

EUSKAL HERRIKO BIDEAK GURE AROAN: IKERKETA BERRIRAKO IDEIAK

Los caminos del País Vasco en nuestra era: ideas para nuevas investigaciones

The roads of the Basque Country in our era: ideas for new investigations

David ZAPIRAIN KARRIKA
Ereiten Kultur Zerbitzuak

Fecha de recepción / Jasotze-data: 22 de enero de 2021

Fecha de evaluación / Ebaluazio-data: 20 de julio de 2021

Fecha de aceptación / Onartze-data: 24 de agosto de 2021

Euskal Herriko errepideak Aro Garaikidean aztertzerakoan bideen esanahi soziala lehenetsi dugu. Hau da: bide erraldoiak eraikitzeak zer nolako eragin soziala izan duen aztertzea, hain zuzen ere. Bide garaikideak gizarte-gatazkaren isla balira horrek horrela gizartea hobeto ulertzeko balio lukeelakoan. Horretarako, herritarron historiari bide emate aldera, artxibo pertsonalak eta lekukotasun zuzenak bilatzen saiatu gara. Era berean, Jason W. Mooreren teoriak eta tresna kontzeptualak gurera ekartzen saiatu gara, metodologia berritzean ikerketaren ikuspuntua zabaldu daitekeelakoan.

Hitz gakoak: Errepideak, AP1, A63, NIP-IGP, Supersur, Kapitalozenoa, Debagoiena, Biriatu.



En nuestro análisis de las carreteras en la Edad Contemporánea hemos dado prioridad al significado social de los caminos. Esto es: hemos profundizado en el impacto social de la construcción de carreteras de gran magnitud. Hemos analizado la sociedad a través de los conflictos sociales sobre las carreteras contemporáneas. Para ello, y con intención de ampliar la historia social, hemos recogido y estudiado archivos personales y testimonios directos. Asimismo, hemos aplicado las teorías y mecanismos conceptuales de Jason W. Moore con el objeto de utilizar metodologías innovadoras en temas y estudios actuales.

Palabras clave: Carreteras, AP1, A63, NIP-IGP, Supersur, Capitaloceno, Debagoiena, Biriatu.



The social meaning of roads is the focus of our analysis of the road-network during the Contemporary Age. In other words: we gave special significance to the social impact of highways. We tried to analyse society through the study of social conflicts in relation to contemporary roads. With the purpose of expanding social history, we collected direct testimonies and personal archives. In addition, we applied the theories and conceptual tools designed by Jason W. Moore to our case study. Our final aim is to expand current research making use of innovation methodologies.

Keywords: Roads, AP1, A63, NIP-IGP, Supersur, Capitalocene, Debagoiena, Biriatu.

AURKIBIDEA

I. BIDEAK ETA BIDAIAK. II. BIDAIA PRESTATZEN. III. BIDEAN ARGITU NAHI DUGUNA. IV. BIDAIA EGITEKO BIDE BAT AUKE-RATU. V. AP-1: DEBAGOIENAKO IGP-AK. VI. ONDORIOAK. VII. ERANSKINA. VIII. BIBLIOGRAFIA.

I. BIDEAK ETA BIDAIAK

Euskal Herriko bideak Aro Garaikidean. Ertz askotako ibilbidea dela begi bistakoa da. Hori dela eta, lerro hauetan zehar bideari ezinbesteko osagaia erantsiko diogu: bidaia. Bidea eta Bidaia, banandu ezinezko bikotea da. Halaber, bidaia izango dugu gure interes gunea azaltzeko gakoa. Hau da: noraezean ez ibiltzeko bidaiak bideari zentzua, helmuga eta argia ezartzen dizkio. Bideari. Hori da, hain zuzen, gure bidaia honetan abiatzeko finkatuko dugu lehena: zertarako bidea? Horretarako, bideak eta Historia eskarmentu pertsonalean lotzen dituen oinarritzko bi kontzeptu ekarriko ditugu gogora. Lehengoa, orokorra, José Antonio Rodríguez Ranzek doktore eta irakasleak esandakoa: Historiari galdera paratzen diogunean, gure mundu-ikuskeraz uzten dugu agerian; nork bere kezka bideratzen ditu galdera horien bidez. Bigarrena, Gipuzkoako komunikabideen inguruan Elena Barrena Osoro doktore eta irakasleren laguntzaz historialari izaten hasi ginekoa: bidea eginkizun soziala da.

Barrena Osoro eta Rodríguez Ranz aipatzea ez da debaldekoa. Elena Barrena Osororekin hasi ginen ulertzen zein zen gure ogibidea, baita hura gauzatzeko ere. Ez nolana, Gipuzkoako bideak ikertzen baizik! 1997an *Gipuzkoako komunikabideen Historia* deritzan bildumaren baitan izan zen hori. Ia hamabost urte beranduago, bilduma eta ikerketa gunerara eraman ninduen Rodríguez Ranzek bueltan. Biei, Barrena Osorori zein Rodríguez Ranzi, doakie nire eskertza.

Arestiko bi aipamen horiek xaloak ematen badute ere, balekoak zaizkigu gure artikularen muina eta abiapuntu finkatzeko. Gure aurrean bideak ditugu, baina bideak alde batetik bestera joateko esparru hutsak ez dira. Harreman sozialak, ikuspegi sozialak, ideologia... islatzen eta bideratzen dituztelakoan gaude. Bideek esanahia dute, ez dira neutroak.

Behar bada militarrek eraikitako bideak horren adibiderik gordinenak dira¹. Jakina, «militarrek eraikitako bideak» diogunean, bortxazko lanetara zigortutako presoek esklabutzan egindako lanak direla esan nahi dugu. Hasiera batean balore estrategikoa omen duten bideak dira hauek, baina zigortzea, umiliatzea, disziplinatzea eta debalde eraikitzea dute helburu nagusia. Balore estrategikoa aitortuta ere, hori ez da behin-betikoa. Hura desagertzean oso bestelako balorea eranstean zaio: turistikoa, hain zuzen ere. Are: kasu batzuetan, behin baino gehiagotan erantsi ere.

Hala gertatzen da, esaterako, Jaizkibel mendian militarren agindupean eraikitako bidearen gainean. Izan ere, Hondarribia eta Pasaia Jaizkibelgo tontorretik lotzea ez da bide honen helburua. Esan bezala, hasieran interes militarra omen dago horren atzean. Aitzitik, errepide horrek eskaintzen duen ikuspegiak berehala hartzen du balorea². Donibane eta Hondarribia lotzeko ez, baina Biarritz - Donostia ardatz turistikoa elitistaren baitan bai. Aurrerago, berriz, Done Jakueren bidearen zati bezala. Kasu xalo honek bikain erakusten du bide baten gainean egin daitekeen berrinterpretazio soziala. Izan ere, erro historikorik ez duen Gipuzkoan zeharreko Done Jakueren bidea, are gutxiago Jaizkibeldik, Gipuzkoako biderik zaharrena bezala hartzen da.

Beraz, bideen gaineko nolabaiteko apropiazio soziala ematen da³. Horretan sakondu nahi dugu. Aro Garaikideko Euskal Herriko bideak zeharkatzeko bidaia honetan noraezean ez ibiltzeko bidearen izaera soziala nola topatu eta, era berean, horren bidez gure egungo kezka sozialak partekatzea dugu eta helmuga. Zehatz-mehatz, XX eta XXI. mendeetan bidegintza gatazka sozialaren aurkibidea zein den jakin nahi dugu.

II. BIDAIA PRESTATZEN

Edozein bidaia abiatu aurretik egiten ohi dugun moduan, honetan ere «bidaia-gidak» kontsultatu ditugu. Ustekabea, baina, hauek ez ziren uste bezain ugari. Alegia, Euskal Herriko bide garaikideak aztertzen dituzten lanak

¹ MENDIOLA, F. eta E. BEAUMONT, *Esclavos del franquismo en el Pirineo*. Tafalla: Txalaparta, 2006; ORGANERO, Á., *Batallón de pico y pala: cautivos toledanos en Lesaka*. Arre: Pamiela, 2015; Juan Carlos García-Funesen tesia ere ezinbestekoa da: GARCIA-FUNES, J. C., *Espacios de castigo y trabajo forzado del sistema concentracionario franquista*. PDF-a sarean eskura: <https://academica-e.unavarra.es/xmlui/handle/2454/28831> (2021ko urtarrillaren 6an kontsultatua).

² Edo txirindularitzaren profesionala zein amateurraren klasikoa bihurtuta.

³ Berdin gertatuko da erabilerarik gabeko trenbideekin, bidegorri ala pasealeku bihurtuta. Esparru hau oso interesgarria da. Izan ere, bide garaikideen hastapenak eta garatzea ezin da ulertu tresnarik gabe. Trenbideei buruz, argitalpen honetan Olaizolaren artikulua dugu.

guk uste baino urriagoak dira eta, normalean, ez daude Historiaren ikuspuntutik idatziak⁴:

- Autoroute française A51 (Historique): [https://routes.fandom.com/wiki/Autoroute_fran%C3%A7aise_A51_\(Historique\)/D%C3%A9tail](https://routes.fandom.com/wiki/Autoroute_fran%C3%A7aise_A51_(Historique)/D%C3%A9tail) eta Autoroute française A64 (Historique): [https://routes.fandom.com/wiki/Autoroute_fran%C3%A7aise_A64_\(Historique\)](https://routes.fandom.com/wiki/Autoroute_fran%C3%A7aise_A64_(Historique)) (2021ko urtarrilaren 4ean kontsultatua). Euskal Herria kontinental zeharkatzen duten bi autopisten gaineko laburpenak.
- *Bizkaia: carreteras 1985-1990*, Bilbo: Bizkaiko Foru Aldundia, 1991.
- *Carreteras de Bizkaia (1990-2000): autoría y gestión bajo la dirección... José Félix Basozabal Zamakoa*. Bilbo: Bizkaiko Foru Aldundia, 2001.
- FERNÁNDEZ, J., *La autovía en el espejo*, Tafalla: Txalaparta, 1989.
- FRANCISCO UGARTONDO, E. de., *Perspectivas de la Red de carreteras de la Comunidad Autónoma del País Vasco*, *RIEV*, 42-2 (1997), 355-366 or.
- PALACIOS MENDOZA, V., *Caminos y puentes alaveses*. <https://www.euskonews.eus/0110zkb/gaia11001es.html> (2020ko apirilaren 14ean kontsultatuta)⁵.
- RODRÍGUEZ RANZ, J. A., *Gipuzkoako komunikabideen Historia. 4: 1938-2010*, Donostia: Gipuzkoako Foru Aldundia, 2011. Topatu bibliografiaren artean, hau da Historiatik eta historiagilearen ikuspuntutik idatzitako bakarra. Alegia, prozesu historiko gisa hartzen dira bideak, garaian garaiko inguruan txertatuta eta dagokion gainontzeko gizarte-osagaiekin uztartuta. Metodologia egoki baten gainean eraikita. Rodríguez Ranzek Aro Garaikidearen bideak ikertzeko proposatzen duen metodologia goraiatzekoa da, eta eredu gisa balio du. Izan ere, foru araudien, aurrekontuen eta planeamendu orokorraren peskizan jartzen gaitu honek, lanen egitea eta honen ingurukoak aztertu aurretik. Horrela, bide garaikideen gaineko ikerketak ez gaitu soilik behin-betiko artxibo-gelara eramango, zerbitzu teknikoaren bulegoetara baizik... bai eta PDFen eremura ere.

⁴ Artikulua idazten ari garela, 2020ko abenduan, EHUK Heriberto Pérez Aceboren liburua iragarri berri du: *Errepideak. I: bide-sarea eta trafikoa*. Alabaina, ez du ematen Euskal Herriko adibidea jorratzen duenik, errepideak ingeniariaren ikuspegi orokorretik lantzen du. Aurretik Gurrutxagak eta Osese (2011) eta Gurrutxagak, Osese eta Iturratek (2018) egin bezala.

⁵ Artikulu laburra da; XX. mendea baino ez du aipatzen.

- SANZ LEGARISTI, P., *Postabidetik AP-I autobidera*, Gasteiz: Arabako Foru Aldundia, 2016.
- URQUIA, J. M., Historia de la variante de San Sebastián, *RIEV*, 35-1 (1990), 11-32 or.
- VIDALABARCA, J., *Arabako bideen historia*. Testua ikusteko: <https://pdfs.mx/document/c294872/historia-de-los-caminos-de-%C3%81lava-juntas-generales-de-%C3%81lava> (2020ko abenduaren 22an kontsultatua). Arabako Historia orokorra jorratzen duen bildumaren 6. alea da.
- VIDALABARCA, J., Estudio sobre las competencias de la Diputación Foral de Álava en materia de carreteras, *Congreso de Historia de Euskal Herria del II Congreso Mundial Vasco «Economía y conflictividad social (siglos XIX y XX)»*, Donostia: Txertoa, 1998. 135-160 or. 5. liburukia.

Hortaz, «errepide planak» oinarri dituztenak⁶, gure garaiko bideetan legezko arauak⁷ ez ezik, arau eta txosten teknikoak pilatzen dira: ingurumenezkoak, auto-jarioarenak, mantentze lanenak, istripuei buruzkoak, kontrataziozkoak...

Esaterako, Euskal Herria penintsularrari dagokionez, Euskal Autonomia Erkidegoaren III. plana dago indarrean, 2017-2028 bitartean (7. atalean lurralde historiko bakoitzaren errepide planak laburbiltzen ditu); Nafarroan, III. plana 2018an iraungi zen, jarraian «Plan Director de Movilidad Sostenible» deritzana onartu zelarik, 2030. urtera bitartean. Herrialde kontinentalean, ordea, planifikazioari dagokioenean, hala «Plan d'État Region» <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/nouvelle-aquitaine/Grands-dossiers/Les-contrats-de-plan-Etat-Region-2015-2020-en-Nouvelle-Aquitaine#>, nola SRADDET («Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires») delakoak hartu behar dira aintzat⁸. Azken honek ere 2030era luzatzen du bere ikuspegia.

⁶ Adibidez: *Trafikoaren bilakaera Bizkaiko errepideetan*. Bilbo: Bizkaiko Foru Aldundia, Obra Publikoen Saila, Obra Publikoen Zuzendaritza, L.G. 2011. FONSECA, A. I., *Euskal Autonomia erkidegoko errepideetako jardunetarako ingurumen arloko gomendioak = Recomendaciones ambientales para las actuaciones de carreteras en el País Vasco*. Vitoria-Gasteiz: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia, 2008; *Gipuzkoako bide sarearen hobekuntza eta handitzea*. Donostia: Gipuzkoako Foru Aldundia, Bide Azpiegituretako Departamentua, L.G. 2009.

⁷ Argitalpen honetan bertan ALLIK eta AGIRREAZKUENAGAK jorratzen dute gaia.

⁸ Era berean, Akitania Berriko DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du Logement) delakoak garraio bideak aztertzen ditu, baina bere webgunean, 2021ko urtarrilaren 4ean, Euskal Herria zeharkatzen duen A63ko zatiari buruzko planik ez zituen jasotzen. Elkargoak, ordea, mugikortasunaren eskumena du. Alegia: Garraio eskaintza moderno eta eraginkorra eraikitzearena.

Azkenik, ezin bazterrean utzi errepede hauen guztien garapenaren lekuko zuzenak: irudiak zein pertsonak nahiz elkarteak. Azken hauen memoria agiri teknikoak osatzeko ezinbestekoa dela pentsatzen dugu⁹.

Zeintzuk dira errepeaso azkar honen ondorioak? Lehenik eta behin, egun errepedeak lurraldearen planifikazioaren baitan eta beste osagaiekin batera eraikitzen direla uzten du agerian honek guztiak; ondorioz, errepedeak jada ezin dira soilik bere baitan aztertu. Beraz, Aro Garaikidearen ikerlariak «Errepedeak» ez ezik, hala Lurralde Planeamendua eta Ingurumena nola bestelako kontzeptuak (mugikortasuna, osagarritasuna...) zein bideak ez diren bestelako azpiegiturak ere miatu beharko ditu.

Bigarrenik, arestian aipatu zerrenda hanka motz dagoela iruditzen bazaiugu ere, artikulua prestatu bitartean ez dugu lan gehiago topatu; Bizkaiari buruzko hutsune bibliografikoa harrigarria iruditzen zaigu, oso; jasotako argitalpenak Aldundiaren txostenak baitira¹⁰; eta, era berean, A15a kenduta, Nafarroari buruzko ikerketa gehiago ez dago. Litekeena da bideak garapen ekonomikoaren baitan ikertu izana, ez eta ikerketen elementu nagusi bezala. Aipatu dugu ere historialarien ikuspuntua oso urria dela, ikerketak ingeniariaritzala ala planeamendua lehenetsita. Beraz, gure ustez, ikerketarako tarte zabala dago, bestela gai honen ezagutza norabide bakarreko bide estuan geratzeko arriskua baitugu.

Hirugarrenik, *Gipuzkoako komunikabideen Historia* bilduman proposatzen den lan ildoak oso egokia iruditzen zaigu. Bideak eta errepedeak historiatzea ez da bideen katalogoa egitea. Are gutxiago Aro Garaikidean. Ekimen hauetan erakundeek berebiziko garrantzia dute. Bidegintza garaikideak erro instituzionala du. Beraz, gaitasun politikoa, ekonomikoa, administratiboa eta teknikoa, guztiak dira beharrezkoak bideak gauzatuko badira.

Horregatik, aro honetako bideak ikertzeko metodoa ezartzerakoan, Rodríguez Ranzek Gipuzkoarako irekitako bidea balekoa da:

- bideak eraikitzeak ahalmen legala: eskuduntzak eta gaitasun legala nola eskuratzen den, nola egikaritzen den; plan orokorrak nola gauzatzen diren Araudi Foralen bidez eta hau aurrekontuetan nola islatzen den.
- bideak eraikitzeak ahalmen teknikoa: zeintzuk diren prozesu praktikoak, zer da eraikitzen dena, zein aldaketa sortzen dituen horrek, ohituratan, ingurumenetan...

⁹ L. FEVREREN *Histoire vue d'en bas et non d'en haut* edo E.P. THOMPSONEN *History from below* geureak eginez.

¹⁰ XIX. menderako ordea, Joseba AGIRREAZKUENAGAREN lana dugu: *Bizkaiako errepedegintza 1818-1876: Hazkunde ekonomikarako azpiegitura lanak*. Bilbo: Giltz liburuak, 1987.

- garapen eredu honen inguruko eztabaidak.
- bidegintzaren balorazioa, dirutan.

Laugarrenik, zerrenda horretan agerian geratu da ikerketak eremu politikoari lotzen zaizkiola. Honek badu bere logika; batetik, ikerlanen sustatzaileak foru erakunde izan direlako; bestetik, EAEn eta Nafarroan eskumena probintzia mailan gauzatzen delako. Alabaina, oso egoera paradoxikoa sortzen du horrek. Izan ere, bideak lurraldeak, herriak, herrialdeak lotzen omen dituzte. Esaterako: herrialdearen ardatz nagusietakoa den A63-A8 bikotea ez da historiatu, bi bide guztiz arrotz bezala hartzen dira. Berdin gertatzen da Ipar-Hegoa ardatzari begira, APIari zein N121ari.

Hortaz, honi beste hausnarketa gehigarria dario: errepideak egitea erabaki politikoa baldin bada (eta baietz esan berri dugu) eta bideek pertsonen arteko loturak bermatzen badituzte, nolatan ez dago Euskal Herriko errepideen kontakizun orokorra, zatika beharrean hauspo luzeko errepideak modu integralean jasotzen dituen?

Horiek horrela, gure aroko bideetan zehar abiatu nahi dugun bidaiari ekiteko zein tarte utzi diguten «bidaia-gida» hauek? Bistan denez, handia, handiegia. Bai lurraldeka, bai eta ikuspegi nazionala hartuta ere, ikerketarako bidea oso zabala da. Ezinbestekoa zaigu galdera zehatzagoak egitea.

III. BIDEAN ARGITU NAHI DUGUNA

Agerian geratu denez, egiteke dago Euskal Herria zeharkatzen duten bide nagusien ikerketa bateratua. Are, Gipuzkoarena da historiatu den bakarra. Ildo horretan, herrialdekako ikerketa egiterakoan Gipuzkoarako erabili den eredia guztiz baliagarria delakoan gaude, bideak gertakizun soziala eta prozesu historiko gisa hartzen baitira, metodologia egokia oinarri. Horren emaitza bikoitza izan da: teorikoa, hausnarketa orokorra eskainiz eta ondorioz etorkizunari begira galdera berriak plazaratuz; praktikoa, bideen nondik-norakoak ilustratuz eta hauen ezaugarriak zehaztuz.

Erronka nagusia agerikoa da beraz; hurrengo lerroetan gure buruari ezarriko dioguna askoz apalagoa izango da, beti ere, baina, ildo nagusi horren baitan.

Izan ere, aurretik azaldutakoarekin bat eginez, gure kezka bidea eta arlo soziala lotzean datza. Bideak garraioentzako xendra hutsak dira? Ala bestelako gertakizunen eszenatoki ere badira? Bideak ekintza sozialak eta politikoak baldin badira, ez dira eraikuntza neutroak, ezta neutralak ere: haien ibilbidea, ezaugarriak, helmugak, kudeaketa, balorazioa... elementu horiek guztiek ez al dute balio gizartea aztertzeke? Gizartea azaltzeke?

Horrela, gure bidaiaren helburua argi geratzen da: bidearen arlo sozialari heltzea, XX eta XXI. mendeetan ere bideak gatazka sozialaren agertokia direlakoan; eta hala balitz, hura nola agertzen den aurkitzea. Horretarako, gure errepide nagusiei erreparatuko diegu.

Tresna metodologikoen eguneraketa bidaiaren parte ere izatea nahiko genuke. Horregatik, Jason W. Mooreren kontzeptu batzuk gurera ekartzen saiatu nahi genuke¹¹. Honek gizakiaren antolaketa soziala ekosistema gisa ulertzen du. Alegia, gizakiak ekosistemak sortzen dituela dio, baina, era berean, ekosistemak ere gizakiak sortzen dituela. Gizakia eta Natura ez dira bi elementu berezituak, Modernitateak hala bailiran jokatu badu ere. Banaketa guztiz ideologikotzat jotzen du Moorek, praktika ekonomiko zehatz bati zilegitasuna eman ahal izateko¹². Hala harreman sozialak nola horien emaitza praktikoak ekosistemaren parte liriateke. Ikuspuntu horretatik, ekosistemaren ezaugarriak eta betebeharrak zeintzuk diren eta zertarako balio duten eztabaidatzea guztiz zilegia dela ondorioztatzen du, beti ere gizakia Naturaren parte banaezintzat joaz¹³. Ez da, beraz, ingurumenean zentratzen, ekosistema osoa arautzen duten portaeratan eta arautan baizik.

Honengatik guztiagatik, bide garaikideak ikertzerako tresna interesgarria iruditzen zaigu. Errepideak ekosistema sortzaile guztiz ahaltsuak dira, paisaia ez ezik gizakien arteko harremanak ere aldatu eta baldintzatzen baitituzte.

Hortaz, bideen eragina ezin da «ingurumena» deitu dugun eremura mugatu. Ez bederen ingurumenetik at gizakiak uzten baditugu. Alegia, pertsonak, haien eguneroko ekimenak eta horien gaineko erakundeek eta erlazioak ere, horiek guztiak aldatzen dira bide garaikideen poderioz. Grafikoki erraz ulertzeko moduan: N121 ala A15aren inguruko bentak ez dira jada pausalekuak edo biltzeko guneak; haien bazterretan restopak ditugu orain. Ordea, errepide zaharren ondoan bizi diren pertsonen osasunak hobera egingo zuelakoan gaude, zarata eta kutsadura gutxituta. Ondorioz, bide garaikide eta berri horiek zuze-

¹¹ <https://jasonwmoore.com/> (2021ko urtarrilaren 5ean kontsultatua). Haren lan nagusia *Capitalism in the web of life* (2015) frantsesez zein gazteleraz irakurgai dago. Horrekin batera, *Antropozeno* beharrean *Kapitalozeno* kontzeptua erabiltzea proposatzen du, Aro Moderno zein Garaikiderako bestelako periodizazioa proposatuz.

¹² Antzeko ondorioetara iristen dira, adibidez: PINEDA, C., El despliegue del capital sobre la naturaleza, *Pléyade: revista de Humanidades y Ciencia Sociales*, 18 (2016), 193-219 or.; POLO BLANCO, J. eta E. PIÑEIRO AGUIAR, Ciencia moderna, planeta torturado: una reflexión crítica sobre el modo eurocéntrico de conocer la naturaleza e intervenir en el medio ambiente, *Izquierdas*, 46 (2019), 194-217 or.; HERRERO, Y. eta U. PASCUAL, Lo revolucionario no es tanto hacer sino imaginar, *Erria*, 6 (2020ko abendua), or. 14-31. www.eria.eus (2021ko urtarrilaren 14ean kontsultatua).

¹³ Gutako bakoitzak daramagun filologoari men eginez, euskaraz «Izadia» izateko gai den guztia litzateke, gizakia barne. Natura, berriz, gizakirik gabeko izadia liteke, izadi besteratu, «gauza» hutsa.

nean jo dute bizitza komunitarioan (tokiko ekonomia ahaldunduz bizitzaren kalitatea hobetuz).

Beraz, bideak eraikitzerakoan ingurune berriak sortzen ditugula esango dugu, ekosistema berriak hain zuzen ere. Horren eragina biologikoa eta soziala da. Horregatik, ekosistemak sortze horretan gizarte osoaren hitza hartzea garrantzitsua dela iruditzen zaigu. Horretan datza erabakien zilegitasuna, hain zuzen ere.

Era berean, Mooreren urratsak segituz, azpiegitura erraldoiak egiteko ahalmena posible egiteko baldintzak ikertzea komeni da. Bideak egitea, azpiegiturak eraikitzea, horren ustiaketa eskuratzea... hori dena bideragarria egiteko gizartea nola antolatzen da? Horren onura komunitatearena da? Ala hori egiteko kapitala jarri duenarena?

Ekosistemaren aldaketa masibo hori (eta testuan zehar aipatu ditugun errepideak hala dira ere bai) zeri esker da posible? Teknikaren garapen hutsari esker? Ala beste aurre baldintza batzuei esker? Hala nola: eskulan merkeari esker eta ordaintzen ez den lehengaiari esker? Mooreren esanetan, *Cheap Nature* kontzeptuari esker. Gure ustez bi aldagai horiek hartu beharko dira aintzat XX-XXI. mendeetako Euskal Herriko bidegintza ikertzerakoan. Horrek bestelako galderak paratzea ekarriko bailuke: zeintzuk dira bideak eraikitzen lan egiten dutenak, nondik etorriak, zein lan baldintzatan (Mooreren esanetan, natura gizatiarra); zein den lurraren balorea (natura ez gizatiarra), nola pasa da merkatalgai izatera ala horrenbeste merkatu denez kontabilitatean ere aintzat hartzen ez den balorerik gabeko gaia (*cheap nature*) izatera? Baldintza hauek bete ezean, bideragarriak al dira XXI. mendeko errepideak? Eta bestelako azpiegiturak?

Gure ustez bide garaikideen inguruan ikerketa berriak abiatzeko galdera egokiak dira. Hau da: Erdi Aroan zein Aro Modernoari begiraten diegunean, garai haietako langileen ezagutzak, jaiotasuna, lan baldintzak, lan metodoak, jatorriak eta abar ikertzea zilegia da, haiengan langileak baino ia «artisauiak» ikusten baitugu. Ordea, XX. zein XXI. mendeetan gure bideak egin eta egiten dituztenak zeintzuk diren, nondik iritsi diren, zein formakuntza duten, zein lan baldintzetan jarduten duten... ez da ikerlarien interesekoa nonbait. Ez eta lan baldintzek noraino bihurtzen duten eraikuntza errentagarri inbertsorearentzat.

Era berean, bide garaikideek lurra hartu eta eraldatu dute. Lurra porlana bihurtzen da ekosisteman. Nola bihurtu da lur hori bigarren eta hirugarren sektorearentzat lehengai? Galdera horrek bideak eraikitzeko desjabetza eta apropiazio prozesuetara eramaten gaitu, bai eta nekazal lurraren desagertpena ere. Beraz, lurra bideentzako lehengai bihurtzea ezinbesteko prozesua dugu, bideak egitea teknikoki ez ezik, ekonomikoki errentagarri bihurtzen dituen heinean. Hala nola eskulana zein lehengai merke eta eskura izateak ez al du inolako gatazka sortu bidegintzan? Horra hor ikerketarako ireki beharreko beste bide bat.

Bideak beharrezkoak dira elkarbizitzarako. Baina bideak ez dira jada aurretik zegoen urratsari segitze eta hobetze hutsa, aurretik urratsik egon ez arren ibilbide berriak sortzea baizik. Horrek eskatzen duen baliabideen mobilizazioa eta horrek sortzen duen ekosistema berria (Mooren ekosistemaz ari gara, eta ez «ingurumenaz») ekosistemaren parte direnen beharra asetzea du helburu ala bidegintza kapitalaren metatzearen estrategia hutsa da? Garraio zein komunikazioari lotutako beharrak nola asetu, eztabaidagarria al da?

Izan ere, gure garaiko bideek zein beste egiturek gizartearen ehunean komunikazioa eta garraioa bermatzeaz gain, ez ote dute beste funtzio bat betetzen: eraikitze hutsagatik kapitalaren metaketa bermatu. Agian hau da debate publikoa oztopatzen duena. Gainera, bide-eraikuntza jada mugara iritsi denez edo iristen ari denez, ez baitago toki gehiago errepide handi gehiago egiteko, kapitala beste bide batzuk jorratzen tematzen ari da. Horra hor AHT, adibidez.

Hala XXI. mendeko bideak nola gainontzeko azpiegiturak ikuspuntu horien pean aztertzeak gorago aurkeztu dugun galderari erantzuna emateko balio duela pentsatzen dugu. Hots: bideak ekintza sozialak eta politikoak baldin bada, haien ibilbidea, ezaugarriak, helmugak, kudeaketa, balorazioa... elementu horiek guztiak ikertzeak gizartea aztertzeke baliagarriak izango dira.

Horregatik, gatazka soziala bidegintza garaikidean nola gorpuztu den eza-gutzeari ekingo diogu jarraian.

IV. BIDAIA EGITEKO BIDE BAT AUKERATU

Bideak alde batetik bestera joateko egokitutako guneak baino gehiago dira. Mundrunez eta porlanaz egindako bideak baino gehiago dira. Eraldatzailak dira; baina, era berean, gizartearen nolakotasuna azaltzeko balio dute. Ekintza soziala diren heinean, sozialki nagusi diren joerak, harremanak eta ideiak ulertzeko baliagarriak, beraz.

Iura Vasconiae 2020ko abenduan antolatu jardunaldian Azkarate eta García-Gómez arkeologoen Antzinateko gizarteetan urratsa bidea baino lehena-gokoa zela esan bazuten ere, egun autobideak urratsaren aurrekoak dira; haiek ezartzen dute urratsa eta ibili/zeharkatu beharrekoa. Ez dute soilik joan-etorriak edo merkataritza nondik-nora doan/zihoan azaltzen; joan-etorriak eta merkataritza nondik-nora eta nola joango den ere azaltzen dute. Ez dira soilik paisaiaren osagaia; paisaia bera sortzen dute. Ekosistemaren parte eragilea dira.

Alta, bideak ez dira ezerezetik sortu. Ikusi dugun bezala, horiek erabaki formal eta arauen ondorioak dira, erakunde publikoen esku hartze zuzena medio; ondorioz, diru publikoz finantzatuak. Gainera, bide hauek errepideak

diren heinean, bidegintzaren garapena ezin da automobilaren kulturarengandik besteratu. Ez eta kamioi/diesel oinarri duen distantzia handiko merkataritzarengandik ere. Beraz, begi bistako ondorioa da gure lurraldea zeharkatzen duten bideen funtzioetako bat urrutiko merkataritza dela, gure eremutik kanpo dauden ekoizpen eta kontsumo guneak lotzea, hain zuzen ere. Baina, era berean, gu ere ekoizpen gune eta kontsumo gune gara. Nazioarteko bide horiekin lotzeko loturak behar ditugu; baina baita ere tokiko trafikoa bide handi horietatik ateratzea; eta aldi berean, bide handi horien trafikoa bizigunetik aldentzea. Ondorioa da bideen ugaltzea. Alegia, ekosistema (paisaia, ekonomia, bizitzaren antolaketa) etengabe eraldatu eta sortzea. Horrek bideak eztabaidagai bihurtzen ditu, bideak bizimodu baten adierazle eta sortzaile baitira.

Eztabaida horien oihartzunak jasotzea da interesatzen zaiguna, gizarte eredu aniztasuna islatzen dutelakoan eta, batez ere, bideek gure gizartearen garapen mailaren berri ematen dutelako. Hau da, bideak eraikitzea erakunde eta ingeniarien kontuak baino ez al dira? Ala herritarrek eta tokiko komunitateek euren ekosistemaren nolakotasuna (ondorioz paisaia, ekonomia...) zehazteko zilegitasuna al dute? Gure ustez, berriz azpimarratu nahi dugu, ekosistema ez da «ingurumen arauak» betetze hutsa, bizimodua baizik.

Eztabaida hauek tradizio handia dute gurean. Eta zirriboratu dugun egoera eta kontraesana jasotzen dutela uste dugu. Esaterako, A8aren doakotasunaren inguruko debatea: nazioarteko izaera duen errepide nagusia erabili ahal izateko ordaindu beharrak gidari asko hura erabili beharrean ondoko hiriak zeharkatzea ekarri zuen, herrietako bizi kalitatea kaltetuz eta istripu ez gutxi sortuz.

Antzeko egoerak sortu du, adibidez, nazioarteko trafikoa A15 erabili beharrean N121 erabiltzeak. Horretarako prestatua ez dagoen errepidean ematen diren istripuek gaurkotasan handia izaten segitzen dute, tamalez; errepidea nola egokitu irekita dagoen eztabaida da.

Nafarroan «2x2» gisa ezagutu zen autobide proiektuak eztabaida hauen tamainak ederki laburbiltzen ditu. Hala azaldu zuen 2005. urtean Izpurako hautetsi Daniel Olzomendik *Argia* astekarian¹⁴. Nafarroa Garaiko orduko lehendakariaren nahi politikoa da errepidea eraikitzeke arrazoi nagusia: Espainia eta Frantzia lotzea EAE zeharkatu gabe, hain zuzen ere. Horretarako, ezinbestez, eta 1998ko proiektu bat oinarri hartuta, errepide horrek Behe Nafarroa zeharkatu beharko luke. Errepideen gainean sortzen diren interes kontrajarriak Olzomendik bikain laburtzen dituela iruditzen zaigu:

¹⁴ https://www.argaia.eus/blogak/argaia/wp-content/uploads/2019/02/40_1.jpg (2021eko urtarrilaren 8an kontsultatua).

- Tokiko komunitateekin hitz egin gabeko proiektua, horretarako gune kontsultiboak badaude ere.
- Lurra «gauza» hutsa gisa hartzea, balorerik gabekoa. Abeltzaintza eta laborantza jarduera hutsalak bailiran¹⁵.
- Bertako jarduera ekonomikoarekin inolako lotura ez izatea.
- Datuak faltsutzea eta diru publikoaren erabilera ustela.
- 20 urtez egin gabe geratu ziren saihebidetza aitzaki bezala erabiltzea.

Egun errepide zehatz baten bueltan bizirik dirauen eztabaida nagusia Bizkaiko Supersur delako errepidearen ingurukoa da¹⁶. Lehen fasea eraiki ondoren (15 km, 900 milioi euro), 2023ra arte luzatuko den 1b eraikitze-fasean dago hura: 4,2 km 50 milioi euro. Aurrerago, beste 11 km geratuko lirakeke eraikitzeke, 300 milioi eurotan. Egungo lanei esker, autoz egin beharreko bidaia 2 minututan murrizten omen da. Helburu nagusia, alabaina, A8tik trafikoa xurgatzea litzateke, bertatik 24.000 ibilgailu igarotzea espero zen eta; horietatik 9.000 kamioi astunak izango lirakeke. 2016an argitaratutako datuen arabera, ordea, eguneko batez bestekoa 11.650 ibilgailu dira; horietatik 3.360, ibilgailu astunak¹⁷.

Gastua eta emaitzaren arteko harremana ez ezik, lanek sortzen duten aldaketa fisikoa azpimarratzen dute aipatu kolektiboek. Esaterako:

- Arnotegiko tunela egiteko 500.000 m³ lur mugituko dira.
- Autobidera sartzeko eta irteteko albo-bideak eta ur-bideak.

¹⁵ Antzeko kezka jasotzen zen *Zeruko Argian*, 1972an, A8aren inguruan. Autopistaren onurak ez ezik, honek landa gunean sortuko zituen kalteak eta baseritarren bizimodua nola aldatuko zuen ekarri zuen gogora, Usurbilgo baserriak hizpide. Berrito ere, ekosistemaren eraldaketaren aurrean gaude.

¹⁶ *Plataforma Ampliación Super Sur Ez!* Elkarteak ondoko bideo honetan laburtzen du lanaren eragina: <https://www.youtube.com/watch?v=bIwOMc4n8qs&feature=youtu.be> (2021ko urtarrilaren 11n kontsultatua). 2018an *Ekologistak martxan* elkarteak haren webgunean arrazoi teknikoak, ekonomikoak eta ingurumenezkoak aipatzen zituzten proiektuaren zuzitzea errefusatzeko. Horrela laburbilduta: 47 milioi euro kilometro bakoitzeko, 2 minutu baino ez aurrezteko, Pagasarriko Bolintxu babes bereziko zonaldea kaltetuko du eta aurreikusitako trafikoaren % 50era ere heldu ez den autopista da. <https://www.ekologistakmartxan.org/event/15680/> (2021eko urtarrilaren 8an kontsultatua).

Bestalde, *Sukar Horiak* elkarteak hala hau bezalako proiektua nola proiektu hauek sostengatzen duten bizi-eredua klima aldaketarekin lotzen dute. Era berean, aipatu Pagasarri Bolintxu babes bereziko gunean sortutako kalteak dokumentatu dituzte euren Facebook kontuan: https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=376527673792055&id=102262884551870&__tn__=-R

Elkarte berak lotura hau eskaintzen du proiektuaren aurkezpen ofiziala ezagutzeko: <https://www.elcorreo.com/bizkaia/sera-ampliacion-supersur-5991904142001-20190121110133-vi.html?ref=https:%2F%2Fwww.google.com%2F>

¹⁷ *Sukar Horiak* eta *Plataforma Ampliación Super Sur Ez!* elkarteek emandako datuak dira.

- Bolintxu eta Pagasarriko lur azpiko urak mugituko dira, eta lur mugimenduek eta hondakin isurketek gainerako ura kutsatuko dute.
- Bolintxuko zubibidean argi-kutsadura.
- Animaliek mendebaldean baino ez dute Bolintxura heltzeko aukera hiriguneetatik pasatu gabe.

Honek, besteak beste, gure ekosistema antolatzeko eredu ezberdinak daukela erakusten digu. Baina soilik eredu bat da gauzatzen dena. Errepideen historia egiteko, ordea, gauzatzen den eredu bezain garrantzitsua iruditzen zaigu eredu horren gainean gizartean dauden bestelako iritzi, argudio eta jarrerak; bestela, bibliografiak erakutsi bezala, ikuspuntu teknikoa baino ez dugu ezagutuko. Gorago iragarri gisa, ordea, gaia herritarren Historiaren ikuspuntutik ikertzea da gure asmoa.

Horrela, lekuko zuzenen testigantzek berebeziko garrantzia hartzen dute, «izan zena» zein «izan zitekeena» pentsatzeko, eta baita lan hauen aurrean herritarrek nolako jarrerak hartu zituzten ezagutzeko ere. Ildo horretan, A63a Biriatura iritsi zeneko testigantzak gogoratzea beharrezkoa iruditzen zaigu. Horrela, alde batetik 1975eko ekainean Maite Barnetchek autopista horri buruz egindako erreportajea dugu. Barnetche kazetariak Biriatu, Urruña eta Getariko merak, bestak beste, elkarrizketatu zituen. Beste alde batetik, 2010ean Xan Airek Biriaturako Pierre Aprendiztegi egindako elkarrizketa ere badugu¹⁸. Hala erreportajea nola auzapezen hitzak, beraz, lanak egin bitartekoak dira; Aprendiztegiarenak, ordea, 35 urte beranduagoak. Batzuren zein besteren adierazpenetan artikuluan azaltzen saiatzen ari garen gaiak argiki agertzen dira. Esaterako, mota honetako azpiegiturak eraikitzean lurra ahalik eta merkeen lortzea ezinbestekoa izatea. Lurrak besteratzeko ordaindutako prezio urria maiz agertzen da elkarrizketetan; horrekin batera, gainera, harria lortzeko bide merkeak azaltzen dira. Urruñako

¹⁸ Institut National de l'Audiovisuel (INA). BO00001273650 grabazioa. Guk Euskal Kultur Erakundearen (EKE) bidez topatu dugu. EKEren beraren *Mintzoak* egitasmoaren baitan, erakunde honek *Maite Barnetchearen «Euskal Herria orai eta gero» emakinzunak (1917-1986)* bildumari bide ematen dio eta. Ondoko helbidean dago eskuragai: <https://www.mintzoak.eus/eu/urruna/elkarrizketak/mb-70/> (2021eko urtarrilaren 20an azkenengoz kontsultatua). Bideoan agertzen diren bi herritarrek ez daude identifikatuak; mintzatzen diren hautetsiak, berriz, Biriaturako mera I. Beloqui eta Urruñako mera R. Soubelet dira. S. Larchus Getarikoaren hitzak, ordea, ez dira entzuten baina agertzen da. Modu bertsuan (<https://www.mintzoak.eus/eu/biriatu/elkarrizketak/btu-004/> -2020eko urtarrilaren 20an azkenengoz kontsultatuta-) 2010eko abuztuaren leian Xan Airek Pierre Aprendiztegi egindako elkarrizketa ezagutu genuen. Elkarrizketa Badiahardugu elkarteak ekoiztu du, *Ahotsak.eus* ekimenaren barruan. A63koaren ingurukoak elkarrizketaren 58:30 eta 1:06:40 denbora tartean daude. EKEren Ustaritzeko egoitzan kontsultatu ditugu erreportaje biak, 2021eko urtarrilaren 20an. EKEri eskertzen diogu egindako harrera eta emandako laguntza, bereziki Maite Deliarti.

merak berak aldeztu gabeko harrobia salatzen du, inguruan ekarri duen txikizioagatik eta inguruko ei ordaindutako prezio merkeagatik. Gainera, behin-behineko lana bezala izan zen aurkeztua, harrobiak atzera buelta izango balu bezala. Aprestuztegi, berriz, Bidasoa ibaitik ateratako harri kamioikadak ekartzeko dituzte gogora. Esan gabe doa, jakina, harrobiak zein harri-garbiketarako bestelako eragina sortzen dutela, ingurumen hutsari dagokionez. Bestalde, Barnetxek eta Aprestuztegi etxe zein etxaldean galera aipatzen dute. Dozentatik gora dio azken honek; 20 bat, berriz, kazetariak. Honek beste bi ondorio sortzen ditu: jendeak etxe berria bilatzeko beharra. Jasotako ordainei esker etxe berriak egin baziren ere, asko eta askok babes ofizialeko apartamentuetan (HLMetan) amaitu baitzuten. Honek zuzen-zuzenean lotzen du errepidea arestian aipatu ekosistemaren ideiarekin. Izan ere, errepideak inguruko bizimodua errotik aldatu zuen, askoren ogibidea barne. Horrela, alkateek nekazal luraren galera dute hizpide. Galera uste baino handiagoa da, gainera, Biriatur zein Urruñan autopistak behar zuten luraren kopurua bikoiztu baitzen.

Eraldaketa izaera biologiko hau modu gordinean pausatzen du Urruñako alkateak; honek eraikuntzaren arduradunei lur beltza eta belar hazia ematera behartuko dituela dio eta.

Era berean, Barnetxek errepide berriaren ondorioa Biriaturen inguruan mugari lotutako zerbitzuak eta negozioak garatzea izango dela azaltzen du. Hau da, adunari eta banketxeen lotutako lan berriak. Alabaina, Biriaturko merak autopistak ez Biriatur ezta Hendaiari ere zerbitzua eman behar ez ziela salatu eta horri esker sartu-irteera lortu dutela azaltzen du.

Beraz, tokikotasuna guztiz baztergarria dela bistan da. Hau harrigarria da, Aprestuztegi errepide berriaren beharra tokiko bideak arintzea zela gogoan baitu, kotxez gainezka omen zeudenez butxadurak ohikoak zirelako. Esan bezala, honen aurrean ematen den erantzuna ez da dauden bideak egokitztea, hobetzea eta zabaltzea, nazioarteko ardatz luzean ordainpeko errepidea baizik.

Lekuko berari errepidearen gaineko hausnarketa biziki interesgarria zor diogu. Bere esanetan, ordura arte nazioarteko garraio hori trenaren bidez egiten zen; trenaren ingurukoak sortzen zuten lana inguruan. Orduz geroztik, berriz, garraio hori kamioiez egiten da. Interesgarria litzateke, beraz, aldaketa hori datu zehatzez hornitzea eta berrestea, eta hausnarketa nazioarteko saltzaileek kosteak merketzeko estrategian kokatu, hala balegokio.

Azkenik, Aprestuztegi A63aren aurkako jarrera eta argudioak egun AHTren aurka daudenekin alderatzen ditu. Herritarren kezka, nahi, ikusmolde eta beharretan oinarrituta, berak parte hartze zuzena izan zuelarik. Etsipenaz eta minez mintzatzen da horren gainean. Izan ere, prentsan haien aurkako salaketak

ditu gogoan, jeloskortasuna leporatzen zieten, dirua jasotzen ez zutelako edo. Berak, ordea, garbi du demokrazia ulertzeko eta defendatzeko manera izan zela. Alegia, herritarren parte hartze zuzena eta herritarren beharren abiatzen den gobernantza. Hala ematen du aditzera.

Ez al da min hori gure xedea den herritarren Historiaren osagaia?

Halere, Euskal Herrian izan dugun gatazkarik nabarmenena A15a erai-ki aurrekoa da. Gorago jasotako bibliografian, Fernándezen *La autovía en el espejo* liburuan eta Rodríguez Ranzen lanean ere (III.5 atalean: «La A-15: una radiografía del país») jorratzen da gai hau. Errepide honen inguruko oihartzunak Gipuzkoako Aldundiaren hurrengo lana baldintzatu zuela ematen du.

Izan ere, AP1-eko Gipuzkoako zatia eraikitzerakoan erakundeek hori bera izango dute gogoan, hain zuzen ere. Hori dela eta, hasiera batean Urbina-Maltzaga bezala ezagutzen zen autobideari ekin aurretik Gipuzkoako Aldundiak Interbentzio Gune Partehartzaileak (NIP – IGP) izeneko eztabaida guneak bultzatzea erabaki zuen¹⁹.

V. AP-1: DEBAGOIENAKO IGP-AK

Gure ustez, IGP hau bideen dimentsio sozialaren erakusle ezin hobea da. Bidegintza edo azpiegituren inguruan beste mugimendu sozialek lortu ez zuten maila onartzen baitzuen erakunde batek. Erabakiaren atzean gobernantza eredu berria (hiritarren ahalduntzea helburu zuena eta bertako ekosistemaren inguruan eragiteko aukera ematen zuena) ala gatazka estaltzeko asmo hutsala zegoen?

Debatea bideratzen zuen Luxio Ugartek lehen aukeran sinisten zuen irromoki, eta hala azaldu zuen elkarriketa batean²⁰. Gure bidaia honetan, bertan parte hartu zutenen memoria berreskuratzea dugu helburu, herritarren historia osatze aldera bai eta bidegintza garaikidearen esparruan ere bai.

Horretarako, bi bideri ekin diogu. Batetik, parte hartzaileak identifikatu eta herritar gisa osatu zuten artxibo pertsonalaren berri ezagutuko dugu, ho-

¹⁹ Horrela aitortzen zuen orduko Garraio eta Bide-Azpiegiturentzako Ahaldun Nagusi Roman So-
dupek: «*Nik uste det guztiok ulertu dugula Gipuzkoatik bultzatze horren arrazoia, beste arazoak izan di-
rela eta, batipat lurralde honetan... gauza bat eztabaida da, baina bestea da beste zenbait errepidetan,
eta zoritxarraz hemen dugun zorigaitzeko ETA degula medio, izan diren gauzak direla eta iruditu zitzaiz-
gun... aurrera eraman ziren proiektu batzuren bide berdina jarraitzea hau aztertzeko*». RODRÍGUEZ
RANZ, J. A., *op. cit.*, 234. or.

²⁰ <https://www.argia.eus/argia-astekaria/1456/demokrazia-garatu-ez-denez-guk-tresna-berriak-sar-tu-nahi-ditugu> (2021eko urtarrilaren 8an kontsultatua).

nek errepedeak gatazka sozialaren isla gisa ezaugarritzen lagunduko digulakoan. Bestetik, Gipuzkoako Aldundiaren artxiboan IGP hauen proposamenaren aurrean erakundeak zein erantzun formala eratu zuen bilatuko dugu.

Zozketak hautatu pertsonak osatu zuten IGPak; bilkurak iraun bitartean, Aldundiak berak ordaintzen zituen egun haietako soldaten gastuak. 303 lagun bildu ziren modu horretan, 14 taldetan banatuta. Parte hartze zuzena izan zuten artean, Arrasateko Aitor Iturriaga Bakarte elkarrizketatu dugu, bai eta haren artxibo pertsonala ezagutu ere.

Iturriagaren artxiboan, besteak beste, jardunaldien egitaraua topatu dugu²¹. Hilean behin, bost egunetan zehar eman ziren debateak, goizeko 8:30etan hasita eta arratsaldeko 18:30etan amaituta, ordu bateko atsedenaldiarekin bazkaltzeko. 29 pertsona, elkarte, alderdi politiko eta erakundeak aurkeztu zuten ponentziaren bat: Prospektiker, Arabako Merkataritza Ganbara, Gipuzkoako Merkataritza Ganbara, Eguzki, Eki, Eusko Jaurlaritzako Bide-Azpiegituren Gabinetea, Deba Bailarako Autobidea SA, Herri Batasuna, Kattagorri Ekologista Taldea, Arabako Foru Aldundiaren Lan Publiko-Garraio-Ingurumenaren Saila, Gipuzkoako Foru Aldundia, Federación de Asociaciones de Vecinos de Álava, Debegesa, Fátima Errasti Arana, Patxi Arzamendi Berraondo, Mondragón Corporación Cooperativa, Gatzagako eta Landako auzoak, Mendia Bizirik-PolPol Mendizale Taldea, Eusko Alkartasuna-Euskal Ezkerra, Arabako Batzar Nagusietako Talde Mistoa, Oinezko eta Bizikletariendako Bideen Aldeko Taldea, Instituto Alavés de la Naturaleza, Kapiroixoko Deba Garaiko Ondarea Babesteko Elkartea, Plataforma en defensa de la N-1, Plataforma Ciudadana Pro M-U, Antzuolako Udal korporazioa, Ernesto Unzurrunzaga, José Zorrilla eta Plataforma pro-autopista sin peaje.

Azken egunean, ponentziak entzunda, debateak burutu eta lekua ezagutu ondoren, ebaluazioak egiteko tenorea izan zen, hiru gai nagusiren bueltan: ardatz honen beharra; ardatzaren nolakotasuna (errepedea, autobidea, autopista); ardatzaren ibilgunea.

Horrekin batera, Maltzaga-Urbina bitarteko ardatza (hala hartzen zuen izen orduan eginbeharreko errepedeak) txango batean ezagutu zuten.

²¹ Besteak beste, Iturriagak bere parte hartzearen artxiboa gorde baitu. Lerro hauetan bere esku-zabalatasuna eskertzen dut. Artxiboan lau motatako agiriak gorde ditu: IGP-n banatu lanerako materialak; bere guneko proposamena, «Gatzaga Land» gisa izendatuta; IGPen emaitzaren aurkezpenaren ondoren erakundeen aurrean egindako gestioak eta aurkeztutako helegiteak; eta prentsa dossierra. Jakina, elkarrizketatuen kopurua zabalagoa izan beharko luke, baina lan hori ez da artikulu honen xedea. Iturriagaren ikuspuntua guztiz baliagarria iruditzen zaigu, bai eta autoritate mailakoa, prozesuan izan zuen parte hartze mailagatik eta prozesuaren ondoren hartu zuen lanagatik. Elkarrizketa eranskin gisa gehitzen dugu.

Alegia, lan sutsua, sakona, burutsua, izan zen. Kostu handikoa, baita alor ekonomikoan ere. Baina batez ere, anitza eta ikuspegi askotakoa.

Amaia Balda Etxarterekin batera, Iturriagari IGPen emaitza Gipuzkoako zein Arabako Aldundien esku lagatzea egokitu zitzaion. Ondorioz eta ondoren, herritarren ekarpena aintzat hartzeko lanean jardun zuen: hala prentsaren bidez nola bide administratiboaren bitartez. Izan ere, prozesuaren hasieran talde aholku-emaile hauen proposamenak errepidearen eraikinaren parte izango zirela ematen bazuen ere, IGPen emaitza, eskaerak eta ideiak gauzatu zen proiektuan ez ziren jaso. Aitzitik, altxatu zen errepide berria IGPetan gutxien baloratu irtenbidea izan zen.

Izan ere, IGPen eskaera eta proposamena ez zen izan errepide berri bat eraikitzea, are gutxiago ordainpeko autopista bat; gainera, A8ko bidesariaren bidez hein handi batean finantzatuta. Iturriagaren gunean, adibidez, errepide berria eraikitzea guztiz errefusatu zen: *bide zaharra estrukturaliki zahar-berritzea izan zen gure talde pilotoaren proposamena*. Denon artean adostu eta Aldundietara eramandakoa, ordea, *Bide zaharra estrukturaliki zahar-berritzea eta autobidea egitea izan zen azken irizpen bateratua (proposamen interbenzionistena), baina hainbat baldintzarekin izan zen*.

Iturriagak eta Baldak 1994ko maiatzean Maltzaga-Urbina IGP-ei buruzko balorazioa delako agiriak, emaitza ederki laburbiltzen du²². Orduko ibilbidea hobetzea (GI-627 errepidea) eta gaitasun handiko bide azkar berria ez eraikitzearen alde parte hartzaileen %42 agertu zen; zegoen errepidea konpontzearen alde, berriz, %39; errepidea konpondu barik bide azkarreko errepide berria eraikitzea, ostera, %15ak lehenetsi zuen. Gainera, Gatzaga eta Landako auzoek aurkeztu proposamen alternatiboak %59ko atxikimendua zuen, eta %13ko aurkakotasuna baino ez.

Horrekin batera, bide azkarra izatekotan, horretan bide saria ezartzearen aurkako %54a zen, eta aldekoa %29a. A8 autopistan bidesaria 2003tik aurrera luzatzearen aurkakoak gehiago ziren oraindik ere, %63an, hain zuzen ere; aldekoak %16a osatzen zuten.

Prozesua dinamizatzeko lanetan jardun zuten Luxio Ugartek eta Hans Harmsek, Laboratorio de Estudios Sociales-Gizarteaz enpresako kideak. Hauek ere erakundeen partez bestelako harrera espero zutela ematen du, *Argia* aldizkarian 1993ko azaroaren 7an argitaratu elkarrizketan azaldu bezala²³. Esaterako, kaze-

²² Aitor Iturriagaren artxibo pertsonala.

²³ <https://www.argia.eus/argia-astekaria/1456/demokrazia-garatu-ez-denez-guk-tresna-berriak-sartu-nahi-ditugu> (2021eko urtarrilaren 13an kontsultatua).

tariak emaitza instituzioek nahi dutenaren kontrakoa bada, onartzeko gai izango diren galdetzean, Harnesk hala erantzun zuen:

«Galdera alderantziz planteatuko nuke, gai izango al dira horren aurka joateko? Ia ezinezkoa izango da horren aurka joatea. Horrelako eztabaida batek karga politiko izugarria du. Ezetz esateko gai izan daitezke, baina ondorio politiko oso larriak ekar ditzake horrek. Politikoki ezinezkoa da, baina bete beharrekoa ez denez, dena da posible».

Era berean, Ugartek gune hauen balore demokratikoa azpimarratu zuen:

«Instituzioak indartzeko ez, sistema demokratikoa indartzeko balio dute. Sistema krisian badago, ez da Administrazioa krisian dagoen bakarra, guztiok gaude krisian. Zer dela eta indartzen duen? Uste dugu sistemak tresna batzuk behar dituela, gaur egun dituenak ez direlako hain erabilgarriak. Baina herritarra ere indartzen dugu, lehen aldia baita herritarrak maila honetan parte hartzen duena, hain gai garrantzitsuan. Uste dugu badela garaia herritarrak erabakiak har ditzan, beste gauza batzuk erabakiarazi egiten baitizkiote».

Aurreikuspen hauek ez ziren bete. Gainera, ustezko filtrazio bat dela medio, erakundeek oso bestelako proposamena jasoko zutela uste omen zuten. Hala gogoratzen du Iturriagak eta hala agertu zen orduko prentsan ere. Horregatik, ordezkari politikoek haserre jaso omen zuten emaitza.

Horiek horrela, beraz, IGPen proposamenak ebaluatu ere egin ez zirela irudiko luke. Hala salatu zuen prentsan Iturriaga berak; ekarpenak ez ezik IGPak haiek ere desagertu ziren APIa izango zenaren errelatotik²⁴. 1998ko ekainaren 2an, Gipuzkoako Diputatuen Kontseiluan errepide berriaren onespina ematean, aurkeztu helegitearen errebasoa egin eta hauek atzera botatzean ere, IGPak ez dira aipatu ere egiten²⁵.

Alabaina, euskara baztertua izan arren eta galdera batzuren izaera nahasgarria izan arren, parte hartzaileek guneetan izandako giro, jasotako heziketa, eta erakutsitako gaitasuna goratuko dute. Horregatik ere, euren ekarpenari horren modu gordinetan bizkarra eman izana etsigarria iritziko diote; are: IGPak aurretik hartutako erabakia zuritze aldera antolatu ekintza bezala kalifikatuko dute. Bere mina Aprendiztegiengan ikusitako min bera da.

Iturriaga beraren artxiboan Leintz Gatzaga-Landa proposamenaren aldeko taldeak argitaratu *Zabal gune* izeneko aldizkaria dago jasota. 1997ko otsailan eta 1998ko udan argitaratutako bi aleek gure artikulua xede den erre-

²⁴ Gara: 1999-VI-09.

²⁵ Gure aldetik, Aldundiko artxibo zerbitzuari galdera pausatu diogu, Aldundiaren beraren erantzun formalan izan zen eta hala izatekotan nola argudiatu zen jakiteko. Artikulua idatzi bitartean ez dugu erantzunik jaso.

pideak gatazka sozialaren islaren pistan jartzen gaitu. Izan ere, lehen alearen editorialean argi eta garbi berkokatzen da eztabaida: «Autopista erraldoi honen aurka aritzea eta gure bailarako errepideek eta barne trafikoa herritarrengan sortzen dituzten arazoak eta kezka konpontzen saiatzea». Alegia, garapena ulertzeko bestelako moduak daudela uzten dute agerian plataforma honetakoek. Baina, batez ere, errepide garaikideen funtzioari heltzen diote. Haien aburuz, IGPen gainetik, bertako auzotarren gainetik, gauzatzear zen proiektuak ez zuen helburu biztanleen bizi kalitatea hobetzea, nazioarteko merkataritzaren mesedearen aitzaki pean, autopistaren gestioan zein eraikuntza enpresaren mesedetan diru publikoaren desbideratzea baizik. 1975ean A63aren gertatu bezala, beraz.

Alegia, IGPtan eguneroko bizitza hobetzea aztertu eta hori nola lortu proposatu bazen ere, bailara zeharkatzeko inolako beharra ez zuen trafiko eta garraio astuna erakarriko zuen egitasmoa zen eraikiko zena: «Trafiko kopurua oso altua izanik... herrien arteko mugimenduak dira, beraz herrien arteko loturak hobetu eta bultzatu behar dira, gaur egungo errepideetan hobekuntza sakonak eginaz, baina inola ere ez autopista eraikiaz»²⁶. Ondorioz, Gatzaga-Landa ibilbidea abiapuntutzat hartuta, bailarako barne komunikazioa hobestea proposatzen dute. Horretan zetzan-eta arazoa.

Hortaz, agiri hauei esker, AP1 izango denaren inguruko eztabaida 1994tik areago joan zela ikusten dugu. Bai eta hiritarrak ahalduntze prozesuetan parte izateko prest daudela ere, publikotasuna eta tokikotasuna babeste aldera. Era berean, gure ustez, eztabaida honek bat egiten du gorago azaldu ditugun gakoekin, eta ingurumen arazoa baino zabalagoa den eremuan kokatzen gaitu: ekosisteman, hain zuzen ere.

IGPen ondorengo hika-mika honetan, ofizialki onartu errepidea ez da herritarrek behar duten zerbitzu hobekuntza, beste interes batzuren arabera eraikitako egitura baizik. Horrela, bat egiten dugu arestian aipatu errepide garaikide hauen beste ezaugarri batekin: kapitala metatzeko ezkutuko tresna gisa. Horretarako, lurraldea eszenatokia bihurtu da, ez da Historiaren subjektua. Era berean, hala lurra debaldeko lehengaia nola tokiko ekoizpenetik besteratu lurra ekartzen digu gogora honek. Nonbait 5.080.345 m² desjabetu baitziren Araban eta Gipuzkoan, 508 hektarea beraz. Haietako askok nekazal eta abeltzantzari emanak. Gipuzkoan 19 nekazal-unitate; Araban hiru gehiago. Gehi 29 Hektarea zelai eta baso eta beste 5 haragitarako behi-ustiaketa gune.

Hortaz, gai honek Aro Garaikideek kontrajarritako ekosistema ereduak ikusarazteko balio dutela pentsatzen dugu. Ez soilik interes jakinen arabera pai-

²⁶ *Zabal gune, op. cit.*

saian sortu duten eta berreskurazina den eraldaketagatik, etorkizunari buruzko galderak pausatzea ahalbidetzen dutelako baizik.

Hau da, ikuspegi honen pean orain dela 25 urte gauzatu ez ziren proiektu herritar hauek egun gori-gorian dagoen eztabaidarekin bat datoz. Herritarren kezka eta kezka horiek sortarazten zien ezinegona gainditzeko bidean topatu irtenbideak eta garatu hausnarketak ez ote ziren guztiz aitzindariak izango. Kotxearen nagusitasuna eta honen araberrako lurralde planeamendu eta hiri diseinua; bailara mailako tren eta mugikortasuna; erregai fosilean oinarritutako distantzia luzeko merkataritza; tokiko nekazal ekoizpenerako lur falta... jada agertzen dira orduan.

Ildo horretan beraz, bide garaikideek gobernu-mota eredurantz, energia iturrietarantz, kontsumo eta ekoizpenaren arteko harremanetarantz eta komunitatea antolatzeko saioretara eramaten gaituzte. Ekosisteman nagusi izan behar diren arazoietara zehaztera eta ereduaren arteko talketera, hain zuzen ere.

VI. ONDORIOAK

Artikuluaren hasieran Aro Garaikidearen bideak historiatzeko eremu zehatza xehetzen saiatu gara. Errepideak gizartea ulertzeko tresna gisa duten balekotasuna zen aztertu nahi genuena. Ikerketa txiki honek hori hala dela berretsi duela uste dugu.

Horretarako, errepideak eta bideak ekintza isolatu eta neutralak baino gehiago direla argudiatu dugu. Ingurune politiko, administratibo eta ekonomikoa behar dute; gizartearen parte dira. Ekosistemaren parte, hain zuzen ere. Bai eta ekosistema sortzaile eta eraldatzaile izugarriak ere.

Hori dela eta, bide garaikideek gizartearen antolamenduaren ardatzak zeintzuk eta nolakoak diren azaltzeko balio dute. Bai eta ardatz horien onarpen maila ere.

Horiek horrela, bide hauek testuinguru zabalean kokatzea ezinbestekoa da. Alde batetik, lurralde planeamenduaren baitan; hor lotzen baitira bai mugikortasun ereduarekin bai eta lurraldean dauden eta bideei esker osatzen diren beste azpiegiturekin ere (tren, kaiak, ekoizpen guneak, bizitokiak, natura...). Beste alde batetik, bideak eraikitzea posible egiten duten erakundeak ere hartu behar dira aintzat; alor honetan, baina, erakundearen lurraldetik areago begiratzeari beharrezkoa dela iruditzen zaigu, bestela bideak muga politikoaren baitan hasi eta buka egiten duten elementuak direla baino ez dugu ikusiko. Azkenik, bidearen funtzioari erreparatu behar diogu: zertarako eraiki diren. Honetan, baina, deklarazio formala ez ezik, azaldu helburuak betetzen diren ala ez kontrastatu

beharko du etorkizuneko historialariak. Horregatik, eta horrekin batera, proiektu hauen zilegitasuna non eta nola erabaki den aztertu behar da.

Bidaia honetan tresna metodologiko berriak txertatzen saiatu gara. Lehenik eta behin, iturri ez-formalak aintzat hartuz, informazio tekniko-instituzionala osatu ahal izateko. Bigarrenik, bideak ekintza soziala direlako eta bizitzaren-amaraunean funtzio ekonomiko nabaria dutenez, XXI. mendearen ekosozialismoaren ideiak eta analisirako ideiak ekarri ditugu gurera, maila apalean izan bada ere. Bide garaikideak hala kapitalozenoa aroan nola kapitalak sortzen dituen ekosistemen baitan ikertzea izan da gure aukera.

Ildo horretan, bideak komunikatzeko eta garraiorako lanabesak dira, baina baita gehiago ere; esaterako, eraikuntza eta gestioaren bidez kapitala metatzeko tresnak ere badira. Horrek komunitatearen beharrak baino, kapitalaren beharrak asetzea dakar. Edo horrela izan da orain arte, baina gure lurraldean eraiki daitezkeen mota horretarako bideak ez omen dira mugara iritsi. Horrela ulertu daiteke bidegintzatik AHTrako diru transferentzia publikoa, adibidez.

Bideak ez dira, beraz, eraikuntza neutroa. Gure lurraldea zeharkatu egiten dute baina ez dute gure lurraldea helburu; hori gertatzen denean, gure ekosistema da lehengia, ekosistema berri bat sortzeko prozesuan.

Horregatik sortzen dute kezka eta debatea; horregatik ere, ekosistema sortzeko tresna direlako eta eragile oso ahaltzuak direlako, bideen inguruko eztabaida gizartearen garapena maila neurtzeko baliagarritzat jotzen ditugu.

Era berean, bidegintza erraldoi honen balorazioan, ingurumenean daukan eraginetik urrunago joatea komeni dela uste dugu: desjabetzeak, nekazal lurra-
ren galera, barne despopulazioa... errepideak egiterakoan balantzean sartzen ez diren inputak dira hauek.

Horrela, aurkeztu ditugun eta errepideak hizpide duten eztabaida eta gatazka sozialak, ekologistatzak baino, bizimodu erduen ingurukotzat joez gero, gure ikerketaren emaitzak hobetzen direla uste dugu. Esan nahi baita, «eremu berdetik» ateratzen baditugu gizartearen gorabeherak hobeto ulertzen lagunduko digutela uste dugu. Orduan, paisaiaren izaera sakratuaz baino, garraioaz, energi-
giaz, kontsumoaz, ekonomiaz, tokikotasunaz eta abarrez hitz egingo genuke eta gai honen inguruan ikertuko genuke. Hots: ekosistemaz. Ondorioz, ekosistema hori arautzeko eta birsortzeko interesguneaz: kapitalozenoaz, alegia.

Ildo horretan, beraz, ez da harrizkoa harira ekarriko ditugun lau lan nagusien aurrean herritarren mailan topatu ditugun jarrerak ikustea; hasiera batean, Biriatuan, Izpuran, Bilbon ala Debagoienan antzeko kezkek eta jarrerak, antzeko ekosistemaren eraldaketa eta antzeko erantzun instituzionala ageri dira. Esan bezala, jarrera horiek bideen historiara ekartzea ezinbestekoa iruditzen zitzai-
gun, bideen zein herritarren Historia osatze aldera.

Azken batean, Olzomendik arestian aipatu elkarrizketan erran bezala, debatea ez da juridikoa, politikoa baizik. Arau juridikoak erabaki politikoa janzten baitu. Funtsean, egun bidez aritzea gobernantza ereduari buruz, lurralde antolaketari buruz, demokraziaren kalitateari buruz eta gertuko etorkizunari buruz aritzea da²⁷.

Beraz, gure bidaia honetan bide garaikideen alor soziala historiagarria ote zen galdetzen bagenuen, erantzuna baiezkoa da. Era berean, errepide garaikideak zeharkatzea herritarren Historia ezagutzeko eta osatzeko bide egokiak direla berretsi dugu aldi berean.

Amaitzeko, lana bukatu orduko galdera berriak suertatu zaizkigu, esaterako: diesel-aren aroaren amaiera hasi den honetan, erregai fosiletan oinarritutako nazioarteko merkataritzak zer nolako etorkizuna du? Ondorioz, garaikideak ditugun errepide erraldoi hauek, ez al daude jada iraungituta, bukatzearen eredu baten adierazle?

VII. ERANSKINA

Aitor Iturriaga Bakarteri (Arrasate, 1956)²⁸ 2021eko urtarrilaren 10ean posta elektronikoz bidalitako galdetegia:

—Debagoienan 1994an Urbina-Maltzagaren inguruan osatu IGPan hartu zenuen parte. Nola izan zenuen IGPen berri? nola iritsi zinen IGP horretara? hau da: boluntario, hautatua...

Etorkizuneko errepideak zeharkatuko zituen herrien biztanle-erroladak erabiliz notarioaren aurreko zozketak egin ziren partehartzaileak aukeratzeko. Nire izena agertu, eta gonbidapena jaso nuenean baietza eman nuen.

—Zure formazioak zerikusia du errepideak eraikitzearekin?

Ez. 18 urtetik gorako herritar guztiok ginen hautagai.

—Zein zen zuen egin beharra? Nola gauzatzen zen parte hartzea?

Bergarako udalak ere bere baietza eman behar izan zuen (bertako kontu hartzailea izan da Iturriaga, 1989tik 2016ra arte), besteen enpresek bezala. Foru Aldundiak ordaintzen zizkien enpresei galdutako lanorduen gastu guztiak. Es-

²⁷ Bideak elkarrizketaren muina ez badira ere, haren liburu berriaren ildotik (*La politique d'aménagement et de développement*. L'Harmattan, 2020), Ipar Euskal Herriko Eusko Ikaskuntzako lehendakari eta soziologo Eguzki Urteaga oso garbi mintzo da hemen: https://www.kazeta.eus/eu/info_kz/20210108/eguzki-urteaga-lurralde-proiektu-berri-bat-eratu-behar-dugu-ipar-euskal-herrian (2021eko urtarrilaren 8an kontsultatua).

²⁸ Debagoienako IGPan parte hartzailea, Gipuzkoako zein Arabako Aldundien esku lagatzea egokitu zitzaion.

perientzia honen esfortzu ekonomikoa itzela izan zen. Hainbat taldetan banatu gintuzten eta talde bakoitzak epe desberdinetan burutu genuen lana. Gurea lehen taldea izan zen, «talde piloto» bezala izendatuta. Edozein elkartek, erakundek edo partikularrek eskubidea zuen ponentzia bat aurkezteko eta gure aurrean defenditzeko. (Uste dut nire artxiboko txostenean ondo azaltzen dela prozedura). Teknikari independenteen aholkularitza ere jaso genuen. Azken egunean talde bakoitzak bere bozka egiten zuen test luze bat erantzunez eta bukaerako irizpen bat emanez. Prozesuaren bukaeran talde bakoitzeko bi ordezkari adostu behar zuten irizpen bateratu bat.

—Zer espero zenuen gune hauetan parte hartzean? zuen iritzia, arrazoiak, argudioak... nola osatu zenituzten?

Partehartzea hasieran esandako moduan izan zen: denbora guztian galderek egiteko eta informazioa jasotzeko prestutasun osoa egon zen.

—Kontsulta organo gisa irudikatzen al zenuten? Prozesuan bitartean Al-
dundiaren ordezkari nola gorpuzten zen IGPan?

Bagenekien gure irizpena ez zela ofizialki loteslea izango, baina bai pisu handikoa. Bi Foru Aldundiak ez ziren, teoriarik, prozesu osoan agertzen. bakarrik aurkezpenean eta bukaerako irizpena jasotzeko orduan

—Zuen ekarpena laburtzerik bai?

Errepide berri bat eraikitzea erabat errefusatu eta bide zaharra estrukturalki zahar-berritzea izan zen gure talde pilotoaren proposamena. Talde guztien ordezkarien arteko batzarra egin genuenean irizpen bateratua adosteko, Gizar-teaz enpresak aurkeztu zigun eurak prestatutako aurre-irizpen bat, «gauzak errazteko» helburuarekin. Aurre-irizpen horrek proposamen ofizialaren aldeko hautua egiten zuen. Ez genuen onartu. Bide zaharra estrukturalki zahar-berritzea eta autobidea egitea izan zen azken irizpen bateratua (proposamen interbenzionistena), baina hainbat baldintzarekin. txostenean agertzen dira....

—Emaitzak Aldundietara iristean zer erantzuna jaso zenuten?

Arabako zein Gipuzkoako ordezkari politikoei eskura eman genien Amaia Baldak [beste talde bateko bozeramaileak] eta biok, Gasteizen, bukaerako irizpen bateratua. Ez zitzaieen batere gustatu.

—Eraiki zuten errepideak zerikusia al zuen zuek irudikatukoarekin? Zuen ekarpenak jasota geratu al ziren?

IGP-ak bukatu eta hasieratik ikusi genuen Foru Aldundiek (bereziki Gipuzkoakoak) aurretik zutela erabakita zer egingo zuten, eta lanean hasi ziren gure irizpenean agertutakoak errespetatu gabe. Horregatik aurkeztu genituen gure errekursoak.

—Prozesuaren balorazioa?

Gure taldearen esperientzia zoragarria izan zen. Asko ikasi genuen eta asko gozatu genuen. Konpromezu handiko jendea ezagutu nuen bertan. Lana oso modu serioan hartu genuen. Eta gure taldeak interbentzio eta inbertsio txikiena eskatzen zuen proposamenaren aldeko hautua egin zuen. Hurrengo taldeek berriz beste ikuspegi bat izan zuten. Talde batzuk salatu zuten Gipuzkoako Foru Aldundiak aurretik ezagutu zuela gure talde pilotoaren emaitza, nahiz eta sekretupean egon behar zen prozedura osoaren bukaera arte. Euren asmoen kontrakoa zen gure irizpena eta horrek eragin omen zuen IGPen dinamikaren aldaketa. Guzti hori ez zen, nik dakidala, sekula demostratu. Halere, NIP-IGPen bukaera oso tristea izan zen.

VIII. BIBLIOGRAFIA

- AGIRREAZKUENAGA, Joseba, *Bizkaiko errepedegintza 1818-1876: hazkunde ekonomikorako azpiegitura lanak*, Bilbo: Giltz liburuak, 1987.
- AIRE, Xan, *Pierre Apendiztegeri egindako elkarrizketa*. [2020eko urtarrilaren 20an azkenengoz kontsultatuta]. www.mintzoak.eus/eu/biriatu/elkarrizketak/btu-004/gunetik hartuta.
- Arabako errepedeak*. [Gasteiz]: Arabako Foru Aldundia, L.G. 2003.
- Autopistas y carreteras: Malzaga-Arlaban*. Donostia: (Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa), 1970.
- Autoroute française A51 (Historique)*. [2021ko urtarrilaren 4ean kontsultatua]. [https://routes.fandom.com/wiki/Autoroute_fran%C3%A7aise_A51_\(Historique\)/D%C3%A9tail](https://routes.fandom.com/wiki/Autoroute_fran%C3%A7aise_A51_(Historique)/D%C3%A9tail) gunetik hartuta.
- Autoroute française A64 (Historique)*. [2021ko urtarrilaren 4ean kontsultatua]. [https://routes.fandom.com/wiki/Autoroute_fran%C3%A7aise_A64_\(Historique\)](https://routes.fandom.com/wiki/Autoroute_fran%C3%A7aise_A64_(Historique)) gunetik hartuta.
- Avance Plan de carreteras de Navarra*. [Iruñea]: Gobierno de Navarra, Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, [1987?].
- BARRENA OSORO, Elena [zuz.], *Gipuzkoako komunikabideen historia*, [Donostia]: Gipuzkoako Foru Aldundia Herrilan eta Garraio departamentua, L.G. 1991-2011. 4 vol.
- Bizkaia: carreteras 1985-1990*, Bilbo: Diputación Foral de Bizkaia, Departamento de Obras Públicas, L.G. 1991.
- Carreteras de Bizkaia (1990-2000)*. Autoría y gestión bajo la dirección... José Félix Basozabal Zamakoa... [et al.], [Bilbo]: Bizkaiko Foru Aldundia, Herri Lan eta Garraio Saila, 2001.

- El último valle*. [2021ko urtarrilaren 11n kontsultatua]. <https://www.youtube.com/watch?v=bIwOMc4n8qs&feature=youtu.be> gunetik hartuta.
- ERRIALDE, Bilbaotik Behobiaraiñoako autopista: botatzera doazen baserriak. [2021ko urtarrilaren 4ean kontsultatua]. <https://www.argia.eus/plaza/argia/asteko-portada-hautatua-1972ko-ekainaren-11> gunetik hartuta.
- Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia* [2020ko abenduaren 16an kontsultatuta] https://www.bizkaia.eus/home2/Temas/DetalleTema.asp?em_Codigo=7660&idioma=CA&dpto_biz=6&codpath_biz=6|6317|6322|7660 gunetik hartuta.
- Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen 2. Plan orokorra 1999-2010 =2. Plan general de Carreteras del País Vasco 1999-2010*, Gasteiz: Eusko Jaurlaritza, 1999.
- FERNÁNDEZ, Jonan, *La autovía en el espejo*, Tafalla: Txalaparta, 1989.
- FONSECA, Ana Isabel, *Euskal Autonomia erkidegoko errepideetako jardunetarako ingurumen arloko gomendioak*, Gasteiz: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia, 2008.
- FRANCISCO UGARTONDO, Emilio de, *Perspectivas de la Red de Carreteras de la CAPV, RIEV, 42-2* (1997).
- GARCIA-FUNES, Juan Carlos, *Espacios de castigo y trabajo forzado del sistema concentracionario franquista*. [2021ko urtarrilaren 6an kontsultatua]. <https://academica-e.unavarra.es/xmlui/handle/2454/28831> gunetik hartuta.
- Gipuzkoako bide sarearen hobekuntza eta handitzea*, [Donostia]: Gipuzkoako Foru Aldundia, Bide Azpiegituretako Departamentua, L.G. 2009.
- GURRUTXAGA, Itziar eta Usue OSES, *Errepideen planifikazioa eta kudeaketa*, Usurbil: Elhuyar Fundazioa, D.L. 2011.
- GURRUTXAGA, Itziar, Mikel ITURRATE, eta Usue OSES, *Errepide-ingeniaritza*, [Bilbo]: Euskal Herriko Unibertsitateko Argitalpen Zerbitzua, 2018.
- HERRERO, Yayo eta Unai PASCUAL, *Lo revolucionario no es tanto hacer sino imaginar, Erria, 6* (2020ko abendua), 14-31 or.
- Maite Barnetcheren «Euskal Herria orai eta gero» emakinzunak (1917-1986): Autobidearen eraikuntza*. [2021eko urtarrilaren 20an azkenengoz kontsultatua] <https://www.mintzoak.eus/eu/urruna/elkarrizketak/mb-70/> gunetik hartuta.
- MENDIOLA, Fernando eta Edurne BEAUMONT, *Esclavos del franquismo en el Pirineo*, Tafalla: Txalaparta, 2006.
- Metropoliko Hegoaldeko Saihesbidea: Bizkaiko errepideen lurraldeko plan sektoriala aldatzeko plangintza proiektua. Laborpen txostena*, Bilbao: Bizkaiko Foru Aldundia, 2004?

- MOORE, Jason W., *El capitalismo en la trama de la vida: ecología y acumulación de capital*, Madrid: Traficantes de sueños, 2020 (Prácticas constituyentes, 22).
- ORGANERO, Ángel, *Batallón de pico y pala: cautivos toledanos en Lesaka*, Arre: Pamiela, 2015.
- PINEDA, César, El despliegue del capital sobre la naturaleza, *Pléyade: revista de Humanidades y Ciencia Sociales*, 18 (2016), 193-219 or.
- Plan d'État Region*. [2020ko abenduaren 22an kontsultatua]. <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/nouvelle-aquitaine/Grands-dossiers/Les-contrats-de-plan-Etat-Region-2015-2020-en-Nouvelle-Aquitaine#> gunetik hartuta.
- POLO BLANCO, Jorge y Elaeder PIÑEIRO AGUIAR, Ciencia moderna, planeta torturado: una reflexión crítica sobre el modo eurocéntrico de conocer la naturaleza e intervenir en el medio ambiente, *Izquierdas*, 46 (2019), 194-217 or.
- RODRÍGUEZ RANZ, José Antonio, *Gipuzkoako komunikabideen Historia. 4: 1938-2010*, Donostia: Gipuzkoako Foru Aldundia, 2011.
- SANZ LEGARISTI, Pedro, *Arabako bideak: postabidetik AP-1 autobidera*, Gasteiz: Arabako Foru Aldundia, 2016.
- URQUIA, José María, Historia de la variante de San Sebastián, *RIEV*, 35-1 (1990), 11-32 or.
- URTEAGA, Eguzki, *La politique d'aménagement et de développement*, Paris: L'Harmattan, 2020.
- VIDAL ABARCA, Juan, *Arabako bideen historia*. [2020ko abenduaren 22an kontsultatua]. <https://pdfs.mx/document/c294872/historia-de-los-caminos-de-%C3%81lava-juntas-generales-de-%C3%81lava> gunetik hartuta.
- Estudio sobre las competencias de la Diputación Foral de Álava en materia de carreteras, *Congreso de Historia de Euskal Herria del II Congreso Mundial Vasco «Economía y conflictividad social (siglos XIX y XX)»*, Donostia: Txertoa, 1998. 135-160 or. 5. liburukia.
- YARZA, Aitziber, Demokrazia garatu ez denez, guk tresna berriak sartu nahi ditugu [Luxio Ugarteri eta Hans Harms-i eginiko elkarrizketa]. [2021eko urtarrilaren 8an kontsultatua]. www.argia.eus/argia-astekaria/1456/demokrazia-garatu-ez-denez-guk-tresna-berriak-sartu-nahi-ditugu gunetik hartuta.
- Zabal gune* aldizkaria. [S.l.: s.n], 1997 - 1998.