

"El TAV es una forma de integrarse en el proyecto neoliberal de Europa"

EKAITZ CANCELA :: 18/08/2022

"No de ganar soberanía para Euskadi" :: Entrevista con Diego García-Mejuto, académico en política y urbanismo de la Universidad de Newcastle, Inglaterra

Entre otros temas, el autor reflexiona sobre cómo los discursos en torno a la Y vasca, con su 175 kilómetros de recorrido, se insertan en la ideología dominante del capitalismo y la manera en que la división entre centro-periferia obliga a las élites vascas a diseñar estrategias de construcción nacional para mantener su hegemonía.

Diego García-Mejuto es un académico especializado en política y urbanismo que trabaja en la Universidad de Newcastle. Recientemente publicó un [estudio](#) importante para comprender tanto la construcción de la nación a través del desarrollo del ferrocarril de alta velocidad (TAV) en el País Vasco como la manera en que las élites dominantes mantienen su hegemonía gracias al desarrollo de estas infraestructuras.

Concretamente, el profesor se centra en la línea Vitoria-Irún para fundamentar la relación entre los proyectos de construcción nacional y los procesos político-económicos históricamente específicos en los que operan. Ello es especialmente relevante para comprender algunas lógicas en el Sur Global, donde los países desarrollistas asisten a un aumento de las ideologías nacionalistas y, de manera paralela, a inversiones en infraestructuras de transporte a gran escala.

García-Mejuto se graduó en The Bartlett School of Planning (UCL) con una tesis sobre cómo el proyecto europeo ha tenido, desde sus inicios, la ambición de crear un espacio interno en el que el flujo de mercancías y personas no estuviera limitado; una idea muy relacionada con el desarrollo del mercado único de la Unión Europea. Dada la amplia visión de este estudioso, en esta entrevista reflexiona sobre cómo los discursos en torno a la Y vasca, con su 175 kilómetros de recorrido, se insertan en la ideología dominante del capitalismo y la manera en que la división entre centro-periferia obliga a las élites patrias a diseñar estrategias para agrupar en torno a sí la voluntad de los ciudadanos en dicha coyuntura. Esto es, las formas cacofónicas en que el PNV trata de legitimar su inserción en el modelo neoliberal europeo y la forma en que lo reviste de progreso e innovación.

¿Podría describir cuáles son las particularidades del modelo de acumulación español que han llevado a España a ser la segunda potencia después de China en kilómetros de red de alta velocidad? ¿Podría explicar también el rol de los capitalistas nacionales y su complacencia con la administración a la hora de impulsar dicha agenda? La sanción reciente de 61 millones de la CNMC multa a un cártel en carreteras con ACS, FCC, Ferrovial, Sacyr, OHL y Acciona da buena cuenta de esta relación.

El desarrollo de infraestructuras en España desde los años 80 ha sido enorme, y ha sido

facilitado por años de crecimiento económico, la entrada en lo que ahora es la Unión Europea y los Fondos Estructurales y de Cohesión asociados, la disponibilidad de crédito institucional, y un proceso de modernización que incluyó la Expo de Sevilla, los Juegos Olímpicos del 92 y la introducción de la alta velocidad. Esto propició el crecimiento de las empresas españolas en el sector de la construcción de infraestructuras, su internacionalización y el hecho de que algunas de ellas se hayan convertido en líderes del sector a nivel global. Pero éstas también parecen haber ejercido una influencia en este desarrollo a través de su trabajo de presión y sus vínculos con el Estado. Aparte de prácticas irregulares para conseguir licitaciones y que han llevado a la sanción de la CNMC que mencionas, los vínculos entre el sector de la construcción y el poder político parecen evidentes, como ha argumentado entre otros el economista José Manuel Naredo. Un ejemplo claro de hace años es el nombramiento como presidente de SEOPAN, la patronal de las grandes empresas constructoras en España, del que fuera Director de la Oficina Económica de Zapatero nada más dejar su puesto.

Más allá de las consideraciones económicas, ¿podría hablarnos de cuál ha sido el discurso nacionalista español que ha legitimado la inversión en dichas infraestructuras?, ¿cómo se ha enmarcado como un “problema español” y ha servido para que los territorios periféricos se adhieran a una idea de nación centralizada a través del tren?

Es llamativo observar que, a pesar del volumen de inversión pública que implica y de la falta de evidencia concluyente sobre los impactos regionales de la alta velocidad, este tipo de infraestructura ha tenido tanto apoyo político y popular, en España pero también en otros contextos. En Inglaterra, donde trabajo, la reducción de las desigualdades entre el norte y el sur del país ha sido una de los argumentos clave para justificar la construcción de una nueva línea entre Londres y las ciudades del norte. Pero en España se manifiesta de una manera que refleja un contexto geográfico e histórico específico.

Por un lado están los desequilibrios territoriales históricos en el territorio español, el proceso de modernización y descentralización que sucedió al franquismo, y la entrada en la Unión Europea en los 80. Por otro lado está el llamado “problema español”: las dificultades de conseguir una integración nacional a pesar de la formación temprana del estado español. La alta velocidad representa un símbolo para la consecución de todos estos objetivos, y en mi opinión esto explica el gran atractivo que ha tenido para los agentes sociales en todo el territorio español. El equilibrio de fuerzas políticas entre el centro y la periferia, en particular aquellas regiones con representación en el Congreso, ha facilitado que el Gobierno central haya mantenido un compromiso casi constante con el desarrollo de líneas de alta velocidad.

El Partido Nacionalista Vasco ha sido uno de los mayores interesados en estos proyectos de construcción de infraestructuras de transporte. ¿Cómo ha legitimado su propio modelo de acumulación y de construcción de nación? ¿Cómo cree que ambos se han confrontado materialmente y semióticamente en la línea Vitoria-Irún?

El fomento de la competitividad empresarial e industrial vasca y la integración de su

economía en Europa han sido elementos decisivos en la legitimación de la estrategia de acumulación. Pero, desde mi punto de vista, también hay una importante dimensión nacional: el desarrollo de una línea “vasca” (la “Y vasca”) que integrase el territorio nacional, o al menos el de la Comunidad Autónoma Vasca. A pesar de que esta estrategia se complementa en parte con la española, en determinados momentos (por ejemplo, desacuerdos en cuanto a prioridades de inversión o a la definición de la línea) ambas estrategias han colisionado alrededor del proyecto.

Por otro lado, como indico en el artículo, la línea Vitoria-Irún ha servido tanto como un punto de articulación de ambas visiones hegemónicas como un foco en el que ambas han entrado en conflicto. Estas tensiones se han materializado en momentos determinados, aunque no siempre de forma antagónica. Por ejemplo, en 2005 el Partido Nacionalista Vasco, a través de su presencia en el Congreso, consiguió arrancar un acuerdo para iniciar las obras de la línea a cambio de su apoyo a los Presupuestos Generales del Estado del año siguiente. Este condicionamiento del apoyo a los Presupuestos al impulso de las obras se ha repetido recientemente: en los de 2017, el Gobierno acordó con el PNV compromisos de financiación de la línea, y, en los de este año, la cesión al Gobierno vasco de la ejecución de los accesos a Bilbao y Vitoria y el soterramiento de sus estaciones.

Buena parte de los discursos de los oficiales vascos se han basado en varios principios comunes que usted describe correctamente como similares a España, la modernización ecológica y la centralidad de la infraestructura de transporte para el desarrollo económico. ¿Cree que el discurso sobre la “vertebración del territorio” busca alinear su discurso nacionalista con las necesidades de la modernización neoliberal que emana desde Bruselas? Es decir, ¿cree que el arreglo espacial vasco es más una forma de integrarse en el proyecto neoliberal de Europa que una forma de ganar soberanía?

Sí. En la visión hegemónica territorial vasca, la integración económica en Europa ha ocupado un lugar fundamental. Desde la primera mitad del siglo pasado, para el nacionalismo conservador vasco, Europa ha sido un punto de referencia en términos no sólo políticos (para el ejercicio de una autonomía que dentro de España es limitada) y culturales (la promoción de la cultura vasca y el euskera), sino también económicos (la integración en un proyecto hegemónico más amplio del que no se deben quedar descolgados).

En el discurso contrahegemónico, movilizado entre otros por la izquierda nacionalista vasca, el rechazo de la acción del Estado español en el territorio vasco y el énfasis en la soberanía sí son más explícitos.

El concepto “vertebración del territorio” indica precisamente esa geografía o arreglo espacial que permita la acumulación del capital, y que tiene en la Europa contemporánea una dimensión transnacional. Pero es un concepto, en mi opinión, muy interesante porque también se ha utilizado con un significado más cercano a la construcción nacional. De hecho, “vertebración” (o la falta de ella) se ha usado frecuentemente en debates sobre el “problema español” mencionado antes.

Uno de los aspectos que más interesante nos resultó fue su énfasis en cómo el transporte de mercancías a través del puerto de Bilbao ha llevado gradualmente a

un enfoque hacia la economía de servicios y un cambio de la carretera al ferrocarril como parte de un movimiento más amplio hacia un sistema de transporte sostenible en el territorio vasco. Más allá de la línea Vitoria-Irún, ¿puede describir las relaciones entre los actores estatales, o las redes de gobernanza a mayor escala que se generaron, para promover esta integración económica vasca en el espacio europeo? Por ejemplo, a través de la gestión de la ya disuelta Plataforma Logística Aquitania-Euskadi.

En línea con las aspiraciones políticas en Europa que indicaba, el Gobierno vasco ha estado muy activo en redes de gobernanza a nivel transfronterizo y transnacional, fundamentalmente en el marco del eje Atlántico. En el período cubierto en mi investigación, el Gobierno vasco coordinó el Grupo de Trabajo de Transporte de la Comisión del Arco Atlántico, dentro de Conferencia de Regiones Periféricas Marítimas de Europa, y estableció la Plataforma Logística Aquitania-Euskadi junto con el Gobierno de Aquitania. Ésta última fue disuelta en 2012 y sus competencias fueron asumidas por lo que es actualmente la Eurorregión de cooperación transfronteriza Nueva Aquitania-Euskadi-Navarra, creada un año antes. En ambos casos se buscaba facilitar la movilidad transfronteriza y su sostenibilidad, particularmente mediante la transferencia del transporte de mercancías por carretera a las vías marítima y ferroviaria.

Este también es el espacio para hablar de las organizaciones empresariales vascas que se han involucrado en redes de *lobby* transnacional con otros socios dentro del eje Atlántico. ¿Es, en realidad, una estrategia económica para convertir el eje Euskadi-Aquitania en un núcleo del proyecto atlantista?

La intención de desarrollar un eje de desarrollo atlántico, alternativo al dorsal europeo que va desde el noroeste de Inglaterra al norte de Italia, ha sido compartida por los gobiernos vascos y las organizaciones empresariales vascas desde la entrada de España en la Unión Europea. Éstas últimas, como dices, han participado en diferentes momentos en asociaciones con otras organizaciones del eje atlántico. Pero la constitución de la región transfronteriza de Euskadi-Aquitania como rótula que articule el eje atlántico quizás haya sido promovida más por el propio Gobierno vasco, tanto a nivel material (a través de las redes de gobernanza indicadas antes) como semiótico. Por ejemplo, este imaginario territorial ha aparecido en las estrategias de ordenación territorial vascas que se han producido desde entonces.

Finalmente, ¿podría describir cómo los intentos de producir un espacio nacional vasco a través del TAV han tenido lugar de manera paralela a la irrupción de otros arreglos espaciales, como Euskal Hiria ('Ciudad Vasca'), o las iniciativas de principios de la década de 2000, como Bilbao Metropoli-30? Más allá de la relación entre los imaginarios de la 'Y Vasca' y Euskal Hiria que usted señala citando a exministros de los departamentos de Transportes y Ordenación del Territorio, ¿tiene usted algún comentario sobre estas iniciativas? Diversos estudios en política urbana los han descrito como arreglos espaciales para continuar introduciendo los mercados en cada vez más áreas de la vida social.

Definitivamente, los intentos de articulación del espacio urbano vasco conforme a una única

ciudad policéntrica responden a estrategias de desarrollo urbano neoliberal basadas en la competitividad entre ciudades y territorios, las cuales incluyen el emprendimiento urbano, el marketing territorial y la priorización de determinados espacios y proyectos (por ejemplo, los centros de las ciudades y actuaciones como el Guggenheim) sobre la disminución de las desigualdades territoriales y urbanas. Aparte de esto, en mi opinión hay también una ambición de integrar social y económicamente la Comunidad Autónoma Vasca, un espacio político relativamente reciente y situado entre los tres territorios históricos que la constituyen y el territorio de Euskal Herria. La ruta en “Y” de la línea, uniendo las tres capitales a través del centro de la Comunidad, facilita la formación de un imaginario en línea con esta ambición, y que ha sido explotado por el Gobierno vasco en diferentes campañas de comunicación.

El Salto

<https://eh.lahaine.org/el-tav-es-una-forma>