



## ¿Metro de Donostialdea? La oportunidad del debate y de una iniciativa social

---

GRUPO DE DONOSTIA CONTRA EL TAV :: 12/02/2013

El Grupo contra el TAV de Donostia ha publicado un extenso informe ante el “Pelotazo” del Metro en Donostia y en su entorno desde Zumaia a Hondarribia

¿Metro de Donostialdea?

La oportunidad del debate y de una iniciativa social

Ante el “Pelotazo” del Metro en Donostia y en su entorno desde Zumaia a Hondarribia

y el potencial replanteamiento del Plan por parte del PNV

*Grupo de Donostia contra el TAV*

*Apdo 3243 20080-Donostia*

*kontaktuakatakabeltz@lists.riseup.net*

*Tlfno: 695715510*

Febrero 2013

A MODO DE PRESENTACIÓN:

Un momento crucial para impulsar el debate y la contestación social al Proyecto del Metro de Donostialdea:

Los acontecimientos sucedidos en los últimos meses en torno al Proyecto del Metro de Donostialdea han levantado mucha polvareda. El Gobierno Vasco adjudicó en septiembre de 2012 las obras que estuvieron a punto de comenzar en El Antiguo sin tener en cuenta la postura contraria del equipo de gobierno del Ayuntamiento de Donostia a la construcción de un Metro subterráneo por el centro de la ciudad. Y es que, al parecer, Donostia ya no pertenece a sus habitantes y el propio Ayuntamiento puede ser avasallado por los promotores de una nueva gran infraestructura que nadie, excepto nuestros Prohombres del PSOE y del PP, parecen dar por supuesta. Así, especialmente en el tema del Metro, la información, la participación y el debate han brillado por su ausencia, y todo ha venido sucediendo como si no hubiera más remedio que aguantarse: ni a los habitantes ni al Ayuntamiento les queda el más mínimo poder de decisión, ni siquiera a nivel de apariencias, porque la gestión de la ciudad ya no es el asunto de quienes vivimos en ella, sino la prerrogativa de una coalición de “gestores” políticos, constructores y promotores públicos y privados que imponen sus reglas para adueñarse de la ciudad. Y si los vecinos hemos ignorado esa gran expropiación, tanto peor para nosotros: nunca podremos recuperar la ciudad.

Ahora bien, creemos que la situación actual de “parón” (parcial) y potencial replanteamiento del Proyecto de Metro de Donostialdea por parte del nuevo Gobierno Vasco, constituye un momento crucial para impulsar un debate y una iniciativa social que

nunca se han producido en esta cuestión. Y entendemos que esto obliga a poner en discusión el origen y la concepción misma del proyecto, cuestionando en su conjunto este plan de gran infraestructura que pretende construir un sistema de Metro en Donostialdea y en su entorno.

En este sentido, la envergadura del plan va mucho más allá de la polémica obra en el centro de Donostia, siendo éste un aspecto parcial dentro de un macro-proyecto que desborda ampliamente el marco local de la capital y que supone consolidar un modelo social y territorial metropolizado. En efecto, si bien la controversia sobre el Metro ha tenido su epicentro en el centro de Donostia, es preciso subrayar que el Proyecto del Metro de Donostialdea desborda ampliamente ese marco local: se trata de un plan que pretende establecer desde Zumaia hasta Txingudi un sistema de

ÍNDICE:

#### A MODO DE PRESENTACIÓN: (1)

- Un momento crucial para impulsar el debate y la contestación social al Proyecto del Metro de Donostialdea: (1)
- El “Pelotazo” y la imposición del PSOE con el Metro: (3)
- La postura de Bildu y la falta de respuesta social: (4)
- ¿Dónde estamos? ¿Dejamos la iniciativa en manos del PNV?: (4)

#### ¿DE QUÉ HABLAMOS? EL CONCEPTO DE METRO DE DONOSTIALDEA: (5)

- El metro consolida un modelo social y territorial metropolizado: (6)
- Descripción del Proyecto del Metro de Donostialdea: (8)
- Donostia Centro: Tramo Lugaritz-La Concha-Anoeta: (8)
- El “cañón” a la estación de Atotxa y Egia: (9)
- Loiola-Herrera-Errenteria (Línea 1 de Oarsoaldea): (10)
- Herrera-Bahía de Pasaia-Lezo-Gaintxurizketa (Línea 1B de Oarsoaldea): (10)
- Irun-Hondarribia: (11)
- La conversión de Renfe Donostia-Legazpi en la Línea 2 del Metro: (11)
- Añorga, Lasarte-Oria, Zubieta (11)
- Zarautz, Aginaga-Orio: (12)

#### ¿TRANVIA, METRO, TREN-TRAM, O AUTOBUSES?: (12)

- “Tranvia sí, Metro no” (2004): (13)
- La “metrización” del Topo: (13)
- El informe negativo sobre el tranvía y favorable a la extensión de los carriles bus a la comarca (2007): (14)
- El estudio inicial del Metro y la propuesta alternativa del “Tren-Tram” comarcal (2007-2009): (15)
- Pistoletazo de salida al Metro en Donostia (2009): (16)
- Las irrisorias reacciones iniciales: (17)

#### LAS IRREGULARIDADES COMETIDAS POR EL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES EN LA TRAMITACIÓN Y DESARROLLO DEL PROYECTO DEL METRO: (17)

- Conclusión: la nula participación pública en el proceso: (19)

#### OTROS ASPECTOS SOCIO-ECONÓMICOS: (20)

- El “Metro de Donostialdea” se desgaja de EuskoTren: (20)
- Operaciones urbanísticas vinculadas al Metro: (21)
- Un proyecto despilfarrador de recursos: (22)
- El enredo del transporte de mercancías: (23)
- La costosa campaña de propaganda: (23)

LA POLÉMICA SOBRE LAS AFECCIONES DE LAS OBRAS EN DONOSTIA: (24)

CUESTIONANDO EL DESARROLLISMO: (26)

HEMEROTECA: (27)

Metro --ampliable también al valle del Oria con la conversión de Renfe-- que fomente la máxima movilidad y “accesibilidad” desde la comarca y su entorno a las áreas centrales de la capital. Lo cual conlleva sin duda enormes costes económicos y graves repercusiones sociales.

En desarrollo de esta concepción, el plan del Metro ha llegado hoy a plasmarse en diferentes proyectos y obras parciales de contenido común, con la construcción de variantes completamente nuevas y duramente modernizadas en la red de EuskoTren: se habla de la “metrización” del Topo. Es decir, el desdoblamiento de la línea planteado inicialmente como objetivo se está traduciendo en la ejecución de muy costosos tramos parciales y nuevas estaciones concebidas en parámetros de Metro (como la variante de Intxaurre y la siguiente obra subterránea Herrera-Altza-Galtzaraborda donde los trabajos arrancaron el pasado mes de noviembre), llegando por ejemplo el conjunto de las obras proyectadas entre Loiola y Errenteria a sumar una inversión de 280 millones. Estas obras, que al parecer nadie se atreve a poner en discusión, son las que finalmente se pretenden completar con la construcción de un nuevo trazado en el Centro de Donostia. Este tramo central se ha convertido a la postre en el principal objetivo del plan porque sería el de mayor generación y atracción de viajes, destacando que la “pasante” del Metro por La Concha y Bentaberri-Universidades posibilitaría dar el gran salto y “modificar la concepción del transporte ferroviario en Donostialdea, estableciendo un servicio tipo metro entre Zumaia y Hondarribia/Hendaia” que acentuaría “la concepción metropolitana de San Sebastián y su entorno”.

Es por ello que desde el grupo contra el TAV de Donostia hemos decidido elaborar este informe: surgido inicialmente ante la situación de urgencia en la que nos encontrábamos en diciembre, dado el inminente comienzo de las obras que estuvieron a punto de empezar en el barrio de El Antiguo en ausencia de cualquier respuesta social --lo cual debe dar pie a una (auto)crítica de los colectivos sociales, entre los que nos incluimos--, tratamos de aportar un análisis a la vez informativo y crítico del Proyecto del Metro de Donostialdea en su conjunto. Es decir, entendemos que es impulsando el debate y la iniciativa social como ha de responderse a la situación actual. Y para ello, cuestionar el Proyecto de Metro de Donostialdea en su conjunto nos parece obligado, no sólo por la impositiva actuación del Gobierno del PSOE que encabezó Ernesto Gasco, sino también por la propia concepción de este macro-proyecto de transportes metropolitano que a nuestro entender debe cuestionarse incluso en el caso de que en determinados tramos parciales como el centro de Donostia pudiera replantearse por parte del nuevo Gobierno Vasco en forma de un Metro en superficie que sirviera para dar continuidad dentro de la ciudad a los potentes accesos

comarcales concebidos preferentemente mediante costosas obras subterráneas. En todo caso, siendo conscientes de nuestras limitaciones y de que las valoraciones que hacemos pueden ser y quizás también a veces equivocadas, este trabajo pretende ser un instrumento para extender el debate y un primer gesto para contribuir al surgimiento de una iniciativa social en respuesta al Proyecto del Metro de Donostialdea. Para ello, hacemos un llamamiento a la población y a los colectivos sociales tanto de Donostia como de los municipios afectados por el conjunto del proyecto para que analicemos entre todos y todas esta cuestión. A la vez que, comunicamos igualmente nuestra intención de recabar vuestras opiniones.

Por todo ello, aportamos pues un análisis que aborda la cuestión del Metro en varios aspectos. Y al final del documento indicamos en una “hemeroteca” las noticias y los anuncios oficiales utilizados para hacer este informe, porque ello puede facilitar la recopilación de información a otras personas o asociaciones interesadas.

### **El “Pelotazo” y la imposición del PSOE con el Metro:**

Hablar del Metro de Donostialdea significa en buena parte hablar de un “pelotazo” y de una imposición del PSOE. Desde la llegada de los socialistas al Gobierno Vasco en 2009, ha sido notorio el desmedido protagonismo que ha mostrado en este asunto Ernesto Gasco -- secretario general del PSE en Donostia, anteriormente concejal de Movilidad y Seguridad Ciudadana en el Ayuntamiento entre 1999 y 2009 durante la alcaldía de Odón Elorza, luego concejal y viceconsejero de Transportes desde mayo de 2009. De hecho, el gran espaldarazo al Proyecto del Metro de Donostialdea se produjo con la llegada de Gasco al Departamento de Transportes, cuando halló en un cajón del gobierno de Lakua el estudio inicial de un Metro subterráneo en Donostia que fue concebido en lo esencial por el anterior Gobierno del PNV en un proyecto previo finalizado en octubre de 2008.

En cuanto a esto, conviene recordar que fue el anterior Gobierno del PNV quien desarrolló a partir del año 2007 el estudio inicial del Metro de Donostialdea; una vez realizado éste sucedió, no obstante, que el Departamento de Transportes dirigido entonces por Nuria Lopez de Guereñu y Arantxa Tapia no hizo pública ninguna información ni decisión al respecto: en efecto, antes de seguir adelante consideraron necesario contrastar aquel proyecto de construir un Metro subterráneo en Donostialdea con otra posibilidad consistente en desarrollar un Metro ligero en superficie de envergadura comarcal. Esta segunda propuesta --que tampoco debe asumirse acriticamente, como veremos--, junto con otras opciones menos duras y con un menor coste económico como la extensión de carriles bus a la comarca, al menos apuntaba a la posibilidad de una solución diferente. Pero todas ellas fueron precipitadamente desechadas por el Departamento de Transportes del PSOE en ausencia de cualquier justificación o razonamiento a favor de la construcción de un Metro subterráneo.

Esta es una de las interrogantes que subyace desde el origen del plan y que llevó incluso a la Diputación gobernada por el PNV hasta el 2011 a seguir estudiando otras opciones diferentes. Aunque en este caso, se advierte que la Diputación siempre priorizó el estudio de la propuesta de un Metro ligero en superficie, siendo ésta una propuesta que a nuestro entender también debe cuestionarse, porque persigue igualmente consolidar un modelo territorial metropolizado y el Metro ligero puede ser finalmente integrado como un complemento del Metro de Donostialdea.

En cambio, el proyecto del Metro subterráneo fue convertido inmediatamente junto con las

obras del TAV en bandera política y operación “estrella” del Departamento de Transportes del gobierno socialista, que en seguida dió el pistoletazo de salida al Proyecto del Metro de Donostialdea en julio de 2009. A partir de entonces, el conjunto del plan fue desarrollado por el Departamento de Transportes encabezado por Iñaki Arriola y Ernesto Gasco aplicando una acelerada política de hechos consumados y poniendo de manifiesto la forma de gobernar a la que sólo cabe calificar de despótica: realmente, hemos asistido durante tres años y medio a la eliminación de cualquier debate y participación pública respecto a este macro-proyecto, resaltando también las múltiples irregularidades que el Departamento de Transportes y Euskal Trenbide Sarea (ETS) han cometido en la tramitación y desarrollo del mismo. Por ello, apuntamos en este trabajo algunas irregularidades que han producido efectivamente una devaluación total de las normas referidas a la transparencia de los actos administrativos y de los procedimientos de información pública, ya que pueden justificar y soportar una demanda de paralización del conjunto Proyecto del Metro de Donostialdea.

La postura de Bildu y la falta de respuesta social:

En cuanto a la oposición desarrollada por la Diputación de Gipuzkoa y el Ayuntamiento de Donostia --ambas gobernadas por Bildu desde el año 2011--, estimamos que ha sido pobre y débil como consecuencia directa de la falta de debate. Creemos que se han desperdiciado los recursos de la vía municipal y foral para cuestionar el Proyecto del Metro de Donostialdea con un sólido soporte argumental a la vez que para llevar a cabo una denuncia jurídica de las ilegalidades e irregularidades cometidas, como sería lógico y coherente con la línea de oposición al Metro que han venido manifestando. Al margen de la decisión de la Diputación gobernada por Bildu de no participar en la financiación por considerar innecesaria la construcción del Metro en el centro de Donostia, toda la discusión se ha soportado únicamente en las afecciones de las obras en el centro de la ciudad. Por ello, instamos a Bildu a impulsar el debate y a fundamentar su posición respecto al proyecto del Metro de Donostialdea.

De la misma forma, entendemos que la falta de respuesta de los colectivos sociales, entre los que nos incluimos, también debe ser objeto de una crítica, en la medida en que la población hemos permanecido totalmente pasiva --quizás debido a la acumulación de problemas y a cierta incredulidad. Esta dejación ha sido patente, por ejemplo, en el caso de las obras que estuvieron a punto de comenzar en el centro de Donostia, puesto que desde ningún colectivo social fuimos capaces de hacer nada ante la actuación del Departamento de Transportes, dejándole cometer una clamorosa agresión a la autonomía municipal y una verdadera usurpación política de la capacidad de decisión de la población en esta polémica cuestión.

**¿Dónde estamos? ¿Dejamos la iniciativa en manos del PNV?:**

Así las cosas, queremos terminar esta presentación proponiendo la siguiente reflexión sobre la situación actual: lo peor que podemos hacer es dejar la iniciativa en manos del PNV. Por un lado, porque no debemos engañarnos: la política de hechos consumados desarrollada por el PSOE durante los últimos tres años y medio para intentar hacer irreversible el Proyecto del Metro de Donostialdea se ha traducido en múltiples intervenciones, tales como el endurecimiento de todas las acciones de modernización de EuskoTren (“metrización”), la construcción de tramos parciales y nuevas estaciones concebidas en parámetros de Metro,

el arranque de las obras de la variante subterránea Herrera-Altza-Galtzaraborda, la aprobación de proyectos y las adjudicaciones de obras en el centro de Donostia, además de la modificación del Plan Ferroviario, entre otras.

Llegados a este punto, es preciso advertir que las teorías que depositan sus esperanzas en el nuevo Gobierno Vasco del PNV, confiando en que la construcción del Metro de Donostialdea “no sea lo prioritario” para el ejecutivo de Urkullu, pueden estar muy equivocadas y solamente conducen a permanecer en la inactividad. En realidad, aún cuando parece probable que algunas obras se retrasen debido a la crisis económica y a la escasez de recursos presupuestarios, siempre conviene tener presente que el PNV es un firme sostenedor de los intereses económicos creados en torno al fabuloso negocio de las infraestructuras, al tiempo que el propio Metro de Donostialdea fue concebido en lo esencial por el Departamento de Transportes del anterior gobierno regentado por el PNV.

En este sentido, tampoco debería olvidarse que la Diputación de Gipuzkoa gobernada por el PNV, a pesar de las “dudas” que le ofrecía el Metro subterráneo, acordó en noviembre de 2010 con el Gobierno Vasco financiar el Proyecto del Metro de Donostialdea al 50%. A la vez que el Pleno de Ayuntamiento de Donostia aprobaba en septiembre de 2011 una declaración institucional respaldando el Metro con el apoyo del PNV; mientras que su portavoz, Eneko Goia, llegó incluso a descalificar a la Diputación gobernada por Bildu en noviembre del 2011 por la decisión de no participar en la financiación del Metro, declarando que el proyecto es necesario “para dar un salto cualitativo en Gipuzkoa” y que la actual situación de crisis “no debe ser excusa para no apostar por el metro porque proyectos como éste son de larguísimo alcance”. Después de ello, el mismo Eneko Goia “lamentaba” curiosamente el pasado mes de noviembre “la desinformación existente”, añadiendo que “no tengo información sobre la pasante de Donostia y sí muchas dudas...”. Si esto fuera cierto, ¿por qué colaboró en las detestables maniobras de Ernesto Gasco sobre el Metro en el Ayuntamiento? Resultan sospechosas, asimismo por el fraude que pueden conllevar, las declaraciones que un dirigente del Euzkadi Buru Batzar difundía a finales de noviembre diciendo que “Gasco y sus secuaces dejan una herencia que va a ser la ruina de quienes les sucedan, con la traca final en forma de adjudicaciones que difícilmente se ejecutarán”, mostrándose incluso convencido de que “técnicamente resultan impracticables”. En este caso, mostrando aparentemente una rabiosa oposición, el dirigente jeltzale lo hacía sin embargo sobre falsos argumentos (se refería a “los arenales donostiarras” ignorando que el trazado del Metro se apoyaría en roca); de forma que sus palabras se convierten en papel mojado y puede servir perfectamente de cortina de humo de cara a la galería, para ocultar las responsabilidades del PNV en este asunto.

De ahí que las declaraciones de la nueva consejera de Medio Ambiente y Planificación Territorial, Ana Oregi, bajo cuya cartera se encuentran los proyectos de grandes infraestructuras de transporte, nos han dejado doblemente sorprendidos, al asegurar a finales de enero del 2013 que “en la actual situación económica no es momento de empezar proyectos faraónicos”, en alusión al Metro de Donostialdea y al Superpuerto de Jaizkibel. Ahora bien, concretando un poco más sus intenciones en relación al Metro, añadió que “estamos analizando la infraestructura” y que “este año y el próximo no podremos poner en marcha nuevas inversiones”, apreciando además “una falta de concertación” con el Ayuntamiento y la Diputación. Es más, en una entrevista publicada a los pocos días remarcó que “yo he puesto muchas interrogantes a la pasante del Metro por el centro de Donostia, pero no he dicho “no”, a la vez que anunciaba su intención de crear “grupos de trabajo” para lograr el mayor grado de consenso posible. Es decir que a pesar de pronunciarse a

favor de replantear algunos aspectos del plan y de cuestionar ciertamente la actuación impositiva llevada a cabo por el PSOE, con el tema del Metro se anduvo con muchos rodeos. En suma, bajo el paraguas de ambigüedades y de maniobras a las que la clase política nos tiene acostumbrados, se advierte que el PNV fácilmente puede acabar poniéndose a remolque de la política de hechos consumados practicada por el PSOE, incluso incorporando algunas modificaciones parciales –en la línea de la propuesta del Metro ligero por superficie-- que pudieran desarrollarse en determinados tramos a partir del Proyecto del Metro de Donostialdea.

## **¿DE QUÉ HABLAMOS? EL CONCEPTO DE METRO DE DONOSTIALDEA**

La construcción de un auténtico Metro en Donostialdea –que pudiera replantearse parcialmente por parte del nuevo Gobierno Vasco incorporando determinados tramos de Metro ligero en superficie-- es un elemento fundamental, junto con otro número de factores y grandes infraestructuras, en la apuesta por desarrollar un modelo social y territorial metropolizado y cada vez más polarizado en una gran conurbación. En efecto, la intensificación de los transportes de masas y la construcción de sistemas de transporte cada vez más veloces está desempeñando un papel decisivo en la expansión de las metrópolis, donde el circular y el consumir prevalecen sobre el habitar. Especialmente en el Estado español, donde la multiplicación de grandes obras públicas y la urbanización a ultranza son ley, destaca la importancia que se confiere a la dotación de infraestructuras de transportes y a las costosas operaciones de soterramientos de los accesos ferroviarios en el planeamiento estratégico de las conurbaciones. En esta perspectiva, el Metro es concebido como una infraestructura “estratégica” al objeto de convertir Donostialdea en una zona metropolitana dotada de un alto grado de movilidad y de accesibilidad a su Centro. Las resoluciones del Gobierno Vasco en relación al Proyecto de Metro de Donostialdea nos dicen a este respecto, que “los planes contemplan la transformación del ferrocarril existente: “Topo” y línea Bilbao-San Sebastián en el área de Donostialdea y otros municipios próximos. Este diseño modifica la concepción del transporte ferroviario estableciendo un servicio tipo metro entre Zumaia y Hendaia y ampliando su actual trazado en el área urbana entre la actual estación de Lugaritz y la futura de Morlans (entre las actuales de Amara y Anoeta)”.

Para hacerse una idea de la envergadura de este proyecto, cabe citar la estimación del coste económico de 1.160 millones de euros que aporta el PTP de Donostialdea-Bajo Bidasoa (“Plan Territorial Parcial del Área Funcional de Donostia-San Sebastián (Donostialdea-Bajo Bidasoa)”. Departamento de Medio Ambiente y Planificación Territorial. Gobierno Vasco, 2010) para el conjunto de la operación del Metro de Donostialdea. Solamente el coste de las nuevas infraestructuras a realizar en el término municipal de Donostia se prevé en 427 millones de euros, incluidos los 250 millones de la “pasante” por el Centro (tramo Anoeta-La Concha-Lugaritz) . Las cifras superan por tanto el gasto de por sí ya muy elevado de 712 millones de euros dado por el Departamento de Transportes de Iñaki Arriola.

El proyecto planteado es un Metro comarcal y tendría al menos 28 estaciones entre Lasarte-Oria y Bidasoa, 17 de ellas en el término municipal de Donostia –sin contar la posible conversión de Renfe en la segunda línea del Metro de Donostialdea, en fase de estudio. De todas las actuaciones que se engloban en este plan de gran infraestructura, la construcción del tramo de la variante subterránea pasando por el Centro de Donostia, “que permita un acceso rápido al Centro de San Sebastián” desde la comarca, con estaciones centrales

igualmente subterráneas, permitiría dar un gran salto en la movilidad --se pasaría de 23.000 viajes diarios a 116.000 al día-- y constituiría el mayor foco de generación y atracción de viajes: llevar el Metro hasta San Bartolomé / La Concha (donde plantean la instalación de la estación central)—y Bentaberri-Universidad, sumaría más de 10 millones de viajeros al año. Ello posibilitaría aumentar considerablemente la frecuencia de los trenes, que según las previsiones pasarían cada cinco minutos, alcanzando una capacidad para transportar a más de 30 millones de usuarios anuales. “Es importantísimo el cambio del comportamiento de interurbano a metropolitano”, explica el consejero delegado de la ingeniería ETT, Pedro Puig Rey, encargada junto con Sestra y Euroestudios de la redacción del proyecto: “La actual línea del Topo es un buen servicio de Cercanías, pero no es propiamente un sistema ferroviario metropolitano”.

La transformación del Topo en un Metro comarcal y la incorporación del Centro de Donostia a un trazado metropolitano extendido desde Hondarribia hasta Lasarte, con posible ampliación a Zarautz y Zumaia, “modifican la concepción del transporte ferroviario en el área de Donostialdea”. Se pretende dotar al territorio que va del Txingudi hasta Zumaia con una red de Metro que fomente una máxima “movilidad” y “accesibilidad” desde la comarca a las “a las principales zonas de servicios del centro de la capital”, destacando ello acentuaría “la concepción metropolitana de San Sebastián y su entorno”. “El Metro de Donostialdea tiene un alcance supracomarcal, las obras se extienden desde Zarautz hasta Irún. Ahora bien, el paso por el centro de San Sebastián resulta imprescindible para disponer de un metro”, destaca Ernesto Gasco. “Insisto en que no enfocamos este proyecto como una alternativa al transporte local”, dice Arriola: “Los estudios de demanda indican que la pasante soterrada por la capital permite multiplicar por más de cuatro el número de usuarios en el ámbito de Donostialdea. Se puede pasar de los 7 millones de pasajeros anuales de Euskotren en ese ámbito geográfico a 34 millones”.

### **El Metro consolida un modelo social y territorial metropolitano:**

La idea de territorio metropolitano va asociada siempre a los tiempos de viaje y al problema de la movilidad de las personas y de las mercancías, imponiendo un estilo de vida acelerado y dependiente del sistema de transportes motorizado. Los promotores del Metro insisten en que “Altza estará más cerca del Centro”, “El Metro conecta desde hoy Intxaurren con el centro de Donostia en ocho minutos”... Sin embargo, el Metro es algo más que un medio de circulación más cómodo y eficiente que el viejo Topo: el Metro --también llamado “suburbano”—es una nueva infraestructura que consolida una concepción territorial jerarquizada en la que todo el territorio gravita en torno al Centro, acentuando el proceso de suburbanización.

El incremento de la movilidad que se vislumbra en el Proyecto del Metro de Donostialdea --pasando de 7 millones de viajeros al año del actual Topo a 34 millones con el Metro-- está íntimamente relacionado con el diseño del territorio a gran escala: la metropolización separa espacialmente cada vez más los lugares de trabajo y de consumo, expulsa a los trabajadores de la ciudad debido a los elevados precios de las viviendas, a la vez que se incrementan las distancias a recorrer diariamente entre la casa y las zonas comerciales y de servicios, los centros de estudio, los hospitales o las actividades de ocio. En este contexto, el “acortamiento” de los tiempos de viaje al centro de la ciudad que posibilita el Metro generaría más desplazamientos, arrancándonos sin cesar del barrio y del pueblo mediante la tentación de estar siempre en el Centro.

En este sentido, el Metro también forma parte de la reestructuración post industrial del territorio: la propia etimología de la palabra “metrópolis” nos enseña que es la “ciudad-madre” y es definida por los geógrafos y los sociólogos como el resultado de una “concentración de población y de urbanización masiva, pero también, y quizás sobre todo, una concentración de funciones económicas superiores”. Es decir, el paso de una economía industrial a las nuevas condiciones del capitalismo, con la instauración de una economía basada en los servicios y la liquidación de las actividades productivas tradicionales que se localizaban en los barrios, ha significado la transformación de la clase trabajadora en masa dispersa de asalariados, aboliendo lo que quedaba de los vestigios de la cultura obrera y los restos de independencia de los vecinos, imponiéndose sin apenas variaciones el modo de vida del centro. Hablar de Donostialdea como lugar que integra realidades diversas –ciudades, pueblos y actividades varias, con una cultura y un estilo propios—habría dejado de existir: no hay localidades con una dinámica independiente sino que todas son complementos o sucursales. En medio de esa oleada de circulación-urbanización-mercantilización generalizada, la historia local de los pueblos y barrios se destruye con gran aceleración, al tiempo que el centro de la ciudad y los cascos urbanos históricos también sufren en su interior una intensa transformación en favor de distintas variantes de la ciudad-mercancía, transformándose cada día un poco más en una vasta zona de turismo, de ocio y comercial. Este fenómeno se suscita en toda expansión metropolitana y se intuye por ejemplo claramente en el Plan Territorial Parcial (PTP) de Donostialdea-Bajo Bidasoa, cuando predice que Hernani y Astigarraga quedarán en los próximos años literalmente absorbidos en un área denominada “Agrupación Urbana de Centro de Donostia/Urumea”, extendida “desde Amara hasta Hernani, a lo largo del Valle del Urumea”, “para la que se apuesta por su progresiva configuración como parte de ciudad completa en sí misma”. Con todo ello, el Metro y la movilidad permanente que promete nos vende una determinada reorganización del tiempo y del espacio social conforme a las exigencias de la nueva economía –es decir, cómo se habita, cómo se compra, qué se produce, cómo se divierte uno y, en definitiva, cómo se derrocha-, promoviendo los desplazamientos de miles de consumidores, asalariados, estudiantes, cuadros técnicos y funcionarios a las áreas centrales de la ciudad. Al final, el resultado es el esperado: la expropiación del tiempo y del espacio humanos, la atomización y el aislamiento de la población, la irremisible pérdida de relaciones humanas y la neurosis que resultan de tanto desarrollo urbano y de tanta movilidad en el universo cerrado y automatizado de un Metro; la apatía, la eliminación de cualquier solidaridad de grupo y la resignación que concitan las grandes urbes en las masas que viven sumergidas en la metrópolis modernas.

Al hablar de metropolización, queremos asimismo llamar la atención sobre las estaciones intermodales, porque si alguien se cree todavía que la “intermodalidad” persigue sencillamente facilitar el paso de un medio de transporte a otro sin dificultad, se equivoca y no se ha puesto al día en las nuevas modas urbanizadoras: las estaciones intermodales, como la proyectada particularmente en Irun, son instalaciones típicas de una sociedad metropolizada sometida al incremento continuo del tráfico motorizado y se encuadran dentro del urbanismo tecnocrático que ha dado a las ciudades metropolitanas un carácter horrorosamente unitario. Cuando se sale del tren, dos pisos más arriba, uno parece hallarse plenamente inmerso en la naturaleza del “turbocapitalismo” asistido por la tecnología, incluida la ambientación –como la de un chiringuito de comida rápida, aire y pasajeros acondicionados ambos—que le ha de recordar al transportado la desaparición de toda comunidad posible y el aislamiento casi esquizofrénico tan característico de los transportes

modernos.

Finalmente, es preciso subrayar que las inversiones en grandes infraestructuras (nueva red viaria, TAV, Metro, Metro ligero...) no sólo sirven para transportar, sino para ofertar en términos de imagen y de competencia un territorio como metrópoli en el mapa del capitalismo europeo. De ahí que, para sus promotores, el Metro de Donostialdea, igual que el TAV, no sea un simple proyecto de transporte, sino el indicador de la transformación de Donostialdea en una metrópoli-empresa que se vende a sí mismas en el mercado internacional. No en vano, Ernesto Gasco subrayaba que de haber acuerdo financiero con la Diputación, “el Metro estaría terminado en 2016, coincidiendo con el TAV y con la Capitalidad Europea de la Cultura Donostia-SS 2016”. Lo cual confirma que las nuevas infraestructuras y la propia cultura se han vuelto una herramienta de comercialización y de transformación de las ciudades de primera magnitud, como ya se encargaron de demostrar diversos macro-eventos.

En suma, la sociedad capitalista moderna es una sociedad hiperurbanizada en la que la circulación y la calidad de las redes de transporte y comunicación es un factor estratégico clave de la economía metropolitana, una forma de capital, una mercancía y una imagen comercial explotada por las nuevas oligarquías que dirigen las ciudades.

Por todo ello, es preciso denunciar el enorme cinismo del Departamento de Transportes cuando nos ha presentado el Metro como un “tren social”, en concreto, cuando Ernesto Gasco e Iñaki Arriola han afirmado demagógicamente que “no entendemos como el Gobierno de Bildu se opone al tren social (...) Sería terrible que algún partido político, como Bildu, cometiera la barbaridad de impedir el desarrollo del tren social (...) El metro es el transporte cotidiano de los trabajadores, los estudiantes (...) Bildu dice “no” al tren de los estudiantes y trabajadores”...

Antes bien, el Proyecto del Metro de Donostialdea consolida un modelo social y territorial metropolizado: responde a una lógica desarrollista en la que priman los intereses de la Economía y su imparable necesidad de crecimiento, siendo también paradigmático del derroche de los recursos públicos en beneficio de determinados lobbys de la construcción. La movilidad es la clave, porque más transporte significa en último término más cemento y más urbanización.

Descripción del Proyecto del Metro de Donostialdea:

El conjunto Proyecto del Metro de Donostialdea se compone como un puzzle de diferentes tramos y obras parciales de contenido común. Junto con la ejecución de costosas variantes, prolongaciones y nuevas estaciones igualmente subterráneas proyectadas en toda la comarca (Lasarte-Oria, Errenteria...), resalta la gran operación de la “pasante” del Metro por el Centro de Donostia. El Metro es además un sistema siempre abierto a nuevas ampliaciones, estando en estudio la transformación de la red de Cercanía de Renfe entre Donostia-Legazpi en la segunda línea del Metro de Donostialde. Decía Ernesto Gasco que “el Metro de Donostialdea es un proceso que ya está en marcha y que no se va a parar”, poniendo como ejemplo a seguir al Metro de Bilbao que ha hecho posible la construcción de dos líneas de metro, el inicio de los trabajos en la Línea 3 y en el futuro las líneas 4 y 5. Tampoco falta quien sueñe con un proyecto más amplio, como por ejemplo “conectar el Metro de Donostialdea con Baiona”, lo que “daría una dimensión mayor” a lo que desde hace años se llama, o se pretende llamar, la “Eurociudad”.

De momento, este macro-proyecto se compone de los siguientes tramos ya aprobados o en

fase de estudio:

Donostia Centro: Tramo Lugaritz-La Concha-Anoeta:

La “pasante” del metro por el centro de Donostia plantea construir una variante de 5’5 Km de trazado subterráneo entre Lugaritz, El Antiguo, La Concha, Morlans y Anoeta, en la que a su vez se disponen 5 nuevas estaciones igualmente subterráneas en Bentaberri-Universidad, Matia-Antiguo, Centro-La Concha, nueva estación de Easo (soterrada bajo la calle de la Salud de Amara Viejo) y Errondo-Morlans. El coste de esta “pasante” del Metro por el centro de Donostia se estima en 250 millones euros, toda vez que las cantidades cercanas a 50 millones de cada uno de los dos tramos adjudicados hasta el momento (Lugaritz-La Concha y La Concha-Morlans) son solo para costear la obra civil y casi se doblarán cuando se incluya el gasto en instalaciones (superestructura ferroviaria, instalación eléctrica, ventilación, escaleras mecánicas, ascensores, etc). Las obras de excavación del túnel y de las “cavernas” de las estaciones durarían tres años, y posteriormente los trabajos se prolongarían casi en dos años más para colocar las vías, electrificar, disponer escaleras y ascensores, canalizaciones y poner en marcha el conjunto de las instalaciones.

A partir de la actual estación soterrada de Lugaritz, cerca de Errotaburu, la línea proyectada hace un trazado en forma de “S” por debajo de Iza para aproximarse a la avenida de Zarautz, en cuyas inmediaciones se ubicaría la estación de Bentaberri-Universidad. Esta se situaría a 16 metros de profundidad, en la zona del ascensor que sirve para subir desde la Avenida de Zarautz a la parte alta de la calle Aizkorri (próxima al Seminario), y tendría bocas de acceso hacia el campus universitario y la cámara de comercio (en la calle Eugenio Imaz) y el ensanche de Bentaberri junto al instituto Luberri. Dentro de El Antiguo, el túnel sigue bajo la calle Aizkorri hasta llegar a una segunda estación ubicada a unos 22 metros de profundidad en el corazón del barrio, bajo los impares de la calle Matía y el comienzo de la calle Aizkorri, con bocas de acceso en la calle Matía (Plaza de Gascuña) y Paseo de Hériz.

A la salida de El Antiguo, la línea continúa bajo el Palacio Miramar y el Paseo de la Concha hasta llegar a las inmediaciones de La Perla, donde gira hacia el centro urbano pasando bajo la Plaza Zaragoza. A esta altura empieza la gran “caverna” subterránea prevista para la ubicación de la estación central de La Concha-Centro, que se ubicaría a 20 metros de profundidad bajo las manzanas formadas por las calles Manterola, Urbietta, Arrasate y San Martín, y que tendría bocas de acceso a la calle Zubietta (hacia la Concha) y a la calle Loiola (junto a la FNAC y el Buen Pastor). A continuación, el trazado discurre a una profundidad de 20 metros bajo las manzanas situadas entre las calle Urbietta y Easo, hasta cruzar esta última al llegar a la altura de Amara Viejo. Ahí el túnel se adentra en el barrio, donde se proyecta construir una nueva estación (en sustitución de la actual de Easo) a 23 metros de profundidad bajo la calle Salud, que tendría bocas de acceso en la plaza Easo (donde estaban los antiguos urinarios) y en la calle Autonomía.

El siguiente tramo discurre desde Amara Viejo hacia Morlans bajo las laderas del Parque Arbaizenea (situadas sobre la calle Autonomía) hasta llegar a la rotonda de Donostigas, donde se prevé la construcción de otra estación soterrada a una profundidad de 5 metros con bocas de acceso hacia el ambulatorio de Amara y al nuevo barrio de Morlans. Desde este punto, se plantea el soterramiento de la línea de EuskoTren a lo largo del Paseo Errondo hasta la actual estación soterrada de Anoeta, donde el proyecto del Metro empalma con el trazado de EuskoTren en dirección a Loiola, siendo éste el tramo en el que se

construiría la nueva Estación Intermodal (Metro-Renfe) de Riberas de Loiola. La ejecución de las obras de esta variante por el centro de Donostia (actualmente frenada a la espera de las decisiones que tome el nuevo Gobierno Vasco), se ha dividido en tres tramos: el primer tramo Lugaritz-Antiguo y su prolongación hasta La Perla (donde la excavación del túnel empalmaría con la obra del siguiente tramo La Concha-Morlans) tiene una longitud de 2'6 Km y fue adjudicado el 29 de septiembre de 2012 por un coste de 40 millones y un plazo de ejecución de 36 meses. El segundo tramo La Concha-Morlans tiene una longitud de 1'9 Km y fue adjudicado el 5 de diciembre por 50 millones de euros, estando entonces previsto comenzar las obras en febrero del 2013 con un plazo de ejecución de 40 meses. En cuanto al tercer tramo de obra Morlans-Anoeta, tiene aproximadamente 1 Km de longitud y se desconocen más datos.

El grueso de las obras adjudicadas de los tramos Lugaritz-La Concha y La Concha-Morlans se ejecutarían desde "tres puntos de ataque": la vaguada de Morlans, la Avenida de Zarautz (donde en diciembre balizaron la zona de obras) y el encuentro del paseo de La Concha con Miraconcha. El plan de obras prevé ocupar los jardines de Miraconcha y un carril de circulación en 150 metros (otros tantos en la avenida de Zarautz) durante la práctica totalidad de los trabajos. El Ayuntamiento denunció las múltiples afecciones que se recogen en el capítulo correspondiente a la polémica que mantuvo con el Departamento de Transportes.

El "cañon" a la estación de Atotxa y Egia:

La línea del Metro por el centro de Donostia enlazaría con la estación de Atotxa mediante un "cañon" subterráneo o "Conexión Ferroviaria Automática", en la que los convoyes con capacidad para unas ochenta personas funcionarían de forma automática, es decir, sin conductor, realizándose el control desde el puesto de mando del Metro. El Gobierno Vasco decidió en mayo de 2010 incluir este proyecto realmente postizo y surrealista en el estudio del Metro de Donostialdea para conectarlo con la Estación del Norte, porque "la verdadera intermodalidad va a estar en Atotxa, que es donde llegará el TAV", según Gasco. Sin embargo, las dificultades técnicas para poder construir la línea del Metro por debajo del Urumea --obra que requiere salvar la barrera del río descendiendo hasta los 50 metros de profundidad y remontar luego una pronunciada pendiente--, le obligaron a desarrollar una alternativa de conexión "específica" que cuenta con pocos precedentes: este el caso del barrio Mamariga de Santurtzi, donde los convoyes automáticos acceden a la estación de metro a través de un "cañon" de 450 metros de largo salvando un desnivel del 20%. En el caso de Donostia, el proyecto finalmente adoptado para conectar el Metro con la estación de Atotxa mediante este "tren subterráneo ligero" (TSL) o "lanzadera" consiste en la construcción de un "cañon" de 1'5 Km de longitud que pasaría por debajo del río Urumea entre el Paseo de los Fueros y el Paseo de Francia a una profundidad de 50 metros (discurriendo por una pendiente media de 12%), y desde Atotxa se prolongaría hasta Egia. Tendría cuatro estaciones subterráneas a las que se accedería mediante ascensores: la primera en Centro-La Concha (compartida con la estación central del Metro), la segunda en la Avenida de la Libertad (a la altura del Banco Guipuzcoano), la tercera en Atotxa y la última en la Plaza Martin Santos de Egia. La operación no será sencilla y su construcción rondaría los 50 millones de euros.

Como si la intención fuera dar comicidad al asunto, otra posibilidad barajada por el Departamento de Transportes fue la de construir un "pasadizo peatonal subterráneo" que comunicara mediante cintas de transporte mecánicas (como las de los aeropuertos) la

estación de Atotxa con la estación del Metro proyectada en el paseo Errondo/Morlans o con la del Centro-La Concha. Cualquiera de las dos alternativas, explicó Gasco, tendría la virtualidad de lograr la “máxima intermodalidad” y de acercar el Metro a los vecinos de Egia.

Finalmente, a pesar de la escasa capacidad de viajeros de los convoyes automáticos del “cañón”, estimaron que esta opción permitiría a las personas residentes en el barrio de Egia “desplazarse al centro de la capital en menos de cinco minutos”. De manera que se realizarían “entre 3 y 4 millones de viajes año” y tendría una doble función: la más evidente sería enlazar el Metro con el TAV y la futura terminal de autobuses en Atotxa; mientras que la segunda sería “mejorar la movilidad peatonal en la ciudad” (sic), “en especial de la parte alta de Egia, una zona con un alto porcentaje de residentes mayores. Un auténtico alivio para evitar atravesar los puentes los días de lluvia y viento”, según El Diario Vasco. Probablemente sea éste un tramo que pueda replantear el nuevo Gobierno Vasco; aunque tampoco debería olvidarse que este tipo de solución fue anteriormente propuesta en 2007 por el Departamento de Transportes que encabezaba Núria Lopez de Guereñu para conectar el Topo con Altza, contruyendo un “cañón” subterráneo desde las cercanías de Buenavista. Entonces fue duramente criticada por Odón Elorza, que la calificó despectivamente de “topillo”...

### **Loiola-Herrera-Errenteria (Linea 1 de Oarsoaldea):**

Entre Loiola y Errenteria, el proyecto de transformación del Topo en Metro o “metrización” avanza progresivamente. Se divide en tres tramos de nuevas variantes subterráneas que suponen una inversión de alrededor de 280 millones de euros, conformando los diferentes tramos una infraestructura completamente nueva concebida en parámetros de Metro subterráneo en su totalidad, con 7'7 Km de longitud y nuevas estaciones en Intxaurreondo, Herrera, Altza, Pasai Antxo, Galtzaraborda y Errenteria.

La variante del primer tramo Loiola-Herrera fue inaugurada el pasado 4 de octubre de 2012 y su construcción ha requerido un gasto de 101 millones de euros para un trazado de 2'7 Km, incluyendo la estación de Intxaurreondo ubicada a 45 metros de profundidad y la nueva estación semisoterrada de Herrera. En el caso de la estación de Intxaurreondo, solamente la instalación del sistema de escaleras mecánicas para acceder a 45 metros bajo tierra ha supuesto una inversión de 5'2 millones de euros, siendo según la empresa que la ha fabricado, Thyssenkrupp, el más largo de su clase en el Estado español. Hay al parecer incluso personas de avanzada edad que se niegan a coger el Topo en Intxaurreondo porque las escaleras les dan vértigo.

Para el segundo tramo Herrera-Galtzaraborda, con un presupuesto estimado que ronda los 126 millones de euros, las obras comenzaron el 12 de noviembre de 2012 bajo el Paseo de Herrera. Se prevé por tanto la eliminación del actual trazado de Topo y la construcción de otra variante subterránea de 3 Km de longitud, incluyendo nuevas estaciones en Altza y en Pasaia, con una nueva instalación subterránea bajo la plaza Gure Zumardia. Las obras podrían prolongarse en 8 años, según el director de ETS; aunque de momento, debido a la crisis y por motivos presupuestarios, solo se va a construir inicialmente el recorrido entre Herrera y Altza, de 1'04Km de longitud y un presupuesto de 34'5 millones. De ahí también que la estación subterránea de Altza (soterrada a 25 metros de profundidad) deberá funcionar como “estación término”, hasta que se realice el conjunto de la variante que llevará la línea bajo Pasai Antxo hasta Galtzaraborda (Errenteria). Mientras tanto, algunos

de los servicios del Topo tendrán como destino Altza y otros Hendaia.

Entrando ya en el municipio de Errenteria, el proyecto del tercer tramo va de Galtzaraborda al centro de Orereta. Para ello se plantea la construcción de una nueva variante subterránea de dos kilómetros pasando bajo el barrio de Pontika. En esta actuación también está previsto construir nuevas estaciones subterráneas en Galtzaraborda y en el centro de Errenteria, situándose la primera de ellas al oeste de la estación actual de Galtzaraborda, mientras que la del centro se construiría en la zona actual de las “cocheras” de EuskoTren en Gaztaño.

### **Herrera-Bahia de Pasaia-Lezo-Gaintxurizketa (Línea 1B de Oarsoaldea):**

El Gobierno Vasco del PSOE inició además el estudio para crear en Oarsoaldea una segunda línea de Metro con estaciones en la actual zona portuaria de Pasaia y en Lezo. El proyecto consiste en crear un segundo ramal del Metro de Donostialdea entre Herrera y Gaintxurizketa, con un nuevo trazado de aproximadamente 8 Km de longitud que discurriría en su mayor parte de forma soterrada. De esta manera, la línea 1 por el centro de Errenteria sería el ramal principal del Metro y esta línea 1B, la variante secundaria, sería una “sublínea” del futuro suburbano.

Partiendo desde Herrera, esta segunda línea de Metro se adentraría por tanto en la bahía de Pasaia, recorriendo las zonas actualmente ocupadas por el puerto en Antxo y Errenteria (Capuchinos), donde se proyectarían “una o dos” estaciones. En efecto, según explicaba Ernesto Gasco, el Departamento de Transportes se ha propuesto dotar de metro “a las zonas residenciales” que en el futuro se creen cuando el puerto de Pasaia “salga al exterior”. “Está previsto que se construyan más de 2.000 viviendas en la Herrera Sur, las zonas de Lezo, la bahía de Caputxinos y otras zonas del puerto”, aseguró, aludiendo a la futura reurbanización de la Bahía de Pasaia. De llevarse a cabo esta segunda línea en Oarsoaldea, “de cada convoy del metro, dos irán por el ramal principal y uno por la variante de la bahía, aunque es algo que habría que definir”, precisó Gasco.

Seguidamente el ramal continuaría hacia Lezo, donde se construiría otra estación y “se habilitaría una conexión con la vía férrea de servicio al transporte de mercancías del “puerto exterior”. Por último, el trazado seguiría hasta la estación de Gaintxurizketa para enlazar de nuevo con el ramal principal de la Línea 1.

De momento, el BOPV del 22-6-2010 publicaba el anuncio de la licitación para la redacción del “Estudio de Alternativas y Anteproyecto de la variante ferroviaria de trazado del tramo Herrera-Gaintxurizketa de la Línea Lasarte-Hendaia”, con un presupuesto de 275.000 euros.

### **Irun-Hondarribia:**

En el Bajo-Bidasoa, donde el coste del conjunto de las actuaciones rondaría los 170 millones de euros, el Proyecto del Metro de Donostialdea prevé construir un nuevo trazado subterráneo de 5’785 Km de longitud con nuevas estaciones igualmente subterráneas en la ciudad de Irun y su prolongación hasta Hondarribia. Un ramal secundario de 0’7 Km se bifurcaría del nuevo trazado para conectar con la línea actual del Topo en dirección a Hendaia.

Dentro del municipio de Irun, sobre la actual línea de EuskoTren procedente de Gaintxurizketa, se situaría una primera estación en la zona de Araso (donde se ubican las nuevas cocheras de Euskotren y la zona comercial de Alcampo), a la vez que la segunda estación seguiría siendo la de Ventas. En cambio, el actual apeadero de Belaskoenea pasaría

a integrarse en la vasta operación de remodelación y reurbanización anunciada en el espacio ferroviario de Irun, al tiempo que la línea del Metro se adentraría a partir de este punto por un nuevo trazado subterráneo por debajo de la ciudad: en lugar de dirigirse a la actual estación de Colón (eliminada del proyecto), el proyecto aprobado describe una curva bajo el centro urbano para situar una nueva estación bajo el aparcamiento de Luis Mariano. A continuación, el trazado subterráneo gira en dirección a San Miguel, y mientras que en este intervalo se bifurca el ramal secundario a Hendaia, el tronco principal sigue bajo la playa de vías del Adif, San Miguel y Anaka hasta llegar a la rotonda de Zubimusu, donde se implantaría la estación de San Miguel-Anaka.

En cuanto a la prolongación del Metro hasta Hondarribia, el proyecto plantea un trazado que en el 80% también sería subterráneo (aspecto que pudiera ser replanteado por el nuevo Gobierno Vasco por razones económicas). La línea proyectada pasa soterradamente bajo el barrio de Mendelu, sale posteriormente a la superficie en paralelo a la N-638 hasta la "futura estación elevada en viaducto del aeropuerto" (proyectada sobre el parking del aeródromo), para volver a entrar soterrada en Hondarribia, donde se construiría una estación subterránea en la zona de La Marina.

La conversión de Renfe Donostia-Legazpi en la Línea 2 del Metro:

El Gobierno Vasco anunció por otra parte en marzo de 2010 que encargaría en breve la realización de un estudio "con el objetivo de transformar la línea de Cercanías de RENFE en Gipuzkoa que une el tramo Legazpia-Donostia en la línea 2 del Metro de Donostialdea". A este respecto, el Viceconsejero de Transportes, Ernesto Gasco, señaló que el Gobierno Vasco había encargado a tal fin un "estudio pormenorizado sobre mejora de estaciones, accesibilidad, mejora de frecuencia, desdoblamientos y, en su caso, tramos soterrados donde sean necesarios" en el trazado de RENFE para transformarlo en un nuevo ramal del Metro de Donostialdea. "Con ambas líneas convertidas en metro se pretende dar servicio de suburbano al 80% de la población de Gipuzkoa".

De esta forma, si la "metrización" del Topo y la ampliación de su trazado por el centro de Donostia sería la línea 1 del Metro, en una segunda fase el Gobierno Vasco quiere convertir la línea de Cercanías de RENFE --que transportó 8 millones de viajeros en 2009-- en la Línea 2, que enlazaría con la Línea 1 en la estación de Riberas de Loiola.

El PNV de Donostia manifestó su apoyo a la propuesta y solicitó soterrar también la red de RENFE en la capital, llegando incluso a criticar al gobierno municipal de Odón Elorza por ser "reduccionista y poco ambicioso", porque el plan para "modernizar" la red ferroviaria debía contemplar tanto el Topo como RENFE "para aunar Andoain, Tolosa, Ordizia y Beasain mediante la línea 2 del metro".

### **Añorga, Lasarte-Oria, Zubieta:**

Dentro del municipio de Donostia, cabe resaltar la dureza de las obras de "desdoblamiento" --en realidad, prima la construcción de variantes de nuevo trazado-- ejecutadas en los alrededores de Añorga Txiki y Errekalde.

En Lasarte-Zubieta, el plan completo del Metro de Donostialdea consiste en prolongar la infraestructura desde

Lasarte hasta la zona de los altos de Zubieta, aunque de momento solamente se ha aprobado la prolongación subterránea en 2'2 Km del actual ramal desde Lasarte hasta la zona del casco urbano de Oria, incluida la construcción de dos estaciones subterráneas. El proyecto

aprobado implica en primer lugar la complicación de tener que deprimir la rasante de la penetración actual de EuskoTren a Lasarte en una longitud de 400 metros y construir una nueva estación de Lasarte semisoterrada para permitir la prolongación del ramal bajo el casco urbano; a partir de ahí, el nuevo trazado gira hacia el Sur pasando bajo el barrio de Sasoeta y la N-1 mediante un túnel de 1'16Km hasta acercarse al barrio de Oztaran, donde a la altura del Instituto de Lasarte, el trazado gira al oeste para volver a discurrir bajo la zona urbana hasta la glorieta situada bajo la N-1. En este punto, la línea subterránea vuelve a girar hacia el Sur discurriendo en paralelo al Zirkuitu Ibilbidea hasta llegar al final del tramo aprobado, situado a la altura del barrio de Basaundi, donde la estación soterrada de Oria se situaría en Zirkuitu Ibilbidea.

En cuanto a los altos de Zubieta, los planos de la "Nueva Modificación del Plan (PTS) Ferroviario" relativa a la operación del Metro de Donostialdea incluyen la prolongación del ramal de Lasarte-Oria hasta Zubietamendi, concretamente hasta la zona de Eskusaizeta, afectada por las obras actualmente paralizadas de la macro-cárcel y del mayor polígono logístico-industrial de Gipuzkoa, próximas al lugar previsto para la implantación de la contestada incineradora.

Respecto a lo cual, el PNV de Donostia también solicitó que se dotara con una estación a Zubieta, aludiendo sin duda a esta prolongación del Metro a la gran área penitenciaria y logístico-industrial planeada en los altos de Zubieta. En tanto que el PP pidió que se construyera además otra estación, en este caso de acceso a Zubieta-pueblo, la cual se situaría sobre el trazado de EuskoTren en dirección hacia Usurbil a la altura del puente existente para entrar a Zubieta desde Txikiardi.

### **Zarautz, Aginaga-Orio:**

Como ya se ha dicho, los planes del Gobierno Vasco para transformar el "Topo" y la línea de EuskoTren en Metro de Donostialdea se extienden también a otros municipios con el objetivo de establecer "un servicio tipo metro entre Zumaia y Hendaia". En desarrollo de esa concepción, se han llegado a plasmar también en el Oeste de la comarca diferentes proyectos y obras en tramos parciales de variantes duramente modernizadas de EuskoTren, a la vez que se proyectan operaciones de mayor envergadura en el caso de Zarautz.

Así, el Gobierno Vasco inició en abril de 2010 los trámites para soterrar la línea de EuskoTren en Zarautz mediante un nuevo trazado subterráneo de 4'65 kilómetros, que discurriría por debajo de la calle Bizkaia, con una estación subterránea en Salberdin y un nuevo apeadero en San Pelaio. El proyecto entraña una gran complejidad, no en vano se trata de construir un túnel de casi 5 kilómetros de longitud por debajo de la trama urbana de Zarautz. El coste se calcula en 180 millones de euros.

Respecto al trayecto entre Usurbil-Aginaga y Orio, el Gobierno Vasco tiene proyectadas importantes variantes desdobladas de nuevo trazado que afectan a zonas prácticamente inaccesibles y sin urbanizar del monte Andatza-Irisasi, la vega de Sarikola y Motondo. En cuanto a esto, la impresionante obra ejecutada en la variante ferroviaria de Aia-Orio, que entró en servicio en la primavera de 2011, configura ya el inicio del nuevo diseño de todo este tramo, en el que la línea de EuskoTren discurre actualmente bordeando a lo largo de varios kilómetros las orillas de los bellos meandros, marismas y bosques de ribera del río Oria.

### **¿TRANVIA, METRO, TREN-TRAM, O AUTOBUSES?**

El gran espaldarazo al Proyecto del Metro de Donostialdea se produjo con la llegada de los socialistas al Gobierno Vasco en 2009 y conllevó el abandono de otras posibilidades: éstas fueron precipitadamente desechadas por el Departamento de Transportes en favor de la opción de construir un Metro subterráneo que nadie, excepto nuestros Prohombres del PSOE y del PP, parecen dar por supuesta. En este sentido, las instituciones estudiaron a lo largo de los últimos años diferentes proyectos (Tranvia, extensión carriles bus a la comarca, Tren-Tram...) que en algunos casos al menos apuntaban a soluciones diferentes, menos duras y con un menor coste económico. Sin embargo, en muchos casos han quedado descartadas en ausencia de una justificación y de un razonamiento, siendo el caso que simplemente se ha dejado de hablar de ellas.

Esta es una de las interrogantes que subyace desde el origen del proyecto del Metro y que llevó incluso a la Diputación gobernada por el PNV hasta el año 2011 a seguir estudiando otras alternativas. A este respecto, la última propuesta sobre la que tengamos noticia se planteó en septiembre de 2011, cuando el PNV llevó al pleno de las Juntas Generales una moción en la que pedía a la Diputación de Gipuzkoa ya gobernada por Bildu que analizara, en colaboración con el Gobierno Vasco, “el sistema de transporte más adecuado para Donostia: Metro, tranvía urbano o autobuses”. La entonces portavoz del PNV en temas de infraestructuras de transporte, Arantxa Tapia, defendió la opción de instalar un sistema “Tren-Tram” o metro ligero por superficie, más barata que un Metro subterráneo pero que en ningún caso debe asumirse acríticamente, en la medida en que asume igualmente una visión metropolitana del territorio que debe cuestionarse y pudiera incluso desarrollarse en adelante en tramos parciales a partir del Proyecto del Metro.

Vamos a ensayar por tanto a exponer las diferentes propuestas y los momentos críticos que ha atravesado el proceso, mostrando como la gestación del Proyecto del Metro de Donostialdea se produjo a partir de 2007 como resultado del abandono del plan inicial del tranvía local en Donostia y de su reformulación a mayor escala como proyecto metropolitano, escala en la cual enlazó con el endurecimiento de las acciones de modernización o “metrización” de EuskoTren que de forma paralela ya se estaba desarrollando a partir del año 2004.

### **“Tranvia sí, Metro no” (2004):**

El asunto del Metro se puso a la orden del día en enero de 2004, a raíz de la polémica desatada por Odón Elorza con motivo de la exposición de los planes ferroviarios del Gobierno Vasco en el Kursaal. En efecto, el Plan Ferroviario (PTS Ferroviario) aprobado por el Gobierno Vasco en 2001 apostaba por implantar Tranvías en superficie en Donostia y en la zona de Txingudi (siguiendo el modelo de Gasteiz), pero los datos de la exposición mostraban que, aún poniendo en marcha el tranvía y el resto de los proyectos ferroviarios contemplados en el plan (TAV, desdoblamientos de EuskoTren ...), en Donostialdea se produciría paradójicamente un reparto aún más desigual del uso de los medios de transporte a favor del automóvil y en detrimento del tren. Este dato contradictorio y revelador fue en primer lugar denunciado en una concentración de protesta convocada por el grupo local de la Asamblea contra el TAV. Pero a los pocos días, el alcalde Odón Elorza compareció junto con el concejal de tráfico Ernesto Gasco para denunciar en el propio Kursaal el “contrasentido” que suponían los planes del Gobierno Vasco y para anunciar la creación de una comisión especial para analizar la propuesta del tranvía urbano y presionar al Gobierno Vasco por la construcción de nuevas estaciones del Topo en Intxaurren, Alta

y Riberas de Loiola. En cambio el PP, que ya en el año 2001 fue el primer partido en lanzar la idea de construir un Metro en Donostia frente al tranvía propuesto por el Gobierno Vasco, aprovechó la ocasión para manifestar que “la construcción de un tranvía no responde a las verdaderas necesidades de futuro ni de transporte de masas que reclama una ciudad como San Sebastián (...) El Metro no es sólo para las ciudades grandes”, afirmó el concejal Carlos Sancho, reiterando que “se debe apostar por el soterramiento de las líneas de EuskoTren por el centro de la ciudad y estudiar la posibilidad de crear un Metro”, lo que, a su juicio, permitiría “fomentar la movilidad y mejorar la comunicación entre todos los barrios de Donostia, desde la visión estratégica de convertir San Sebastián en la capital de metrópoli de toda Gipuzkoa”.

“Tranvía sí, Metro no”, respondió entonces el Gobierno Vasco al PP, defendiendo que el plan preveía para Donostia la puesta en marcha de un tranvía por considerarlo rentable para la ciudad, frente al metro que no lo sería. Respecto a lo cual, el viceconsejero de Transportes del Gobierno Vasco, Antonio Aíz (que ahora vuelve a ocupar mismo cargo en el nuevo Gobierno Vasco) dejó bien claro que la opción del Metro por el centro de Donostia “desde ningún punto de vista es rentable para la ciudad”. Ahora bien, respondiendo a Odón Elorza, Antonio Aíz anunció que se estaba redactando el proyecto de una variante de trazado de EuskoTren con una estación en Intxaurren, a la vez que indicó que existían varias propuestas en relación a la posible ampliación del trazado del Topo e implantación de otra estación en Altza “porque se halla sujeto al previsible desarrollo urbanístico de la zona” (en alusión a los planes urbanísticos de Auditx-Akular). Y es más: tras recordar el desdoblamiento de las vías del Topo previsto en el plan ferroviario --desdoblamiento del Topo que se iría haciendo de Donostia a Irun—, añadió que el Ejecutivo autonómico convertiría la línea del Topo en una “especie de metro” en parte de su recorrido.

### **La “metrización” del Topo:**

Así que, ya a partir de 2004, asistimos a un progresivo endurecimiento de las acciones de desdoblamiento y modernización de EuskoTren que llevó a hablar de la “metrización” o transformación del Topo en una especie de “seudo-metro”. A este respecto, en el tránsito de llegar al gran salto que supuso en 2007-2008 el diseño completo del Proyecto del Metro de Donostialdea, con la concepción de la “pasante” subterránea por el centro de Donostia, es preciso hacer mención a la dura evolución de los planes de modernización de EuskoTren, En principio, recordamos que el “Plan Estratégico EuskoTren XXI” para el período 2001-2012 planteaba como objetivo la progresiva modernización y el desdoblamiento de la línea mediante una serie de actuaciones presupuestadas en 1.212 millones de euros, que, no obstante, se centraron en las dos áreas metropolitanas de Bilbo y Donostialdea, es decir, en los extremos, abandonando la posible mejora continua de toda la línea Bilbo-Donostia con acciones más modestas y distributivas. De forma que, aún cuando los primeros desdoblamientos de EuskoTren en Donostialdea entraron en escena con actuaciones modestas (como el desdoblamiento de los tramos de Gaintxurizketa-Ventas o Lugaritz-Añorga Txiki), lo cierto es que progresivamente la modernización de EuskoTren fue adquiriendo un carácter más duro, con intervenciones cada vez más alejadas de criterios de minimización de costes e impactos, hasta llegar a la construcción de variantes de nuevo trazado y estaciones subterráneas concebidas en parámetros de Metro. Respecto a lo cual, tampoco debería olvidarse que el propio ente Euskal Trenbide Sarea (ETS) fue constituido entonces por la fusión entre el área de infraestructuras segregada de EuskoTren y la

Ingeniería Metro Bilbao (IMEBISA).

De esta manera, en junio de 2004, EuskoTren anunció su intención de convertir el servicio del Topo entre Donostia e Irun en una especie de “seudo-metro”, con nuevas estaciones y frecuencias de 7’5 minutos entre Donostia-Oiartzun, mientras que entre esta última localidad e Irun habrá convoyes cada 15 minutos, frecuencias calificadas por EuskoTren como “cercanas a las de un metro”. En una segunda fase se soterraría la línea de EuskoTren desde Herrera hasta Pasaia y se podrían alcanzar “frecuencias de 3 o 5 minutos”.

Igualmente, ya en mayo de 2009, justo antes del gran espaldarazo al Proyecto del Metro de Donostialdea que supuso la llegada de los socialistas al Gobierno Vasco, el director de Euskotren, Iñigo Palomino, declaraba que la construcción de las variantes desdobladas y la creación de nuevas estaciones proyectadas entre Lasarte y Pasaia permitiría frecuencias de 7’5 minutos, “muy cercanas a las que ofrecen los servicios de metro. De ahí que hablemos de la “metrización” del Topo”.

Así, hemos asistido a lo largo de los últimos años a la ejecución de tramos parciales y de variantes diseñadas con parámetros de Metro, sin que al parecer nadie se atreva a poner en discusión la falta del más mínimo sentido de minimización de costes que ha supuesto la ejecución de obras como la variante del tramo Loiola-Herrera por Intxaurre, las obras recién iniciadas de la variante Herrera-Altza-Galtzaraborda, la variante ferroviaria de Aia-Orio y las demás operaciones llevadas a cabo en el entorno de Añorga-Errekalde. Sin embargo:

-Entre Loiola y Erreterria el proceso en marcha de transformación del Topo en Metro o “metrización” supone una inversión de alrededor de 280 millones de euros. Como ya se ha dicho, la construcción de la variante del tramo Loiola-Herrera inaugurada el pasado mes de octubre ha requerido un gasto de 101 millones de euros para un trazado de 2’7 Km, mientras que el siguiente tramo Herrera-Galtzaraborda tiene un presupuesto que ronda los 126 millones de euros para una variante subterránea de 3 Km de longitud. A estos les sigue la nueva variante subterránea de 2 Km proyectada hasta el centro de Erreterria...

- En el mismo orden de cosas, también cabe resaltar los costes del tramo parcial de Aia-Orio que entró en funcionamiento en la primavera de 2011, donde se han construido un viaducto de 577 metros de longitud (el más largo del sistema ferroviario de EuskoTren) y la nueva estación elevada de Aia-Orio. Esta obra nos dejaba pasmados por su soberbia y derroche de cemento a los viajeros que la contemplábamos desde el tren. Y es que, de hecho, este pequeño tramo contaba con un presupuesto de 21 millones de euros.

- Asimismo, debe mencionarse la dureza de las obras de “desdoblamiento” -en realidad, prima la construcción de variantes de nuevo trazado—ejecutadas en los alrededores de Añorga Txiki y Errekalde, donde otro botón de muestra lo encontramos en los trabajos desarrollados recientemente en Hirubide (límite de Añorga con Lasarte): en este caso, la ejecución de una ligera desviación y desdoblamiento del trazado ferroviario mediante un falso túnel -que por otra parte discurre bajo cuatro pisos de viales y enlaces de la N-1 con el Segundo Cinturón-- ha derivado en un auténtico trabajo de “cirugía” de obras públicas presupuestado en 9’5 millones de euros.

### **El informe negativo sobre el tranvía y favorable a la extensión de los carriles bus a la comarca (2007):**

Entretanto, sucedió la decisión de abandonar el proyecto del Tranvía local contemplado en los planes iniciales del Gobierno Vasco, que también fue de algún modo polémica.

En efecto, en septiembre del 2007, El Diario Vasco publicó un informe técnico desaconsejando la implantación del tranvía en Donostia y que apostaba “por extender los carriles reservados para el autobús, incluso en los accesos comarcales”. El análisis coincidía prácticamente con el presentado un año antes y volvía a incidir en que un trazado tranviario local de quince kilómetros que cruzaría la zona llana de la ciudad no se justificaba si se atiende a criterios de demanda de viajeros o rentabilidad social. En cambio, el informe apostaba por extender, no solo en la ciudad sino en la comarca, los carriles reservados transporte público de autobuses, profundizando en una política ya en marcha y de un coste económico mucho menor. Ahora bien, dos semanas después, la consejera vasca de Transportes y Obras Públicas, Nuria Lopez de Guereñu, salió al paso de la publicación de aquella información manifestando que los informes negativos sobre la posibilidad de implantar el tranvía en Donostia se habían “filtrado”: en este sentido, la consejera declaró “desconocer de donde ha podido salir, ya que hasta el momento solo existe un borrador. Se le ha colado a alguien y ha salido publicado en la prensa, pero ese informe no recoge algunas aportaciones sustanciales realizadas por los técnicos de Transportes, que modifican bastante las conclusiones que se pueden obtener”. “No sabemos por qué sólo se ha hecho público lo negativo”, añadió la consejera, a la vez que afirmó estar a la espera de que “el Ayuntamiento donostiarra, que lleva la Secretaría de los trabajos técnicos, convoque cuanto antes una comisión para que conste que se han tenido en cuenta las alegaciones y aportaciones muy importantes realizadas por el Gobierno Vasco”.

De esta forma un tanto oscura y poco clara quedó zanjada la discusión en relación al estudio del tranvía, del que nunca se supo más desde la publicación de aquel informe negativo que, por otra parte, sí aportaba datos de interés a la hora de proponer como alternativa la extensión de los carriles bus en la comarca.

A este respecto, dicho informe realizado por la empresa ETT (la misma firma encargada de redactar a partir de 2009 el proyecto del Metro por el centro de Donostia), subrayaba que el sistema de autobuses da un buen servicio y no encontraba razones económicas, sociales, ni funcionales para la construcción del Tranvía en Donostia, añadiendo que solo cuestiones de imagen o de necesidad de una profunda renovación urbana podrían justificar la inversión de casi 300 millones de euros que supondría su implantación. Según el informe, construir una plataforma tranviaria en Donostia sería muy caro para el número los viajeros que transportaría, dado que se trata de una ciudad de orografía complicada –con numerosos barrios altos donde no llega el tranvía– y en la que su compañía de autobuses tiene los mejores registros de viajeros del Estado español. El sistema no sólo exigiría una inversión inicial elevada, sino que sería todos los años muy deficitario: la implantación de dos líneas de tranvía --ejes Martutene-Boulevard y Antiguo-Gros—costaría 287 millones de euros y podría llegar a transportar 22.000 viajeros al día, lo cual supone menos de la mitad de los viajeros/día necesarios para ofrecer una mínima rentabilidad económica. Además, el servicio del tranvía podría ofrecer unas frecuencias de 10-15 minutos, peor que la que ofrecen muchas líneas de autobús.

Por ello proponía como mejor solución la generalización de los carriles reservados para la circulación del transporte público. A este respecto, indicaba que los actuales carriles bus tienen un coste de entre 100.000 y 200.000 euros por kilómetro, la plataforma segregada y reforzada podría costar 1-2 millones de euros/km, mientras que la implantación del tranvía (incluyendo los trenes) cuesta entre 10-15 millones de euros/km.

## **El estudio inicial del Metro y la propuesta alternativa del “Tren-Tram” comarcal**

## **(2007-2009):**

Como ya se ha mencionado, la gestación del Proyecto del Metro de Donostialdea fue el resultado del abandono del plan inicial del tranvía local en Donostia y de su reformulación a mayor escala como proyecto comarcal, que enlazó con el endurecimiento de las acciones de modernización o “metrización” de EuskoTren que de forma paralela ya se estaba desarrollando a lo largo de esos años. En este sentido, cabe decir que el Gobierno Vasco del PNV fue adoptando a partir de 2007 decisiones extremadamente importantes y previas a cualquier otra que, lamentablemente, se tomaron en ausencia de cualquier información y participación social, suscitando en buena medida el proceso posterior que culminó en el gran espaldarazo a la construcción del Metro que se produjo en 2009 con la llegada de los socialistas al Gobierno Vasco.

El hecho es que el informe negativo sobre el tranvía local en 2007 marcó el inicio de una revisión del plan ferroviario que pasó en todo caso por abordar la cuestión desde una nueva óptica y con otro tipo de actuación más ambiciosa, más amplia y a otra escala, la escala comarcal o metropolitana, que desbordara el marco local de la propuesta inicial del tranvía y que engarzara con el proceso de “metrización” del Topo. Este replanteamiento se concretó en el estudio inicial del Metro, que fue finalizado por el Gobierno del PNV en Octubre de 2008. No obstante, el Departamento de Transportes encabezado entonces por Nuria Lopez de Guereñu y Arantxa Tapia no hizo pública la existencia del mismo, al considerar necesario contrastar previamente la opción de construir un Metro subterráneo con otra posibilidad consistente en implantar a nivel comarcal un Metro ligero en superficie o “Tren-Tram”, de menor coste económico pero igualmente formulado desde una óptica netamente metropolitana, de manera que en ambas opciones se daba un gran salto cualitativo y cuantitativo respecto a las previsiones del plan ferroviario inicial.

A grandes rasgos, según Arantxa Tapia -quien, tras ser desplazada la viceconsjería de Transportes del Gobierno Vasco por la llegada del partido socialista, fue nombrada diputada de Movilidad y Ordenación del Territorio en la Diputación de Gipuzkoa--, el sistema del “Tren-Tram” se basaría en utilizar líneas ferroviarias convencionales para prolongar los servicios urbanos en forma de Metro ligero en superficie, obteniéndose una mayor rentabilidad de dichas líneas, con un coste por kilómetro mucho menor. El objetivo perseguido es que “ese servicio Metro tenga mucha frecuencia, pero no tiene por qué ser soterrado”, añadía Arantxa Tapia. Se conseguiría con el mismo vehículo prolongar la línea de EuskoTren con el fin de que diera servicio desde Gros hasta Ibaeta, pasando por el centro, pero en superficie; es decir, un metro ligero en superficie “que empieza en Hondarribia, y que luego utilizaría las vías del Topo y que puede ir hacia Riberas de Loiola o a la zona universitaria de Donostia”, explicaba. De modo que esta propuesta se basaría en la ventaja de los aparatos híbridos del tren ligero o “tren-tram”, que son más ligeros que los de EuskoTren y tienen la capacidad de aceleración y frenado de un tranvía (lo que les permite hacer paradas frecuentes sin perder mucho tiempo), a la vez que alcanzan velocidades punta comparables a las de un tren.

A este respecto, el ente foral se había fijado en el modelo de transporte que se puso en marcha en la ciudad alemana de Karlsruhe en 1992 y de hecho, la propuesta de instalar un sistema “tren-tram” por superficie -una especie de híbrido entre tren y tranvía— ya figuraba en los planes de la Eurociudad (“Libro Blanco de la Eurociudad”, 2000), donde se proponía un tren-tranvía desde Donostia hasta Baiona: “Este potente eje de transporte público, con características de metro ligero, que articula la malla metropolitana de la Eurociudad, se

convierte en un factor esencial para su construcción (...) Se propone utilizar un material móvil bi-tensión, con doble velocidad tren/tranvía, como se viene utilizando en países como Alemania con territorio con complejidad semejante, y que parte de las infraestructuras existentes tanto del Topo como de RENFE y SNCF” (Anexo C sobre Infraestructuras, Eurociudad). Según Arantxa Tapia, el sistema alemán de vehículos ferroviarios ligeros “está funcionando muy bien y ha conseguido multiplicar por cuatro el número de viajeros en el entorno metropolitano de 500.000 habitantes, ya que se atrae a la gente hacia el centro, pero repartiéndola en forma tranviaria por toda la ciudad”.

A finales de julio del 2009, Arantxa Tapia volvió a exponer en la reunión que la Diputación gobernada por el PNV mantuvo con el consejero de Transportes Iñaki Arriola y Ernesto Gasco, que la institución foral disponía de un “plan estratégico de Movilidad” en el que se desarrollaba una propuesta distinta a la del Metro subterráneo por la que apostaba el Ejecutivo autónomo. “Aunque, evidentemente, la competencia es del Ejecutivo autonómico -decía-, tenemos que contrastar los proyectos”. Es más, en octubre del mismo año declaraba que la Diputación Foral de Gipuzkoa iba a tener en junio de 2010 la redacción del proyecto encima de la mesa y también había adjudicado un “análisis Metro considerado en estos términos en Debagoiena”. “La solución del tren-tranvía es una de las mejores combinaciones para dar servicio a zonas periurbanas, uniéndolas con el centro. Con lo que costaría tres estaciones de Metro en Donostia se puede construir toda una red que dé servicio a Donostia y a otras localidades”. Pero la Diputación fue ninguneada por el Gobierno Vasco, lo que provocó fricciones.

El último exponente de esta batalla mantenida por Arantxa Tapia lo tenemos en su comparecencia en las Juntas Generales celebradas en septiembre del 2011, donde tras presentar el PNV una moción solicitando que se estudiara “el sistema de transporte más adecuado para Donostia: Metro, tranvía urbano o autobuses”, ella añadió que “habiendo cambiado la situación económica radicalmente, si bien en 2007 era posible afrontar una obra de Metro subterráneo, en la actualidad el Gobierno Vasco tendría además problemas para afrontar una obra de tal envergadura, incluso si la Diputación aportara la mitad del presupuesto”.

Pistoletazo de salida al Metro en Donostia (2009):

En julio 2009, el resultado de la primera reunión mantenida entre el nuevo consejero de Transportes, Iñaki Arriola, Ernesto Gasco y el alcalde Odón Elorza fue sorprendente: dieron a conocer que el Gobierno Vasco anterior del PNV tenía finalizado desde octubre del año 2008 un estudio para convertir el Topo en un Metro a su paso por el centro de la ciudad, con cuatro paradas subterráneas en el paseo Errondo, San Bartolomé, calle Matía y avenida de Zarautz. El consejero anunció una “clara, contundente y decisiva apuesta del Departamento de Transportes por construir una línea de Metro en Donostia”, informando además que su departamento ya había iniciado con un presupuesto de 2’6 millones de euros el proceso de licitación para la redacción del Estudio Informativo del tramo Anoeta-La Concha-Lugaritz. Según dijo, una vez redactados los proyectos constructivos entre mediados de 2011 y otoño 2012, las obras de los 4’35 kilómetros soterrados por el interior de Donostia podrían empezar a principios de 2013 y se prolongarían hasta 2017.

“En el día de hoy, he sido plenamente consciente de cómo al Ayuntamiento de San Sebastián se le ha estado engañando y ocultando información durante años”, manifestó Elorza. “Hemos descubierto estudios que han sido ocultados y eso es inadmisibile (...) se nos ha secuestrado documentos importantes encargados en su día por los consejeros de

Transportes Alvaro Amann y Nuria Lopez de Guereñu”, señaló, dirigiendo sus críticas al anterior Gobierno. “La prolongación del Topo por la ciudad va a facilitar a miles de guipuzcoanos llegar a los puntos neurálgicos de la ciudad”, prosiguió, para concluir que la opción del Metro será “costosa” para el erario público, pero es “absolutamente idónea y decisiva para los futuros ensanches de la ciudad”. Por ello, se comprometió a colaborar en todo lo posible en esta “revolución para el futuro de la movilidad sostenible de San Sebastián y una parte importante de la comarca de Donostialdea”. “No tenemos que tener miedo a defender una actuación con este coste - declararíamos más tarde Odón Elorza--, cuando se están invirtiendo cientos de millones de euros para actuaciones ferroviarias en otras localidades con menor rentabilidad”.

Así, con la llegada del partido socialista al Gobierno Vasco, fue inmediatamente tomada la decisión de construir el Metro de Donostialdea, intentando incluso adelantar la ejecución del trazado por el centro de Donostia. La postura del alcalde Odón Elorza fue un claro exponente cambio de discurso: en abril de 2009 aseguraba con motivo del nombramiento de Ernesto Gasco como viceconsejero de Transportes que no se aprovecharía de la mayor afinidad política para “realizar planteamientos desmesurados”, reiterando su intención de “avanzar en los estudios para determinar la conveniencia, o la renuncia definitiva, a implantar el tranvía”; al tiempo que en mayo de 2009, dejaba nuevamente la puerta abierta a la posibilidad de hacer un “tranvía a baja velocidad” cuando anunció un proyecto de peatonalización del paseo de la Concha. En cuanto al protagonismo de Ernesto Gasco en este asunto, se ha publicado que en el gobierno socialista hablaban literalmente de “Gasco-metro” para referirse al proyecto; aunque él suele matizar: “La idea del Metro surgió en gobiernos anteriores y se plasmó en proyectos. A veces, la vida te da sorpresas agradables, como encontrarte con proyectos rigurosos que otros escondieron por falta de voluntad política de compromiso con Gipuzkoa”.

En cualquier caso, todo ello también pone en evidencia la responsabilidad contraída por el PNV al haber realizado y ocultado el proyecto del Metro, iniciando un proceso que culminó con la decisión del PSOE de ejecutarlo. Fueron decisiones extremadamente importantes y previas a cualquier otra, que en ambos casos se tomaron en ausencia de cualquier debate y participación social.

### **Las irrisorias reacciones iniciales:**

Las reacciones que el anuncio de la construcción del Metro despertó entre los portavoces del resto de las fuerzas políticas de Donostia fueron irrisorias. Por supuesto, el edil del PP Carlos Sancho fue el primero en valorar el proyecto, congratulándose por la posición del gobierno socialista sobre el Metro, aunque recordó que los populares propusieron en su día un proyecto “más ambicioso” que incluía “ampliar el Metro hacia Gros”. Por su parte, la concejala Duñike Agirrezabalaga, de Ezker Batua-Aralar, consideró el proyecto de Metro “un sueño que esperemos se haga realidad, ya que será un sistema de transporte mucho más amable con la ciudad que el tranvía”. También para Jaione Arratibel, de EA, “prolongar el Topo en un Metro es una buena idea”, y sólo mostró sus dudas respecto a que fuera un nuevo “brindis al sol”. Mientras que la edil del PNV Maije Zelaia, adoptando la engañosa postura de quien no sabía nada, prefirió no valorar la propuesta de Lakua, aduciendo que “no tenemos los informes ni los estudios del proyecto, solo sabemos lo que ha informado la prensa. No tenemos ningún informe ni ningún estudio para poder opinar...”. Igualmente, la reacción del ex concejal de HB en Donostia, Felix Soto --que tuvo que realizar

sus declaraciones a título individual al estar ilegalizada entonces la izquierda abertzale--resultó en este caso equívoca y desafortunada: calificó de “propagandístico” el proyecto al opinar que “es una obra tremenda para una solución muy corta”, asegurando en este sentido que “hablar de un metro que solamente dará la vuelta de Amara a Lugariz me parece una tontería. Lo que sí debía abordarse es la realización de un metro desde Hondarribia hasta Beasain, por ejemplo, porque actualmente Gipuzkoa necesitaría un “topo”, pero para toda Gipuzkoa, porque en realidad todo el herrialde es una conurbación urbana”.

Así las cosas, los técnicos del Departamento de Obras y Proyectos del Ayuntamiento, que todavía en el año 2007 presentaban un informe advirtiendo que la construcción del tramo subterráneo hasta La Concha -una propuesta del PP—generaría “graves impactos”, explicaron que “hoy en día las técnicas constructivas han avanzado tanto que se puede hacer cualquier cosa (...) Sólo hay que poner dinero encima de la mesa”.

De forma que el “pelotazo” del Metro de Donostialdea estaba servido y el Departamento de Transportes apenas encontraría ningún obstáculo para acelerar el proceso y cometer impunemente múltiples irregularidades.

### **LAS IRREGULARIDADES COMETIDAS POR EL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES EN LA TRAMITACIÓN Y DESARROLLO DEL PROYECTO DEL METRO:**

El Departamento de Transportes encabezado por Iñaki Arriola y Ernesto Gasco aplicó a partir del lanzamiento del Proyecto del Metro de Donostialdea en julio de 2009 una política acelerada de hechos consumados que se tradujo en múltiples irregularidades y una devaluación total de las normas referidas a los procesos de información y participación pública. Exponemos a continuación los atropellos que como mínimo se han cometido en el procedimiento:

El Departamento de Transportes adelantó la aprobación del Estudio informativo del Metro (Tramo Anoeta-La Concha-Lugaritz) a la “Nueva Modificación del Plan Territorial Sectorial Ferroviario” que da cobertura legal y territorial al Proyecto del Metro de Donostialdea:

En la comparecencia del 14 de julio de 2009, Iñaki Arriola informó que ya estaba en proceso de licitación la redacción del Estudio Informativo del Tramo Anoeta-Lugaritz con un presupuesto de 2’6 millones de euros. El 14 de octubre la realización de dicho Estudio Informativo fue adjudicada a las empresas ETT, Euroestudios y Sestra por un importe de 2’2 millones de euros, siendo finalizado en diciembre de 2010. El Departamento de Transportes ordenó entonces someterlo inmediatamente a información pública por Resolución del 29 de diciembre de 2010 (publicada en el BOPV del 2-2-2011).

Sin embargo, el Plan Territorial Sectorial (PTS) Ferroviario entonces en vigor no contemplaba ni conceptual, ni estructural, ni económicamente la implantación de un Metro en Donostialdea. Y de hecho, la “Nueva Modificación del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco relativa a la Ordenación ferroviaria en el territorio Histórico de Gipuzkoa”, destinada a dar cobertura legal y territorial a las nuevas determinaciones y actuaciones propuestas en el Proyecto del Metro de Donostialdea, no fue aprobada inicialmente por el Departamento de Transportes hasta el 1 de septiembre de 2011. La Orden de aprobación inicial y el anuncio por el que el nuevo plan ferroviario se

sometió a información pública durante el plazo de dos meses fue publicada el 23 de septiembre de 2011.

El procedimiento legalmente establecido requiere sin embargo que ambos procesos de información pública y aprobación del Estudio Informativo y del Plan Ferroviario (modificado) se lleven a cabo de forma simultánea.

El Departamento de Transportes ordenó redactar los proyectos constructivos del Metro e incluso adjudicó las obras del tramo Lugaritz-La Concha sin previa aprobación definitiva de la Nueva Modificación del Plan Ferroviario:

Seguidamente, el Departamento de Transportes, a través de Euskal Trenbide Sarea (ETS, ente dependiente del Departamento de Transportes), licitó en los meses de febrero y marzo del 2011 la redacción de los proyectos constructivos o de obra del Metro por el centro de Donostia, con un presupuesto de 2'7 millones de euros. A principios de mayo de 2011 ya se llevaron a cabo las adjudicaciones, dividiendo la realización de los trabajos en tres tramos (Lugaritz-La Concha, La Concha-Morlans, Morlans-Anoeta).

De esta forma, la redacción de los proyectos constructivos del Metro por el centro de Donostia fue adjudicada adelantándose a la aprobación inicial y al proceso previo de información pública de la "Nueva Modificación del PTS Ferroviario" relativa a la operación del Metro, que dió comienzo posteriormente el 23 de septiembre de 2011.

Un hecho escandaloso sirve para ilustrar la flagrante irregularidad cometida, puesto que en las mismas fechas en las que tenía lugar el período de información pública de la modificación del Plan Ferroviario, ya se desarrollaba la campaña de sondeos geotécnicos para el proyecto de obra en las calles del centro y en la playa de la Concha: así, la prensa del día 4 de octubre de 2011 publicaba en primera página la foto de una máquina sondeadora perforando la playa junto al voladizo de la Concha, y fuentes de Euskal Trenbide Sarea explicaban en el reportaje que se trataba de las prospecciones geológicas (el centro de Donostia acogió unas 40 perforaciones) que se estaban realizando dentro de los trabajos de redacción de los estudios constructivos del Metro por el centro de Donostia.

No contento con ello, el Departamento de Transportes, a través de Euskal Trenbide Sarea (ETS), licitó el 26 de junio de 2012 e incluso adjudicó el 28 de septiembre las obras del tramo Lugaritz-La Concha del proyecto del Metro de Donostialdea, adelantándose a la aprobación definitiva de la Nueva Modificación del PTS Ferroviario relativa a la operación del Metro de Donostialdea, que ordenó más tarde mediante una Resolución del 15 de octubre de 2012.

Junto con las irregularidades señaladas hasta aquí, también queremos llamar la atención sobre otras tres cuestiones que pueden ser importantes a la hora de razonar la invalidación del proceso:

La falta de análisis comparativo de Alternativas en la información pública:

Cabe cuestionar la legalidad del proceso al haberse omitido en la fase de información pública de la "Nueva Modificación del PTS Ferroviario" un análisis comparativo y una justificación de la opción del Metro subterráneo frente a otras alternativas como la del "Tren-Tram" o metro ligero en superficie, propuesto en 2010 por la Diputación de Gipuzkoa. Esta solicitó en más de una ocasión al Departamento de Transportes contrastar las diferentes propuestas (tal y como hemos expuesto anteriormente en este trabajo en el capítulo correspondiente al "Tren-Tram").

## **El troceamiento de la información pública y aprobación del Proyecto:**

El proceso de información pública y aprobación del Proyecto de Metro de Donostialdea se ha troceado en múltiples Estudios Informativos parciales referidos a distintos tramos. Sin embargo, existen sentencias que invalidan este modo de proceder, porque supone escamotear en fase de información pública la presentación y la valoración de un proyecto de gran infraestructura que debe ser globalmente considerado. No cabe dividir en múltiples tramos la información pública y la aprobación de un Proyecto dado.

A este respecto, constatamos que el procedimiento de información pública y aprobación del Proyecto de Metro de Donostialdea se ha dividido en múltiples Estudios Informativos de tramos parciales. Así, hemos recogido las siguientes resoluciones:

- Resolución de 22 de septiembre de 2010 por la que se somete a información pública el Estudio Informativo del desdoblamiento entre las estaciones de Herrera y Altza y la nueva estación de Altza-Pasaia
- Resolución del 27 de diciembre de 2010 por la que se somete a información pública el Estudio Informativo del Metro de Donostialdea. Tramo Lugaritz-Anoeta
- Resolución de 19 de enero de 2012 por la que se somete a información pública el Estudio Informativo de Metro de Donostialdea. Tramo Irun-Hondarribia.
- Resolución de 19 de enero por la que se somete a información pública el Estudio Informativo del metro de Donostialdea. Tramo prolongación del ramal Lasarte-Oria
- Etc.

La Nueva Modificación PTS Ferroviario considera como un cambio “no sustancial” la introducción de una macro-operación de Metro entre Zumaia y Hendaia:

La “Nueva Modificación del PTS Ferroviario” comete un subterfugio al considerar como “no sustancial” el cambio que supone sustituir los proyectos locales de Tranvia en Donostia y Txingudi y los desdoblamientos de la línea de EuskoTren contemplados en el PTS Ferroviario originario por una macro-operación de Metro entre Zumaia y Hendaia. Esta argucia pretende legalizar “a la postre” las irregularidades cometidas en el proceso, intentando amparar las actuaciones precipitadamente ordenadas por el Departamento de Transportes desde julio del 2009 con el fin de abordar de forma inmediata la fase constructiva del Metro de Donostialdea, bajo la cobertura legal y territorial que el Plan Ferroviario en vigor hasta octubre del 2012 ofrecía en realidad de cara a operaciones de índole sustancialmente diferente. Es preciso subrayar que nos encontramos en términos conceptuales, de planificación, económicos y sociales ante un “cambio sustancial” que afecta a la concepción de las infraestructuras a acometer. Respecto a lo cual, la propia resolución por la que el Gobierno Vasco aprueba la “Nueva Modificación del PTS Ferroviario” advierte de entrada que: “Este diseño modifica la concepción del transporte ferroviario” en el área de Donostialdea y otros municipios próximos.

## **Conclusión: la nula participación pública en el proceso:**

En la práctica, el Departamento de Transportes encabezado por Iñaki Arriola y Ernesto Gasco desvirtuó completamente la razón de ser de los procesos de información y participación pública, al practicar una política de hechos consumados encaminada a la aprobación de los proyectos y la adjudicación de las obras del Metro de Donostialdea

saltándose las fases del procedimiento legalmente establecido, lo cual ha supuesto la vulneración y la devaluación total de los más mínimos derechos de información y participación pública.

Respecto a lo cual, una noticia significativamente titulada “Ninguna alegación en contra para el metro” reflejaba el vanidoso triunfalismo expresado por el viceconsejero de Transportes, cuando el Gobierno Vasco informó en marzo del 2012 que el período de información pública de la “Nueva Modificación del PTS Ferroviario” relativa al Proyecto de Metro de Donostialdea había finalizado sin que ninguna persona, asociación o institución guipuzcoana presentara alegaciones en su contra. Felicitándose por ello, Ernesto Gasco señaló además en un comunicado que el Ayuntamiento de Donostia “ni siquiera ha presentado alegación alguna al proyecto”, indicando que sólo cuatro instituciones habían presentado alegaciones “en la línea de mejorar el proyecto”. Será cierto, pero ello es la consecuencia directa de la falta de debate social y de la devaluación total de los procedimientos de información y participación pública que han caracterizado al proceso. Asimismo, es preciso señalar que la información pública del Estudio Informativo del tramo Anoeta-La Cocha-Lugaritz, que tuvo lugar entre enero y marzo de 2011, también pasó totalmente desapercibida para la ciudadanía, asociaciones, comercios y demás instituciones, porque el Ayuntamiento de entonces y el Gobierno Vasco ocultaron la publicidad del mismo. En este sentido, las irregularidades señaladas hasta aquí son a nuestro entender suficientes para concluir en la nulidad de la aprobación de los proyectos y para solicitar la impugnación del proceso desarrollado por el Departamento de Transportes en el asunto del Metro. Finalmente, cabe observar que la aprobación definitiva de la Nueva Modificación del Plan Ferroviario se produjo el 15 de octubre de 2012, coincidiendo en el tiempo con la creciente polémica suscitada en Donostia a raíz del desacuerdo municipal respecto a las afecciones que ocasionarían las obras del Metro adjudicadas en la ciudad. Esta coincidencia en el tiempo es reveladora de que tal aprobación se produjo prioritariamente para responder al interés del Departamento de Transportes por declarar la operación del Metro como proyecto de “interés supramunicipal”, con el fin de facilitarle imponer en definitiva el Metro a pesar del desacuerdo municipal.

## **OTROS ASPECTOS SOCIO-ECONÓMICOS:**

El “Metro de Donostialdea” se desgaja de EuskoTren:

Existe otro aspecto a resaltar, puesto que el Comité Permanente de EuskoTren manifestó en octubre del 2012 la preocupación existente entre los trabajadores ante “lo que parece una clara pretensión de segregación” de la empresa mediante la creación de la marca “Metro Donostialdea”.

Así, coincidiendo con la inauguración de la estación de Intxaurre, los representantes de los trabajadores convocaron una concentración de protesta y publicaron una nota de prensa en la que no sólo criticaban el “despilfarro de cerca de 1’5 millones de euros” que había supuesto el cambio de señales y rótulos de EuskoTren con el objetivo de “rebautizar como Metro de Donostialdea lo que la población ha denominado siempre Topo”; sino que además denunciaban las maniobras del Departamento de Transportes para “separar la gestión del Metro de Donostialdea del resto de los trayectos de EuskoTren”. En este sentido, denunciaban que también se había creado la web “metrodonostialdea.com”, al margen de la ya existente “euskotren.es”. Por ello, el Comité Permanente de los trabajadores exigía al

Gobierno Vasco “que abandone la idea de segregar la empresa” y manifestaba su oposición a que el “Metro de Donostialdea” se desgaje de la empresa matriz EuskoTren”, lo que a su juicio debilitará el transporte público en la CAPV.

A este respecto, se advierte que las orientaciones del Departamento de Transportes van ciertamente en una dirección liberalizadora y privatizadora, puesto que la participación de capital privado en la financiación del Metro aparece –al no poder cubrir el Gobierno Vasco por sí solo el peso de la inversión-- como un elemento clave en la consecución del proyecto. Así, Ernesto Gasco e Iñaki Arriola aseguraron a comienzos del 2012 que ni siquiera las obras correspondientes a los tramos que van de Lasarte a Galzaraborda podrían ser completadas si se contara de forma exclusiva con el presupuesto del Gobierno Vasco, por lo que habían negociado un crédito del Banco Europeo de Inversiones (BEI) y buscaban otras soluciones financieras como la colaboración público-privada: “Buscaremos recursos financieros para seguir adelante con el Metro de Donostialdea (...) Estamos en conversaciones con el Banco Europeo de Inversiones y negociaremos con empresas privadas”, manifestó Arriola respecto a posibilidad de establecer un modelo de financiación “público-privada”.

Es sabido, en cambio, que el concurso del capital privado dará lugar a la segregación de aquellas áreas donde se sitúan las posibilidades de negocio, como condición previa que los promotores privados o entidades financieras exigen para participar en la financiación del proyecto. Existe pues, junto con la segregación, el peligro de que los servicios de EuskoTren que no responden a un interés político-económico puedan llegar a ser suprimidos a medio plazo, inciándose una franca regresión en la concepción del transporte ferroviario como servicio público.

En este sentido, es preciso señalar que mientras las obras del TAV y la operación del Metro de Donostialdea centraban toda la atención, un estudio presentado por el propio Gobierno Vasco en mayo 2011 advertía que de los 147 millones de euros programados en Gipuzkoa dentro del Plan Estratégico EuskoTren 2001-2012, solo se habían ejecutado 49 millones, es decir, el 33%.

### **Operaciones urbanísticas vinculadas al Metro:**

Las infraestructuras de transporte como el Metro son impulsoras de la transformación de las ciudades en metrópolis y constituyen de hecho el “núcleo duro” de las estrategias restantes, posibilitando seguir expandiendo desarrollos urbanos a mayor escala. En otras palabras, son tanto el efecto como la causa de la metropolización: no solo responden a necesidades de tráfico existentes, sino que también inducen nuevos flujos de transporte y organizan sobre el territorio el movimiento de la urbanización.

Así que, abriendo el apetito del capitalismo inmobiliario, el Proyecto del Metro de Donostialdea también aparece vinculado a variadas operaciones urbanísticas, siendo Donostialdea, según el Departamento de Transportes, una de las áreas más pobladas del País Vasco y con perspectivas de crecimiento de otros 100.000 habitantes más. En concreto, entre las propuestas y oportunidades de intervención y negocio urbanístico asociadas a la construcción del Metro de Donostialdea, algunas operaciones persiguen los beneficios derivados del desmantelamiento del patrimonio ferroviario y de su recalificación como suelo edificable a consecuencia del soterramiento de las infraestructuras de EuskoTren; mientras que otras figuran entre los planes de reurbanización más ambiciosos de Gipuzkoa. De esta manera, entre las operaciones urbanísticas vinculadas al Metro han de incluirse,

como mínimo, las siguientes:

-En Donostia, destacan que la estación de Altza se situará en una “zona catalogada como de expansión urbanística”, en el límite con Auditx-Akular, donde el gobierno municipal de Odón Elorza tenía previsto el desarrollo de una de las principales operaciones inmobiliarias de la ciudad, con la construcción de 3.300 nuevas viviendas; según explicó el director de Planificación y Proyectos de ETS, Julián Ferráz, el hecho de que el actual gobierno municipal haya renunciado al desarrollo urbanístico de Auditx-Akular no supone una pega para el Gobierno vasco, dado que Altza es una zona muy densa y, “aunque ahora no se lleve a cabo esta operación de vivienda, a futuro habrá que retomarla o realizar otro desarrollo residencial en esos terrenos”.

A su vez, Ernesto Gasco resalta que el Metro posibilitaría la reforma urbanística de Easo al suprimirse la actual estación y playa de vías del Topo, “lo que permite pensar en actuaciones de renovación urbana entre Morlans y Amara Viejo”. De ahí que el viceconsejero de Transportes instara al Ayuntamiento a “aprovechar las posibilidades urbanísticas que la “pasante ferroviaria” permitirá a la ciudad”, añadiendo que también se podrán aprovechar urbanísticamente del paso del Metro “el entorno de las nuevas estaciones proyectadas el Centro y El Antiguo”. Finalmente, subrayaba que el soterramiento entre Amara y Anoeta “hará posible la recuperación de miles de metros cuadrados para la ciudadanía en la zona de Errondo”, mientras que el tramo Lugaritz-Antiguo adquiere para el Departamento de Transportes “relevancia especial debido al servicio que dará reuniendo en una misma zona de la ciudad los laboratorios y los centros universitarios para concretar sobre el terreno la “nueva alianza” entre las empresas punteras, la investigación y la enseñanza superior”.

-En Irun, la construcción del Metro está relacionada con la vasta remodelación del espacio ferroviario anunciada en la ciudad, cuyo calado apenas es superado en ambición por la proyectada reurbanización del puerto de Pasaia: en Irun se trata de reurbanizar las 53 hectáreas que ahora ocupan las instalaciones ferroviarias entre el puente de Belaskoenea y el puente de la variante GI-636 sobre la playa de vías de Adif, en las que se prevé construir una gran Estación Intermodal (TAV-Metro-Cercanías Renfe-autobuses) que por sus características debe encuadrarse dentro del urbanismo más tecnocrático, acompañada de zonas residenciales y terciarias, centros comerciales, aparcamiento de 1000 plazas, zona universitaria y de innovación, nuevas avenidas, cubrimiento de parte del espacio ferroviario, etc. El documento de la denominada “Reordenación del Espacio Ferroviario de Irun” detalla que esta gran operación urbanística está vinculada a la financiación y ejecución de las nuevas instalaciones ferroviarias destinadas a la llegada del TAV y que las obras de reurbanización se prolongará durante 15 años, financiándose en parte con los aprovechamientos urbanísticos de los terrenos ferroviarios desmantelados.

Por otra parte, el alcalde de Irun, Santano, también destaca que el Metro serviría para propiciar el acceso al futuro parque empresarial planeado en Zubieta (zona rural colindante con Hondarribia) desde la estación proyectada en San Miguel-Anaka.

-En Errenteria, el Metro no solamente permitiría a la localidad “eliminar una gran brecha urbanística que aún divide parte de la ciudad” gracias a la construcción de la variante subterránea, sino también “reurbanizar el centro de Errenteria haciendo posible nuevos desarrollos urbanísticos” en la actual zona de la estación del centro y de cocheras, según Juan Carlos Merino, anterior alcalde de la localidad.

-En Zarautz, otra gran oportunidad de negocio urbanístico viene ligada al soterramiento del trazado de EuskoTren con un túnel de casi 5 kilómetros, lo que permitiría generar cuantiosas plusvalías al recalificar los terrenos ocupados por el actual corredor de

EuskoTren y como mínimo “crear una avenida de 1 kilómetro de largo y nuevas viviendas”. -En Pasaia, la construcción de la Línea 1B del Metro por la Bahía de Pasaia está vinculada al proyecto de reurbanización de la actual zona portuaria (70 hectáreas) y a la eliminación de la actividad del puerto con su posible traslado al litoral de Jaizkibel. Respecto a lo cual, el nuevo “Antxo Metropolitano” contemplado en el “master plan” diseñado para “regenerar” Pasaia es el plan urbanístico más ambicioso de Gipuzkoa: los muelles de Antxo se convertirían en un distrito metropolitano en el que se generarían hasta 4.000 nuevas viviendas, a la vez que la bahía de Pasaia se convertiría en el mayor puerto deportivo de Euskadi.

### **Un proyecto despilfarrador de recursos:**

Todos los días escuchamos noticias acerca del inmenso agujero económico en que se han convertido las infraestructuras en los últimos años, descubriéndose el derroche de recursos y los “pelotazos” que se han dado con la ejecución de obras públicas e inversiones millonarias que no respondían a ninguna racionalidad económica y cuya justificación oficial se ha construido recurriendo sistemáticamente a falsas hipótesis de demanda y de rentabilidad social. En esta perspectiva, huelga decir que el Proyecto del Metro de Donostialdea es, como el resto de las grandes infraestructuras (junto a Trenes de Alta Velocidad y aeropuertos vacíos, también se mencionan casos de autopistas como la “supersur” de Bilbo y muchos tranvías infrutilizados en distintas ciudades del Estado español), se ha planteado por dar el “pelotazo” y por ambiciones políticas.

En primer lugar, repiten que el Metro de Donostialdea multiplicaría por más de cuatro el número de viajeros del Topo, “pasando de 7 a 34 millones de viajes al año”, gracias especialmente a la “pasante” del metro por el centro de Donostia: según dicen, “la estación de Bentaberri-Universidad tendría 3 millones de usuarios al año”, la de “Antiguo-Matia 1’5”, el “cañón” a Atxotxa-Egia “captaría de 3 a 4 millones de pasajeros”... Pero es probable que el tráfico de viajeros realmente captado sea inferior a lo previsto, como lo demuestra por ejemplo lo sucedido con la nueva estación de Intxaurreondo: abierta en octubre 2012, preveían un movimiento de 1’5 millones de viajero al año, pero registró en cambio una media 1.750 viajeros al día en su primer mes de funcionamiento, lo que equivale a 630 mil viajeros al año, es decir, un 58% menos de los esperado.

Como justificación a la transformación de las líneas del Topo en Metro, las resoluciones del Gobierno Vasco aducen a que “el incremento de movilidad que se ha producido ha sido muy superior al inicialmente previsto, lo que parece aconsejar la adopción de soluciones más ambiciosas, estableciendo un servicio tipo metro entre Zarautz y Hendaia”.

Independientemente de las consideraciones críticas que ya se ha expuesto acerca del modelo desarrollista y metropolizador que subyace en este plan, es preciso advertir que el estudio inicial del Metro fue realizado en 2007-2008, justo un año antes de la actual crisis económica, que está significando cambios a todos los niveles invirtiendo también las tendencias crecientes del transporte.

En uno de sus alardes de bravuconería, Ernesto Gasco llegó a asegurar en los Cursos de Verano del 2012 que el “Metro de Donostialdea será más rentable que el de Bilbao” y que “la obra no va a suponer ningún endeudamiento añadido”. Sin embargo, lo cierto es que el Metro de Bilbao, a pesar de la enorme cantidad de viajeros que transporta, ni siquiera llega a cubrir con la venta de los billetes el coste de su funcionamiento (ni se habla de amortizar el enorme coste de la obra). Es decir que no sólo no se recuperaría nunca el gasto público

realizado en la obra, sino que el Metro ni tan siquiera llegaría a cubrir los costes de explotación del servicio, por lo que su funcionamiento requeriría de una financiación pública permanente. Además, el consejero cometió un fraude porque las cifras que presentó se referían únicamente al tramo Anoeta-La Concha-Lugaritz del Metro de Donostialdea, que ofrecería la mayor tasa de rentabilidad económica-financiera de todos los tramos al constituir el tramo de mayor atracción y generación de viajes, como si la explotación de la “pasante” del Metro por el centro de Donostia pudiera plantearse como un tramo independiente y aislado de los costes de explotación del conjunto de la red del Metro de Donostialdea del que el tramo central es totalmente tributario. Respecto a lo cual, el propio PTP de Donostialdea-Bajo Bidasoa (Gobierno Vasco, 2010), además de estimar en 1.160 millones de euros el coste total de la operación del Metro de Donostialdea, advierte por ejemplo que “los proyectos de un futuro servicio de metro o tranvía entre Irun-Hondarribia pueden cuestionarse económicamente ante el limitado umbral poblacional de la comarca del Bidasoa”.

“No tenemos que tener miedo a defender una actuación con este coste, cuando se están invirtiendo cientos de millones de euros para actuaciones ferroviarias en otras localidades con menor rentabilidad”, declaraba Odón Elorza en un Pleno municipal, dirigiéndose sin duda a quienes piensan que construir un Metro por debajo de Donostia es un armatoste innecesario y una obra muy cara, con escasa demanda de pasajeros debido al limitado umbral poblacional de la ciudad y al buen funcionamiento de los autobuses municipales. Este es el caso de Guillermo Peñalosa, analista en cuestiones de transporte, que advertía en noviembre del 2011 en su visita a Donostia que “el Metro va a provocar un fuerte endeudamiento que habrán de asumir la actual y futuras generaciones”. Por lo que también él proponía “extender la red de carriles bus”, precisando que “para ello es suficiente una quinceava parte del presupuesto del metro”. “Además, la gente prefiere viajar sin entrar bajo tierra, mirando los árboles, el mar y el resto de paseantes”, observaba, advirtiendo que “el dinero a gastar en el metro podría destinarse también a parques, lugares públicos, escuelas y otros equipamientos”.

En otras palabras, el Metro supone un elevado coste para la sociedad, que habrá de soportar este derroche de recursos durante décadas.

### **El enredo del transporte de mercancías:**

Más embrollada aún aparece la cuestión del futuro del transporte de mercancías de EuskoTren. En efecto, el Departamento de Transportes ha realizado múltiples afirmaciones en relación al transporte ferroviario de mercancías que supuestamente pretende potenciar en Donostialdea por la red de EuskoTren.

Así, se mencionan a continuación algunos ejemplos: se afirma que tras construir la nueva variante de Intxaurre, “el antiguo trazado Loiola-Herrera se destinará al transporte de mercancías, una vez se reforme el viejo túnel”; se habla de “usar el actual túnel entre Amara-Lugaritz” (construido hace apenas unos pocos años) “como variante de mercancías”, posibilitando que la “pasante” del Metro por el centro de Donostia sea únicamente para viajeros; se dice que la Línea 1B del Metro por la Bahía de Pasaia (variante Herrera-Lezo-Gaintxurizketa) servirá para “transportar las mercancías que genere el futuro puerto exterior, de tal manera que las mercancías que tengan como origen y destino las acerías y el interior de Gipuzkoa las podamos llevar nosotros en los convoyes de EuskoTren”, según Gasco; se asegura que el soterramiento proyectado en Zarautz se realizará “con un perfil

apto para transportar mercancías”, igualmente porque “hay que tener en cuenta que por Zarautz pasan convoyes de trenes provenientes de las acerías de Avilés, Azpeitia y Azkoitia”, según Gasco.

Pues bien, en total contrasentido con todas esas afirmaciones, es preciso señalar que el propio Gobierno Vasco especifica en el PTP de Donostialdea-Bajo Bidasoa (2010) que “la transformación y modernización integral de la red actual de Euskal Trenbide Sarea prioriza su funcionalidad como servicios de cercanías con la consiguiente supresión del tráfico de mercancías”. Es decir que la transformación o “metrización” de la línea de EuskoTren se concibe como una línea especializada en el transporte de viajeros.

### **La costosa campaña de propaganda:**

El Departamento de Transportes encabezado por Iñaki Arriola y Ernesto Gasco substituyó escandalosamente la información y la participación pública por la propaganda sobre el Metro de Donostialdea. Y es que, tal y como advertía un responsable de la ampliación del metro de Amsterdam, para vender la moto “hay que gastar más dinero en comunicación que en ingenieros. Al final los habitantes no están contentos -decía--, pero lo comprenden, que ya es mucho”.

Dicha advertencia resulta en este caso pertinente, a la vista de toda la serie de acciones que el Departamento de Transportes promovió con un claro objetivo propagandístico y las numerosas críticas que por ello mismo se sucedieron al respecto. Así, la “falta de transparencia y participación en la definición del proyecto del Metro de Donostialdea” era por ejemplo denunciada por Hamaika-bat (H1!); aunque resaltaron aún más las duras críticas que incluía el documento enviado por la Diputación gobernada por el PNV al Departamento de Transportes en noviembre del 2010, en respuesta a la solicitud de que la institución foral financiara el 50% del Metro de Donostialdea junto al Gobierno Vasco, entre las que subrayaba la falta información básica para comprobar la viabilidad del proyecto y afirmaba que el ejecutivo autonómico se había embarcado en una campaña de propaganda. En suma, el lenguaje con que se justifica el proyecto del Metro es el de la modernidad, con ese optimismo progresista que siempre ha acompañado a los grandes negocios. Dentro de esa campaña de marketing destinada a convencer a la población de la utilidad del proyecto, hemos recopilado las siguientes acciones:

-La comunicación de falsedades monumentales, como la afirmación del consejero Arriola de que “Estimamos que con el metro de Donostialdea el uso del vehículo privado bajaría al 50%” y la patraña del viceconsejero Ernesto Gasco asegurando en rueda de prensa que “La rentabilidad sería mayor que la del Metro de Bilbao”.

-La difusión masiva del tríptico “El futuro Metro de Donostialdea” (2010) y la exposición “Un Metro para San Sebastián”(2011) realizada en los locales del Teatro Victoria Eugenia para vender a la población los “beneficios” derivados de la implantación de este medio de transporte.

-La organización anual de “Las Jornadas sobre el Metro de Donostialdea”, con la participación en cada edición de 150 profesionales de empresas constructoras, ingenierías, material ferroviario y consultoras.

-La exposición de las nuevas unidades de EuskoTren inaugurada por el consejero Iñaki Arriola en 2010, declarando que la primera línea donde comenzarían a funcionar sería en el “futuro metro de Donostialdea”.

-El concurso para diseñar las bocas de acceso al Metro, al que el Gobierno Vasco destinó 400.000 euros (aunque otras fuentes indican un desembolso de 880.000 euros). El diseño

ganador recayó en 2011 al estudio Snohetta con la propuesta “Vamos” (ahora más conocidas como “coralina”), que “se convertirá en un nuevo “ícono” de la ciudad” y “servirá como reclamo para las personas usuarios del futuro suburbano (...) Queremos que las bocas del Metro sean un símbolo de modernización y transformación de la ciudad”...

-La colocación del nuevo logotipo del “Metro de Donostialdea” en las instalaciones del Topo, para lo cual el Departamento de Transportes se gastó cerca de 1’5 millones de euros a fin de sustituir las señales y los carteles de EuskoTren coincidiendo con la inauguración de las estaciones de Intxaurren y Herrera, horas antes del arranque de la última campaña electoral en octubre del 2012.

-La creación de la web metrodonostialdea.com y la publicación de un libro “Topo zaharretik Metro berrira” coincidiendo con el centenario del Topo a finales del 2012...

Y sin embargo, a pesar de todas las bondades pregonadas del proyecto, echan en falta una mayor implicación social: “A día de hoy no ha calado demasiado en Errenteria”, admitía Merino (entonces alcalde socialista de Errenteria); “Tenemos que informar más a la ciudadanía”, asentía el alcalde de Lasarte, entonces también del partido socialista, Zaballos. Al tiempo que una encuesta publicada por la prensa en julio 2011 concluía que “el 47% de la población ve innecesario crear un Metro en Donostia”.

Ante lo cual, en agosto de 2012 Ernesto Gasco se desquitaba presentando de forma tramposa los resultados de otra encuesta encargada por EuskoTren: “Tomando como referencia las personas que afirman conocer el proyecto -dijo--,el 78% de los ciudadanos valora positivamente el proyecto de ampliación y mejora de este servicio ferroviario (incluido el Metro)”, mientras que “solamente un 3% lo juzga negativamente” con el argumento de que en estos momentos hay otras prioridades, su elevado coste y porque el Metro no es necesario para Donostia. Pero curiosamente, el mismo consejero admitía a continuación que “la valoración positiva desciende entre los encuestados (60%) al introducir el concepto de “Metro”... Pero entonces, ¿en qué quedamos?

## LA POLÉMICA SOBRE LAS AFECCIONES DE LAS OBRAS EN DONOSTIA:

Tal y como se ha señalado al comienzo de este trabajo, los acontecimientos sucedidos en los últimos meses de 2012 en torno a las obras del Metro que estuvieron a punto de comenzar en El Antiguo levantaron una gran polémica a raíz de la omnipotente actuación del Departamento de Transportes encabezado por Ernesto Gasco. Obligado por las circunstancias, el Ayuntamiento reaccionó planteando denuncias justas pero parciales, no obstante, entre las mismas se mezclaban demandas de arreglos de detalle. En cualquier caso, los hechos que relatamos a continuación nos plantean sin duda una exigencia autocrítica por la falta de respuesta social que hubo. Y lo que está claro es que de no producirse un replanteamiento total y rotundo del proyecto, la dura pero muy limitada polémica mantenida por el Ayuntamiento de Donostia sobre las afecciones que causarán las obras del metro se habrá cerrado en falso.

El 28 de septiembre, el Gobierno Vasco adjudicó las obras del Metro de Donostialdea que estuvieron a punto de comenzar desde Lugaritz hasta La Concha a la UTE formada por Dragados, Iza, Amenabar y Lurgoien, asegurando Ernesto Gasco que “las obras comenzarán antes de fin de año”; a la vez que el 5 de diciembre adjudicaba las obras del segundo tramo La Concha-Morlans a la UTE compuesta por Corsan Corvian, Altuna y Uria, Cycasa y Murias. Las adjudicaciones fueron criticadas, al adjudicarse uno de los dos tramos poco antes de las elecciones y, el otro, un día después de las elecciones autonómicas, cuando el

Gobierno ejercía ya en funciones.

Pocos días más tarde, mientras que el Gobierno Vasco inauguraba el 3 de octubre la estación de Intxaurre, el Gobierno municipal publicó un comunicado en el que, además de criticar que el Departamento de Transportes se había gastado cerca de 1'5 millones de euros solo en cambiar las señales y carteles del Topo por el nuevo logo de "Metro de Donostialdea", reclamaba al Gobierno Vasco que "deje de ejecutar obras faraónicas" en la ciudad. Concretamente, dejando claro que "está a favor" de la variante de Herrera, Altza e Intxaurre inaugurada ese día, manifestaba que "no entiende la necesidad de llevar a cabo el metro por el centro de la ciudad" y calificaba de "inaceptable que se adjudique una obra de tal envergadura sin tener en cuenta al Ayuntamiento de Donostia y sin informarle previamente de su decisión ni de las consecuencias que provocará en la ciudad", a la vez que "deben acabarse cuanto antes las políticas destinadas a beneficiar a las grandes empresas, la política del cemento y los proyectos faraónicos".

No contento con ello, Ernesto Gasco anunció el 6 de noviembre que a finales de mes comenzarían los trabajos del Metro de Donostia en el tramo Lugaritz-Concha, asegurando además que se estaba actuando "de acuerdo con el Ayuntamiento", que "ha aceptado" las afecciones. Por la tarde, el consistorio desmintió cualquier acuerdo y criticó al viceconsejero de Transportes y concejal socialista por "decir públicamente que el Ayuntamiento había aceptado las afecciones que causarían las obras, cuando era rotundamente falso". A su vez, denunciaba haber recibido el proyecto sólo algunos días antes por lo que no había tenido siquiera tiempo de estudiarlo, añadiendo que "Euskal Trenbide Sarea toma decisiones sin consultar con el Ayuntamiento (...) Todavía no nos ha dado tiempo de evaluar todas las consecuencias, pero sabemos que son graves y que afectarán, por ejemplo, al transporte público".

Finalmente, la tensión subió al máximo cuando el 28 de noviembre, el Ayuntamiento denunció las "inasumibles afecciones" que las obras del Metro provocarían en la ciudad; a lo cual Gasco no solamente respondió que "será una obra que apenas tendrá afecciones (...) en ningún caso las que plantea con tanto tremendismo el gobierno municipal", sino que además, al ser preguntado sobre si esperaba una oposición administrativa desde el Ayuntamiento, contestó con arrogancia que "las obras del Metro no necesitan licencia municipal". Dicho y hecho: el 12 de diciembre, el diario de mayor tirada en Gipuzkoa nos sorprendía con la noticia publicada en primera página y titulada "Empieza la obra del Metro en San Sebastián (...) Comienzan las obras previas del tramo de Metro que llegará al centro de Donostia", acompañada de una gran foto de un grupo de operarios balizando "la zona de obras" en la Avenida de Zarautz, "donde se ubicará uno de los accesos a la obra". La noticia precisaba: "El Gobierno Vasco prepara el protocolo de tala para realizar tareas de desbroce que el ayuntamiento tendrá que autorizar en los próximos días y ETS espera introducir ya maquinaria a finales de la semana que viene".

La clamorosa imposición del Metro encabezada por Ernesto Gasco consiguió en el mes de diciembre llevar al gobierno municipal de Donostia a la comisión de seguimiento de las obras del Metro, es decir, a entrar en el terreno de las negociaciones parciales sobre las afecciones. Así, obligado por la situación y estando las obras a punto de comenzar en El Antiguo, el Ayuntamiento tuvo que acudir el 28 de diciembre a la comisión (a la que hasta entonces nunca había enviado representantes), donde presentó un informe sobre las múltiples afecciones de las obras en la ciudad:

-El reproche mayor es que las obras las obras afectarán directamente a 15 líneas de autobús utilizadas diariamente por 60.000 viajeros, cerca del 70% del total de usuarios de

DonostiBus. En efecto, según denunció el Ayuntamiento, el plan de obras del Metro prevé cerrar los tres carriles de la calle San Martín durante un año y anular todas las paradas del Buen Pastor, cerrar durante ocho meses la parada del Londres, cerrar carriles en la Concha, Easo o la Avenida de Zarautz, donde prevé restar uno de los tres carriles de circulación durante los tres años que durarían las obras, cortar simultáneamente la calle Matia y el paseo de Heriz...

- Junto a ello, el informe municipal también citaba el caso del paseo de la Concha --la afección de la zona de obras prevista en los jardines de Miraconcha en 150 metros--, un espacio incluido en el Camino de Santiago y por tanto protegido en el que, sin embargo, tendrían lugar gran parte de las obras, ya que es el punto en el que concluye un tramo y se enlaza con el siguiente. Por otra parte, las obras planteadas afectarían en la calle Easo a "hábitats de vegetación de interés, arbolados, parques y jardines urbanos".

En cambio, entre las denuncias del Ayuntamiento se mezclaban demandas de pequeños arreglos y parcheos:

-El informe municipal resaltaba que muchos de los accesos a las estaciones, tanto mediante ascensores como mediante escaleras, "pueden y deben reconsiderarse por diversos motivos". Entre las afecciones detectadas, el Departamento de Urbanismo destacaba que la plaza Xabier Zubiri --la pequeña explanada frente a la puerta del Hotel Londres, donde se proyecta la boca del Metro hacia La Concha-- está catalogada como suelo potencialmente contaminante, "cuestión que deberá ser estudiada, además de que el proyecto debiera analizar situarla paralela a la calle Easo y no perpendicular".

-Otra de las cuestiones en las que insistía el Ayuntamiento era la "falta de concreción y de los detalles del plan de obra". Respecto a lo cual, criticaba que "en los proyectos aprobados no están incluidas las "coralinas", las bocas diseñadas para acceder a las estaciones subterráneas. La instalación de esas bocas formaría parte de otro proyecto, pero sin embargo, los técnicos municipales echaban de menos que no se precisara "si algunas bocas de Metro tendrán "coralinas" o no", porque éstas "condicionarán las afecciones que tendrán los accesos y reducirán más el espacio peatonal". Según el gobierno municipal, en la calle Loiola la boca de Metro rompería además "la visión de la catedral del Buen Pastor desde más atrás de la Avenida de la libertad".

-A la vez, el escrito también puntualizaba que seguían sin realizarse algunos trámites necesarios previos al inicio de las obras, como un "protocolo referente a la recolocación del arbolado dañado"...

Ciertamente, tras la reunión el gobierno municipal publicó una nota afirmando que el director general de Euskal Trenbide Sarea, Pedro Marco, había reconocido que el Departamento de Transportes había diseñado los proyectos "de forma unilateral", aunque mostraba su deseo de colaborar "a partir de ahora con el Ayuntamiento". Mientras que aquél precisó que "yo lo único que he dicho es que la ley establece que los trazados y los accesos ferroviarios los establece el Gobierno Vasco y que luego se puede negociar con los ayuntamientos cómo ejecutar las obras (...) Las cuestiones ferroviarias son competencia exclusiva de ETS, aunque sí se pueden negociar las afecciones". En este sentido, algunas informaciones publicadas ese día resaltaban por ejemplo el caso de las afecciones de las obras en Miraconcha, donde faltaría por decidir entre el nuevo Gobierno Vasco y el Ayuntamiento si se utiliza o no el "punto de ataque" de las obras previsto en Miraconcha para construir el Metro: es decir, si se utilizaran solo los emboquilles de la avenida de Zarautz y de Morlans para sacar toda la excavación, "se minimizarán las afecciones en esta última parte de la ciudad, pero se complicará el ritmo de la obra y los plazos (...) En todo

caso, si el nuevo ejecutivo vasco y el Ayuntamiento lo decidieran, la obra se podría hacer con dos puntos de ataque --Avenida de Zarautz y Morlans-Easo, sin ocupar La Concha-Miraconcha", según decían.

Pues bien, aún cuando esta actuación del Ayuntamiento pudo estar justificada por la situación desesperada y de urgencia a la que nos encontrábamos abocados, creemos que ello también debe dar pie a una (auto)crítica, en la medida en que la imposición de las obras del Metro estuvo a punto de consumarse en ausencia de cualquier respuesta social. A la vez, nos parece ilusorio afirmar que las "prisas" del PSE habrían "ahogado el futuro desarrollo del metro en un mar de dudas", como si Ernesto Gasco y los promotores del Metro hubieran quemado sus barcos. Constatamos por el contrario que la estrategia impositiva del PSOE consiguió llevar al gobierno municipal de Donostia a sentarse en la comisión de seguimiento de las obras del Metro, es decir, a entrar en el terreno de las negociaciones parciales sobre las afecciones de la obra. De forma que, entrando ya cínicamente en un "diálogo constructivo", el propio Ernesto Gasco admitió entonces que dentro de 3 o 4 años las obras tendrán afecciones importantes en la ciudad, para lo que se necesitará "dialogar", pero "hay tiempo" e "igual hay un gobierno municipal diferente".

### **CUESTIONANDO EL DESARROLLISMO:**

A la vista de las observaciones que hemos aportado, parece evidente que el Proyecto del Metro de Donostialdea -incluyendo las posibles modificaciones parciales que en determinados tramos pudieran desarrollarse en forma de Metro ligero a partir de aquél--supone seguir apuntalando la fe en el crecimiento y en la política de más transporte, más obras y más hormigón. Se insiste, a pesar de la actual situación de crisis económica, social (es decir, de relaciones sociales centrales) y ambiental, en los mismos paradigmas desarrollistas que nos han conducido a dicha crisis, al tiempo que se profundiza aún más en la plasmación de un modelo territorial metropolizado, llamado "Euskal Hiria", que ha provocado un auténtico colapso.

Al mismo tiempo, quizás en una actitud esquizofrénica, las mismas instituciones reconocen que "las grandes ciudades y la expansión urbana absorben cada vez más recursos y aumentan los costes de las infraestructuras y el consumo de energía", o bien que "la planificación debería orientarse a una disminución de las necesidades de desplazamientos". Si esto fuera así, y no solo una aspiración bienpensante, lo cierto es que ello determinaría por sí solo el rechazo a nuevos proyectos de grandes infraestructuras como el Metro. Por ello, nos vemos obligados a impulsar una contestación clara y rotunda al Metro, luchando por una transformación del modelo de sociedad para tomar de nuevo posesión del entorno en el que habitamos con nuestros pies.

### **HEMEROTECA:**

#### **EL DIARIO VASCO**

13-1-2004: Elorza asegura que la exposición de proyectos ferroviarios del Gobierno Vasco "es un engaño"

14-1-2004: El Gobierno Vasco dice que su estudio ferroviario está abierto al debate

10-6-2004: El Topo tendrá frecuencias de 7'5 minutos y nuevas paradas entre Donostia y Oiartzun

26-1-2007: El soterramiento de vías entre Anoeta y Amara, el más viable para el Plan

## General

- 18-9-2007: El informe técnico definitivo desaconseja la implantación del tranvía en San Sebastián
- 5-10-2007: El Gobierno Vasco tiene “firme voluntad” de que el tranvía se implante en Donostia
- 6-4-2008: “El tranvía es la solución idónea para Donostia” (Arantxa Tapia)
- 25-4-2009: Ernesto Gasco será el nuevo consejero de Transportes del Gobierno Vasco
- 5-5-2009: 10 millones de pasajeros para el Topo
- 14-7-2009: El Gobierno Vasco propone convertir el Topo en un Metro con cuatro apeaderos en Donostia
- 15-7-2009: Metro: De Altza al campus en tren
- 28-7-2009: Arriola propone a la Diputación financiar y gestionar al 50% el metro de Donostialdea
- 24-10-2009: Diputación estudia que el Topo se convierta en un tranvía a su paso por Donostia y Hondarribia
- 25-3-2010: El PNV pide que el plan para modernizar la red ferroviaria contemple el Topo y Renfe
- 23-4-2010: La variante ferroviaria entre Aia y Orío se abrirá en la primavera de 2011
- 29-4-2010: El Gobierno Vasco inicia los trámites para soterrar el tren en Zarautz
- 10-6-2010: El Metro podría parar en Atotxa para conectar con el TAV, Adif y los autobuses
- 2-7-2010: Un tren entre Errekalde y Lasarte cada 7 minutos y medio
- 5-7-2010: Una línea de Metro para la bahía de Pasaia
- 5-9-2010: “Gipuzkoa no se merece el trato que ha recibido” (Ernesto Gasco)
- 6-9-2010: La estación del Metro de Donostialdea de Altza dará servicio a 21.500 vecinos
- 17-9-2010: 2016: Altza se engancha al Metro
- 21-10-2010: El Metro toma forma
- 18-11-2010: La Diputación pone condiciones para cofinanciar el Metro de Donostialdea
- 21-11-2010: Un tren subterráneo ligero unirá la estación de Atocha con el Metro (el “cañón” a Atotxa)
- 21-11-2010: H1! Critica el “falso debate” sobre la financiación del Metro “sin que haya un proyecto”
- 27-11-2010: Ambulatorio de Amara y Buen Pastor serán dos de las 17 paradas del Metro en San Sebastian
- 10-2-2011: Arquitectos cinco estrellas para el Metro
- 4-3-2011: Un Metro hacia Bayona y Andoain
- 29-4-2011: Salen a concurso todos los proyectos del Metro a su paso por San Sebastian
- 19-5-2011: Un estudio del Gobierno Vasco dice que Gipuzkoa no recibió la inversión prevista en EuskoTren
- 31-8-2011: El Metro de Donostialdea será más rentable que el de Bilbao, según el Gobierno Vasco
- 21-9-2011: El PNV “resucita” el Metro en superficie para Donostia
- 30-9-2011: El Pleno aprueba Metro, TAV, incineradora, cárcel y estación de autobús con el “no” de Bildu
- 23-10-2011: Hacia las entrañas del Metro
- 21-12-2011: La Diputación se desmarca de la financiación del Metro de Donostialdea
- 14-1-2012: “Buscaremos recursos para seguir adelante con el Metro der Donostialdea” (Iñaki Arriola).

31-1-2012: La estación ferroviaria de Altza entrará en funcionamiento en 2015  
16-2-2012: Finaliza el estudio para soterrar el Metro en Lasarte, Errenteria e Irun  
14-3-2012: Ninguna alegación en contra para el Metro  
17-5-2012: La estación de Metro de Altza estará unida con Easo con frecuencias de siete minutos  
26-6-2012: Las obras del Metro en el centro de Donostia comenzarán en octubre  
3-8-2012: El Metro permitirá la reforma urbanística de Easo al suprimirse la playa de vías del Topo  
12-9-2012: Las estaciones de Metro de Intxaurreondo y Herrera entran en servicio el 4 de octubre  
29-9-2012: Adjudican la construcción del tramo que llevará el Metro hasta La Concha  
1-10-2012: El "Topo" se convierte en Metro desde Herrera hasta Lugaritz este jueves  
4-10-2012: El Gobierno local critica la obra del Metro hasta La Concha  
24-10-2012: Adjudicado el segundo tramo del Metro por el centro de Donostia  
17-11-2012: Polémica sobre el metro  
28-11-2012: ETS y Bildu discrepan sobre las afecciones de las obras del Metro  
12-12-2012: Comienzan las obras previas del tramo de Metro que llegará al centro de Donostia  
28-12-2012: El gobierno municipal pide reconsiderar el acceso a varias estaciones del Metro  
31-1-2013: El Gobierno Vasco cuestiona ahora los proyectos estratégicos de Gipuzkoa  
3-2-2013: "Cabe replantearse si el Metro y el puerto exterior son los proyectos más estratégicos para Gipuzkoa" (A.Oregi)

DEIA:

14-1-2004: Gasteiz dice que el plan ferroviario está "abierto a aportaciones"

### **NOTICIAS DE GIPUZKOA:**

14-7-2009: Elorza acusa al anterior Gobierno Vasco de "ocultar información y engañar"  
15-7-2009: La Diputación, dispuesta a ofrecer una aportación "potente" para crear el metro  
2-3-2010: Un túnel llevará el metro por La Concha desde El Antiguo al Centro de Donostia  
17-6-2010: La Diputación exige no ser "mera financiadora" del metro de Donostia  
23-2-2011: La izquierda abertzale y el PP critican el "electoralismo" de la campaña sobre el Metro  
18-3-2011: EuskoTren destina 2'7 millones a proyectos para desviar el Topo por La Concha  
24-7-2011: Unas marquesina que evoca el coral es elegida como boca del futuro Topo para Donostia  
27-7-2011: El 47% de la población ve "innecesario" crear un metro en Donostia  
14-10-2011: Ejecutan catas en la playa para estudiar el trazado subterráneo del Topo por La Concha  
7-2-2012: La estación de Altza empezará a funcionar como un ramal de la actual línea del Topo  
20-3-2012: Alegaciones al metro de Donostia (Cartas al Director, Ignacio Pinedo)  
20-10-2012: 1.750 viajeros usan al día la parada del Topo en Intxaurreondo  
28-11-2012: Bildu critica las "inasumibles" afecciones de las obras del metro  
30-11-2012: Bildu insiste en que no conocía el proyecto del metro hasta ser adjudicado  
4-12-2012: Gasco no concreta ahora el inicio de las obras del Topo por el centro de Donostia  
5-12-2012: Izagirre confía en que el nuevo Gobierno Vasco no priorice el metro

28-12-2012: El Ayuntamiento presenta alegaciones a la ubicación de las paradas del Topo en el Centro

#### **GARA:**

14-7-2009: El metro que plantea Lakua sólo enlazaría las zonas más céntricas de Donostia

29-9-2012: El comité teme que “el Metro de Donostia” se desgaje de EuskoTren

4-12-2012: El Topo cumple un siglo de vida con la incógnita de la pasante donostiarra

28-12-2012: ETS no descarta que no se ejecuten las obras del Metro de Donostialdea

#### **IRUTXULOKO HITZA:**

18-11-2011: “Metroak egungo eta ondorengo belaunaldiak ikaragarri zorpetuko ditu” (Guillermo Peñalosa, Mugikortasun arloko aholkularia)

4-10-2012: Topoaren inguruko informazioa ezkutatu diétela salatu du udalak

#### **EL PAIS**

14-9-2010: Las nuevas unidades de EuskoTren se estrenarán en la línea donostiarra

#### **PÁGINA WEB “EUSKADI.NET” (GOBIERNO VASCO):**

29-9-2009: El Gobierno Vasco firma con la Diputación de Gipuzkoa un protocolo de colaboración para impulsar el Metro de Donostialdea

14-10-2009: Adjudicado el estudio informativo del metro de Donostialdea

2-3-2010: El Gobierno Vasco encargará un estudio de mejora de la línea de cercanías de Renfe en Gipuzkoa con el objetivo de transformarla en la línea 2 del metro de Donostialdea

17-2-2011: La exposición Un metro para San Sebastián descubre los detalles de la llegada del suburbano al centro de la capital

#### **OTROS ANUNCIOS OFICIALES:**

-B.O. de Gipuzkoa 16-6-2010: Adjudicación para la realización de un análisis independiente de la demanda de transporte público tras la puesta en marcha del “metro” de Donostialdea y del TAV

-BOPV 22-6-2010: Anuncio de la licitación relativa a la redacción del Estudio de Alternativas y Anteproyecto de la variante ferroviaria de trazado del tramo Herrera-Gaintxurizketa de la Línea Lasarte-Hendaia

-BOPV 23-9-2011: Orden de 1 de septiembre de 2011 por la que se aprueba inicialmente la nueva modificación del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco relativa a la ordenación ferroviaria en el Territorio Histórico de Gipuzkoa.

---

<https://eh.lahaine.org/imetro-de-donostialdea-la-oportunidad-de>