

Tren de Alta Velocidad y pérdida de tierra agraria

AINHOA ITURBE :: 05/02/2011

En este artículo se desarrolla la problemática que a nuestro entender genera la construcción del tren de alta velocidad en el País Vasco.

Los problemas que suponen elementos como infraestructuras viarias, grandes presas, urbanizaciones y polígonos industriales para la disponibilidad de tierra agraria u otros recursos rurales y, por tanto, para la soberanía alimentaria, se repiten en todo el mundo.

Un estudio sobre los impactos de 50 grandes presas a nivel mundial reveló que un 79% de las comunidades desplazadas debido a su construcción había vivido antes de la agricultura y que ahora no disponían ni de tierra ni de seguridad alimentaria. En un 89% de los casos, las y los encargados de planificar las presas desconocían la importancia de bienes como tierra fértil y acceso al agua (1).

Lo que en el Estado español se llama el AVE (Alta Velocidad Española), en el País Vasco se conoce como el Tren de Alta Velocidad o TAV. Las Instituciones llevan desde los años 80 promoviendo el TAV con un complejo reparto de competencias entre el Gobierno Vasco y el ahora Ministerio de Fomento del Gobierno estatal. Hay tramos de la infraestructura en obras, aunque la crisis económica compromete seriamente el desarrollo íntegro de este proyecto (2).

Por su parte, y ante la magnitud de los impactos económicos, sociales y ambientales que tiene el TAV, el sindicato agrario vasco EHNE-Bizkaia lo rechaza como elemento para el transporte de personas y mercancías en el País Vasco en el futuro y, de hecho, lleva desde los años 90 luchando por una red ferroviaria social que apoyaría y no destruiría el medio rural-agrario vasco. Uno de estos impactos negativos que se denuncia continuamente desde el sindicato es la pérdida de tierra agraria que generan las infraestructuras lineales, particularmente las de alta velocidad por sus particulares requisitos técnicos. El TAV es un elemento más que pone en jaque a la viabilidad de la soberanía alimentaria al inhabilitar tierra agraria.

En un estudio realizado en 1997 acerca de cuáles serían las consecuencias del TAV en un municipio concreto de Bizkaia, Iurreta (3), se calculaba que se perderían un mínimo de 5 hectáreas de tierra agraria por kilómetro de ferrocarril en superficie. En una provincia en que únicamente el 20% de su superficie es útil para la agricultura y de ésta, solamente unas 8.000 hectáreas son cultivables (el resto son praderas), cualquier nueva pérdida de tierra compromete seriamente su capacidad agraria.

A su vez, no obstante, otros motivos hacen que el impacto del TAV en la tierra agraria sea mayor: la nueva infraestructura lineal supone la fragmentación de las fincas, dejando pequeños lotes de poca utilidad a ambos lados del trazado, a la vez que aumenta la inaccesibilidad a las parcelas de un mismo caserío (explotación agraria) ya que no se contemplan múltiples accesos a ambos lados de un vía de TAV, sino que se agrupan, con evidentes impactos en el tiempo, dinero y energía empleados en acceder a las fincas. A su

vez, hay una serie de servidumbres que influyen en lo que se puede hacer en los terrenos colindantes a la infraestructura a lo largo de todo su recorrido, incluyendo zonas (de caseríos u otros usos rurales) en que las empresas gestoras del TAV pueden, por ejemplo, almacenar materiales cuando el mantenimiento de la vía férrea así lo requiere.

Igualmente, el trazado del TAV influye en manantiales y flujos hidrológicos, cambiando los regímenes de aguas en los predios e incluso eliminando accesos a los mismos. Por su parte, la contaminación acústica, o ruido, tanto de las obras del TAV como del paso de los futuros trenes por los decibelios que alcanza, influye en los hábitos del ganado que reduce su estancia en las zonas más cercanas al tren o padece distintos trastornos si se les obliga a pastar en las mismas.

Las instituciones han propuesto distintas medidas correctoras, algunas de las cuales son muy difíciles de realizar (acuerdos voluntarios entre propietarios/as de las tierras para reducir el impacto de la fragmentación) y otras que no ayudan en nada a fomentar la soberanía alimentaria: han llegado a plantear la instalación de actividades agropecuarias sobre los vertidos de tierra y roca, conocido como sobrantes, que se extraen de, por ejemplo, la excavación de los túneles del TAV. Inevitablemente, por la calidad de las tierras, se entiende que el único vínculo que tendrían estas nuevas actividades con la tierra sería más bien por usar ésta como suelo o base sobre la que asentar cultivos sin tierra o estabulaciones, pero difícilmente se lograría una producción empleando el propio recurso tierra.

El TAV tiene múltiples repercusiones también para la población urbana, destacando el que la mayor parte del presupuesto ferroviario se invierte en esta nueva red que únicamente emplearía el 3% de la población vasca ya que, según se desprende de datos del propio Gobierno Vasco el 97% de los movimientos de viajeros/as en la CAPV son dentro de una misma comarca o entre esta y comarcas contiguas, mientras que solamente el 3% de los desplazamientos se realizan entre capitales (4). Teniendo en cuenta estas repercusiones para la población urbana y el hecho de que por sí sola la población agraria tiene poco peso en la provincia (no llega al 2% de la población activa) EHNE-Bizkaia ha participado activamente tanto en la Plataforma Anti-TAV “Elkarlana” como en la Red por un Tren Social, aglutinando esta última, a la mayoría sindical vasca. Uno de los ejes claros de dichas plataformas ha sido la defensa de la tierra agraria, sin la cual no será posible conseguir los objetivos por los que luchamos: el mantenimiento y la creación de puestos de trabajo duraderos en el medio rural, siendo estas actividades ligadas a la tierra, la base de un mundo rural vivo que nos asegure en el futuro la Soberanía Alimentaria.

Ainhoa Iturbe, EHNE-Bizkaia

Notas:

(1) Khadija Sharife “Damnation for Africa’s big dams?”. www.pambazuka.org. Pan African Voices for Freedom)

(2) Martin, M. 21-5-2010. Eudel confirma que Fomento ya tiene paralizadas algunas obras

de la “Y” vasca. Deia.

(3) EHNE-Bizkaia. 1997. Potenciales impactos del TAV en el medio rural agrario en el municipio de Iurreta.

(4) Red por un Tren Social. 2006. El Transporte en Euskal Herria. Una primera aproximación a su situación y propuestas para el futuro.

Revista Soberanía Alimentaria

https://eh.lahaine.org/conciertos_antirrepresivos_26_y_27_de_en