una ciudad- provincia difusa y ello claro está, si nadie se ocupa a través del planeamiento territorial, de poner límites a la voracidad de los nuevos

usos capitalistas del suelo, que buscan asentarse en los lugares estratégicos adueñándose de las rentas de posición

B – LA CONTRADICCIÓN ENTRE RENTA Y BENEFICIO Y EL RETRASO DEL CAPITALISMO ESPAÑOL

La acumulación capitalista ha tenido que recurrir en España, en mayor medida que otros países centro europeos (con excepción quizás de Italia) a la renta, en concreto a la renta urbana (residuo económico precapitalista) en lugar de al beneficio.

La renta urbana, entendida como rémora para el desarrollo del capitalismo actual, es una característica propia del capitalismo español. Crece sin aportar nada, ni capital, ni trabajo, ni cultura, ni diseño. Es parasitaria. El propietario del suelo se sienta y espera a que venga el ayuntamiento y le traiga la plusvalía.

Los países del norte no tienen ese problema, al menos no en esa dimensión. El valor del suelo no pesa tanto, ni es un factor generador de especulación e inflación. En España, solo cuando se trata de una gran instalación, una fábrica importante (por ejemplo una planta de coches) la administración consiente en saltar por encima de la renta urbana para eliminar el peso de la carga inicial del terreno en la implantación de la empresa. En el resto de los casos, sea el uso que sea, antes de poner un ladrillo hay que desembolsar una parte importante de la inversión. Esto se ha convertido para nosotros en algo aparentemente natural, llegando a formar parte de nuestra cultura económica. Sin embargo nada tiene de natural, sino más bien de antinatural, pues resulta una verdadera lacra para el desarrollo, incluso para el capitalista. ¿Qué se podría haber hecho en todos estos años si todo el chorro de dinero que se ha quedado en la renta del suelo se hubiera orientado a la economía productiva y a la consecución del beneficio, mediante el mecanismo capitalista de añadir valor a través de la propia capitalización del dinero, el aporte de trabajo y la transformación de las cosas para convertirlas en productos?...

Suprimir la renta, apropiarse por parte de la sociedad el suelo de destino urbano, no es expolio ni incautación socialista como afirman escandalosamente los estratos sociales de la burguesía más retardatarios, alarmados por la pérdida de la renta, sino capitalismo avanzado, el que (como analiza Max Weber) nació de la Reforma Protestante del norte, para romper con el precapitalismo retardatario católico, de países como España e Italia, anclados a la renta y a las estructuras aristocráticas de la tierra.

Suprimir o reducir en la economía, el peso de la renta urbana, es lo que han hecho hace años los países del norte, para dedicarse a desarrollar un capitalismo moderno que satisface las demandas socialdemócratas de las contraprestaciones sociales. Por el contrario, mantener un mercado, con el suelo como producto, con la renta como concepto central, es un proceder precapitalista generador de inflación y corrupción, que lastra el desarrollo económico y mantiene un sistema hipotecario que amarra a los trabajadores de por vida a remar en la galera de la banca .

LA GRAN ILUSIÓN DEL CAPITALISMO SOCIAL VERSUS LA GRAN ESTAFA

¿Cómo era la situación anterior de la actual crisis? Veamos...España crecía al 3.5%... doblaba y triplicaba el crecimiento de los otros países europeos...creaba mas puestos de trabajo y consumía mas cemento que todos los demás países juntos...y estuvo así durante 14 años...y aunque había una tasa de paro del 8% (algo que en otro país hubiera encendido las alarmas) apenas se notaba. El dinero corría, la enseñanza no hacia falta y se degradaba, el abandono escolar era alarmante porque los jóvenes que trabajaban de fontaneros autónomos, ganaban más dinero que los universitarios en una gran empresa... los bancos desde los medios de comunicación metían a la gente el dinero por los ojos...parecían disponer de enormes bolsas sin fondo...pero no, lo sacaban acudiendo al préstamo de Bancos y fondos europeos (sobre todo alemanes) y americanos...así que ellos y nosotros, todos, nos fuimos endeudando y endeudando (como si aquel dinero no hubiera que devolverlo nunca) ... lo tomábamos prestado para comprar viviendas y amueblarlas, para consumo, para reformar la casa y el taller, para nuevas inversiones en las fabricas, para comprar telefónicas, para ir de vacaciones, para la boda, para el coche... el dinero entraba a chorros y los bancos habrían agencias en los lugares más apartados para ofrecer créditos y conseguir una parte de la gran tarta hipotecaria...en aquel negocio expansivo, en aquella burbuja inmobiliaria, era mas barato comprar una casa que alquilarla...los bancos no se limitaban a prestar el dinero a promotores y compradores, si no que cuando veían un buen negocio inmobiliario, no lo dejaban pasar de largo y tomaban una parte del mismo (no más de un 20%, lo suficiente para tener una presencia significativa en la sociedad que se creaba al efecto, sin necesidad de tener que aparecer y dar la cara) y asociados a un promotor listo complementaban su negocio bancario con unos beneficios extraordinarios que azulaban brillantemente los resultados...se creo así una cultura especulativa que como el virus de la gripe nos contagió a casi todos...y con grandes ganancias, nos pusimos a vender y a comprar nuestras viviendas... primero la habitual y luego la segunda en la costa...los agricultores abandonaron campos y cultivos y desechando los conocimientos tradicionales propios de su oficio, aprendieron otros nuevos que hablaban de edificabilidades y metros construibles... así se convirtieron en comerciantes de suelo y en inmobiliarios...todos nos volvimos capitalistas...todos podíamos hacer lo que hacían los Albertos o Martín el presidente del Madrid...como no íbamos a hacerlo si hasta lo hacía el Pocero.

Así fue como se generó una gran burbuja inmobiliaria que no paraba de hincharse. La ambición nos cegaba a todos y nos impedía ver que aquello podía llegar a explotar. Y con la burbuja inmobiliaria vinieron otras burbuja como por ejemplo la burbuja del vino, con sus nuevas bodegas de diseño y el ecoturismo, la burbuja de los restaurantes y Donosti se convirtió en La Meca de la nueva y carísima cocina vasca (en el Bulli de Ferrer Adriá consagrado como el mejor cocinero del mundo, había que reservar para cenar con seis meses de adelanto). Era igual, el dinero corría con alegría y se podía pagar. La regeneración de Bilbao avanzaba imparable. Los billetes de quinientos crecían en el asfalto de la ciudad como si fueran lechugas. Bilbao como decía la canción ya no parecía Bilbao si no Güasintón. Se hacían las más grandes, impresionantes y espectaculares obras, costaran lo que costaran. A nadie le preocupaba de donde salía el dinero, si era blanco o negro, rojo o amarillo, si estaba limpio o sucio, si procedía del tráfico de influencias o de la más dura especulación. Lo importante era que había en abundancia. En Alicante los promotores y los hoteleros protestaron porque a los rusos se les revisaba las maletas y se les requisaba el dinero que traían sin declarar, y ante la protesta las maletas volvieron a pasar sin problemas por la aduana. Pero de pronto, alguien, seguramente algún desalmado terrorista urbanístico – financiero, pinchó una de aquellas burbujas y una tras otra fueron reventando todas...y a todos, a ciudadanos corrientes y a conspicuos ejecutivos, a empresarios y a obreros, a grandes promotores y constructores, a agentes de bolsa y a señoras de limpieza, a gobierno y ayuntamientos, a bancos y a compañías de seguros, a todos nos cogió con el culo al aire... y todo se paro.

Lo primero que hay que precisar es que la crisis económica actual es ante todo una crisis del capital financiero y en este sentido, es una crisis de los mismos fundamentos del sistema capitalista. Hace tiempo que la actividad financiera se alejó de la actividad real que la justificó en primera instancia, cobrando una dimensión que la ha convertido en la primera preocupación de gobiernos y autoridades monetarias del mundo. El motivo aparente han sido las *subprime*, y la especulación en los mercados financieros, especialmente a través de la multiplicación incontrolada de las cédulas hipotecarias.

Con el bajo precio del dinero el mercado hipotecario y de préstamos se ha expandido hasta cotas nunca alcanzadas, generándose una burbuja de precios inmobiliaria que no ha parado de hincharse durante toda una década, hasta el punto de hacer pensar a la gente que el aumento de la renta inmobiliaria de viviendas, locales, oficinas, naves, etc., no tenía techo. Cuando el mercado de las cédulas hipotecarias empezó a ralentizarse hasta agotarse en sí mismo, la montaña de naipes de las plusvalías hipotecarias cayeron y los precios de la vivienda pararon de crecer para después comenzar a descender.

Este proceso en España ha sido especialmente agudo por dos motivos: 1º) por la tradicional tendencia española a tener la vivienda en propiedad frente al alquiler y 2º) por la gran demanda de segunda residencia turística y de residentes (especialmente jubilados europeos) un sector por el que la balanza de pagos española ha atraído un importante volumen de capitales europeos.

La rentabilidad en estos años del mercado inmobiliario ha sido tan alta, que ha llevado a los bancos, en su ambición desmedida, a captar recursos en el exterior, para financiar el mercado hipotecario interno. Recursos que con la explosión de la burbuja tiene ahora que devolver sin haberse preparado ni tener la liquidez para ello.

La gente se pregunta: ¿como unas instituciones habitualmente tan conservadoras como los bancos no lo supieron prever o ver a tiempo lo que se avecinaba?... ¿como llegaron tan lejos en su alejamiento de su tradicional negocio bancario?... Aunque parezca mentira no hay otra respuesta que la confianza irracional en el aumento de la riqueza, en la creencia, igualmente irracional, de la capacidad autorreguladora del mercado predicada por los apóstoles neoliberales y en última instancia por la imparable ambición de los altos ejecutivos financieros en acumular dinero y poder. Y es que los bancos también están formados por personas. Por directivos cuya ambición por ampliar la cartera hipotecaria iba de la mano del aumento particular de sus bonos y de su porcentaje de ingresos. La reflexión es que, probablemente, si hubieran sido máquinas las encargadas del control, seguramente la luz roja de alarma se habría encendido y la loca carrera se habría parado a tiempo. Pero no...eran personas, igual que las de las agencias de calificación y las sociedades de tasación, que ayudaron lo suyo colaborando con su silencio y nunca avisaron de lo que se venía encima.

Así que todo se fue al traste. **La Gran Ilusión** del negocio sin fin, se convirtió en **“La gran Estafa de la riqueza hipotecaria para todos”**...ahora, ni la banca, ni las empresas, ni los ciudadanos hipotecados pueden devolver el dinero... sus bienes descienden continuamente de valor por debajo incluso del valor de hipoteca... la morosidad se dispara... los bancos tienen que provisionar en la misma medida en que se van cargando más y más de ladrillo... el Banco de España (BdE) les aprieta...ellos huyen de ejecutar hipotecas para no provisionar, pero no tienen dinero para adquirir las fincas u obtenerlas en dación de pago (cosa que hicieron en los primeros momentos cuando todavía creían que la crisis era cosa de poco tiempo), así que les dan carencias o prestan de nuevo a los promotores hipotecados para que paguen aunque sea solo los intereses a fin de no tener que provisionar...solo ejecutan cuando no tienen más remedio, cuando los clientes son totalmente insolventes, precisamente los más pobres, como los inmigrantes a los que antes metieron por los ojos créditos hipotecarios para adquirir viviendas (a veces por el valor de mas del 100% del precio del inmueble, mediante avalamientos cruzados entre varios compradores) porque era más barato comprar que alquilar...Ahora en el paro, los inmigrantes se presentan en el banco a entregar las llaves y cancelar con ello la losa de la hipoteca, pero... resulta que como la ejecución del inmueble no cubre la cantidad prestada, el banco acaba hiendo contra todos los avalistas del crédito, así que no les queda más opción que acabar huyendo del país. A los que no pueden huir, como los

jóvenes recién casados que se han separado, como el matrimonio al que les avaló el padre u otro familiar, como el padre de familia que se quedó en paro, al pequeño empresario o al autónomo que tiene que cerrar el taller y a tantos otros les acaban ejecutando la casa.

Cada día quinientas familias se quedan sin vivienda por no pagar la hipoteca según datos del Consejo General del Poder Judicial. Este año 2010 serán 180.000. En los últimos tres años ascenderá al 1% de todas las viviendas. Una verdadera tragedia social, que en muchos aspectos, va a dejar una profunda huella en la sociedad.

Pero las casas en subasta ahora, no las quiere nadie, estaban sobrevaloradas, hay a patadas y no hay dinero para comprarlas...así que la subasta se queda desierta y se la acaba adjudicando el banco por el valor del 50% cantidad que no cubre la hipoteca y que se ha visto además incrementada con unos intereses del 20% y de los gastos judiciales. Así que el parado se encuentra sin casa sin dinero y con deudas. Y el Gobierno no hace nada. No modifica la ley (podría copiar la norteamericana, en la que solo la finca hipotecada es quien responde de la hipoteca, pero claro está los bancos, incluido el BdE, han dicho que esto hundiría la banca, así que es mejor que se hundan las economías familiares) y permite que cientos de miles de viviendas se sigan ejecutando en los próximos años. Bueno algo si hace...le da avales o dinero a la banca para arreglar sus problemas, o le busca soluciones legales para no tener que reflejar en sus balances el valor real de lo se ha quedado.

Argumenta para ello la importancia estratégica en la economía, del sector bancario, acude en su ayuda con recursos públicos a fin de sanearla y conseguir (sin convencimiento alguno y como justificación vergonzante) reactivar el crédito a las empresas y a los particulares que la crisis ha secado. Una sequía que sigue como antes de las ayudas pues la banca solo se ocupa de sus propias deudas (ejemplo los créditos tomados al 1% o 1,5% del BCE a un año, no llegan a la gente porque se colocan en deuda pública al 3,5% o 4%).

La pequeña y mediana empresa y los particulares, no ven un euro de las ayudas estatales. Los bancos prefieren poner el dinero en deuda pública estatal, ya que el estado es un cliente mas seguro que la empresa privada. A esta le ofrecen renegociar sus créditos hipotecarios alargando los plazos de amortización pero aprovechan para subirle un punto más el diferencial sobre el euribor aprovechando que éste esta bajo.

Yo no se como la gente ante esta situación no asalta y quema los bancos. Hace poco leí que en una sucursal de no se donde, un señor había secuestrado al director con un cuchillo y se había cerrado en la sucursal porque no le querían renegociar la deuda y le ejecutaban el piso. “Era un agente inmobiliario, que en los tiempos de bonanza acudía habitualmente al banco llevando clientes para gestionarles créditos y hacerles hipotecas, por lo que el banco que pagaba una comisión del 1% por cada hipoteca realizada”.

Si los bancos españoles tuvieran que contabilizar en sus balances el precio real de los inmuebles (como se ha hecho en EEUU) estarían todos en bancarrota... así que el BdE les hecha un cable para maquillar los balances y así parece que la banca española ha hecho las cosas bien en los años pasados. Pero todo el mundo sabe que es una trola y los bancos, los inversores extranjeros y las agencias de calificación cogen con papel de fumar las cuentas españolas y los balances bancarios. Ya nadie se fía de nadie. Por eso baja el euribor, porque los bancos no se fían unos de otros como para prestarse dinero entre ellos. Porque la verdad es que en la actualidad el euribor es una ficción.

Sin embargo aunque todos los expertos siguen diciendo, que al precio de la vivienda le queda todavía ajuste a la baja, **el precio de las viviendas desde hace un tiempo ha dejado de caer**. El profesor de economía de la Universidad de Barcelona Gonzalo Bernardos que esto puede ser más o menos valido para las bien situadas en grandes ciudades como Madrid o Barcelona, pero que a las segundas residencias y a las viviendas en zonas turísticas les queda todavía una condena de descenso del 25% en sus precios...la pregunta entonces es **¿por qué no bajan?...** y la contestación es evidente...porque los bancos que detentan en sus manos el mayor parque de viviendas vacías, mantienen artificialmente los precios a fin de no dañar mas sus balances.

Mientras el incendio se extiende y el gobierno desconcertado, actúa tardíamente. Presionado por una parte por la patronal, la banca y las autoridades comunitarias que le exigen una cura de caballo bajando gastos, salarios, impuesto de sociedades y aportaciones a la seguridad social (un verdadero plan de estabilización) y por otra por los sindicatos que le exigen mantener el gasto social y las prestaciones sociales, va dando bandazos como un boxeador grogui de un lado a otro del ring. Su esperanza es que escampe y llegue la recuperación del exterior a tiempo para salvar las próximas elecciones.

El paro sigue creciendo hasta situarse entorno de los 5 millones y llega al 20% (Guipuzkoa con una situación privilegiada la mantiene en el 8 -9%, pero hay que tener en cuenta, que la crisis también ha llegado más tarde). Cada día 700 autónomos desmontan sus empresas. A fin de aminorarlo, el Gobierno aumenta las coberturas sociales y comienza a gastar el superavit de las arcas del estado que había heredado de los años pasados y que se va en unos meses. Después tira de deuda, pero el desagüe es tan grande que se traga todo. Recurre al desarrollo de típicas políticas Keynesianas de creación de empleo, que financian la apertura y el cierre de zanjas, tal como es el caso del Plan E. Derrocha dinero en las fábricas de coches para aumentar las ventas y la exportación. Un sector tras otro pasa por la Moncloa para pedir ayudas y subsidios. Al final al Gobierno le empiezan a sacarle los colores en los foros internacionales y con amenazas más o menos veladas y dejando algunos pelos en la gatera, acaba entrando por el tubo y aplicando la política de austeridad diseñada por el propio poder económico que puso el mundo al borde del precipicio, comienza a recortar: congela la contratación de funcionarios incumpliendo los acuerdos con los sindicatos, sube el IVA, la electricidad, el gas, los impuestos especiales, retira la desgravación por vivienda...y en eso estamos...

CONSECUENCIAS URBANAS Y TERRITORIALES

La vivienda .

Las ventas de viviendas se hundén. El mercado hipotecario desaparece. No hay dinero ni financiación para comprar o vender ni para urbanizar o construir. Las viviendas en construcción se paralizan y de la noche a la mañana se genera un gran parque de viviendas vacías. La verdad es que el mercado de la vivienda ha desaparecido, es inexistente.

Las agencias inmobiliarias intermediarias que habían crecido como setas al juego de las comisiones en el periodo boyante anterior, echan la persiana y los APIS y sus empleados se van al paro. Los estudios de los arquitectos se cierran Las constructoras pequeñas y medianas se desmontan y despiden a los trabajadores que en muchos casos se quedan sin cobrar. Las grandes, vinculadas al sector promotor plantean ERES y cierran sin más. Solo las grandes constructoras con patas bien asentadas en la obra pública, los servicios urbanos de agua, limpieza, basuras, y con vinculaciones con la banca se mantienen. Las que se encuentran en concurso de acreedores comienzan a negociar los pagos con la banca. Se les dan plazos de carencia, pero los plazos se acaban y se sigue sin vender y sin pagar, así que acaban en quiebra o se venden por un precio simbólico. Los bancos se quedan con viviendas y terrenos y crean empresas inmobiliarias paralelas para venderlas. Ofrecen a los clientes amortización libre, carencias de varios años, dinero barato...pero se siguen sin vender...

Los préstamos para la adquisición de viviendas prácticamente desaparecen. Las únicas operaciones que se hacen son refinanciaciones, alargamientos del plazo de amortización, o carencias do uno o dos años.

El BBVA estima que a finales del 2009, hay 1.100.000 vacías nuevas sin vender. Avanza que con suerte este año se baje a 1.000.000 y quizás hacia 2012- 2013 se llegue a las 700.000, momento en el que quizás pueda comenzar a moverse algo la construcción de nuevas viviendas.

En cuanto al crecimiento del PIB los análisis más ponderados estiman que este año 2010 seguirá siendo negativo y que quizás el próximo se cierre con unas décimas en positivo. Pero el paro seguirá aumentando, aunque más lentamente, no porque se recupere la economía, sino por el simple hecho de que cada vez quedan menos trabajadores empleados. Los que saben de esto estiman que hay que llegar a crecimientos del PIB del 3 al 3.5% para que se comience de nuevo a generar empleo y esto no se conseguirá en una buena serie de años...así que aunque las grandes multinacionales españolas como Telefónica, Repsol, Banco de Santander y BBVA tiren del PIB hacia arriba, el paro seguirá en las cifras en que ahora nos movemos.

Capitalismo social

El virus de la plusvalía fácil ha llegado también a invadir a todas las capas sociales, aun a las más modestas, convirtiendo a los compradores de vivienda en pequeños capitalistas.

Ahora, llegada la crisis nos asalta la duda de por qué en esos otros países europeos no se construye tanta vivienda como aquí. Hay quien lo explica por un tradición de cultura del alquiler. Sin embargo, lo cierto es que en la mayoría de países de Europa se limita legalmente la cantidad máxima de endeudamiento de las familias con respecto a sus ingresos corrientes. Por poner un ejemplo: en Francia la cuota máxima de la hipoteca no puede superar el 30 % de los ingresos mensuales corrientes. Con ello se consigue que las hipotecas no ahoguen las economías familiares. Y por ello la opción de los ciudadanos demandantes de vivienda se dirige al alquiler de manera común, sobre todo entre los demandantes de primera vivienda y nuevas unidades familiares, con una regulación arrendaticia garante de los derechos del inquilino.

Y es así como no se edifica tanta nueva vivienda, porque no hace falta.

Todo esto debiera hacernos pensar que antes o después el estado español va a verse abocado a los mismos planteamientos. No puede permitirse que el mercado de la vivienda genere unas plusvalías que sobrevaloran artificialmente bienes inmuebles de un país europeo mientras los del resto están sometidos a una evolución normal.

El sector de la construcción y el paro

La gestión de suelo se ha parado. Lo mismo que las urbanizaciones. Las licencias no solo se han parado sino que en ocasiones las concedidas se devuelven para librarse de la obligación de construir. La edificación se para. Los promotores de suelo renuncian a ejecutar los planes parciales y solicitan a los Ayuntamientos la devolución de avales y que les eximan de cumplir las obligaciones de urbanizar.

El gobierno al comienzo no ve mal que un subsector como el de la vivienda con tan mala fama, se sanee por sí mismo...pero... comienza la cascada de suspensiones de pagos de promotoras. Caen una tras otra las grandes promotoras inmobiliarias: Fadesa, Astroc, Llanera, Colonial, Nozar, Metrovacesa y el Gobierno comienza a asustarse.

Las deudas de las promotoras arrastran en su hundimiento las constructoras. Las mas pequeñas que no tiene otra actividad complementaria (como los servicios urbanos) en que apoyarse u otros países en los que desarrollar proyectos, caen las primeras. Las grandes sin embargo se convierten en las principales acreedoras de las promotoras y junto con los bancos les aprietan, quedándose en una negociación a tres partes, con los mejores terrenos.

Las industrias auxiliares de la construcción, como las cerámicas y azulejeras, paran sus hornos (veremos cuanto dura el Villareal en primera, quizás le pase algo parecido a lo que le paso al Elche, aquel equipo que vivió momentos de gloria cuando estaba arriba la industria del zapato...Recuerdo que mi profesor de urbanismo Manuel Sola Morales uno de los primeros ejercicios que nos puso cuando llego a la Escuela de Barcelona fue, explicar porque los mejores equipos de fútbol eran el Madrid y el Barcelona...entonces no lo entendimos)...Pero sigamos; plantas de hormigón y de forjados, carpinteros, encofradores, albañiles, ferrallas, fontaneros, cristaleros, electricistas, estructuristas metálicos...sean sociedades, obreros o autónomos, todos se van parando. Los parques de almacenaje se llenan de bloques, bovedillas, viguetas, ladrillos, baldosas... Las empresas de almacenes de construcción, que había aparecido en pocos años como setas se quedan vacías de materiales y solo suministran sobre pedido compitiendo en las ventas de menudeo con las empresas de bricolaje. Las plantas de hormigón preparado se paran al mismo ritmo que las plantas cementeras. Algunas profesiones como los pintores prácticamente desaparecen, porque la gente se pinta sus propias casas. Los polígonos industriales del entorno de Benidorm, que habían crecido al amparo de las actividades de la construcción se vacían por la tarde y parecen un cementerio. Las pequeñas empresas caen como moscas.

El sector literalmente se desmonta...en los mercadillos domingueros del Mediterráneo abundan saldos de paletas, llanas, puntales, cubos de goma, niveles, moto picos, sierras, cortafríos, radiales, etc. Se venden maquinaria, instalaciones etc. Por todas partes. Los vehículos, camiones, excavadoras, se mandan a los países de África o a Bolivia por la quinta parte de su precio.

Los arquitectos cierran los estudios echan al personal y se ponen a vivir del patrimonio acumulado o del sueldo de la mujer funcionaria que trabaja en hacienda o en un ayuntamiento. No hay nuevas viviendas no hay nuevos proyectos. Algunos intentan volver a trabajar en el urbanismo, desde el lado de la administración, pero se han pasado tantos años trabajando para los privados que ahora resulta casi imposible desandar lo andado y olvidar lo mal aprendido. Algunos colegios de arquitectos que se engordaron de personal e instalaciones en los años buenos, ahora no tienen ni para pagar a sus funcionarios. Es el caso del de Alicante, donde no entra un proyecto desde hace tiempo y se encuentra al borde de la suspensión de pagos.

La mano de obra de la construcción comienza un doloroso peregrinaje (que evoca otros tiempos de infausto recuerdo) recorriendo el territorio de obra en obra hasta que ya no quedan obras porque se van apagando como candilejas una tras otra. Después amplían el ámbito de busca a la provincia, luego a la Comunidad, después a Barcelona, a Madrid... al final vuelven sin conseguir nada y casi siempre habiendo trabajado sin cobrar una parte porque al constructor le pillo una suspensión de pagos o tal Ayuntamiento no le pago una obra. Después intentarían paliar el paro con pequeñas obras, más tarde vendrán las chapuzas combinadas con el cobro del paro, después agotado el paro, solo los 400 €. Algunos ya ni eso. Al fin muchos acabarán volviendo al pueblo.

Los emigrantes, los más desprotegidos y sin apoyos familiares, son los que están siendo más castigados. Tienen que volver a sus países, muchos de ellos perdiendo todos los ahorros que metieron en la vivienda que compraron y que han entregado al banco (el año pasado el envío de remesas descendió en 1300 millones y el desempleo en 2009 cerro para ellos con una cifra de 296.800 parados más y ello sin contar con los ilegales).

A Rumania, con los rumanos, atraídos por el nuevo desarrollo de la construcción en Bucarest, comienzan también a ir los primeros albañiles españoles...Muchos españoles se preparan para una nueva emigración... Curiosamente comienzan también a marchar a Inglaterra y EEUU los ejecutivos madrileños. El fantasma de la emigración vuelve a recorrer España. Un ministro bocazas llamado Corbacho, que hace unos años, de recién nombrado, tiraba con posta a los inmigrantes sin papeles desde la prepotencia de la España desarrollada, se encuentra ahora desaparecido ante el temor de quedarse el mismo en paro.

España ya no es la quinta potencia económica del mundo que había pasado a Italia y estaba a punto de pasar a Francia para jugar en la premier liga...España ¡Oh descubrimiento! es un país pobre, de camareros y albañiles que retrocede una década volviendo de nuevo a comienzos de los

90 donde una cerveza en vez de costar dos euros vuelve a costar 100 pesetas...Sin embargo la liga de fútbol si...esa es la mejor del mundo y España es la mejor selección que ganara el mundial...¡otra vez pan y toros! ... el brillo de los países pobres...

El ultimo informe de la OCDE prevee un retroceso del PIB en los próximos años de un 10 % cuando lo estimado para el conjunto de la OCDE es del 3%

Dentro de dos o tres años el PIB seguramente se recuperará, la banca y las grandes empresas volverán a números azules, pero el paro estructural de tres millones de parados permanecerá al menos una década en tanto el PIB no vuelva a crecimientos entre el 3 o 3,5%.

El ministro bocazas maquilla las cifras del paro sin rubor. En los primeros meses de la crisis intenta no rebasar la cifra de los cuatro millones y ahora la de cinco. Y para ello no incluye en ellas a los ilegales, a los que trabajan solo algunas horas, a los parados que están haciendo cursillos de formación, a los que cansados de buscar trabajo ya no acuden a las oficinas de paro y por tanto son borrados de los listados...

Las cifras oficiales hablan ya de 1,5 millones de parados de larga duración, hombres entre 30 y 45 años...eso significa que muchos de estos trabajadores de más edad ya nunca volverán a trabajar...una verdadera tragedia para la que no hay culpables.

Los bancos y las cajas

En primer lugar hay que recordar que nuestra economía es la más bankerizada del mundo. Por eso su comportamiento tan especulador y poco profesional, ha tenido en la economía del país una incidencia tan grave.

En el periodo de la burbuja cajas y bancos abrieron agencias por todos los rincones del país a fin de captar una parte de la cuota del pastel hipotecario. La televisión ofrecía hipotecas sobre más del 100% del valor de tasación a cualquier familia por ajustados recursos que tuviera. Las empresas tasadoras, íntimamente vinculadas con los bancos, eran entonces muy complacientes en sus valoraciones. Las órdenes de la dirección de los bancos a las agencias era captar como fuera hipotecas. Tenían dinero barato y abundante, obtenido en préstamo de los bancos europeos, así que había que hacer todas las hipotecas que se pudieran. En negocio era redondo. Todas las Cajas, también las KUTXAS, olvidándose de su función social y de la procedencia y origen del dinero de sus ahorradores e impositores, abrieron agencias más allá de su ámbito territorial natural y en medio de la costa mediterránea, en Alicante o Murcia, se lanzaron a dar hipotecas, y a comprar terrenos a través de empresas inmobiliarias creadas a tal fin, para promocionarlos en asociación con promotores locales.

Pero la fiesta se acabó y entonces...la morosidad se dispara entre promotores y compradores (dicen que al 5% pero tras las bambalinas se estima que la cifra se aproxima al 9%). Cajas y bancos se quedan con grandes paquetes de viviendas pero los impagados crecen y ya no pueden quedarse con más ladrillo y más suelo. Intentan que les paguen solo intereses esperando mejores tiempos, renegociando deudas confiando que no les pillen las suspensiones de pagos de las grandes promotoras...pero...el BdE empieza a apretar. La mejor banca del mundo comienza a ser una más...y se inicia la reconversión bancaria cerrando agencias y echando gente a la calle para reducir costos... las Cajas, que se han expuesto más al ladrillo no les queda otra solución de fusionarse.

Y es que las Cajas han operado de forma muy poco profesional, atendiendo a su composición política y a una concesión de créditos de tipo clientelar, al servicio de los partidos que gobiernan en las autonomías. Se destapan los proyectos políticos y los grandes fiascos: En Caja Castilla La Mancha (CCM) aparece el disparatado proyecto de aeropuerto de Guadalajara; En la CAM y BANCAIXA la patata caliente de la Terramítica de Zaplana...

El BdE presiona (interviene la CCM) pero no da el paso definitivo para controlarlas. La verdad es que tampoco hay dinero para hacerlo, pues los recursos del Fondo de Garantías Bancarias son muy limitados y no estaban pensados para una situación tan grave y además se echaría por

tierra todo el discurso tan elaborado de la fortaleza del sistema bancario español. Así que el Gobierno ofrece dinero a Bancos y Cajas a la espera de que el asunto se resuelva solo... pero tampoco toma posición dentro de ninguna institución bancaria como han hecho en otros países.

Pero las fusiones tras las que se pretende esconder las quiebras latentes de las cajas no acaban por realizarse por la oposición de los reyezuelos de las comunidades... lo visto con la caja CCM se generaliza y entonces...el debate es como reconvertir las cajas. Nadie piensa en ellas como entidades sociales de crédito, tal y como nacieron. La izquierda más consecuente estará por la banca pública. Muchos recuerdan y añoran a la banca pública privatizada hace unos años: Argentaria, el BHE, el BEX, la Caja Postal, el Banco de Crédito Local...pero el Gobierno de crear una banca pública no quiere saber nada...incluso se opone a que el ICO pueda actuar directamente como banco (argumentando que no tiene infraestructura de agencias) en lugar de hacerlo a través de la banca privada (como ahora hace) quien se queda con el negocio, mientras que el ICO se queda con el riesgo.

El partido socialista y la derecha con algunas diferencias, proponen convertir las Cajas en simples bancos con los depositarios como accionistas. Rato el ahora flamante presidente de Caja Madrid ya lo intentó en otro momento anterior cuando era ministro.

Un ejemplo paradigmático del proceder de las cajas. **El de la KUTXA y su BANCO DE MADRID**

Un ejemplo paradigmático de la ambición desbocada de las Cajas en la burbuja inmobiliaria, es el de la KUTXA y su banco de banca privada, Banco de Madrid (buen nombre bancario, para una institución gobernada por nacionalistas) que después de su desafortunada travesía mediterránea ha acabado por malvenderse a un banco andorrano, el PA (lo que da que pensar maliciosamente, dada la conocida falta de transparencia de los negocios y de la Banca andorrana). Nos limitaremos a recoger lo que dice la prensa, del periódico digital El Confidencial.

Las heridas de la sucesión en Kutxa aún están abiertas. El reciente proceso de venta de Banco Madrid, su filial de banca privada, acaba de ponerlo de manifiesto, según explican fuentes vinculadas con la entidad guipuzcoana. El origen del conflicto se remonta a la elección de Xabier Iturbe (alto directivo de Euskatel avalado por el PNV) como presidente de la caja hace dos años, un nombramiento que truncó las aspiraciones internas de algunos de los directivos con más peso y que estableció un complejo equilibrio de poderes, provocando tensiones internas que han aflorado durante la venta al andorrano BPA.

Según las fuentes consultadas, el peso de las negociaciones ha recaído sobre Carlos Tamayo, actual director general de Kutxa, que ascendió al puesto de primer ejecutivo tras la remodelación efectuada por Iturbe. Esta promoción dejó sin parte de sus competencias a otro director general, Jesús María Iturrioz, al que tiempo después se encomendó la batuta de Banco Madrid, el proyecto de banca privada que puso en marcha hace siete años de la mano de José Miguel López Frade, ejecutivo procedente de Deutsche Bank, entidad a la que Kutxa compró la ficha bancaria.

La llegada de Iturrioz a Madrid no fue un premio. A consecuencia de la crisis, con una caída drástica del negocio de banca privada, y de una gestión cuestionada, con ruinosas y controvertidas inversiones inmobiliarias en la Costa del Sol, Kutxa decidió dar un golpe de mando en Banco de Madrid para descabezar a López Frade. La solución posterior, por decisión de Tamayo, fue encomendar la nueva etapa a Iturrioz, el ejecutivo que impulsó el proyecto y al que el actual director general ha hecho responsable de no haber llegado a la presidencia de la caja, como reconocen desde su entorno.

Desde la salida de López Frade, el proyecto de Banco Madrid estaba condenado, por mucho que Iturrioz tratara de revitalizar el proyecto. De hecho, a su llegada, el ejecutivo vasco, que ha desarrollado toda su carrera profesional en Kutxa, encargó un informe de viabilidad a la consultora PwC. Entre las soluciones propuestas, Iturrioz negoció con la red de agentes financieros su incorporación a la plantilla de la entidad, de manera que los clientes dejaran de pertenecer a los asesores y pasaran a serlo de Banco Madrid. Sin embargo, las condiciones de la oferta no convencieron a los intermediarios.

Por el camino, varios hitos marcaron para mal la suerte de Banco Madrid. Por un lado, el proyecto ideado por López Frade para convertir a la banca privada de Kutxa en la marca financiera del Real Madrid. El entonces director general del banco jugó la baza del empresario y cliente Juan Palacios, propietario de Viceroy, para colarse en la junta directiva del club de Chamartín. Todos ganaban, unos venderían más relojes y otros asociarían la entidad merengue a su servicio de banca privada. Sólo el fraude del voto por correo, que dio la victoria a Ramón Calderón, privó a ambos de su ambicioso proyecto.

*El segundo punto, y más delicado, tuvo que ver con las inversiones o préstamos que Banco Madrid realizó en el sector inmobiliario. López Frade, que actualmente se encuentra en México, convenció directamente al entonces presidente de Kutxa, Carlos Etxepare, saltándose la línea de mando que le obligaba a despachar con Iturrioz, sobre **las oportunidades de negocio que ofrecía el sector del ladrillo en la Costa del Sol o la Manga del Mar Menor, proyectos para los que se asociaban con empresarios vascos. Una apuesta ganadora hasta que la Operación Malaya y el pinchazo de la burbuja arruinaron el sueño.***

*Una vez resuelta la venta de Banco Madrid al andorrano BPA, pendiente sólo del visto bueno del Banco de España, según adelantó este diario, el futuro de Iturrioz, cuyo principal valedor fue el antiguo presidente Fernando Espagnolo, quedará a la espera de nuevo destino en Kutxa. De momento, Tamayo se ha quitado de en **medio una aventura que ha obligado a la caja a provisionar 170 millones de euros por culpa de la quiebra de la inmobiliaria Monteverde, donde su filial asumía el papel de principal financiador.** El relevo de la que pudo ser marca bancaria del Real Madrid pasa a manos andorranas.*

Un ejemplo de incidencia en el territorio rural **La burbuja inmobiliaria y la del vino**

Un ejemplo interesante de la incidencia en el territorio, en este caso en el rural, de la burbuja inmobiliaria urbana, se da en aquellas regiones que tiene por principal actividad la vitivinícola.

En los años precedentes a la crisis anterior, la moda entre las fortunas madrileñas era comprar una finca grande de caza en el perímetro de las provincias de la capital, en donde promotores inmobiliarios, grandes empresarios, banqueros, jueces y políticos se juntaban para matar jabalíes, pactar en el anonimato lo que no se podía hacer ante el público y hacer discretos negocios. La película de Berlanga “La Escopeta Nacional” describe muy bien la situación. En los años previos a la crisis actual, los beneficios de los grandes negocios inmobiliarios escogieron como segunda inversión la viña.

En los años de la burbuja inmobiliaria la industria vitivinícola floreció y el país se llenó de bodegas y vinos con denominación de origen. De un puñado de marcas conocidas se pasó a más de setenta denominaciones y a más de 5000 bodegas. Los constructores y promotores inmobiliarios, acompañados de futbolistas multimillonarios y conocidos cantantes, crearon en unos años más de 500 nuevas bodegas. Bodegas de diseño, firmadas por arquitectos del star system que explotaban la

espectacularidad de los edificios y el gusto por el diseño exquisito, para promocionar el llamado enoturismo, los hoteles - bodega, los baños de vino y cosas así. La plantación de vid se disparó. Con el regadío La Mancha se convirtió en un mar de uva a cuenta del famoso Acuífero 23 y de la desecación de las Tablas de Daimiel. Todo iba viento en popa. La uva se pagaba a 2,50 € por kilo y las botellas a 40 € en cualquier restaurante de un poco postín.

Pero en unos años se llegó a una enorme sobreproducción sin que las nuevas bodegas organizaran su comercialización y el vino comenzó a almacenarse sin tener salida. El momento coincidió con una disminución ostensible del consumo por persona y con la nueva competencia de los vinos procedentes de Argentina, Chile, Australia o Sudáfrica.

Mientras la vivienda seguía generando dinero, los constructores se tomaron lo de las bodegas como un juguete caro, pero cuando la burbuja inmobiliaria explotó reventó también la del vino y muchas bodegas se hundieron al no poder mantenerse por sí mismas como negocio.

Con la construcción hundida, cientos de bodegas se pusieron en venta o cayeron en manos de los bancos como rebote de las promociones embargadas. La Rioja, de tener que traer vino bajo cuerda de otras regiones para abastecer a la demanda, pasaba a destilar su propio vino en alcohol para uso de boca (el que se destina a aumentar grados al coñac u otras bebidas) Pero en La Mancha, dada su gran extensión de viñedo, esto no era suficiente, así que se comenzaba a plantear la destilación para usos industriales o carburantes. Algo inimaginable hace solo un par de años.

El año 2009 el precio la uva ya se había hundido. Se pagaba a 0.12 céntimos y se comenzaba a entrar por debajo de los costos de producción. Así que se ha comenzado a arrancar miles de plantas. Bruselas en un intento de racionalizar la producción paga actualmente 4.500 € por hectárea de viñedo arrancado y muchos agricultores empiezan a considerar esta la única salida. Unos territorios de secano que estaban abandonados y que se habían recuperado para el cultivo de la vid, recomponiendo un paisaje humanizado, corren de nuevo el riesgo del abandono. Otro tanto les pasa a los ganaderos cántabros con la leche, presionados a la baja en los precios por las grandes superficies (españolas y extranjeras), que están abandonando sus explotaciones y a nuestros caseríos sobre cuya explotación y forma de vida pende de un hilo. Su desaparición no es solo una cuestión económica, sino que tiene su faceta en el territorio, en su irreparable abandono, en la transformación del paisaje en el desastre ecológico y en la pérdida de identidad de un pueblo.

El Plan E y el territorio

El llamado Plan E del Gobierno, no es sino una nueva versión keynesiana del Anterior. Plan Municipal de Lucha contra el Paro de los años_80. Un ejemplo paradigmático de cómo no hay que hacer las cosas. Una desviación de los fondos hacia la inversión improductiva, sin criterio, juntando proyectos sin orden ni concierto, con la nula capacidad analítica y la falta de visión característica de los Ayuntamientos.

Unos proyectos cuya incidencia en el territorio, entendido como capital fijo ha sido prácticamente nula.

El agobio político del Gobierno ante el ascenso imparable del paro y la necesidad de mejorar su imagen, es lo que le ha llevado a esta manera inconsecuente de hacer las cosas.

He escogido un ejemplo paradigmático de esta política sin cabeza. El de las calles del Casco Viejo de Benissa, un pueblo alicantino de la comarca de la Marina Alta. Benissa tiene unas calles estrechas características de un casco antiguo. Su tráfico es reducido, estaban bastante bien pavimentadas tenían aceras y no tenían baches. No estaban uniformes, ni eran maravillosas pero estaban bastante bien, más o menos como sus instalaciones. Sin embargo al Ayuntamiento le dio por levantarlas todas, cambiar todas las tuberías, y hacerlas nuevas con base de hormigón, bordillos de granito y aceras de piedra natural. Así que levantó medio pueblo y lo volvió a tapar con lo que dio trabajo durante algunos meses a algunas empresas constructoras de la zona.

La pregunta que se hacían algunos vecinos era: ¿nos podemos permitir el lujo de renovar las calles si no tenemos dinero para renovar el coche, echarle gasolina o pagar la hipoteca de la

vivienda?... ¿acaso el dinero empleado para levantar las calles no procede de nuestra renta?... ¿no teníamos unas calles adecuadas a nuestro nivel de renta?... ¿porque las estamos haciendo unas calles como si fuéramos Suecia?

Lo grave en Benissa es que el polígono industrial del municipio, no desarrolla nuevas parcelas porque no hay dinero para urbanizar...así que el dinero disponible se orienta hacia unas obras superfluas para nuestro nivel de renta, en lugar de hacerlo hacia lo que pudieran ser inversiones directamente productivas, como es preparar suelo industrial, urbanizarlo y bajar los costos a las empresas para facilitar su implantación.

Grandes Proyectos Territoriales a cambio de migajas

Es en este momento cuando aparecen proyectos puntuales, al margen del planeamiento, que pretenden cambiar (chantajear) su agresividad al territorio con compensaciones económicas y de creación de puestos de trabajo. Verdaderas subastas de miseria en zonas deprimidas, en la periferia del territorio al amparo de una supuesta autonomía municipal. Unas actuaciones que parecen reproducir la relación de dominio y atropello de los países desarrollados sobre los del tercer mundo. Vamos a poner tres ejemplos de ello con incidencia en el territorio.

1 - El puerto exterior de Pasaia:

Una postula en la costa que acabara extendiéndose como un tumor canceroso en la costa, como han hecho otros puertos (ejemplo el de Bilbao). Lo ofrecido a cambio: la reconversión del puerto interior de la Bahía para actividades lúdicas y deportivas (como han hecho Alicante y Barcelona) un puerto turístico para las clases mas pudientes, donde desarrollar apartamentos, hoteles, centros comerciales, con las grandes multinacionales de la distribución, la moda, el cine, la diversión y el entretenimiento. En fin, un pelotazo urbanístico de manual de ESADE.

2 - El almacén de residuos nucleares:

Una subasta entre municipios pobres. Seguramente del interior de la península que hará renacer de su letargo a algún pueblo semi abandonado con una subvención de dinero anual y algunos puestos de trabajo de peonaje y guardas de seguridad.

3 - Una playa de Cadiz:

Noticia reportaje en televisión; 10 de marzo.

En un Ayuntamiento de Cádiz con una playa de las pocas que quedan vírgenes en la provincia, se presenta un señor que propone hacer un complejo hotelero de 1500 apartamentos. El Ayuntamiento rápidamente modifica el planeamiento sin problema alguno y desprotege los terrenos. Habla el Alcalde: *...” Es lo mejor para el pueblo. Hay mucho paro. Vivimos en la pobreza. Aquí vienen los hippis dos meses al año pero nosotros vivimos todo el año”*.

Conclusión: Hoy en día, tal y como están las cosas, con un proyecto que aporte algunos puestos de trabajo, y unos miles de euros por la licencia de obras, se puede hacer hincar de rodillas a cualquier ayuntamiento.

La crisis financiera en los Ayuntamientos

A los ayuntamientos, realmente, si se les aplicaran hoy los mismos baremos contables que a las empresas, la mayor parte estarían en quiebra.

La crisis de las finanzas municipales es evidente. Estaba basada en gastos de licencias de obra y extraordinarios derivados de convenios urbanísticos, en lugar de en los ingresos corrientes. Pero las licencias de obras y actividades han desaparecido. Así que los ingresos se han hundido. Apenas cubren los sueldos y los gastos corrientes, inflados últimamente con plantillas de personal

que han crecido desorbitadamente en paralelo a los años de bonanza económica, en los que se podía absorber las necesidades del crecimiento real y los compromisos políticos de colocación en las empresas municipales de los amigos de la banda. Así que han optado por subir el IBI, y las tasas por servicios pero ni así... entre otras razones porque la gente no paga... SUMA la entidad recaudadora de los impuestos y tasas municipales en la Comunidad Valenciana tiene embargadas fincas en media provincia de Alicante... y miles de coches...pero ¿para que los quiere?...así que no ejecuta y la gente sigue con sus cosas...

Dado que hay que pagar al personal los Ayuntamientos han recurrido a operaciones de crédito y a pólizas para hacer frente a estos gastos, esperando que escampe...pero no deja de llover en cinco años... ¿qué van a hacer?...¿despedir personal?...es lo que algunos han hecho no renovando a los contratados, pero...¿y el resto?...algún alcalde valiente a iniciado una suspensión de pagos, un ERE...aunque en realidad es lo que han hecho todos dejar de pagar (el Ayuntamiento de Madrid hace tiempo que no paga la electricidad y su alcalde esta en un pulso con las compañías suministradoras).

En cuanto a la inversión en infraestructura y servicios es cero. Si esta ausencia de inversión se mantiene, como es previsible, durante bastante tiempo, se presentará un nuevo problema que teníamos hace tiempo olvidado: la obsolescencia y envejecimiento en los servicios y el descenso en la calidad y prestación de los mismos.

Un efecto positivo ha llegado sin embargo con la crisis: el descenso de la corrupción en los ayuntamientos. No es que este acabando con ella la justicia, no. Si no que la desaparición de los años de bonanza ha acabado con la construcción y con la ausencia de liquidez ha desaparecido también la corrupción.

Las últimas privatizaciones y la externización de los servicios

Las desprivatizaciones de empresas y la externización de los servicios públicos dejaron hace tiempo de ser algo exclusivo de los gobiernos neoliberales de derecha. Ahora ya sin complejos también lo son de la socialdemocracia.

Las necesidades presupuestarias van a llevar al Gobierno a acometer un nuevo rosario de privatizaciones de empresas públicas e infraestructuras básicas territoriales y de servicios. Cuando el PP gane las elecciones dentro de dos años esto se agudizara.

A fin de sacar recursos, se va a acelerar la privatización y la externización de los escasos servicios públicos que aún quedan en manos de la administración.

Algunos ejemplos:

La recogida de basuras ha pasado a manos de las grandes constructoras (Florentino, las Koplowitz...) en casi todo el país, convirtiéndose en uno de los negocios mas consolidados de las constructoras

Benidorm tiene no solo dado el suministro de agua en gestión a una empresa subsidiaria de Gran Aguas de Barcelona, si no que le ha vendido, a cambio de un adelanto de dinero, el agua de los próximos 25 años.

Es lo mismo que hizo Cuba con Altadis con la producción de puros habanos.

Con motivo del escándalo de los sueldos de los controladores aéreos...AENA además de descabezar a los controladores va a aprovechar para rematar un proyecto que tiene ya muy adelantado: ceder el 49% de la empresa como se ha hecho con los aeropuertos de Inglaterra, cuya gestión por cierto, han asumido alguna gran empresa constructora española.

Así que aquí ya no se harán más autopistas que las de las concesiones privadas. Seguramente las hará Florentino.

La Diputación guipuzcoana esta pensando en poner peajes por el uso de algunas de sus carreteras para hacer frente a su mantenimiento.

El puerto de Pasajes ha privatizado toda la actividad portuaria. Ya no tiene en propiedad ni las grúas. Y aún así es deficitario.

Con el PP, la sanidad privada se va a replantear de nuevo como se ha hecho ya en la Comunidad Valenciana.

¿Que veremos venir después?...¿Quizás las cárceles?...no seríamos precisamente los primeros.

A este paso se va a poder hablar de una argentinización a la española.

DE NUEVO EL LADRILLO, TURISMO, SOSTENIBILIDAD, PLANES Y OTROS CABOS SUELTOS

Como en la crisis de los ochenta, de nuevo retorna la rehabilitación. Pero no como una alternativa estratégica para conservar los cascos históricos con una perspectiva integral, regenerar los barrios obreros de la ciudad, acabar con el despilfarro inmobiliario y seleccionar las inversiones en capital fijo, sino solo como coyuntura para incentivar el sector de la construcción y recuperar los cascos históricos y el centro de la ciudad para el turismo. Para ello proponen bajar el IVA del 16% al 7% y curiosamente todo el congreso se pone de acuerdo desde el PP hasta Izquierda Unida. Los arquitectos están contentos...volverán a su discurso culto-conservador... tendrán trabajo.

El gobierno da marcha atrás y empieza a pensar que para reducir el paro hay que volver a incentivar el modelo del ladrillo, especialmente orientado a los visitantes extranjeros y otro tanto se pone a hacer con el turismo, primera industria del país que ha sido ninguneada ante la propuesta de la nueva sociedad predicada desde el gobierno y basada en la investigación, el desarrollo y la innovación. Pero esto con ley o sin ley de sostenibilidad (esta palabreja vale lo mismo para un zurcido que para un descosido) no se genera en unos pocos años. Ambos sectores, ladrillo y turismo están tan desarrollados e implantados en la economía y cultura del país que no es posible recuperarse si no es a partir de ellos.

El peso de años de modelo de sol y ladrillo no se puede deshacer en una o dos generaciones. La nueva ministra de ciencia recuerda a otros ministros que se ocuparon de lo mismo en otros gobiernos anteriores y que pasando sin macula por el gobierno hoy se dedican a programas de divulgación científica en la televisión.

La realidad señores es tozuda al margen del marketing político: España es ante todo un país de albañiles y camareros y eso no se desmonta si no en varias generaciones...y además, ¿quien tiene la mayoría política, el coraje, la visión y la decisión política para hacerlo?

Sin embargo también es verdad que ya no será posible mantener el crecimiento reproduciendo el modelo inmobiliario y turístico de los quince años pasados. No solo por los destrozos causados en el territorio y en la economía del país, sino porque económicamente es totalmente inviable para el mismo capitalismo inmobiliario mantenido en los últimos años por la banca. No hay dinero para esto y no lo habrá en los próximos quince años. La crisis va a cambiar muchas cosas.

Por ejemplo los Planes Generales municipales. Elaborados en estos años del boom y basados en ese modelo son para el presente y para el futuro letra muerta. Incluso diría que los profesionales del urbanismo que han vivido y trabajado a su sombra durante estos años y que han elaborado estos planes son profesionales acabados para la nueva época que nos toca vivir, ya que tendrían que olvidar todo lo aprendido, al margen además de una necesaria reconversión moral para la que por edad (a pesar de sus devaneos progresistas de sus años jóvenes) están ya en su mayor parte incapacitados. En cuanto a las escuelas de arquitectura se han convertido en burbujas asépticas, en casas cuna, donde se crían los futuros genios que esperan emular a los Moneo, Gerhy

y compañía. La verdad es que hoy por hoy, el análisis crítico sobre la ciudad y el territorio, esta totalmente alejado de la Universidad. Solo quedan algunos rescoldos refugiados en los marginales mundos de las facultades universitarias de filosofía y geografía.

Lo que venimos comentando no solo es valido para la ciudad residencial, esto es para la vivienda y su subsector inmobiliario, sino que también ha entrado en crisis, por la imposibilidad de financiarla el modelo de ciudad espectacular (Bilbao ha paralizado buena parte de sus proyectos). No hay dinero para ello ni para las grandes obras. Incluso no lo habrá ni para mantener las construidas en el decenio anterior. Yo espero ver muchos elefantes pseudo culturales, vegetando en una decrepitud sobrevenida antes de tiempo o muriendo de éxito y megalomanía, como antes lo hicieron algunas grandes industrias de la ría bilbaína...esperemos y lo veremos...

Los recursos, ahora muchos más escasos, tendrán que orientarse a lo directamente productivo y a curar los agujeros generadas en el presupuesto social por el paro estructural. La financiación de la ciudad a base de las plusvalías generadas por el crecimiento urbano, y el negocio inmobiliario es una esperanza carente del mínimo soporte real. El despilfarro inmobiliario se ha acabado y con ello incluso buena parte de la corrupción que tiene en ello su base.

El problema en cuanto a como hacer frente a la gravísima situación actual esta en que los funcionarios (incluyo a los políticos) los que generan la ideología (como cultura dominante) no han apreciado todavía en sus propias carnes el estado de cosas actual. Siguen pensando en la ciudad como la han conocido en los últimos años. No sienten la necesidad de repensar a fondo el asunto. El mismo Zapatero piensa que esto amainará. Que solo cabe esperar y subsidiar a la gente para que no se eche a la calle a asaltar los bancos.

La crisis financiera del capitalismo internacional es también en España la crisis económica del modelo de capitalismo español. Mientras que los otros países europeos están recolocando a sus trabajadores en los mismos sectores productivos en los que dejaron de trabajar cuando descendió la actividad en la producción, el consumo, el comercio, y las exportaciones, en España esto no es posible.

Corbacho ha estado predicando el modelo alemán de contrato a tiempo parcial, a fin de repartir las jornadas de trabajo disponibles entre más gente. Pero solo ha sido una pieza de entretenimiento más de este Gobierno que parece jugar permanentemente a la distracción y al despiste. La verdad es que no son capaces ni de copiar con una cierta celeridad. Cuando lo vayan a implantar, si finalmente se deciden, seguramente la situación habrá cambiado, será otra y no resultará operativo.

La falta de puestos de trabajo aquí va a durar una década. Volverán a recolocarse un millón, pero otros tres millones de trabajadores parados provenientes del sector de la construcción y los servicios no pueden retornar a estos sectores ni recolocarse en otros. Así que se mantendrá un paro estructural de tres millones, oculto en prejubilaciones, subsidios de paro y apariencias de formación. Al final, varias generaciones se habrán perdido para siempre.

Diez años de crisis significan una espiral terrorífica de prejubilaciones, presupuestos ajustados, aumento del gasto social y economía sumergida. Para salir de esta espiral España va a tener también que volver a mirar a su interior. A ese país vacío con las tierras y la agricultura abandonadas. La vuelta de la costa al interior será un proceso de recolonización que va a ser preciso volver a emprender, desarrollando nuevas infraestructuras, equipamientos y telecomunicaciones, buscando el apoyo en ciudades medias y pueblos grandes, y aceptando que este país, tiene que seguir siendo un país agrícola si quiere salir adelante.

VIVIENDA Y AUSTRERIDAD

En este momento de crisis, seguir invirtiendo tantos fondos públicos como del ahorro privado de bancos y cajas, en viviendas, es un despilfarro económico. Los escasos fondos disponibles, en un momento de austeridad como el presente, debieran orientarse hacia la inversión productiva, hacia la economía real, en lugar de seguir con el despilfarro inmobiliario. Esto es especialmente relevante si nos atenemos a la gran cantidad de vivienda vacía existente en nuestras ciudades. Una política progresista de austeridad debiera orientarse a poner en el mercado de alquiler protegido y de VPO las viviendas que no rebasen un cierto nivel, esto es, que no entren en el concepto de lujo por sus calidades o superficies. El Gobierno Vasco ha incrementado la oferta de dinero a los promotores para que cedan sus pisos en alquiler. No se cual será el resultado en esta ocasión, pero este tipo de programas son los que se deben hacer.

Por otra parte, la intervención en el marco financiero es fundamental. Los recursos del ahorro no tendrían que encaminarse hacia la financiación de la vivienda de lujo. Esto es especialmente claro para las Cajas, que de acuerdo con sus fines sociales debieran de haber tenido prohibido destinar los fondos de sus ahorradores a este tipo de viviendas en lugar de a la VPO y social.

El 40% del crédito al sector inmobiliario ha ido a terrenos y el grueso a edificios y oficinas, a las segundas viviendas y de lujo, a los centros terciarios y a las urbanizaciones lujosas con campos de golf. El promotor privado puede indudablemente hacerlo, pero no con el ahorro popular depositado en bancos y cajas. Debemos de entender que el dinero depositado en los bancos no es de ellos, si no de los depositantes y que no pueden hacer con el lo que les venga en gana. Esto es especialmente así en el caso de las Cajas que tendrían que priorizar su inversión hacia la economía productiva y hacia las viviendas de tipo medio y económico. Si bien las rentas bancarias pueden resultar inferiores en estos casos, interesan a la producción y al consumo social, por lo que las Cajas estarían obligadas a ello. En este sentido es necesario el desarrollo en los ciudadanos de una nueva cultura bancaria, a fin de obligar a Bancos y Cajas a cumplir con su función social. Porque estas instituciones no son una empresa más. Tienen muchos privilegios otorgados por la comunidad a través de la administración y en consecuencias también obligaciones.

Plantear este asunto a bancos como el Guipuzcoano o a cajas como la Kutxa es algo que se debiera hacer ya. Hay que recordarles que el ahorro local, en lugar de unirse al capital especulador más rentista y atrasado para desarrollar urbanizaciones y campos de golf en la costa mediterránea, debía de haberse orientado en primer lugar a cubrir demandas de financiación locales. Si la legislación no se ocupa de ello, debiera de ser objeto de denuncia y presión por parte las organizaciones populares, los partidos políticos y los sindicatos.

Sería por otra parte una línea de actuación para oponerse a la reconversión que se avecina, de convertir las Cajas en bancos encubiertos, cuyos accionistas serian las instituciones y los impositores, con lo que se acabaría por rematar los restos de la labor social que todavía tienen las Cajas.

POLITICOS Y URBANISTAS

Esta crisis como las anteriores (esta más) cambiara muchas cosas. La administración también tendrá que cambiar. Pero el cambio exige unos comportamientos de austeridad nuevos para los que ni los políticos ni los técnicos en urbanismo están preparados. Ambos han pasado los últimos años en una burbuja expansiva rodeados de dinero. Gobernar y planear ha sido fácil a favor del viento. Pero el viento ha cambiado, ahora viene de cara. Los políticos de antes los que se hicieron en el periodo expansivo, no saben moverse en la crisis, no saben recortar y no saben programar con estrecheces. Están desconcertados, fuera de juego. No saben administrar con escasos recursos, sin el apoyo de la iniciativa privada, sin el convenio urbanístico que dejaba buenas plusvalías para todos. Las tasas por los servicios apenas cubren los gastos. A las plantillas

hinchadas en años de crecimiento les sobra personal. No saben buscar recursos para la inversión y esta queda paralizada. Están acabados. No sirven para la austeridad. Tendrán que ser sustituidos por otros nuevos.

Los arquitectos y urbanistas se han dedicado en los años pasados a trabajar para la iniciativa privada, preparando planes de desarrollo urbano o trabajando en la administración con planes expansivos donde la renta urbana aguantaba todas las inversiones. Pasando de profetas de una nueva sociedad racionalista a charlatanes de feria, su urbanismo profesional se ha degradado en los últimos años hasta convertirse con total descaro en el discurso del poder. Esta práctica perversa que caracteriza a los Planes de Ordenación de los últimos años (y de la que participa el actual Plan General de SS en trámite) es aplicable también a los llamados Estudios de Impacto Ambiental, convertidos en la actualidad, en legitimación del discurso de la sostenibilidad, pues en nada ayudan a la toma ponderada de decisiones, sino que bien al contrario, se ponen al servicio para avalar las ya tomadas. Si no como entender que conviertan en sostenibles, las insostenibles grandes obras disparatadas como el puerto exterior o una red arterial de carreteras tan densa que arroja un estándar de hormigón y asfalto por habitante al que no llegan otras sociedades mucho más motorizadas que la nuestra. Insostenible sostenibilidad, se da así mismo en otras actuaciones más pequeñas, como es el caso del desarrollo del polígono de Auditz Akular, donde no solo incorpora inconsecuentemente suelos rústicos al proceso urbano, sino que lo hace implantando una urbanización que está contra toda la lógica topográfica, hasta el punto de tener que desmontar y explanar colinas enteras para rellenar vaguadas, a fin de crear plataformas donde poder levantar los edificios con una transformación total del paisaje.

Pero hoy la crisis está cambiando las cosas. Hoy se hace imprescindible un urbanismo de austeridad en el que las herramientas empleados en los años pasados ya no sirven. Así que los profesionales van a tener que desaprender (según la edad esto es muy difícil) o quizás (seguramente es lo más deseable) jubilarse. También en este sector es esperable y deseable un relevo generacional

¿QUIEN SE ACURDA DE LAS DOT? DE LA GUIPUZCOA NUCLEAR (DOXIADIS) A LA GUIPUZCOA DIFUSA. EL CORREDOR COMARCAL DEL JAIZKIBEL EL MODELO DE SAN SEBASTIAN

Se ha pensado tradicionalmente Guipúzcoa como modelo de desarrollo territorial por lo equilibrado de su poblamiento, de su malla de pequeños pueblos y ciudades. Tan es así que hay que recordar que la provincia, precisamente por estas características, fue en la época de Bidagor objeto de un intento de planeamiento provincial.

Pero las cosas están cambiando. La dispersión urbana es, en Guipuzkoa, tanto una oportunidad como también su mayor peligro, por la implantación silenciosa de la ciudad difusa.

La opción: fortalecer los núcleos, conteniendo el crecimiento y siendo muy selectivos en la ocupación con suelos urbanos y usos urbanos del resto del territorio.

Un ejemplo clásico suele ser la multinacional sueca Ikea, por cuya instalación (especialmente en una época de crisis como esta) disputan unos municipios contra otros haciendo trampas con el planeamiento. La planificación comarcal y la coherencia entre los planeamientos municipales colindantes son fundamentales para combatir esto.

En este sentido, el fracaso de las DIRECTRICES TERRITORIALES es evidente. ¿Quién se acuerda de la DOT? Cuando no hay voluntad de planificar, los dibujos acaban por convertirse en excusa.

La comarcalización como gestión de los servicios ha tenido algunos éxitos. Pero en planeamiento territorial no se ha hecho nada. Institucionalizar la comarca como recientemente ha vuelto a hacer Cataluña recuperando la vieja idea republicana de las veguerías, debe ser también

nuestro camino. Si la Diputación no lo hace, lo deben hacer en la práctica los propios municipios agrupándose para ello.

Desde la conferencia de Pedro Bidagor de 1946 hasta las actuales DOT todas las visiones de planeamiento comarcal han partido de la idea de una ciudad cabecera a la que se supeditaba el territorio de su entorno, su “periferia” y los municipios próximos anexionados como Altza o como proponía Bidagor anexionar, Pasaia y Rentería.

Esta visión jerárquica se han formulado con definiciones que la ilustran: comarca de San Sebastián, Donostialdea, San Sebastián y su zona de influencia, SS y su periferia urbana, la cabecera del área funcional de Donosita (DOT) etc. Crecer a expensas del territorio circundante ha sido desde la creación de las provincias en 1821 y desde su capitalidad formal, una obsesión de las autoridades donostiarra en el convencimiento irracional que ser mas grande es ser más. El PG de SS actual se reafirma en esto.

Esa obsesión de mando sobre el territorio circundante se ilustra cuando se habla del aeropuerto de San Sebastián, el puerto de San Sebastián, el golf de San Sebastián etc. Todo es de San Sebastián. En Bilbao pasa lo mismo...El alcalde de Baracaldo se quejaba hace poco de que había financiado la final de la copa de baloncesto en Baracaldo y todas las radios y televisiones del país decían que se celebraba en Bilbao. Incluso se entrevistaba a las autoridades bilbaínas y del alcalde baracaldés no se acordaba nadie...el decía quejándose: “esto es como invitar a la cena a la chica, pagar la suite del hotel y que al final se vaya a la cama con otro”.

Elorza, en su voluntad y espíritus democráticos para todos sus ciudadanos, incluso para los mas alejados dice: “que todos los barrios donostiarra dispongan de equipamientos y servicios de calidad” (Elorza 2007/2013)

Esta relación impuesta entre Centro-Periferia, entre ensanche burgués e industria y barrios obreros, entre ciudad pija y ciudad de los barrios populares, subyace como algo natural en el pensamiento del alcalde. No le cabe en la cabeza que la ciudad pija solo sea una parte de la ciudad comarcal...para el es el emblema de la ciudad...Pero no es la ciudad, solo su símbolo, un símbolo, turístico que la crisis lo vuelve cada vez mas en trasnochado...pero Donosti es bastante mas que turismo.

Frente a esta visión jerárquica, que podía ilustrarse en el caso de Bilbao con la Corporación Gran Bilbao, se reivindicó con la llegada de la democracia la autonomía municipal. La mal entendida autonomía municipal pues se negó en este sentido la evidencia de la realidad comarcal. Desde entonces los planeamientos municipales tanto en la ciudad de la Ría del Nervión, como del eje San Sebastián - Irún han caminado unos a espaldas de otros sin ninguna coherencia y sin que las Diputaciones hayan sabido canalizar tal desbarajuste con sus planes de carreteras e infraestructuras en la estela de las más tradicionales políticas de fomento del MOP. Las DOT y el Plan Parcial Territorial de las Áreas Funcionales tampoco han ayudado mucho, pues aunque han basado su operativa en la conveniencia de la escala intermedia en el planeamiento, la comarca no tiene un respaldo administrativo y sin este marco las cosas quedan al margen de la política. Así que los intentos de un Plan Comarcal se han abandonado y ello es un gran problema para conseguir un desarrollo equilibrado.

Sin embargo, ni San Sebastián municipio ni Bilbao municipio, pueden pretender imponer su visión y su dominio territorial sobre la comarca de la Ría o sobre el corredor que llega a la frontera. Porque no es lo mismo pensar la comarca desde SS que desde la propia comarca, entendiendo esta como una unidad en sí. Este es el asunto central.

Es verdad que por encima de este marco se ha abierto el debate de la llamada eurociudad vasca del corredor Bayonne – San Sebastián, pero esta es una cuestión que se mueve más en el campo del voluntarismo ideológico que en la realidad.

Planear el territorio del corredor San Sebastián – Hendaia incluyendo ambas márgenes del la Bahía de Txingudi ya nos parece tarea necesaria y suficiente.

San Sebastián fue incapaz de incorporar en la ciudad del Ensanche las nuevas actividades industriales, expulsándolas fuera de sus límites burgueses propios de un capitalismo comercial y mercantil. Así se perdió la oportunidad de incorporarse a la nueva industrial. Con ella se fueron las industrias, los obreros y los barrios populares. Se creó la periferia. Y nacieron en torno al nuevo puerto los asentamientos industriales y los barrios y municipios obreros.

Y ahora por circunstancias del propio desarrollo urbano, se ofrece una nueva posibilidad, la de refundación de la nueva ciudad comarcal desde la propia periferia. Desde la ciudad de los expulsados. De esta posibilidad vamos a tratar ahora.

La comarca o el corredor de 16 km. entre SS y Hendaia presenta tres elementos naturales fundamentales por donde se asoma al mar abriéndose paso entre las murallas naturales de los montes y acantilados:

1º Las playas de la Concha y Gros que crea el río Urumea en torno a las cuales se ha estructurado la ciudad ya consolidada y sobre la que caben pocos retoques.

2º La Bahía de Pasaia a 5km. de SS y a 12 como elemento geográfico singular que se localiza en el centro del corredor.

3º La Bahía de Txingudi en la desembocadura del Bidasoa, un espacio natural único en el encuentro de fronteras cuya desaparición desde la creación de la Unión Europea, plantea toda una nueva perspectiva de posibilidades.

Con esta visión, el centro físico de la comarca ya no es la SS del Ensanche la ciudad burguesa, si no la ciudad industrial en torno a bahía de Pasaia. El desarrollo territorial del corredor SS- Hendaia ha convertido la bahía y los barrios y municipios periféricos volcados en torno a ella, en el centro de la nueva ciudad comarcal. La periferia se torna así en centro y SS queda en un extremo del eje configurado como el bello barrio burgués, pijo, turístico y espectacular. La centralidad llega a los barrios industriales y obreros. A la ciudad real, donde se ha cimentado también la economía real.

En el momento actual la ordenación territorial se encuentra en muchos aspectos ante grandes incógnitas, que la crisis económica, la crisis del modelo de sociedad, el crecimiento basado en la expansión financiera y en la renta inmobiliaria y la ausencia de ideas claras y de planeamiento han agudizado y puesto de sobre la mesa. Mencionaremos algunas de estas incógnitas en lo referente al corredor SS –H.

1 - Fijación de ideas y objetivos para acometer la ordenación territorial comarcal.

2 - Puerto de Pasaia. Debate puerto interior y puerto exterior.

La Central térmica de Iberduero. La reconversión del puerto interior.

Transporte por carretera y transporte por ferrocarril.

3 - Regeneración de los municipios y barrios populares de Pasaia, Rentería, Altza, Lezo, Herrera...

4 – Enterramiento, cubrición o eliminación de las líneas ferroviarias.

5 - Reconversión de la CN San Sebastián Irún en vía urbana.

6 - Previsiones y ordenación del desarrollo de suelos industriales, de

almacenaje y distribución en el corredor SS - H y su relación con el puerto y las comunicaciones. Lezo y Oiartzun.

Implantación de centros comerciales en el corredor

Centro de clasificación de mercancías de Lezo. El puerto seco. La ordenación y estructuración de polígonos industriales en el corredor.

7 - El desarrollo residencial en los núcleos existentes y en el corredor.

Necesidad de una política unitaria de vivienda. Cada municipio propone un parque de viviendas, cuando se trata de un único espacio geográfico y funcional

8 - Aeropuerto. Se acaba el debate. El TAV cambia las distancias en términos de tiempo. Los aeropuertos de Bilbao, Biarritz y Noain, no le dejan sitio. Solo puede ser un aeropuerto de pequeños vuelos. Helipuerto. Centro de formación aeronáutico.

9 - La congestión del tráfico viario. La red de autopistas y autovías. ¿Cuántos cinturones más?

10 - La necesaria Reconversión Ferroviaria

TAV o TVA; mercancías; cercanías RENFE; TOPO; paso del ferrocarril por SS centro; comunicaciones y vertebración del corredor; ferrocarriles de vía estrecha, estación de Atocha...

11 - La estación de Astigarraga del TAV y el futuro de su entorno inmediato.

12 - La ciudad del Bidasoa ante la nueva situación de la UE

Reconversión del espacio ferroviario de Irún.

13 - Ordenación del transporte de pasajeros en superficie en el corredor.

Metro- bus. Cercanías y metro.

14 - El mantenimiento de los usos agrícolas y la protección del espacio rural.

Los casos de Astigarraga. Los suelos del corredor entre Oiartzun y Lezo.

La protección del macizo de Jaizkibel

GUIPUZKOA AURRERA

El problema de la Bahía de Pasaia ahora es saber planificar este espacio para el futuro ...para el momento en que la crisis comience a superarse...para la próxima década y con una salida favorable para los barrios populares...Pero no va a ser un asunto fácil...bien al contrario es previsible que se polarice en el área, una vez más el enfrentamiento entre clases y agentes sociales por el control de sus rentas de posición, porque en las posibilidades que ofrece esta parte de la ciudad ya han puesto sus ojos las fuerzas especulativas de la burguesía mas preclara de Guipuzkoa.

Las fuerzas económicas que ven el desarrollo del área como una oportunidad única para la creación de una nueva área de usos lúdicos, de otra nueva creación de la ciudad espectacular, como un gran negocio orientado a las clases medias y que la ven como una nueva opción de ciudad pija, no van a dejar sin más que los barrios obreros y los débiles ayuntamientos del entorno tomen cartas en el asunto y se hagan con su centralidad. Pero centrémosle asunto.

El organismo portuario plantea la necesidad de un nuevo puerto exterior con el horizonte temporal del año 2020. La bahía se ha quedado pequeña y se necesita un nuevo puerto para los nuevos tiempos...eso dicen. Lo plantean contra los acantilados de Jaizkibel con una dureza paisajística brutal, (la imagen infografica presentada por el propio puerto es en este sentido mas que evidente)...consiste básicamente en pegar al acantilado un relleno de 200 has. con un frente al mar de unos 3 km. El sistema de accesos viarios y ferroviarios lo resuelven con sendos túneles que desembocan en un área de clasificaron de mercancías en el otro lado de Jaizkibel sobre el corredor SS –Hedaya.

Aunque lo patrocinen aquellos que mas dicen querer a nuestro país, el puerto exterior es una aberración, sin cabida en la conciencia ecológica actual de la UE. Su realización seria el cáncer por donde se iniciaría la destrucción del macizo de Jaizkibel y de una gran franja de la costa guipuzcoana. Después de un atentado ambiental como este cualquier cosa seria ya posible. Viendo el puerto exterior de Bilbao y la destrucción de la margen izquierda quien puede confiar en que el puerto exterior de Guipúzcoa va a ser diferente. Quien puede pensar que a pesar de que los accesos lleguen a cruzar bajo con túneles bajo el Jaizkibel, el tumor pegado a los acantilados no iba a acabar por extenderse en una metástasis que acabaría por destruirlos.

Los últimos grandes puertos creados en el exterior al margen de la configuración de la costa han dejado de ser un refugio al amparo de la geografía para abrigar y dar refugio a los barcos. Los puertos antes se plegaban a la costa, ahora aceptan el desafío del poderío del mar. Con la potencia de la tecnología y la maquinaria de obras publicas actuales se le ha perdido respeto al mar y se impone a la costa, por dura que esta sea, como una maquina más, como un objeto artificial, como un grano purulento al margen de su topografía. Surge la duda de porque no habrán dado un paso mas a modo de Abu Dhabi proponiéndolo en alta mar, con un cordón umbilical unido al continente. Lo sorprendente es, que en su campaña de marketing a este atentado ecológico, se atrevan a llamarlo ECOPUERTO... ¿Inaudito verdad?

La destrucción ecológica del ECOPUERTO no será solo de los acantilados de la costa y de los fondos marinos...una destrucción tan importante como esa, pero en el ámbito territorial interior, será la que caerá sobre el corredor SS – Hendaia. ¿Por qué? ...porque el puerto seco del puerto exterior se situara apoyándose en la infraestructura viaria y ferroviaria de ese corredor. Lezo, Oirtzun, Hondarribia e Irun serán quienes reciban esa presión por su renta de posición en el corredor. Pero sobre todo serán los dos primeros los que más sufrirán la presión del terciario, el almacenaje y la distribución. Así hay que ver la nueva estación de intercambio de mercancías proyectada en el corredor a donde llegara el TAV y desde donde arrancaran los túneles al puerto exterior.

Sin embargo el propio organismo portuario no las debe tener todas consigo ya

que plantea así mismo un plan de regeneración del puerto interior 2009- 2011 para el que ha presentado un Plan especial a la Diputación.

Y es que a los adalides desarrollistas del puerto exterior les ha surgido un grave problema de última hora...la crisis. Un verdadero problema que aparca el gran proyecto al menos para toda la próxima década. Porque ¿de donde van a salir los fondos necesarios para desarrollar tan descomunal infraestructura, en un momento en que a la España de pies de barro que se creía la séptima economía del mundo, la marea de la crisis se la lleva por las alcantarillas? El organismo portuario piensa en los concesionarios, en el aumento del tráfico portuario, en el estado, en los negocios inmobiliarios del puerto interior...

Esta es una operación que el Puerto no piensa acometer porque de pronto se haya vuelto bueno con los municipios. No... bien al contrario, ha visto que una combinación de asuntos lo hace conveniente y rentable.

Se propones el traslado de empresas de Herrera que acaban ya sus concesiones a Bortalaborda, Reloj y Molinao.

En Bortalaborda plantea una nueva Navalaldea

En Molinao derriba la estación marítima y construye nuevos pabellones.

En Relog otros dos nuevos pabellones

En Capuchinos propone el silo de coches con 30.000 m2 más de techo

Para encandilar el proyecto propone renovar la lonja de San Pedro con el singular proyecto del nuevo Guggenheim del arquitecto Alejandro Zaera.

El traslado de las empresas conllevará la actualización de los cánones y la renovación de las instalaciones con nuevos pabellones, uno de los pocos negocios que le rentan al Puerto. Y es en la Herrera donde el puerto dice hacer un gran esfuerzo para la ciudad.

Propone dividir la actual superficie de 12 has., ocupada por pabellones más o menos decrépitos, en dos, mediante un bonito canal de agua cuyo destino no es otro que el de actuar como barrera para separar puerto de ciudad. En la parte junto a la carretera nacional, sitúa cinco nuevos pabellones, oficinas y una puerta para controlar el acceso restringido al puerto (algo que el puerto necesita consolidar y regular, dada la complejidad geográfica de la bahía que alienta la mezcla de usos portuarios y residenciales). La segunda parte, en la colindante con el núcleo de Pasajes, propone un nuevo polígono residencial y terciario cuya privilegiada situación lo convertirá en un gran negocio inmobiliario cuando la economía y la renta urbana se recuperen. Una pasarela de diseño (supongo que se la encargaran a Calatrava) saltara desde Herrera por encima de los nuevos pabellones del puerto para desembocar en el nuevo barrio junto al canal.

¿Que dice el propio organismo portuario de todo esto en su pagina Web?: **“La Regeneración integran de la Bahía de Pasaia es el objetivo motor de este proceso cuyo horizonte final en el tiempo es la puesta en funcionamiento en el 2020 del nuevo puerto exterior.**

La salida de la actividad portuaria a la nueva dársena situada en la ladera (*¡dice ladera!*) Norte del monte Jaizkibel, en la zona denominada Asabaratza, permitirá recuperar 76 ha. para usos socio comunitarios (*no dice viviendas, oficinas, centros comerciales etc.*) en el interior de la bahía, donde ahora se hallan muelles y almacenes. Un proceso como el que ahora trata de acometerse aquí no es nuevo.

Sin ir mucho más lejos, Bilbao (*¡por fin salio!*) no ofrece un ejemplo reciente y bien conocido de regeneración de un viejo entorno portuario, que ha sido loado unánimemente dentro y fuera de Euzkadi.

Pero es que no solo en Bilbao nos ofrece una imagen tangible de lo que puede hacerse, otro tanto sucede, por ejemplo en Barcelona. (*esta comparación sinceramente no es de recibo por muchos motivos...podían haber utilizado Alicante, por ajustarse aunque en menor dimensión al tema, pero quizás resulte demasiado evidente su destino turístico para ser empleado como ejemplo*).

En múltiples lugares de Europa se están llevando a cabo proyectos para mejorar la convivencia puerto ciudad.

Existe una amplia experiencia en este aspecto, ya que desde hace más de dos décadas existe la Asociación Internacional de ciudades y puertos a la que pertenece la Autoridad Portuaria del Puerto de Pasajes.

La regeneración se ira haciendo pro fases, alguna de las cuales, como la zona de La Herrera- Norte va a ser acometida en breve.

En otro lugar, hablando de los beneficios económicos cándidamente comenta:

“Diferentes estudios han constatado que la bahía de Pasaia es en la actualidad la zona mas deprimida económicamente de toda Euzkadi. Y donde se presenten mayores niveles de marginalidad. ...*(me habían dicho los organizadores del acto que me invitaban a cenar a Pasaia pero leyendo esto pensé... les voy a decir que no, porque voy con mi hija pequeña y lo mismo nos asaltan en una esquina con una aguja hipodérmica. Pero sigamos)*... La no construcción del puerto exterior y la perspectiva de una lenta muerte del actual, amen de impedir una autentica e integral regeneración de la bahía, no haría sino agudizar esa critica situación y supondría el mazazo final para la economía del entorno...*(leyendo este mesianismo catastrofista sacado posiblemente de la Biblia me llegó un pensamiento... ¡terrorismo!... esto es terrorismo urbanístico)* Por el contrario...la salida del puerto exterior permitiría poner en valor zonas hasta ahora monopolizadas por la actividad portuaria. Y todo el proceso regenerativo del interior y de la construcción del nuevo puerto serviría en si mismo de impulso durante al menos los próximos doce años después de los cuales nos encontraremos con dos nuevos pasaias cargados de un halagüeño futuro... *(Pensé... ¡Ángeles seremos Ángeles!)*

El puerto también se preocupa por la ecología y tiene un apartado de beneficios ambientales:

El lugar donde se ubicara el nuevo puerto esta declarado por la UE Zona LIC Lugar de Interés Comunitario. Ello obliga a actuar con el máximo cuidado para que aparte del impacto temporal que produzca el proceso constructivo, la afectación medio ambiental sea lo menor posible, cumpliendo escrupulosamente las normativas europeas.

La “hipersensibilidad medioambiental” prometida por el presidente Joxe Joan González de Txabarri se llevara a rajatabla.

Pero...*(¡ah! hay un pero)* por otra parte no podemos perder de vista el hecho de que ahora mismo los principales y mas negativos efectos medioambientales están precisamente en la dársena interior, efectos que inciden directamente sobre las personas y que desaparecerán una vez construido el puerto exterior cuando pudiera culminarse la regeneración integral de la bahía. *(la verdad es que el lenguaje es capaz de asumir cualquier clase de razonamiento perverso...o sea que dicho de otra manera... si se estropea un poco el paisaje y desaparecen algunos besugos y un poco de flora marina, esto no es para nada comparable con los beneficios sobre las personas... por eso concluye)* La mejora de la calidad de vida de los pasaitarras y en general de los habitantes de Oarsoaldea así como de los donostiarras de Altza y Bidebieta es indefinitiva el objetivo primordial de todo el ambicioso proyecto. Porque lo primero tiene que ser las personas... *¡Se habrá visto hipocresía semejante!*

En el año 2006 se creo la sociedad “Jaizkibi s.a. con el objeto de realizar estudios panes y proyectos relacionados con la planificación y ejecución de actuaciones urbanísticas sobre infraestructuras y en general de cualesquiera otras actuaciones destinadas a la renovación integral urbana y a la mejora de localidad medioambiental y socioeconómica del área geográfica de Pasaialdea, el Corredor Intermodal de Jaizkibel y el Bajo Bidasoa así como la creación de instrumentos de gestión para el desarrollo de estas actuaciones y la participación directa y la

ejecución de las acciones derivadas del Esquema Director del Modelo Territorial y El Plan Integral de Actuaciones.

Participan en la sociedad: Estado, GV, Diputación, Ayuntamientos de Donostia, Pasaia, Lezo, Rentería, Hondarribia y Oyarzun (no participa Irun), pero de su vida lo menos que se puede decir es que languidece. Ha sido incapaz de aunar voluntades e intereses para desarrollar el puerto y la bahía.

El año 2009 al margen de el proyecto de regeneración 2009 - 2011 elaborado por la entidad portuaria, pero asumiendo en todos sus extremos el proyecto del puerto exterior se crea un segundo organismo, esta vez privado, que pretende desarrollar grandes proyectos estratégicos para Guipúzcoa, aunque su verdadero proyecto (los demás son acompañamiento decorativo) es el de legitimar el proyecto exterior con una reconversión (mucho mas allá de la formulada por el organismo portuario) del interior de la bahía.

Cuando me hablaron de " Guipúzcoa Aurrera" pensé, supongo que por el nombre, se trataba de un grito de animo como el " aúpa Athletic" algo que tendría que ver con el fútbol, como para subir a primera a la Real...pero no, era para una cosa bien diferente...

Bajo el grito patriótico de "Guipuzkoa Aurrera" y para " IMPULSAR LOS GRANDES RETOS ESTRATEGICOS DE NUESTRO TERRITORIO " se han agrupado bajo el paraguas de Diputación una serie de entidades publicas como el Ayuntamiento de SS y privadas: Cámara de Comercio, Kutxa, Grupo Mondragón, Adegui. No están los ayuntamientos que abrazan la bahía, ni curiosamente el puerto, ni RENFE ni el gobierno del estado, ni el vasco. Esta, eso si, la patronal Adegui, pero no así los sindicatos.

Apoyándose en empresas privadas defensoras de una efectividad tecnocratica, al margen de los municipios a los que se les reservara el papel legitimador de figurantes, la nueva entidad, plantea una reconversión del puerto, como proyecto puntual al margen de todo planeamiento, al margen de una visión sobre el desarrollo comarcal que como se muestra ya en la imágenes infográficas del proyecto ganador de un concurso de ideas restringido convocado por Guipúzcoa Aurrera siguiendo la estela (aunque ya tardía y fuera de ciclo) de la transformación bilbaína que ha capitaneado una entidad similar como es BILBAO RIA2000. Una entidad por cierto turbia, de especuladores institucionales que ha capitaneado la reconversión de Bilbao y su ría al margen de los municipios y que si hubiera estado en el marco de la iniciativa privada, estaría con sus actuaciones en el borde de la ilegalidad, del tráfico de influencias y de la información privilegiada.

¿Y como actuaran...como están actuando ya?... Veamos... han creado una entidad publica - privada...dirán que lo hacen para hacer mas ágil la gestión al margen de las rutinaria lentitud administrativa...han convocan un concurso de ideas internacional con todo el rumbo del nuevo marketing urbano... lo harán al margen del planeamiento, que se percibe como un corsé limitador mas que como un marco necesario, sabiendo que se cuenta con la administración de su parte, si hace falta se cambia... y lo harán al margen de los municipios, para eso esta ya la presencia de la Diputación para representar su ausencia... y sin tener competencias administrativas ni territoriales, pues curiosamente en la entidad publica- privada no están representados ni ayuntamientos, ni puerto, ni las compañía ferroviarias que son quienes las tienen.

Dan por supuesto, como un hecho, que el puerto exterior, aunque no esta en ningún planeamiento por que es cosa del estado, ira en el exterior y así entregan la información básica para el concurso a los concursantes, incluso los planos de los accesos al exterior. Los arquitectos de prestigio pasearan por la zona con toda la cobertura mediática necesaria...Al final llegaran las propuestas y ellos mismos, con un jurado legitimador declaran un ganador, en este caso holandés (segun ellos de fama mundial, aunque tampoco se trata de un Gehry ni de Moneo o un Pelli) que presenta unas perspectivas infográficas preciosas y que encubre a LKS, empresa local de apoyo del grupo Mondragón, que resulta así arte y parte pues se sienta en uno de los sillones de los patrocinadores. Pero no importa es una entidad privada quien lo organiza y así no hay prevaricación...

Dicen que van a desarrollar después un Master Plan, que es como los tecnócratas llaman a un Plan Parcial, y que se incorporara (con esa desfachatez lo declaran) a las DOT y al Plan Parcial del Área Funcional y a los Planes Sectoriales de Donostialdea, como si la competencia de estos planes fuera cosa de ellos...y lo hacen tan campantes, arrogándose la capacidad y el control sobre todo un territorio, sin ser elegidos por nadie, sin representatividad alguna, de espaldas a los ciudadanos, a quienes ofrecen graciosamente (¡ áulicos ellos!) una vía de participación a través de una especie de blog en su WEB donde los vecinos pueden dejar sus comentarios de forma similar a como hay se dejan los comentarios de las noticias en los periódicos...y además, consideran convencidos de que lo hacen bien, de que es lo que hay que hacer, que lo hacen como salvadores de Guipúzcoa, para desarrollar la nueva sociedad tecnológica a la que ellos, líderes predestinados, nos van a conducir...¿INAUDITO VERDAD?...uno se pregunta ¿ pensarán estos señores que los ciudadanos corrientes son menores de edad o que son bobos?... El proyecto tiene los siguientes y bonitos apartados:

- * Pasai San Pedro: Pueblo marítimo, potenciando la nueva lonja como núcleo de la vida social de la Bahía.
- * Parque acuático de Trintxerpe y nueva zona comercial en Euzkadi Etorbidea. * Parque elevado de La Herrera: para facilitar el acceso entre Herrera y Trintxerpe.
- * Antxo frente marítimo metropolitano: prolongando la trama urbana de Antxo hasta el frente marítimo
- * Rentería Belvedere: complejo de edificios enfocado a los negocios y a la investigación.
- * Frente Marítimo de Lezo.
- * Pasai Donibane y Nuevo Centro Naval.



La verdad es que presentadas así las cosas es difícil no caer en esta trampa tan seductora y bien articulada con esas imágenes virtuales elaboradas por arquitectos tan brillantes como complacientes con las intenciones especulativas y depredadoras de sus perversos promotores. La verdad es que es difícil sustraerse a ese discurso y no caer en el chantaje de: “ esto tendréis si se

realiza a la vez el nuevo puerto exterior”, cuya ejecución, plantea el organismo autónomo portuario como condición necesaria para la cesión a la ciudad del espacio del puerto, a fin de desarrollar una reconversión urbana tan atractiva como la realidad de la que hablan las imágenes infográficas virtuales. Pero de verdad... ¿es cesión lo que se hará, o con mas rigor un gran negocio inmobiliario con cuyas plusvalías se pagara buena parte de las inversiones publicas?...Pero ese modelo de gestión bilbaína, cuyo éxito fue posible en los años de bonanza económica y burbuja inmobiliaria... ¿será posible en estos momentos de crisis profunda de la economía española?...

De perversos promotores los he calificado y no es para menos pues consiguen con la operación una triple carambola: 1º) - Construir el puerto exterior (a pesar de la segura destrucción de la costa y de los acantilados de Jaizkibel, proyecto que cuando la Unión Europea lo conozca se horrorizara y espero lo pare) 2º) - Realizar el gran negocio inmobiliario con el puerto terciario interior (veremos si el puerto no mantiene todavía además del exterior el interior a la luz de las inversiones que piensa realizar en este) y 3º) - Robar a los municipios y a los barrios que durante años han padecido los inconvenientes de la ciudad industrial, su gran oportunidad de reconvertirse en unos barrios habitables... y todo ello además, con la esperada aquiescencia de los municipios a quienes se pretende encandilar con las sedantes y amables imágenes de un modelo de ciudad bella, lúdica, turística y espectacular, donde la gente guapa paseara luciendo trajes de Armani y Versache como si fueran Ángeles.

Señores de Pasaia, Lezo, Oyarzun, Irun, Altza, Rentería y demás...les prevengo a ustedes de que les van a robar el puerto, les van a robar su ultima oportunidad, la ultima oportunidad para que ese conjunto de ciudad obrera industrial que han heredado, pueda recuperarse y reconvertirse en una ciudad central donde manden ustedes directamente sin intermediarios que interpreten sus sueños y su capacidad para imaginar.

Y una última reflexión... no se les olvide que el tan anhelado turismo, es una actividad de ricos en la que quienes trabajan, son los pobres.

Pero ustedes se preguntaran, al margen de la critica... **¿es posible un proyecto distinto al de la ciudad pija** para las clases medias que muestran las imágenes del proyecto ganador? Un proyecto distinto al de un puerto deportivo con yates y tías buenas, con hipers vascos o franceses que arrasarán aun mas el sector comercial de la comarca, con tiendas de ropa de marca fabricada en Tailandia, con edificios de oficinas y apartamentos de alto standig (que aunque digan que no, las habrá) con restaurantes de franquicia o de nueva cocina vasca (porque a pesar de ser chicos jatorras también estarán allí) con pizzerías, hamburgueserías y pollerías de crujientes pollos a la virginiana, de cadenas multinacionales, con multicines de la Warner donde se ponen siempre las mismas películas, con hoteles inn para ejecutivos agresivos, con pubs y discotecas con brillantes juegos de luces y música boom boom, con museos de arte moderno para disfrute de la gente refinada aunque no sea culta, con casas de cultura donde la cultura es un espectáculo que solo vale si sale en TV, con paseos para gente, no para ustedes sino para la gente que tiene tiempo para pasear...eso quieren hacer diciendo que es para ustedes y para hacer frente a la crisis, para crear puestos de trabajo de calidad, para convertir los barrios en una ciudad de servicios moderna a la altura del éxito de Bilbao...y ustedes que han sufrido durante años los humos de la central térmica, el ruido de las grúas y del trafico pesados, el paso de los trenes y las carreteras por delante de las ventanas de sus casas, de las largas jornadas de trabajo en los talleres...ustedes van a consentir ahora que delante de sus propias narices les quiten la centralidad de ese espacio para que puedan venir a amarrar su yate los Brad Pitt y Angelina Jolie de turno?....

Y... ¿como se haría esto?...se preguntara la gente... ¿con que dinero en una época de crisis como la que estamos viviendo?... ¿de donde saldrán los fondos?... ¿de que impuestos? ...¿donde esta la bolsa de la acumulación capitalista para financiar todo esto?

Desde luego no de los desfallecidos impuestos ni fondos públicos.... ¿entonces?...¡Oh! para eso esta la ingeniería financiera y el tráfico de influencias que ahora desde la propia administración no es tal si no que se llama gestión, manegament y efectividad empresarial. Pues sencillo, muy

sencillo, haciendo lo mismo que han hecho en Bilbao desde Ría 2000...¿y que ha hecho se preguntará el pobre concejal de urbanismo tan desinformado como encandilado ante la maravilla de las perspectivas infográficas y la ingeniería financiera de las preclaras mentes de la vanguardia guipuzcoana que consiguen hacer obras sin dinero, sin tener que recurrir a fondos públicos y solo con proyectos perspectivas y master planes:

¡Pues de la especulación señores, (como es desde la administración no se llamara especulación ni trafico de información privilegiada, sino gestión empresarial) de la especulación de los terrenos convirtiendo a Guipúzcoa Aurrera con la colaboración del organismo portuario, en la sociedad especuladora vía recalificaciones y ventas posteriores a promotores...de la renta urbana de la parte mas retrasada del precapitalismo para construir la parte mas avanzada y tecnológica del postcapitalismo!

Y alguien me preguntaría: ¿y entonces ante esto que hacemos además de denunciarlo y oponernos?... ¿que proponemos?...¿cual puede ser nuestra alternativa? ...criticar es fácil pero...veamos...

1º - Lo primero que hay que tomaren consideración es el echo de que nos encontramos con un puerto donde su entorno físico, el de la Bahía es de una singularidad paisajística única que hay que salvaguardar.

2º - El objetivo ha de ser mantener las actividades productivas que sea posible haciéndolas compatibles con la recuperación el puerto para la ciudad, en la creencia que la mezcla de usos en este caso ofrece una realidad y una experiencia rica y compleja, difícil de encontrar en otros contextos.

2º - Tal y como plantea el estudio medioambiental elaborado por ECOGAPAREN para el ayuntamiento de Pasaia, la problemática del puerto se enmarca desde una óptica de su mantenimiento en el interior de la bahía con una equilibrada relación entre puerto y ciudad.

3º - En el referido estudio queda se pone de relieve que la utilización del espacio portuario se encuentra por debajo del cincuenta por ciento de su capacidad. Solo el desordenado y caótico uso de los muelles, hace parecer que se encuentra con elevada ocupación. Este punto de vista, lo ratifica también su anterior director el ingeniero Miner, quien ha dejado plasmado en la prensa, el estado de desbarajuste en que se mueve el puerto. Parece como si el propio Puerto estuviera interesado en mostrar un cierto y falso estado de colapsamiento de su espacio físico, para legitimar la necesidad de un nuevo puerto exterior.

4º - Hoy día un puerto debe orientarse ante todo, a conseguir un ágil y rápido movimiento de las cargas y descargas con una rotación máxima en un tiempo de ocupación mínimo de estancia en los muelles. Hoy día los puertos no pueden concebirse como lugares de almacenaje. El acondicionamiento del espacio resulta excesivamente caro como para dedicarlo a este destino para el que hay otras opciones mucho mas baratas en otros lugares configurados como puertos secos.

Suscribo en su mayor parte el análisis y las recomendaciones tanto de ECOGAPAREN como del ingeniero Miner. Sus propuestas formuladas como líneas de actuación pueden ser sin duda las bases, criterios y objetivos de la ordenación territorial del puerto a través del Plan Especial. Con la claridad meridiana con que formula sus propuestas el citado informe la redacción del Plan Especial es lo mas fácil y lo podrían (debieran) formularlo directamente el conjunto de los municipio de la bahía, aunque las presiones del Puerto en la Diputación hacen prever que esta se acabe plegando a los intereses de aquel y al Plan Especial que ha presentado. Pero aún así, los municipios no deben de renunciar a formularlo (aunque exista otro plan aprobado) pues a de servir para fijar sus posiciones, plasmar ante los ciudadanos

los argumentos y continuar en una lucha con el convencimiento de que se tiene razón y de que la vida da muchas vueltas (más en estos momentos que corren).

He mencionado que el estudio demuestra que el espacio portuario está infrautilizado, por debajo del 50%. Una propuesta adecuada a la austeridad de los tiempos que corren no puede permitir esta situación y menos como justificación para el desarrollo de un puerto en el exterior, que al margen del atentado ecológico que representa, no solo no es necesario ni imprescindible, si no que es un tremendo despilfarro económico.

Además hay que aclarar que, en cuanto a situación económica, el puerto no puede ofrecer un balance muy positivo. La actividad y el tráfico está en descenso. El puerto ha privatizado sus instalaciones entregando la gestión y los movimientos incluso de las cargas en manos de empresas privadas. El resultado de la explotación es negativo, incluso con los descensos en la mano de obra contratada por el propio puerto. La utilización del espacio se hace además con desorden y generando problemas medioambientales. Falta especialización de los muelles. Los depósitos de materiales están en general al descubierto. En detrimento del movimiento de la actividad de carga y descarga, se da un excesivo peso del almacenaje. El tráfico ferroviario de mercancías apenas llega al 9% del total, mientras que el tráfico por carretera por el contrario pasa de los 1000 camiones diarios.

5º - Con en el asunto del puerto exterior y la reconversión del interior, no se sabe muy bien, si lo que persiguen las autoridades portuarias, la Diputación y las fuerzas económicas capitalistas que lo secundan es, justificar la necesidad del nuevo puerto para reformar el interior y abrirlo a un gran negocio inmobiliario (cuando pase la crisis) u ofrecer la moderna reconversión del interior como regeneración de la ciudad (en clave de marina americana) para justificar el exterior, a la vez que de paso se hace la carambola de sacar del negocio inmobiliario los fondos necesarios para ayudar a construirlo. En fin, en un sentido u otro, un negocio estupendo.

6º - Potenciar el puerto pesquero. La lonja debe seguir siendo la lonja, una buena y funcional lonja y no, (aprovechando que el Pisuerga pasa por Valladolid) un proyecto espectacular, a lo Guggenheim, como el presentado por Zaera, en donde los rudos arrantzales se han convertido por arte de la infografía en exquisitos y ociosos ejecutivos de la pesca, como los que se ven en las perspectivas del proyecto, tomando unos daikiris (no unos txikitos) en compañía de unas señoras estupendas en las terrazas de la lonja que se asoman al mar.

7º - Hay que olvidarse de las actividades lúdicas de la ciudad espectacular y turística como eje de la regeneración de la bahía, rechazando totalmente las grandes superficies y las franquicias convencionales que convierten los espacios comerciales de las ciudades en clones de las multinacionales.

8º - Hay que limitar el puerto deportivo a una realidad moderada. No hay porque reproducir una marina a la americana como tantas otras similares a las construidas en la costa mediterránea y que han llevado a su destrucción.

8º - A modo de ejemplo se podría decir que no son precisamente tanto actividades lúdicas y discotecas lo que se necesita, como una segunda universidad...¡si universidad!, eso he dicho... aquí y no allí en el angélico paraje de Ibaieta... aquí donde vive la gente humilde, la que más lo necesita, como se hizo hace unos años en Madrid, cuando se creó en el sur deprimido, en el sur canalla y obrero la universidad Carlos III.

Se podría decir, que en la actualidad los mayores hándicaps que se oponen a esta visión (junto con nuestra mentalidad adocenada por años de cultura neoliberal) son: el Ayuntamiento de San Sebastián personificado en su alcalde y en su visión pija del territorio; el Organismo del Puerto Autónomo de Pasajes personificado en su presidente y cuyo objetivo es el puerto exterior y el negocio inmobiliario de los solares; la iniciativa privada de las grandes corporaciones y banca del territorio que camina en parecido sentido y por último la Diputación, todavía con su mentalidad ruralista, sin capacidad para concebir otro futuro que el impuesto por los halcones de la iniciativa privada. Todos por distintos motivos mantienen desde sus posiciones una visión jerárquica y centralista que ningunea al resto de los municipios comarcales hipotecando su autonomía y su desarrollo comarcal. Así que señores, ciudadanos de los barrios de Altza, Rentería, Pasaia, Irun Lezo... solo les cabe confiar en ustedes mismos.

Recogemos a continuación a modo de ANEXO algunas de las recomendaciones del estudio de ECOGARAPEN que inciden más directamente en el tema que nos ocupa, y que se formulan como líneas de actuación para proceder a una actuación consecuente en el espacio portuario y en la bahía.

ANEXO - 1

ESTUDIO ECOGARAPEN. ECONOMISTA JAVIER ALTZA. **RECOMENDACIONES Y LINEAS DE ACTUACIÓN**

LÍNEA DE ACTUACIÓN 1: Ordenación de los usos portuarios considerando criterios de compatibilidad ambiental con su entorno

El calado de los muelles y la asignación de concesiones se manifiestan como principales factores de ordenación actual de las actividades en el puerto.

Los demás factores parecen ser secundarios, tales como la anchura del muelle por lo que representa para el manejo de las mercancías, así como la disposición de superficies para almacenamiento. La capacidad teórica de un muelle tampoco parece un factor prioritario para la ordenación, ya que en el puerto conviven distintos niveles de utilización y, en general, son muy superiores las capacidades potenciales que las reales.

Territorialmente predominan las áreas en las que se manejan diversos tipos de mercancía, y sólo excepcionalmente se utilizan instalaciones especiales (descarga de carbón para la central térmica, tráfico de vehículos). La flexibilidad que proporciona esta situación, queda sin embargo reducida por el hecho de que más del 90% de la superficie útil está adjudicada en concesión a unas u otras empresas, que dentro de su parcela ordenan sus usos.

Como consecuencia, la compatibilidad ambiental no es hasta ahora un factor utilizado en la ordenación y mercancías ambientalmente conflictivas, como son graneles sólidos, se distribuyen por todo el ámbito portuario sin tener en cuenta las molestias a su entorno y sin instalaciones especiales. Un ejemplo revelador es el dato aportado por el Plan Estratégico 2009-2020 en el se indica que la chatarra se descarga y acopia en los muelles de Molinao, Lezo-1, Lezo-2, Capuchinos y Buenavista y, ocasionalmente, también se descarga en los muelles del Reloj y Herrera. La utilización y dispersión de estas operaciones en todo el ámbito portuario, depositándose directamente sobre el terreno y sin medidas ambientales adecuadas, es coincidente con la asignación de los espacios a distintos estibadores, que son los que finalmente “ordenan” la actividad del puerto.

Los criterios de ordenación que se están aplicando en el puerto, derivan además en la utilización ineficiente del espacio disponible y en la dificultad de especialización de los muelles para mercancías concretas, incidiendo, por tanto, negativamente en los recursos de suelo y en la posibilidad de implantar medidas correctoras. Como consecuencia, el puerto aparenta estar espacialmente saturado y no permite la admisión de nuevos tráficos ambientalmente más compatibles como los contenedores. También se dificulta la generación de espacios libres para el uso ciudadano.

La mayor incompatibilidad ambiental en cuanto a las mercancías que maneja en la actualidad el Puerto se produce con los graneles sólidos como la chatarra, el carbón, los cereales y los abonos. La evolución del Puerto ha marcado precisamente una notoria especialización en algunos de ellos, como es el caso de la chatarra, lo que implica la fuerte incidencia de esta mercancía en el tráfico portuario.

Estas mercancías originan afecciones ambientales fundamentalmente en la calidad del aire y generación de ruidos, siendo estos dos factores particularmente incidentes en la calidad de vida de la población del entorno. Estos impactos se acrecientan en las viviendas ubicadas en las ubicaciones más próximas.

Objetivos:

- Ubicación de los usos de mayor incidencia ambiental potencial en los sectores con menor impacto sobre las áreas residenciales.
- Concentración de tráficos de determinadas mercancías en puntos concretos del puerto, posibilitando la mejora del equipamiento.
- Lograr espacios para nuevos tráficos más limpios y para usos urbanos

Acciones:

- Concentración del tráfico de chatarra en una única Terminal especializada. Por su escasa relevancia en el tráfico y proximidad a núcleos de población, las operaciones que se realizan en otros puntos debieran trasladarse al muelle de Molinao o Lezo-1, especializando una sola zona para el manejo de esta mercancía. La capacidad teórica del muelle de Molinao es de 1,4 millones de toneladas al año, 1,75 el de Lezo-1 y 0,9 el de Lezo-2. Considerando que el tráfico de chatarra previsto para 2012 es de 2,0 millones de toneladas, y mediante una instalación especializada, podría ser suficiente la utilización de las zonas de Molinao o Lezo-1. Esta ordenación permitiría la habilitación de instalaciones especializadas, que facilitaría tanto optimizar las operaciones y consumo de espacio como minimizar la generación de afecciones hacia el exterior. La tipología de estas instalaciones sería preferiblemente con disponibilidad de cobertura, incorporando tanto los movimientos desde los barcos hacia el punto de transferencia como desde este hacia los camiones o ferrocarril. El objetivo de esta instalación sería el del movimiento de mercancías y su servicio inmediato al cliente, reduciéndose al mínimo operativo la superficie de almacenamiento.

- Sustitución del tráfico de mercancías de menor compatibilidad ambiental en las zonas de mayor incidencia sobre la población. En concreto, el muelle Lezo-2 (destinado en la actualidad fundamentalmente a graneles sólidos, además de productos siderúrgicos y fertilizantes) podría especializarse en los productos siderúrgicos o alojar otros tráficos ambientalmente compatibles. Dada su proximidad al núcleo urbano los usos que se realicen en este muelle presentan una elevada incidencia ambiental sobre la población. La superficie del muelle es 25.005 m², entre los cuales 2.511 m² son zonas de viales y 3.441 m² zona de maniobra, siendo el resto depósitos descubiertos o almacenes cubiertos. Entre los posibles nuevos tráficos a ubicar en zonas próximas a núcleos urbanos, se encuentran los contenedores.

Relación con el Plan Especial:

El Plan Especial no plantea cambios sobre la situación actual en cuanto a actividad de los muelles ni la habilitación de instalaciones especiales para determinados tráficos. La tipología de las edificaciones que pueden ser necesarias para las terminales especializadas pueden no ser coincidentes con los criterios establecidos en el Plan Especial, ya que se refiere únicamente a pabellones de almacenamiento. El criterio del Plan Especial de colmatar las posibilidades edificatorias y alcanzar una elevada edificabilidad en los almacenes puede hacer inviable una ordenación como la que aquí se propone.

Viabilidad y agentes intervinientes:

En 2009 caducan un número significativo de concesiones y autorizaciones, lo que implica que este sea un buen momento para llevar adelante un nuevo planteamiento de ordenación.

Observando la distribución territorial de estas caducidades, se comprueba que en las principales zonas de tráfico de mercancías las concesiones vencen antes de 2010. En concreto, zonas de especial incidencia como muelles de Molinao, Lezo-1 y Lezo-2 se incluyen en este grupo. En cuanto a la financiación de las instalaciones especializadas, esta correspondería a los adjudicatarios o, en su caso, se trataría de terminales públicas. El primer caso, e incluso utilizarlas de forma compartida por distintos estibadores, es una posibilidad que ya se contempla en otros puertos (posteriormente se incluye el caso de A Coruña en referencias).

En cuanto a la posibilidad de captar nuevos tráficos, cuestión en la que también el Plan Estratégico 2009-2020 se extiende, el estudio de 2007 “Viabilidad del tráfico de mercancías en contenedores en las instalaciones del Puerto de Pasajes” realizado por Gizloga (foro ciudadano y empresarial para el desarrollo del transporte de la logística Guipuzcoana, entidad presidida por la Diputación Foral de Gipuzkoa) concluye que para el inicio de esta nueva actividad “las limitaciones del puerto actual son superables”. Para ello se precisaría inicialmente de una superficie de 5.000 m², utilizándose para almacenamiento soluciones como la liberación de más espacio dentro del recinto portuario, espacios que en la actualidad se destinan a otros tráficos.

Referencias:

. Parque de chatarra de ArcelorMittal Sestao

Planta siderúrgica de nueva generación que dispone de un parque de chatarra con implantación de sistemas para la reducción de impactos ambientales. El proceso de producción que se desarrolla en esta planta siderúrgica posee un sistema de gestión medioambiental certificado por la norma ISO 14001 y el reglamento EMAS.

Esta instalación se encuentra en el muelle Sestao ACB y dispone de instalaciones para la descarga de chatarra desde buques (grúas, pulpos), ya que el 70% del suministro de materia prima llega por esta vía. En la memoria anual del Puerto de Bilbao correspondiente a 2005 se recoge un tráfico de desembarque en esta instalación de 547.272 toneladas.

Entre las medidas tomadas para disminuir los impactos generados en el parque de chatarra se encuentran las siguientes:

- El suelo sobre el que se deposita la chatarra está protegido por una membrana impermeable para evitar la filtración de las aguas pluviales – por los sólidos que puedan arrastrar – que son conducidas a dos arquetas y bombeadas a la Planta de aguas de ArcelorMittal Sestao.

- Para minimizar las emisiones acústicas se han instalado muros sónicos que rodean el Parque de Chatarra, realizándose además un seguimiento periódico de los niveles de ruido en zonas próximas a la instalación.

- Se han instalado pozos de control de aguas subterráneas para el estudio y seguimiento de la calidad del suelo.

- Se realiza un seguimiento radiológico de la chatarra para la detección de radioactividad. Para este seguimiento se han instalado detectores en toda la fábrica, especialmente en las grúas y

pulpos del parque de chatarra (6 en cada grúa y 2 en el pulpo de cada grúa)

. Instalaciones especiales en recintos portuarios:

Se presentan como ejemplos las instalaciones especiales de los puertos de A Coruña y Santander. En los dos casos han sido las propias empresas privadas las que han llevado a cabo una importante

inversión para construir estas instalaciones, disminuyendo las afecciones provocadas por la carga/descarga y almacenamiento de la mercancía.

- Proyecto “Medusa” - Puerto de A Coruña: Unión FENOSA finalizó en 2007 la construcción de esta instalación que, según las previsiones, supondrá una disminución superior al 90% en todas las categorías de impacto ambiental. La construcción de esta instalación especial ha sido demandada desde hace años por los vecinos del barrio coruñés de Os Castros, que sufren la contaminación y molestias provocadas por el almacenamiento del carbón a cielo abierto. A pesar de la fuerte inversión realizada, la instalación estará en funcionamiento únicamente hasta 2012, fecha en la que la actividad se debe trasladar al puerto exterior actualmente en construcción. Unión FENOSA decidirá entonces si traslada la instalación o mantiene su ubicación dedicándola a otros usos. Por otra parte, la Autoridad Portuaria de A Coruña está actualmente mediando para que las dos empresas que descargan carbón en el puerto compartan la instalación, y evitar así el manejo de esta mercancía al aire libre.

- Terminal de Graneles Sólidos Minerales – Puerto de Santander: la empresa Graneles Sólidos Minerales S.A. ha finalizado en 2008 una instalación especial para el manejo del carbón, con sistemas que permiten la reducción de las emisiones de polvo que provoca graves molestias a la población de su entorno. También el Gobierno de Cantabria, en colaboración con la Autoridad Portuaria de Santander, ha colaborado en la construcción de esta instalación.

- Terminal de graneles agroalimentarios de Fiochi Estibadores (Cobasa Grupo Logístico) - Puerto de Santander: proyecto innovador (equipos y sistemas propios que están siendo patentados) de futura construcción, que no sólo incorpora sistemas para la reducción de las afecciones provocadas por la emisión de polvo, sino que supone una importante mejora sanitaria en el proceso y aumento de la eficiencia en el manejo de la mercancía (aumento de la velocidad de carga/descarga,...). Según sus promotores, esta instalación supondrá una ventaja competitiva para el Puerto de Santander, aumentando además de forma significativa la capacidad del almacenamiento.

LÍNEA DE ACTUACIÓN 5: Integración paisajística de las instalaciones portuarias con su entorno urbano y natural

El paisaje portuario se manifiesta con toda rotundidad en el escenario natural y urbano de la bahía. Las modificaciones son tan importantes que impiden su reversibilidad y sólo permiten su atenuación. Las acciones de modificación del entorno han sido especialmente intensas en el siglo XX y continúan en la actualidad con la ampliación de los muelles, aumento dimensional del equipamiento, construcciones y almacenes.

A excepción de las acciones en los espacios no relacionados con la actividad portuaria (en ambos lados de la bocana), como los paseos a puntas de Donibane y San Pedro y Faro de la Plata, o en puntos urbanos concretos (entrada a Donibane y San Pedro-Trintxerpe), no se ha contemplado ninguna medida que pueda atenuar la incidencia visual o que eviten el apantallamiento de las vistas a las viviendas más próximas.

De este modo, el impacto visual es importante, así como la falta de una transición más amable e incluso una ordenación interior cuidadosa.

Objetivos:

- Integración de la actividad portuaria en el medio natural y urbano de su entorno.*
- Mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y del atractivo de la zona para el desarrollo de actividades económicas*

Acciones:

-Elaboración e inclusión en el Plan Especial de un programa de integración paisajística de las instalaciones portuarias. Incorporará aspectos relacionados con la tipología, características y altura de las edificaciones, espacios y pantallas arboladas, cerramientos, tratamiento de los bordes urbanos, tratamiento de la vegetación en la zona Lezo-Donibane, mobiliario urbano, etc.

Relación con el Plan Especial:

Si bien en la ECIA que acompaña al Plan Especial se mencionan algunos criterios en esta materia, no se recogen actuaciones ni instrumentos de desarrollo de las mismas dentro del Plan Especial. Se trata evidentemente de aspectos que dada su trascendencia territorial respecto a la ordenación y edificaciones parece evidente que no debieran de haberse obviado ni dejado de tener en cuenta dentro de las propuestas del Plan.

La ECIA señala que los proyectos de ejecución que desarrollen la ordenación propuesta en el Plan Especial incluirán un Plan de Restauración Ambiental y Paisajística que contemplará, al menos, los siguientes aspectos generales, que por lo que se puede observar, afectan únicamente a las nuevas actuaciones:

- Análisis de las áreas afectadas por la ejecución de las obras y actuaciones complementarias (instalaciones auxiliares, zonas para almacenar materiales de obra, accesos y vías abiertas para las obras,...)*
- Actuaciones a realizar en el área afectada para conseguir la integración ambiental y paisajística de la actuación.*
- Inclusión de las labores de mantenimiento necesarias para asegurar el éxito de las revegetaciones arbóreas y arbustivas.*

Se indica que se aprovechará la transformación urbana en la Herrera Norte para restaurar los espacios libres portuarios que se generan entre las pastillas de equipamiento y usos terciarios mediante la generación de espacios verdes arbolados que se revegetarán con especies autóctonas. En la zona contigua a Riberas del Oiartzun se aprovechará el talud que se genera tras el trazado viario rectificado para plantear un talud verde a revegetar con especies arboladas a fin de suavizar la transición entre la carretera N-1 y el espacio portuario.

Viabilidad y agentes intervinientes:

Al encontrarse los espacios dentro de la zona de servicio del puerto corresponden a esta entidad llevarse a cabo. La relación con los espacios urbanos del entorno implica la necesaria participación de los Ayuntamientos y ciudadanos.

LÍNEA DE ACTUACIÓN 7: Especializar el puerto en la carga y descarga de mercancías orientando sus recursos territoriales hacia esta actividad

Tradicionalmente la carga y descarga constituyen las actividades básicas que proporcionan los puertos. Esto ha motivado un equipamiento basado en potenciar la capacidad de las grúas, así como la disposición de espacios de ubicación de mercancías al aire libre, tal como se aprecia en el Puerto de Pasaia.

Este modelo permite que el Puerto pueda acoger sobradamente los tráficos actuales y que incluso pueda aumentarlos notablemente o disminuir sus necesidades de espacio. La capacidad teórica duplica ampliamente los tráficos actuales, alcanzando los 12,3 millones de toneladas anuales. Por

muelles, destaca la capacidad teórica del de Buenavista (3,40 millones de toneladas), seguido del Lezo I (1,75), Iberdrola (1,50), Molinao (1,40) y Capuchinos (1,10). Territorialmente, la capacidad operativa se centra así en el ámbito que parte del Reloj y llega hasta Iberdrola, con 11,9 millones de toneladas de capacidad máxima, lo que representa algo más que duplicar los tráficos actuales del puerto.

De este modo, la disponibilidad de espacio o las características del Puerto no suponen un condicionante para su mantenimiento, progresión o incluso la cesión de espacios para otros usos. Sin embargo, se viene observando una creciente utilización del Puerto como área de almacenamiento. En esta circunstancia pueden influir factores ajenos a la propia actividad derivados de los intereses empresariales de las empresas que proporcionan los servicios o de sus clientes, que utilizan este lugar como depósito regulador de stocks evitando el coste alternativo en otros lugares (fuera del entorno portuario o en la propia empresa). Dado el generalizado incumplimiento de la normativa ambiental existente en el Puerto, se facilita la elección de este uso en razón a las dificultades que comparativamente se pueden dar en otros emplazamientos (autorizaciones, licencias, seguimiento ambiental, coste de instalaciones,...).

Esta situación parece evidente en la chatarra y productos siderúrgicos. En el Plan Estratégico 2009-2020 se evalúa en 20 días el almacenamiento medio de la chatarra, considerando que en algunos de sus emplazamientos esta cifra se reduce notablemente, se desprende que en otras permanece por tiempo que incluso puede aproximarse a los dos meses. En el gráfico que recoge la cadena logística de la chatarra y los productos siderúrgicos acabados, incluido en el Plan Estratégico 2009-2020 se muestra la función del entorno portuario como “parque de almacenamiento” para ambos productos. En el caso del carbón, este mismo Plan señala un parque de almacenamiento en el puerto con destino a la central térmica de 120.000 toneladas, que en razón a un consumo de 3.000 toneladas/día (entendemos que máximo) resulta un almacenamiento superior a los 40 días. Este periodo que parece excesivo, sobre todo teniendo en cuenta las limitaciones de espacio que existen para otros usos. Sin embargo, el periodo de almacenamiento es notablemente inferior en la cadena logística del automóvil, con una rotación media de 4 días para el almacenamiento en silo en los vehículos

EL PLAN GENERAL DE SS.

Con esta perspectiva hablar del plan general de SS parece algo ocioso por irrelevante...pero lo vamos a hacer aunque sea de pasada.

Lo primero que me sugiere es un pensamiento: de la misma manera que en el nacimiento de un niño esta implícita la muerte del adulto, en el caso del PG de SS, se puede decir que está muerto antes de su nacimiento. Es un poco como los presupuestos del estado, que se aprueban con un crecimiento del PIB en el que nadie cree.

Así que nos encontramos ante un plan desfasado, un plan que nace muerto por el nuevo escenario que dibuja la crisis.

El Plan iniciado en su Avance en 2004 esta pensado desde los presupuestos del pleno boom inmobiliario en el que el desarrollo se dejaba en manos de la iniciativa privada, movida por las plusvalías generadas por la renta inmobiliaria que no paraba de crecer.

Así que en la actualidad es papel mojado...Su mantenimiento contra viento y marea solo servirá “para consolidar para los titulares privados, las posiciones de futuro a efectos del valor de los suelos y a la espera de la llegada de tiempos mejores”.

¡Después de lo que ha costado llegar al acuerdo del reparto del pastel, no vamos ahora a cambiar de nuevo las cosas!...eso diría un regidor municipal responsable...

Además de esto, el PG apenas se ocupa de muchas cosas. Su esfuerzo fundamental se centra en el asunto de los suelos para el desarrollo de la vivienda...vamos pues a analizarlo.

EL PRECIO DE LA VIVIENDA

Es sabido que Donostia es una de las ciudades con vivienda más cara de Europa. Se acusa tradicionalmente a la Administración de no haber hecho nada para evitarlo. Los políticos contestan que cuando quieren hacer algo (como con los nuevos polígonos) los de siempre se oponen a sus iniciativas con disparatadas críticas ecológicas...pero la cuestión es otra, como me aventuro un camarero el otro día, cuando tomando un café y enterado que iba a dar esta conferencia, me aseguro convencido que en su opinión:” ***en SS no se trata tanto de evitar los altos precios como de mantenerlos... así se mantiene - sentencio - el valor alto del suelo y de los intereses vinculados a ello...y así se mantiene también el prestigio de SS como ciudad cara, de lujo, de elite por sus inigualables atractivos urbanos.***” Me dije no puede ser...pero después pensé... pues a lo mejor tiene razón

Según un estudio de TecniTasa, el precio de las viviendas más caras de Bilbao y San Sebastián ha notado ya el impacto de la crisis, con un descenso progresivo del valor del metro cuadrado.. No obstante, ambas capitales vascas continúan todavía entre las ciudades españolas con las viviendas más caras.

En concreto, en la capital guipuzcoana el precio por metro cuadrado oscilaba en marzo entre los 7.615 euros de las zonas más caras (Alderdi Eder y calles Hernani y Zubieta) y los 2.050 de las más baratas (Herrera, Oleta y Martutene). En el último año, el precio más caro ha descendido de los 8.650 euros por metro a cuadrado a los mencionados 7.615. En el caso de Bilbao, los precios más caros se encuentran en el entorno de Abandoibarra y la Plaza de Euzkadi, siendo de unos 7.000 euros por metro cuadrado, frente a los 7.700 de hace un año, informa Europa Press.

Finalmente, Vitoria registra los precios más baratos de las tres capitales vascas, que oscilan entre los 4.450 euros que se pagan de media en la zona de la Plaza de la

La calle Serrano de Madrid se sitúa como la que cuenta con la vivienda más cara de España, con un precio de 9.900 euros de media por metro cuadrado. La más barata, es Melilla, a 670 euros el metro cuadrado.

LOS POLIGONOS DE VIVIENDA DEL PLAN GENERAL

Tal y como hemos avanzado, parece como si el único objetivo estratégico – práctico del Plan General de SS fuera, el desarrollo de polígonos de vivienda. Sin duda este es el resultado de un Plan elaborado por arquitectos (no por auténticos urbanistas con la visión de una ciudad compleja de usos y actividades) lastrados en su ideología por la inercia de una practica profesional sometidas a la promoción y gestión inmobiliarias de los agentes privados.

El territorio que queda libre, se entiende así en el PG como simple oportunidad de negocio para el sector inmobiliario. Los sectores se planean para resultar económicamente viables desde la lógica de los promotores. Si hacen falta mas viviendas se proyectan mas, hasta que resulten rentables como recientemente a declaro Letamendia hablando de las reticencias de los promotores a iniciar Auditiz Akular.

Los nuevos polígonos de vivienda (que no ensanches como desafortunadamente e intencionalmente se les calificado, pues se plantean con un pronunciado carácter autónomo) son una pieza clave para justificar el Plan General. A ellos se sacrifica casi todo. Ellos son lo más importante.

Sin embargo, la crisis ha planteado la inviabilidad a plazo medio de estos polígonos. El desconcierto ha cundido en las instancias políticas municipales ante la perspectiva de la congelación de los suelos de Auditx Akular, Txomin, San Bartolomé... A primeros de Febrero los propietarios del suelo y los promotores de Auditx Akular le sugerían al Ayuntamiento que con la crisis lo recomendable era no arrancar con la urbanización, para la que por otra parte no hay financiación bancaria (lo mismo se puede decir de la construcción).

Un mes después, el Ayuntamiento a través del concejal de urbanismo, ofrece 200 viviendas más en el polígono para animar a los promotores...pero la realidad es mas fuerte que las intenciones voluntariosas del concejal, y los promotores, que saben mucho mejor que el voluntariosos concejal como están las cosas, no se mueven. Finalmente el alcalde en unas declaraciones recientes dice que iniciara por su cuenta la urbanización. Se trata lógicamente de aparentar cumplir con lo comprometido en el programa electoral de cara a las nuevas elecciones municipales. Pero todo lo mas a donde se llegara será a iniciar algunos movimientos de tierras y quizás el muñón de algún vial. Servirá sin embargo para dar imagen de la voluntad decidida del Alcalde pero no para iniciar el desarrollo real del sector, que aparte de la conveniencia o no de su desarrollo urbanístico, esta condenado a su hibernación por unos cuantos años.

Y es que sin demanda solvente, no hay financiación para el urbanizador y para el promotor y sin créditos hipotecarios para el comprador todo intento de promoción es como negocio un suicidio. Lo sorprendente es que los políticos del Ayuntamiento no entiendan esto. Con lo que se pone de relieve que (anclados en sus esquemas que entienden el crecimiento de la ciudad sobre la generación de plusvalías urbanas, basadas en el incremento perpetuo de la renta urbana, generada de forma imparable por la expansión urbana) no han entendido en absoluto las características de esta crisis.

Quieren seguir aplicando las recetas de siempre, las empleadas en tiempos de bonanza: crecer y generar rentas, quedándose con parte de ellas para volver a crecer y dar servicios (unos servicios que en cualquier caso, con el crecimiento, siempre acaban siendo deficitarios). Pero su sorpresa es total, cuando desconcertados, se encuentran con que, sorprendentemente, la renta urbana descende y las casas valen menos...que la gente ahorra en lugar de endeudarse...que los bancos lo saben y no prestan dinero sobre algo que no mantiene el valor.

Dicen: ¡bueno ya parara!...pero el problemas no es tanto cuando parara, como que cuando lo haga ya nada será lo mismo... el modelo no servirá... incluso el resto de Europa nos hará saber que ya no es posible construir tantas viviendas como todos ellos juntos y que cuando vuelva otra crisis ya no será posible pedir sopitas como ha hecho recientemente Grecia...otra vez más ya no será aceptable, porque no es cosa de voluntad si no de realidad.

Uno se pregunta ¿en que burbuja alejada del mundo viven?... ¿no leerán las paginas de economía de la prensa generalista o la especializada prensa económica?...Quizás solo lean las paginas de política, o la deportiva... ¿Qué leerán?... ¿libros de urbanismo, de economía y sociología urbanas o manuales de imagen, marketing y supervivencia para sortear por las aciagas y tumultuosas aguas de la política?...no lo se...quizás es que simplemente no lean.

EL PG : CRISIS, DEMOGRAFIA Y CRECIMIENTO

Algunos datos básicos

Guipúzcoa 2009 - 705.698 habitantes

S.S. Año 2000 - 180.277 habt.

S.S. Año 2009 - 185.357 habt.

Incremento - 5.080 en años de pleno crecimiento económico

En la próxima década todas las estimaciones se orientan en la línea de que lo más previsible es un crecimiento negativo.

La incidencia de la crisis en la demografía

- No se forman nuevas familias.
- La gente no se casa.
- Las parejas no tienen hijos.

- Hasta hace poco los jóvenes no salían de casa de los padres por la dificultad de acceso a la vivienda dado su reducido nivel de ingresos. Hoy no salen porque están en paro, no tienen trabajo y no disponen ni de un euro para tomar una cerveza. El problema ya no es la vivienda es mucho más básico. El paro en los jóvenes es del 40% el doble del paro general medio del país.

- El índice de divorcios en sentido contrario al del paro, cae a su cota más baja. La gente se separa pero no se divorcia. En los divorcios de gente sencilla, ninguno de los dos se quiere quedar con la casa, porque con un solo sueldo no tiene dinero pagar la hipoteca, y como no la pueden vender acaban por entregarla al banco.

- Los viudas y viudas vascas de Benidorm no se casan, a pesar de su raigambre católica, se arremojan en pecado para no perder el derecho económico de viudedad.

- La mujer cuando se divorcia se va a casa de sus padres con sus hijos.

- A los padres les vuelve a casa un hijo prodigo con cuarenta años.

- El dinero del retiro de los abuelos se multiplica como en las bodas de Canaá. Las familias crecen de nuevo con padres hijos, nietos, cuñados y hasta biznietos.

- En la pirámide de edades de dentro de una década quedará una mella de esta crisis, tan significativa, aunque de sentido contrario, a la dejada por los años de baby boom.

Sin embargando Letamendia seguirá diciendo: ***“Necesitamos mas viviendas para vivir sustancialmente los mismos porque la sociedad ha cambiado”***

Podía haber dicho: ***ahora, por la forma de vida no necesitamos un coche, si no tres; uno para el padre otro para la mujer y otro para el hijo.***

Pero la cuestión es: ¿De donde va a sacar, en la próxima década, la familia los recursos necesarios para pagarlos, si el padre esta a jornada reducida por un ERE, al hijo lo han echado de la constructora, y la madre ya no limpia aquellas oficinas de la multinacional en donde le pagaban tan bien.

¿Qué previsiones de vivienda tenía el Alcalde?

El llamado Plan de Choque del Ayuntamiento proyectaba construir 10500 viviendas para el año 2013. Año del 2º Centenario de la Refundación de la ciudad al que se quiere dar una relevancia especial con grandes actuaciones públicas y que la crisis ha echado por los suelos.

El PG admite que no habrá un aumento sustancial de población...sin embargo plantean que por los cambios detectados en el modelo de vida (familias más reducidas y variadas en tipología según dice) es necesaria la construcción de **18.220 viviendas = 45.550 habt.**

¿Que consistencia tienen estas proyecciones con la crisis?...evidentemente ninguna...¿Cual será el resultado?... que se creara una bolsa de vivienda vacía.

Los datos del 2008 de vivienda construida resultan ilustrativos al respecto:

<u>Viviendas libres</u>		<u>VPO</u>	
Iniciadas	terminadas	iniciadas	terminadas
2966	3626	1407	1264

Los datos de vivienda vacía en el País Vasco resultan también ilustradores.

El Departamento de Economía del GV da los siguientes datos:

Viviendas nuevas	21.000
Viviendas segunda mano	18.500
Total	39.500

El Ministerio de la Vivienda los corrige al alza

Viviendas nuevas	25.301
------------------	--------

En resumen habría que estimar que estamos en torno a 50.000

Hay ciudades que tendrían que saber que no deben crecer más.

San Sebastián es una de ellas. Debiera de saber que su futuro urbano pasa por su reconstrucción desde dentro, aceptando sus límites. Que su crecimiento debe ser cualitativo, pero impidiendo que se convierta en una ciudad exclusiva para las clases acomodadas y para el turismo. Esa es la batalla político - urbanística de fondo de esta ciudad.

Un riesgo demográfico añadido es que su atractivo residencial solo esta al alcance de ciertas rentas que se vinculan a cierta edad en la que la familia esta capitalizada. (La ambición de un pequeño empresario de la provincia es tener un piso en San Sebastián para jubilarse). El riesgo es el envejecimiento de su población. Que Donosita se convierta en el Benidorm de Guipúzcoa.

Los medios de intervención son los de siempre: las acciones administrativas y el urbanismo regulador. Pero para ello es fundamental entender que el urbanismo es economía política y que la izquierda tiene la obligación de no renunciar a intervenir con políticas económicas.

Como toda actividad política se requiere la explicación a los ciudadanos desenmascarando las acciones que van en el sentido de la inercia que durante los años pasados a entregado la ciudad y el territorio a las fuerzas exclusivas del mercado y reorientando el discurso especialmente a las clases populares y a su derecho a la ciudad, para lo que es imprescindible volver a colocar la política económica en el puesto de mando.

VIVIENDAS, LA KUTXA, LAS VPO Y LOS EQUIPAMIENTOS

Los espacios intersticiales que han ido quedando libres en el interior de la trama urbana son donde han puesto sus ojos los regidores municipales para formular un programa de vivienda en el convencimiento de que este, el problema de la vivienda en sí (no en el marco de una problemática más amplia) era el tema fundamental del PG.

Y prácticamente todo lo que quedaba libre los han llenado de viviendas. Lo han hecho, a partir de 2004, con los criterios formulados en el Avance, en pleno boom inmobiliario y con el convencimiento de que las rentas urbanas que generaría el desarrollo urbano y unas densidades de viviendas por hectárea atractivas para la promoción privada, iban a permitir, la colaboración de esta.

Pero ha llegado la crisis y todo se ha ido al traste. Al margen de la voluntad política del alcalde, empeñado en cumplir las promesas electorales en materia de vivienda (su llamado Plan de Choque pretendía construir 10.500 viviendas de VPO para 2013, fecha escogida para conmemorar el 2º Centenario de la Refundación de la Ciudad) la realidad es que no hay promotores, ni bancos ni compradores que se quieren embarcarse en una aventura que de antemano esta condenada al fracaso. Así que el Alcalde se va a tener que buscar otro proyecto estrella para la referida conmemoración.

Y es que en esta situación, donde el criterio de austeridad es fundamental, destinar fondos públicos o financiación bancaria del ahorro privado a la urbanización o construcción de viviendas privadas, aunque sean de VPO, es un despilfarro inversor que no se puede consentir. En este sentido, clama al cielo que una entidad como la KUTXA haya estado jugando con el dinero de los ahorradores e impositores guipuzcoanos a la lotería urbanística por las playas del Mediterráneo, haciendo las viviendas que no ha hecho aquí. Y no es solo que estos debieran pedir responsabilidad a los jefes de la KUTXA por la pérdida de los 170 millones de € en el Banco de Madrid, sino que en momentos de crisis, los depósitos de los ahorradores no deben de orientarse a las inversiones especulativas sino a las directamente productivas, a la pequeña empresa y a la economía familiar. Pero siguen en las mismas y la caja vuelve a aparecer en el pelotazo de Guipuzcoa Aurrera.

Nada que objetar a que los promotores privados hagan viviendas libres con su dinero...pero si hay que objetar que para hacerlas reciban prestamos con el dinero de los ahorradores privados que se las están pasando canutas en esta crisis. Porque se nos suele olvidar que esos recursos no son de los jefes de la Caja (aunque ellos actúen como si lo fueran). No. Son de la gente. Y en este momento más que en ningún otro tienen que volver a la gente. Y no nos estamos refiriendo a la llamada Obra Social, a esas migajas que se gastan en publicaciones de preciosos libros, actos culturales y cosas así. Ahora esto no vale. Ahora hay que responder con criterios de austeridad democrática al servicio de los que han depositado el dinero, de los miles de ahorradores guipuzcoanos.

Por otra parte hay que puntualizar que lo deseable desde una óptica de planeamiento es que una oferta de vivienda en cualquier caso ha de hacerse en el marco comarcal, ya que cada municipio tira por su cuenta con sus propias programaciones al margen del resto. Y esto es una situación que se debiera corregir. Si bien no podemos confiar mucho en el Plan Parcial Territorial, al menos el Departamento de Vivienda del Gobierno debiera hacer esta programación a fin de evitar desajustes entre los municipios. Pero claro para esto hace falta confiar en la propia capacidad planificadora y no en la autorreguladora del propio mercado. Y esto, ya es harina de otro costal.

Nada tenemos que objetar a que en estos momentos se pueda desarrollar vivienda pública de régimen especial, para cubrir las demandas sociales más necesarias. Pero esto, es otro asunto y el Alcalde no está pensando precisamente en hacer vivienda para familias que solo pueden pagar 300 o 400 euros por mes. Para eso (seguro que lo piensa) hay otras zonas.¡ Que lejos quedan las

actuaciones de vivienda de los socialistas austriacos del periodo de entreguerras, que construyeron en los llamados Hoff, miles de viviendas para los trabajadores, precisamente en el corazón de la misma Viena!

Se ha hablado tanto de los polígonos de vivienda del Plan General, se ha dado por hecho, tan evidentemente, que en esos terrenos lo que había que hacer eran viviendas, que ante la propuesta de no hacerlas alguien nos podría preguntar ¿entonces que hacemos?

Y es que se ha acabado de dar por hecho que ante cualquier terreno que quedaba libre en la ciudad, el mecanismo mental inmediato era que no se puede dejar pasar la oportunidad de ocuparlo ya. Es la cultura que nos han metido en la cabeza en los años pasados. Sin embargo lo lógico sería pensar, que la ciudad tiene que tener reservas de suelo dentro de ella para acometer necesidades futuras y que los espacios libres son una oportunidad. Conservar reservas de suelo bien localizadas dentro del tejido urbano, para futuros grandes equipamientos comunitarios, servicios, actividades productivas tecnológicas y científicas, parques urbanos e incluso vivienda social, es una opción razonable. Nunca debieran entregarse estos suelos a un sector parasitario como el de la promoción inmobiliaria privada de viviendas sean libres o de VPO.

Quizás mereciera la pena hacer algunas aclaraciones sobre las viviendas de VPO ya que se ha argumentado hasta la saciedad que la construcción de estas es el camino para responder a la demanda de vivienda social. Y no es así.

Veamos...OJO CONTINUA..Téngase en cuenta que con el actual coste del dinero y el índice del euribor, la reducción del precio de las viviendas libres, y la oferta tanto de promotores privados como de los propios bancos, las VPO tiene muy poco espacio y no resultan así que atractivas. Así que ni libres ni se construirán. Al menos por la iniciativa privada.

EL PUERTO DEPORTIVO

Para Odon Elorza, el alcalde de San Sebastián el puerto deportivo ha sido siempre una necesidad irrenunciable. Y desde la perspectiva de su visión pija de la ciudad no le falta razón. Porque la Donosti pija, la de la Parte Vieja, el Ensanche y las playas, necesita un nuevo puerto. No un puerto cualquiera con algunos atraques más que los que tiene el recoleto puerto actual, sino una gran marina a la americana, de lujo y recreo, con toda clase de instalaciones tanto portuarias como de ocio, equipamientos, hoteleras, comerciales, bares, restaurantes, amplias terrazas, cines, y apartamentos de rentas altas, donde puedan dejar sus embarcaciones con seguridad y tranquilidad, la flor y nata de los ricos del mundo.

Y es que la “Bella Easo” tiene La Concha y las playas...pero no tiene el mar. La actual ciudad se mira en el mar pero no esta en el mar...le falta el puerto, el lugar donde la ciudad y el mar se relacionan. Ahora el mar es solo un paisaje, una mirada...todo lo más un baño, un encuentro epidérmico al que tiene acceso un turismo masificado de clases populares. Pero ese no es el turismo que su alcalde persigue. Los ricos ya no se bañan en las playas (a no ser que sean privadas). Cuando las playas fueron descubiertas por las masas urbanas, los ricos dejaron de ir a ellas. Hoy la playa se ha convertido en una diversión de pobres.

La navegación de recreo es un gozo superior, otro nivel. Así que una ciudad al borde del mar con pretensiones de high society necesita un puerto exclusivo a su altura. Un puerto VIP para visitantes VIPS.

El turismo de masas, el turismo popular, el turismo de jubilados que viven de su pensión y de la seguridad social universal al cuidado de los gobiernos socialdemócratas europeos, no necesita de un puerto. Esos que sigan yendo a Benidorm, argumentaría seguramente el concejal donostiarra de turismo, quien piensa en San Sebastián como un destino turístico bien diferente.

En Bilbao, el puerto deportivo desde que el Real Club Marítimo de Neguri voló por los aires ya no ha sido ni sombra de lo que fue. Con una aristocracia venida a menos y a pesar de los esfuerzos por presentarse como ciudad turística, el puerto no ha pasado de ser un pequeño puerto deportivo, en el que los servicios, equipamientos y actividades de ocio no han conseguido despegar. Bilbao sigue siendo ante todo un gran puerto industrial, en el que la marina de recreo no pasa de ser una anécdota y donde se sigue percibiendo el vibrar de una ciudad trabajadora.

Donosti es otra cosa. El trabajo no forma parte del ambiente. Es como si todo el mundo estuviera de vacaciones, viviera de rentas y disfrutara de una vida ociosa. La gente pasea por la Concha, las señoras de Donosti de siempre, toman el te en las cafeterías del Bulevard, los jóvenes bien van de pintxos y los padres a cenar a la Parte Vieja en alguno de los restaurantes de prestigio, se desfila en la tamboreada, se acude por la noche al jazz o a los conciertos de la quincena musical, se codea con la elite cultural en las sesiones de cine de su festival, se acude a un acto social al Maria Cristina o a una exposición en el Kursal... Sólo hay una cosa que distorsiona el idílico ambiente (aunque ya un poco rancio) de Donosti: las manifestaciones que casi siempre acaban mal, rompiéndolo todo y tirando las sillas or el aire y quemando contenedores, como dirían las señoras del Bulevard.

Así que no me queda más remedio que dar la razón a Odón. Donosti necesita un puerto, casi tanto... como acabar con las algaradas en la calle para que la gente bien venga sin temor a gozar de su tradicional hospitalidad... ¿Y que opción mejor que la de Pasaia?...Al principio el Alcalde dudó. Quería el puerto dentro de su recoleta ciudad (como la estación del TAV y tantas otras cosas... todo a pie de playa)...pero no se trataba de tener un hueco, una esquina en la bahía de Pasaia, como Bilbao tiene en el Abra, sino bien al contrario, de convertir toda la bahía en una gran marina a la americana y de paso convertir de facto (ya que no de derecho) Pasaia en una segunda San Sebastián... Entonces Odón recapacitó y ocupó su trono entre los reyezuelos de Guipuzkoa Aurrera.

LA RED VIARIA

El País Vasco en general y San Sebastián en particular, tiene una densidad viaria en cuanto a vías rápidas muy por encima de la media europea. Sin embargo la congestión es una realidad. La Diputación de Bizkaia se gasta ingentes cantidades de dinero en accesos a Bilbao y soluciones Supersures de la misma manera que la de Guipuzcoa lo hace construyendo cinturones y más cinturones qu een vez de resolver la congestión ahogan la ciudad. Porque la congestión se traslado de punto, pero no cede. La pregunta es: ¿hasta cuando se van a seguir construyendo carreteras? El País Vasco no necesita más grandes carreteras. Son las multinacionales que fabrican los coches y las compañías petroleras quienes las necesitan. ¿Cuándo va aceptar esto la administración vasca?

La crisis plantea ahora el problema no solo de la financiación de las obras sino otro nuevo problema, el de su mantenimiento. Se han hecho tantas carreteras, que su conservación genera una deuda ingente. Y en ello no colaboran ni los fabricantes de vehículos ni las petroleras...una vez más lo único que se le ocurre a la administración es que paguen los de siempre, los que pagan los impuestos especiales del combustible...y para ello han pensado imponer el peaje. ¡BRILLANTE! Sin embargo no se hace ningún esfuerzo en dotarse de un sistema de transporte colectivo, integrado y efectivo.

La administración de esta ciudad debiera saber, que el mantenimiento de la intensidad del tráfico viario es el mayor enemigo para su conservación física y de su calidad ambiental. Que su mayor enemigo es el crecimiento físico y viario. Que la movilidad tiene que resolverse sin crear conflictos y que los vehículos privados deben tener un acceso restringido al centro. Son todos asuntos sabidos, que no tienen nada de innovadores. La innovación sería su puesta en marcha. Pero...La verdad es que bien poco se puede esperar de estas administraciones, cuando es el propio Gobierno del estado quien para combatir el paro no se le ocurre otra solución que primar la ventas de coches.

EL PROBLEMA FERROVIARIO Y LA TRAMA URBANA

Junto al problema viario se plantea el ferroviario. Porque San Sebastián ha mantenido sin tocar los trazados de la red ferroviaria y su estación de Atocha durante más de un siglo. Para llegar a la ciudad, el ferrocarril procedente de la frontera discurrió a lo largo del corredor del Jaizkibel para acabar describiendo un gran arco al pie de la colina de Eguía, apartándose de los peligrosos arenales de Zurriola y acabar junto al Río Urumea en Atocha. Una posición junto al lado de la ciudad (pero al otro lado del río) de manera similar a otras ciudades europeas, en terrenos en donde se daba una mezcla de usos menos exigente que los residenciales del ensanche burgués. Esta situación exige hoy de un replanteamiento en profundidad, máxime cuando están sobre la mesa la llegada del TAV, el transporte de mercancías portuario, el futuro de las líneas de larga distancia de RENFE, la cercanías, el futuro del TOPO y la creación de un sistema de transporte público integrado del que la ciudad todavía a estas alturas de siglo carece.

Desde la perspectiva de su estructura urbana, resulta sorprendente que un tema como el enterramiento del ferrocarril de RENFE no haya merecido una detallada atención desde el Plan General. Una ciudad como San Sebastián con la calidad urbana de su área central debiera haber eliminado hace tiempo el tajo que las vías suponen en su trama urbana, enterrándolas, cubriéndolas o simplemente eliminándolas si la reconversión ferroviaria así lo viera.

Si bien en la ciudad de la periferia la administración ve la presencia y el conflicto de las vías como algo natural, resulta sorprendente que la ciudad pija no repare en ello. Quizás se deba a que las orejeras aristocráticas sigan todavía viendo el otro margen del Urumea como el barrio de allende el río, como el barrio de las vías.

Resulta aun más sorprendente que el asunto no se plantee con la llegada del ramal del TAV a Atocha. Un ramal por cierto a todas luces inconsecuente, existiendo la estación de Astigarraga, ya que con una simple lanzadera de autobús, se cubriría satisfactoriamente la demanda de acceso a la ciudad central.

En cuanto a la intermodalidad con el transporte de autobuses de largo recorrido Astigarraga es también el lugar adecuado (plantear una intermodal en el punto en que el TOPO y RENFE se cruzan en Riberas de Loyola es un disparate pues ni tiene sentido otra estación del TAV ni esta claro en este punto el futuro de las líneas de RENFE).

Querer llevar el TAV y la intermodal de autobuses al centro de la ciudad, es una posición pueblerina, que tiene también su explicación, en el control político que los gobernantes de San Sebastián quieren tener sobre las principales infraestructuras de transporte, para lo que consideran necesario asentarlas en el propio territorio municipal a pesar de que este no disponga de sitio adecuado para ello. Y es que cualquier persona con un poco de sentido común se da cuenta que la actual estación de Atocha y su parrilla de vías no resultan ni como infraestructura ni como espacio, adecuada ni capaz para acoger el TAV.

Volviendo a la idea de la recuperación del corte del ferrocarril de RENFE para la ciudad (un corte de varios kilómetros de longitud) permitiría coser la trama urbana de ambos márgenes en una operación urbanística que transformaría profundamente el ensanche de Gros, y la ciudad del otro lado del río, así como de los barrios y municipios de Eguía, Ategorrieta, Intxaurre, Herrera, Altza, Rentería, Pasaia y Lezo.

Este Proyecto debiera ser formulado de manera explícita por el Plan, en la medida en que es, uno de los primeros proyectos estratégicos para la ciudad. Y formulado de manera unitaria aunque su ejecución se hiciera por partes. No se trata de realizar cubriciones puntuales, sino de recuperar un elemento lineal para y reorganizar de nuevo una parte muy importante de la ciudad. Los ejemplos de enterramientos de Madrid entre Atocha y Chamartín, los de Barcelona que cruzan toda la ciudad, y los de Bilbao al entrar en el Ensanche entre Basurto y Abando son referencias suficientemente claras a seguir.

En cuanto al área de la estación de Atocha, la liberación de la parrilla de vías abre inusitadas posibilidades y no solo de vertebración viaria de las tramas, sino de una verdadera transformación de la península que corona el parque de Cristina Enea. La estación recuperada como equipamiento frente al puente de María Cristina, con su continuidad en el equipamiento del edificio de Tabacalera y rematando con la Universidad EUTG, ofrece una posibilidad única de tratar adecuadamente toda la península como una unidad de planeamiento, convirtiéndola en un recorrido de fuerte contenido cultural, que continuaría a su vez en el ensanche a través del puente de María Cristina y del nuevo puente hacia Riberas de Loyola y que permitiría tratar paisajísticamente de manera adecuada el borde de río, un espacio verdaderamente singular, que por la presencia ferroviaria se encuentra totalmente desvalorizado.

En cuanto al trazado del TOPO, a pesar de que por su trazado no representa un corte tan drástico como el del caso anterior, el asunto debiera de ser tratado con los mismos criterios en cuanto al tramo final a partir de su entrada por Amara, donde se generaría un espacio abierto de una posibilidades enormes para regenerar un área en donde los ensanches del XIX y el de Amara se encuentran con una solución urbanística forzada, apretada y dificultosa, nunca bien resuelta, por la presencia del ferrocarril y su parrilla de vías. La desaparición de estas, la apertura del espacio y la recuperación de la antigua estación para usos equipamentales ofrece todo un nuevo futuro a esta zona.

LA AVENIDA DE ATEGORRIETA Y LA CN. A FRANCIA

La nueva red arterial ha cambiado profundamente el significado y función de esta carretera que se abrió entre la ciudad y la frontera. Ahora le ha llegado el momento de que sea entendida, como una Gran Vía urbana, integradora de la trama viaria que se desarrolla en su entorno. De elemento distorsionador, de barrera física, ha de pasar a ser una columna vertebral de la ciudad formando además un conjunto unitario con el otro elemento que corre paralelo a ella y que ya hemos comentado: la plataforma del ferrocarril. Las posibilidades que para la ciudad se abrirían, si se acometiera un tratamiento unitario de todo el espacio que discurre entre ambos elementos lineales y en sus dos márgenes son enormes. Junto con la reconversión que proponemos para Atocha y la península de Cristina Enea son los grandes proyectos en los que como desafíos urbanos deberá acometer la ciudad en los próximos años.

LA RED FERROVIARIA Y EL TRANSPORTE PÚBLICO

Con la llegada del TAV o TVA toda la red ferroviaria queda en cuanto a definiciones en el aire. El PG de SS no aclara nada. Una prueba más de que el planeamiento urbanístico se ha convertido más que en una guía para el desarrollo de los proyectos de las distintas administraciones en un incordio que hay que cumplimentar. Las cuestiones que se pueden poner sobre la mesa son múltiples y afectan tanto a la totalidad del corredor como al interior de SS. Mencionemos algunas:

- ¿Será el TAV-TVA solo para pasajeros o también para mercancías? Una u otra alternativa cambia sustancialmente las cosas.
- Si también es de mercancías... ¿de que clase de mercancías se habla?
- Si el ramal de Astigarraga a SS es lógicamente para pasajeros como corresponde a una ciudad pija...¿donde llegaran las mercancías?
- Como se va a configurar la estación de Astigarraga?...es más que previsible que por su localización tan privilegiada la accesibilidad de su entorno se genere una fortísima presión de aquellas actividades terciarias y de almacenaje que demandan un alto nivel de accesibilidad y de rentas de posición. Así que prepararse para ello parece fundamental si se quiere canalizar aquella presión y aminorar los efectos del proceso especulativo que indudablemente se desarrollará. Anticiparse es lo que se hace con el planeamiento. El PG se limita a decir que habrá que prever en aparcamiento disuasorio...ante tal pobreza de esfuerzo intelectual poco hay que decir.
- En cuanto a la estación de Atocha ya hemos dejado fijadas algunas posiciones.
- ¿Cual será el papel del ferrocarril de RENFE?
- ¿Que sentido tiene que siga pasando por SS dando el largo lazo para llegar a Atocha y abrazar ahogando la ciudad?
- ¿Que sentido tiene que las mercancías pasen por Atocha?
- ¿Se potenciara una red de cercanías a lo largo del corredor y después desde Atocha a otras zonas?
- ¿Como se justifica la presencia de dos ferrocarriles paralelos el de RENFE y el TOPO a lo largo del corredor
- ¿Como será el modelo de estación del TAV para Atocha?
- ¿Pero... cabe en un área tan estrecha y junto al río sin acoger el espacio?
El TAV en Bilbao va a enterrar las vías en Abando según declaraciones del ministro Blanco. El nivel inferior será para el TAV y por encima de este cercanías...bueno ahí estaría el ejemplo si el Ayuntamiento de SS no reconsidera el TAV en Atocha a favor de Astigarraga..
- ¿Cómo se articulará con el transporte en superficie?
- ¿La mercancía que salen por el ferrocarril desde el puerto coincidirán con: el TAV, RENFE IRUN, una vía nueva?...
- ¿Como será el sistema de acceso ferroviarios al puerto?

¿Que dice respecto a todo esto el PG?...pues bien poco...unas pocas hojas de memoria en donde apenas toma posición ...viene a decir... *incorporamos lo de que diga RENFE, el GV y*

Euskotren ...en fin que renuncia a planificar dejándolo todo en el aire a la luz de lo que decida quien manda.

¿Y que dice cuando trata del transporte de pasajeros?...un asunto por cierto bien importante, ya que el transporte no solo es un sistema para permitir la movilidad de la gente entre sus distintos puntos de residencia y actividad, sino que es elemento determinante para canalizar y desarrollar las actividades en las áreas a las que da servicio, por eso es tan importante planificarlo y por eso ha de ir muy de la mano del planeamiento y del desarrollo urbano...Pues en su memoria dice algo sorprendente ...*que el transporte no es cosa del Plan*...

Como nosotros pensamos que para nada este asunto es así, vamos a comentar algunos extremos:

En nuestra comunidad hay una tendencia a recuperar y renovar los antiguos trazados ferroviarios. A primera vista parece razonable. Es lo que se pretende con el Topo. Pero la dualidad comentada con RENFE ¿que sentido tiene?

Además ¿esta infraestructura tiene capacidad, para más allá del voluntarismo llegar a ser un ferrocarril metro? ¿El costo de su desdoblamiento es posible dentro de unos costos razonables o su reconversión será tan cara como la de un trazado nuevo? Es lo que ha pasado con las líneas ferroviarias recuperadas de metro de Bilbao. Los análisis mas atinados han sabido ver que el trazado del metro bilbaíno en los tramos recuperados de ferrocarriles existentes ha sido excesivamente dependiente de la inercia impuesta por las antiguas líneas ferroviarias, pues esos trazados no han resultado precisamente los mejores ya que la ciudad actual queda muy lejos de aquella que implanto por primera vez aquellas líneas.

En cuanto a la recuperación de otras líneas de vía estrecha las dudas aumentan todavía más.

Entre el Topo y las líneas de Euskotren hacia el oeste se propone el metro urbano de SS con un desarrollo de 4,3 km. dentro de la ciudad... ¿Tiene sentido esta idea de metro o resulta algo disparatado para una ciudad como San Sebastián con una población de tan solo 185.000 habitantes (de los que más de la mitad quedarían sin su servicio), una ciudad de distancias reducidas, con excelentes movimientos peatonales y con un costo de más de 500 millones de euros? ...A mi me parece un disparate (algunos dirían que una bilbainada) que adquiere visos de surrealismo en la actual coyuntura económica. Y además no es un metro popular, esto es pensado para dar servicio a los barrios mas populares donde se concentran las mayores necesidades de movilidad de masa...no... **es un metro pijo**...un metro para el centro de la ciudad...aunque tan siquiera se le pueda calificar de metro

Sin ser excluyente una parte de la alternativa para una ciudad pequeña es el transporte público en superficie. Ahora esta de moda el tranvía eléctrico pero a lo igual que el ferrocarril tienen problema de las limitaciones de pendiente y además que tiene vías, esto es que es poco flexible para poder llegar a todas partes. En las ciudades grandes el metro es fundamental por su potente capacidad de transporte, pero es siempre imprescindible el transporte complementario en superficie para llegar a muchas partes El autobús pues resulta conveniente...la cuestión es que en un futuro sea a gas o eléctrico. Entonces para este tipo de ciudades para este tipo de ciudades pequeñas e intrincadas será la solución. Volver al tranvía solo será posible para trazados muy determinados, para calles anchas y para cubrir la demanda romántica.

La referencia a la ciudad brasileña de Curitiba y de sus buses-metro en superficie con carriles exclusivos es una referencia positiva que ha sido tenida en cuenta en otras muchas ciudades. Yo creo que sería una excelente solución tanto para el corredor comarcal como para el interior de SS.

Pero claro esta, antes de tomar alguna decisión en uno u otro sentido seria preciso acometer de una forma sistemática la planificación de transporte publico, cosa que en cualquier caso tiene siempre que ir de la mano del planeamiento ya que no se trata solo de dar respuesta a la de manda de viajes de la ciudad existente sino de orientar y potenciar su desarrollo. Para ello es fundamental:

1º Aclarar el desbarajuste ferroviario y el desconcierto que se evidencia en los permanentes bandazos y cambios de postura para marcarse una línea de actuación coherente poniendo en posición central al planeamiento urbanístico.

2º Asumir la dimensión comarcal del transporte colectivo, en cuanto a ínter modalidad, trazados, paradas, y gestión unitaria.

3º Aclarar los ámbitos de servicio entre el TOPO y RENFE

4º Aclarar el futuro de la estación de Atocha y de la península de Cristina Enea.
Recuperar el borde del Urumea.

5º Programar el enterramiento o cubrición paulatina de líneas ferroviarias a lo largo las áreas más consolidadas del corredor.

6º Realizar un estudio de implantación viaria de líneas de buses, recorridos y paradas, entendiéndolas mas que como paradas tradicionales como estaciones metro-bus

7º Incorporar a la ciudad y al corredor el sistema de metro- bus
Reconsiderar y poner en cuestión la funcionalidad de todas y cada una de las líneas actuales.
Pensar en una frecuencia propia de un metro en superficie

Con la misma inversión que se destinaría a la construcción e implantación del mini- metro mencionado, llevando a cabo una planificación adecuada, la ciudad y la comarca podrían estar dotada del mejor transporte colectivo de España.

EL ESPACIO RURAL, LOS GRANDES PARQUES Y LOS HUERTOS DE OCIO

Como en la mayoría de planes, el espacio rural es también el gran olvidado en este Plan General de San Sebastián. Su papel se reduce a un papel pasivo, el del suelo sin urbanizar, a la espera de la llegada de la renta urbana. De suelo convertido en terreno improductivo, abandonado, sin cualificación. Es la visión estrecha del arquitecto, cuya lógica profesional responde a una especie de pulsión por construir en cualquier espacio libre que encuentra. Llegado este momento, quizá habría que reconsiderar la idea, de si los arquitectos, con su mentalidad desarrollista (en muchos casos depredadora) son el grupo profesional adecuado para ocuparse de la actividad planificadora del territorio, en unos momentos, en que las tesis conservacionistas, ecologistas y antidesarrollistas, están consolidando una nueva cultura del territorio, a la que aquellos, por su misma formación, son ajenos.

Con la desaparición del campesino, el cuidado y mantenimiento de la tierra, de los montes y de los bosques desaparece, el paisaje se degrada y el equilibrio ecológico se rompe. Una rotura con la tradición, con los valores culturales de la agricultura, representa una rotura con la historia y con la identidad del territorio. Conservar la identidad de un pueblo no solo pasa por conservar su idioma, su historia, su cultura material y las formas tradicionales del folklore. El medio físico y natural, la geografía rural, en resumen el territorio, forma parte fundamental de esa identidad. Es por así decirlo el primer capital fijo. Por eso no entiendo que los que más dicen querer a su país, traten a su madre tierra con tanto desprecio y abandono. El paisaje forma parte de la identidad

histórica de un país. Y no en un sentido bucólico, sino incluyendo en él, su evolución histórica, sus transformaciones y sus potencialidades.

En un territorio reducido como Guipuzkoa, los grandes parques territoriales no deben ser espacios delimitados desde la lógica estrictamente urbana, al modo de los parques metropolitanos norteamericanos, pues este papel ya lo cumple el mismo espacio rural. Toda la provincia por tanto debe ser entendida como un parque natural, pero en este caso como un parque vivo, con las actividades y economía propias del territorio rural. Por eso su conservación y su protección de la presión de la renta urbana es fundamental. Por eso hay que cuidarlo, manteniendo y desarrollando la actividad agraria, pastoril, ganadera y forestal. Y para ello nada mejor que los cuidadores naturales de siempre, los campesinos, a los que la administración debiera de compensar por su trabajo con un plus o salario por la labor que desarrollan en el cuidado de nuestro espacio rural. A algunos políticos esto les sonará a disparate utópico. Pero es lo que se viene haciendo ya en algunos países avanzados. Solo puedo sugerir que se informen.

Y no se trata de buscar atajos con propuestas de agricultura intensiva como las industrialdeas, con sus cultivos bajo plásticos, o con pabellones de cultivos sin tierra. Industrializar el campo no es eso. Eso es matarlo con el equívoco de salvarlo. Se trata por el contrario de dotarlo y equiparlo de servicios para facilitar la vida de sus habitantes y el desarrollo de las actividades económicas adaptadas al medio, pero sin alterarlo ni destruirlo. Si esto no es competitivo, como dirán algunos, tampoco lo es la industrialdea si las comparamos con los mares de plástico de Almería o con las extensas huertas murcianas. Pero la rentabilidad también se mide de otra forma cualitativa, diferente a la de la producción y comercialización intensivas. Porque conseguir mantener el territorio es a la larga, lo realmente sostenible y competitivo.

Así que todo el espacio rural de Guipuzkoa debiera en nuestro criterio ser declarado como espacio natural protegido (esto lógicamente no entra en contradicción con la existencia de los parques naturales) al amparo de una Ley Autonómica o de Una norma Foral, en la que no debiera permitirse el desarrollo de otros usos (sin excepciones) que los propiamente agrícolas, ganaderos, pastoriles y forestales, con la perspectiva de recuperar y mantener los cultivos, las razas y las especies arbóreas autóctonas y tradicionales. He incluyo en esta exclusión, de manera especial, la primera o segunda residencia de origen urbano, no vinculada a las actividades agrarias y los usos derivados del ocio urbano, que se vuelcan sobre el espacio rural, concibiéndolo como un lugar de recreo de fin de semana, desarrollando la hostelería (turismo rural), el enoturismo (turismo del vino), los campos de golf, los garden center donde se venden desde plantas exóticas hasta enanitos de hormigón, los camping, los caravaning etc. Algunos de estos aspectos han sido desarrollados a mi juicio razonablemente y con mucho criterio por la Asamblea contra el TAV por lo que como Anexo incorporo a continuación algunos de sus análisis más relacionados con el tema que nos ocupa.

No quisiera terminar este apartado sin comentar algo sobre los huertos urbanos. Esos reducidos espacios cultivados, que surgen en los bordes urbanos de nuestros pueblos y ciudades aprovechando terrenos abandonados y de titularidad pública o dudosa, escondidos tras una loma, de difícil acceso o pronunciadas pendientes. Tanto en su versión de ocio donde los urbanitas se reencuentran con una actividad hace tiempo perdida pero anhelada, como en su versión más estrictamente económica, en donde muchas familias con su pequeño huerto de autoconsumo, se ayudan para hacer frente a una crisis que les golpea con inusitada dureza, los huertos urbanos son una realidad a las que el Planeamiento Territorial de los Municipios debiera de dar una salida. Para ello sería necesario crear áreas de huertos de titularidad pública, localizados en los bordes urbanos, debidamente acotados y parcelados, dotados de los necesarios servicios básicos y quizás con arrendamientos simbólicos que ayuden a su mantenimiento. De esto hay ya sobradas experiencias.

Pero estos huertos urbanos debieran de entenderse también, como otra versión más del sistema de espacios verdes de la ciudad, a la vez de como lugares de educación y formación de los

escolares en el aprendizaje de las artes de aquel primer hombre sedentario del que culturalmente, en tantos sentidos, aún somos herederos.

ANEXO - 2

ASAMBLEA CONTRA EL TAV. (Texto de debate para la quincena antidesarrollista: 10-23 Diciembre 2007)

El Caserío Industrial ya tiene Label

Aquella visión bucólica de los campos y caseríos autosuficientes en Euskal Herria está a punto de extinguirse, si no lo hizo hace años. El establecimiento de una industria agro-alimentaria depredadora ha supuesto la reestructuración de las pequeñas unidades familiares en una agricultura intensiva, que tiene su cénit en el monocultivo. Esta política está impulsada por las grandes empresas agroalimentarias y de distribución como Eroski... que controlan los precios, las condiciones y la producción. Mantienen así al agricultor y ganadero sumiso a los criterios de los mercados, subordinados por el consumo en las grandes ciudades. Sus consecuencias son la disminución de la población agraria, y su precarización, mayor dependencia de la energía y maquinaria, así como la pérdida de sabiduría y de prácticas menos dañinas con el medio...

La desaparición de las formas antiguas de cultivar la tierra se ilustra con la aparición de las Agroaldeas, fenómeno que ya se ha iniciado con fuerza, especialmente en la zona de Donostialdea. Las Agroaldeas son una especie de pabellones industriales a modo de invernaderos donde se produce artificialmente (cultivos hidropónicos) en condiciones no biológicas para la planta (acorta los ciclos, cultivos sin respetar sus épocas, inyección de abonos químicos, selección de la forma, color y sabor del fruto...) Lo más curioso, y preocupante a la vez, es que las plantas ya no necesitan de suelo para poder desarrollarse, también es conocida como «la agricultura sin tierra». La artificialidad de la vida da un paso más apoyada vía subvenciones por Gobierno Vasco y Diputaciones, donde otra vez las empresas multinacionales del sector controlan las tecnologías, fertilizantes, substratos... convirtiéndose definitivamente el agricultor en mero productor de alimentos o en supervisor de las máquinas que los producen.

El caso de la ganadería no es más alentador. Principalmente porque la simbiosis agricultura-ganadería ha desaparecido en favor de la estabulación del ganado. Desde tiempos inmemoriales se trabajaba la tierra con animales, estos se alimentaban de ella y potenciaban su fertilidad. Ahora la ganadería se ha intensificado de forma que los animales son excluidos de su medio y tratados masivamente en condiciones atroces. Comprobado queda con la desaparición del pastoreo tradicional en detrimento de la ganadería intensiva en factorías cárnicas y lácteas. Por otra parte, la necesidad de producir masivamente también

ha supuesto una mejora genética o selección artificial, excluyendo a las razas autóctonas. Nadie se asombra hoy ya de la aparición de un nuevo mal patógeno en los animales, sea «vacas locas», «gripe aviar» o «lengua azul», causado directamente por la utilización de los animales como medio rápido de producción para el mercado agro-alimentario. Hay que confirmar también las graves repercusiones en la salud humana de estas prácticas agro-ganaderas aunque no las analicemos en este texto. Con todo ello en contra, los agricultores y ganaderos que pretendan vivir de la tierra tienen que superar las interminables trabas burocráticas y técnicas que sirven como criba, a fin de seleccionar las explotaciones mejor adaptadas al mercado, agro-alimentario, claro. Hablamos de todos los pasos para poder etiquetar los productos como Denominación de Origen, Eusko label, Producción integral o Agricultura ecológica.

El sector primario se ha convertido en uno de los pilares de la economía globalizada con una gran vocación exportadora, principio básico de la Política Agraria Común europea (PAC). Para ello se exige tecnología en aras de un desarrollo productivo, impulsando la concentración de explotaciones y la desaparición de las más pequeñas. La importancia de cada vez mayores inversiones para superar los requisitos técnicos es una de las bazas de las administraciones para controlar a través de las subvenciones, el modelo agrario que quiere. Con esta filosofía, el Departamento de Agricultura del Gobierno vasco hace su apuesta por este modelo a través de Itsasmendikoi, Gaztenek y Lurranek. Los primeros son organismos encargados de la formación de los futuros profesionales del mundo rural, primando en su discurso la competitividad y rentabilidad de las empresas y que aboga por la industrialización del mundo agrario como único camino posible (hidropónicos, agrotóxicos, agroaldeas, tecnificación, biodiesel...). El último es un ente creado como banco de tierras para jóvenes agricultores y que realmente se está utilizando para gestionar las expropiaciones agrarias para infraestructuras como el TAV...

Bajo la sombra del Pino

Detrás de un discurso ambientalista, paisajista e incluso conservacionista se esconde la industria forestal, especialmente en Bizkaia y Gipuzkoa. De las aproximadamente 240.000 hectáreas de bosque de estos dos herrialdes, 160.000 serían de plantaciones con destino a la industria forestal: madera, serrín, papel, pasta para aglomerado... Prácticamente son dos las especies utilizadas, Pino radiata y Eucalipto; ambas, especies exóticas, de rápido crecimiento y rápido empobrecimiento del suelo. Por ello mismo, una plantación de eucalipto necesita ser abonada varias veces en sus 12 años de vida. El único método utilizado para estos tratamientos es la «matarrasa», que viene a ser la eliminación de todos los componentes vegetales que tienen raíz en la tierra, de forma totalmente mecanizada. De esta manera se incrementa la erosión del suelo, la eliminación total de flora y fauna y los cambios en los sistemas hidrológicos. Debido a la competencia barata de

la madera de países del tercer mundo, este sector tan importante para la supervivencia del «nuevo mundo rural vasco» esta siendo fuertemente subvencionado por las instituciones, especialmente por las diputaciones y necesita de mano de obra cada vez más precaria. Cuestión indispensable para competir en un mercado internacional marcado por la destrucción de los bosques tropicales, el expolio a los pueblos indígenas y la explotación de millones de trabajadores. Como lavado de cara para esta industria surgieron, a iniciativa empresarial y de ONGs ambientalistas, los sistemas de certificación de sostenibilidad (FSC y PEFC). El objetivo era incorporar la industria forestal a la moda del etiquetado verde, a condición de que cada empresa o plantación cumpliera con unos criterios que el lobby maderero decide. Así, mientras una empresa alardea de cumplir con estos objetivos de sostenibilidad (medioambientales y sociales) en Europa, en cualquier punto del planeta podrá estar cometiendo verdaderas atrocidades sin coste económico o moral ninguno. De cualquier manera, calificar como sostenible el modelo forestal que atesta las montañas vascas es decir mucho. A las afecciones anteriormente mencionadas podríamos añadir la desecación de manantiales y la segregación de componentes tóxicos por el uso del eucalipto, la acidificación del suelo causada por las plantaciones de pino o el uso indiscriminado de fumigaciones aéreas para combatir plagas como la procesionaria, entre otras. Las miras empresariales parecen estar puestas en la utilización futura de la madera de los bosques vascos en la producción de bio-energía, a través de su quema industrial.

El mismo denominador común en cada monte y valle, la transformación total del ecosistema y de los usos populares para alimentar el hambre de producción de la industria, del consumo urbano de energía y de los derivados de la madera. La privatización de los montes y su abandono, al no resultar rentables puede suponer también un fuerte riesgo de incendios forestales e imposibilita a la población obtener un uso de estos montes, como ha sucedido en el valle del Roncal. La implantación de este voraz modelo forestal no se puede disociar de la propia actividad del baserritarra, quien obtiene importantes beneficios extra por su gestión. Sin embargo, mientras determinadas prácticas forestales provienen de conocimientos acumulados durante miles de años, estos cultivos industriales representan el icono por excelencia del ansia de beneficio rápido, que ha calado ampliamente en el medio rural.

Desarrollo rural, ocio y especulación

Si comentábamos que los transgénicos eran un virus aparecido recientemente en los campos agrícolas, podríamos decir que el ocio-turismo rural es la patología crónica encargada de destruir la estructura social y física de estos espacios. El ritmo desenfrenado de vida en la ciudad (estrés, ansiedad, depresiones...) convierte a las zonas rurales-naturales en los remansos de fin de semana para la parte de la población urbana agraciada con una segunda residencia. Esta enfermedad del suelo rural, que tiene como secuelas crónicas la conversión de la tierra en

asfalto y hormigón, se ha extendido a todo el territorio (litoral, montaña, llanura). Ejemplos sobrecogedores como los casos de Andramari en Getxo, Bakio, Ablitas, Pirineo navarro, Iparralde, Zarautz, Rioja alavesa, Altza-Pasaia... pueden ser estudiados con el mismo prisma con que se analiza la especulación urbanística en las ciudades. Macro-urbanizaciones, reconversión del caserío en chalet, hoteles, puertos deportivos, estaciones de esquí, campos de golf con su club social... vienen a sustituir los antiguos usos primarios del suelo por la implantación de un sector de servicios que gestiona la muerte del mundo rural o natural. Así la población rural se hace dependiente de los «nuevos trabajos» (hostelería, jardinería, asistencia social...), fomentando la desaparición de los saberes tradicionales, depositados en el conocimiento del medio y su aprovechamiento, sin poner en peligro el equilibrio de la vida sobre el planeta. Las necesidades de ocio de la clase urbana no conocen límites, como deja a las claras el incremento imparable de proyectos de campos de golf, todos ellos con sus urbanizaciones de lujo, especialmente en la ribera Navarra y Rioja alavesa, zona con importantes carencias de agua. Por otra parte, las políticas de desarrollo rural no sirven sino para fortalecer este modelo imparable de destrucción. Así, por ejemplo, estos planes vienen marcados por actuaciones como desarrollo de equipamientos y servicios. El último programa de desarrollo rural del gobierno de Lakua (2008-2013) ya no está dirigido a frenar el despoblamiento rural, sino que su prioridad será catapultar el turismo rural. Según esta concepción institucional del desarrollo, el acceso a internet es el mejor ejemplo de la mejora de la calidad de vida en el mundo rural.

En este sentido, los pequeños reductos donde se mantienen los espacios más o menos naturalizados son transformados en zonas de reserva (biotopos, parques naturales...) convirtiéndose en espacios de disgregación de un turismo «verde» procedente de las ciudades. Entendemos que lo que se produce es un efecto de mercantilización de la naturaleza en el que las instituciones se apropian de estos espacios (legislando, controlando a través del uso público de los espacios naturales) limitando el uso a la población local, que en gran parte es la que lo ha mantenido naturalizado hasta entonces.

VOY A CONCLUIR

Probablemente por lo dicho hasta ahora el epíteto menor que voy a recibir va a ser, el de populista, demagogo y poco profesional...Con lo que voy a contar a continuación me van a llamar además exagerado. Eso parecieron mis análisis sobre el mercado de la vivienda, cuando en el seminario de Eibar de hace tres años, adelante lo que se avecinaba. He titulado este apartado:

“La quiebra financiera de la ciudad americana.”

Y subtítulo:

¿Será este el ejemplo para el futuro próximo de nuestras grandes ciudades?

En EEUU ante la caída por la crisis de los ingresos estatales y municipales, la administración, tal y como es su forma de funcionar, no se ha andado con chiquitas.

La quiebra financiera del estado de California ha sido el ejemplo más conocido, por haber tenido que llamar a las puertas del gobierno Federal para hacer frente al pago de los gastos corrientes de funcionarios, enseñanza, etc. Pero no se encuentran mucho mejor Nueva York o Nueva Jersey con enormes desequilibrios presupuestarios o Virginia que para enderezarlo ha decidido freír a sus ciudadanos a multas, o Colorado que se ha visto obligado a reducir el salario mínimo por primera vez desde que se implantó en 1938. ¿Pero y las ciudades? ... Kansas City con apenas 300 millones de déficit presupuestario ha decidido cerrar la mitad de sus centros escolares con objeto de ahorrar gastos, adecuando oferta a demanda. Una medida complementaria a la reducción de la semana de colegio a cuatro días. Cosas parecidas están haciendo otras ciudades. Pero por lo significativo de las medidas adoptadas vamos a mencionar a Colorado Springs, ciudad donde se encuentra la Academia de la Fuerza Aérea y segunda en tamaño después de Denver en el estado de Colorado. Ante las necesidades financieras y la oposición de los ciudadanos a que se aumente la presión fiscal, el municipio ha implantado las siguientes medidas:

- 1 Apagado permanente de un tercio de la iluminación pública.
- 2 Subasta por Internet de los helicópteros de la policía municipal.
- 3 Reducción de plantillas de bomberos, policías y funcionarios similares.
- 4 Eliminación de las papeleras en parques públicos (se invita a que cada ciudadano se lleve su basura y a que sieguen el césped – de los parques públicos - si les apetece.
- 5 Restricciones al riesgo. No hay presupuesto para abonos o fertilizantes.
- 6 Cancelación del servicio de autobuses urbanos desde el anochecer, en los días normales, y completo en los fines de semana.
- 7 Renuncia a la competencia de cuidado de las vías urbanas, asfaltado, mantenimiento y similares.

Allá por la crisis de los 80 yo estuve en Nueva York y Chicago. Las administraciones municipales no tenían dinero para hacer frente a los gastos corrientes. Les voy a contar lo que vi paseando por la gran manzana: Solares vacíos llenos de residuos, vegetación incontrolada y suciedad; Barrios enteros abandonados donde las personas parecían fantasmas; Casas vacías; Ventanas y puertas tapiadas; Inseguridad por todas partes; Oscuridad en las calles por la ausencia de alumbrado público; Mendigos durmiendo por todas las esquinas; Suciedad; Hierbas enormes en las juntas de hormigón de las aceras...

Se lo voy a ilustrar por último, con un ejemplo que vi con mis propios ojos y que me llamo singularmente la atención. Como soy un cinéfilo y un mitómano, me fui a ver la joyería Tiffanys, la de la novela de Truman Capote, la película de Audrey Hepburn y la música de Moon River.

Tiene un frente como de veinte metros en la Quinta Avenida y una acera ancha como de ocho (al menos así lo recuerdo). Frente a la puerta había un almirante grandón de esos que te abren la puerta o no te dejan pasar según te vean la pinta (a mi me dejó pasara). Disponía además de un barrendero particular (vestido correctamente de barrendero) que recorría la acera n todo el frente de la tienda recogiendo papelitos y colillas con una escoba y un recogedor de esos que se abren tirando de una barra. En fin, que tenía la acera más limpia que una patena.

Sin embargo en el resto de las acera antes y después del tramo de la tienda, las yerbas subían en las juntas de dilatación del hormigón hasta una altura de mas de medio metro y la suciedad, la basura y los yerbajos campeaba por todas partes...el ayuntamiento no tenía contenedores de basura, no manguaba las calles ni las barría...no tenía presupuesta para ello y era Nueva York. Después estuve en Chicago y contemple un escenario parecido. Les admito que este país, no es, para bien o para mal los Estados Unidos de Norteamérica, que aquí hay protección social, sanidad pública y esas cosas de las que tanto presume nuestro Gobierno... pero yo me

pregunto: ¿si los ayuntamientos continúan un tiempo en la ruina económica en que ahora vegetan, sin apenas cubrir el mantenimiento y reposición de los servicios públicos tal y como anteriormente he comentado...de verdad creen ustedes que estamos tan lejos de ese escenario?

Ultimos datos del PIB de 2009

PIB por regiones

Aragon	4,4%	
C.Valenciana	4,3	
Canarias	4,2	
Media europea	4,2	
Cataluña	4,1	
Pais Vasco	3,5	Donde menos ha incidido la burbuja inmobiliaria
Madrid	3,2	
Navarra	2,5	Coches
Extremadura	2	Agricultura

PIB por habitante año 2008

Pais vasco	30.703	
Madrid	22.886	
Navarra	29.598	
Cataluña	26.831	
Media española	22.886	
Extremadura	16.301	ultimo