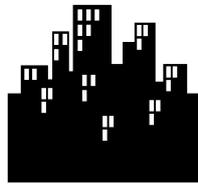


La metropolización de Iruñerria



◀ Luis Iriarte ▶

Cuando planteamos el tema de la txarla, nosotros hace tres años desde la Asamblea contra el TAV de Iruñerria trabajando el tema del TAV nos encontramos con *un montón de infraestructuras que afectaban a nuestra ciudad*. En aquel momento ante esa gran cantidad fuimos acumulando toda la información que teníamos de lo que estaba suponiendo el *crecimiento urbanístico de Iruñerria*, todas las infraestructuras que estaba necesitando y en aquel momento sacamos un dossier que no supimos llamarlo de otra manera más que *dossier sobre la metropolización de Iruñerria*, sobre lo que estaba suponiendo el crecimiento en nuestra ciudad. A partir de allí para hacer la charla ha sido un poco el intento de cómo relacionábamos una infraestructura como el TAV, las líneas de Alta Velocidad y la metropolización, el modelo metropolitano.

Entonces veíamos el planteamiento que se ha hecho siempre desde la Asamblea contra el TAV y que esta mañana Mikel recalca de que *no estamos hablando de proyectos individuales sino de que todos mantienen una misma lógica, una misma manera de mirar el mundo, de*

acercarnos a la realidad. Y no solamente lo que son proyectos de infraestructuras sino que va mucho más allá. *Estas lógicas están también afectando a todo el mundo rural, a todo lo que suponen por ejemplo los transgénicos, el tratamiento del agua* en un proceso que está desembocando en un modelo de metropolización, de *unión de grandes metrópolis en el espacio europeo* principalmente. Y son ahora mismo las grandes metrópolis el motor de la economía, el motor que interesa seguir relanzando a pesar de *todos los efectos nocivos* que están teniendo actualmente. Normalmente decimos que hablamos de un modelo. Pero podemos decir que hablamos de una realidad, de un mundo. *El mundo en que nos movemos, la realidad en la que nos movemos es ya la realidad del capital* es la realidad de la forma metropolitana, y esa es la realidad en la que estamos, ya no es una lógica que están implantando, es una lógica que ya está que es nuestra realidad, nuestra manera de movernos, nuestra manera de vivir realmente, ya en una casi metrópoli como es Iruñerria.

Por eso es importante que estamos hablando de un mundo que ya se está haciendo realidad ahora mismo que es la que estamos viviendo. En este sentido este mundo va interconectado. Hablamos de la biotecnología, hablamos también que ya están entrando a manipular los genes de la vida, estamos hablando de una agricultura totalmente industrializada para las grandes urbes, estamos hablando de todo el tema energético, de las térmicas, del petróleo, de todo el tema del transporte, las autovías. Pero podríamos ir mucho más allá. No sólo de infraestructuras de este tipo, de una manera de vivir realmente, de unos valores por los que vivir.

Este mundo se basa en tres pilares. Uno de ellas es el **crecimiento acelerado de la producción, la circulación y el consumo de todo tipo de mercancías**. Ya no sólo estamos hablando de mercancías materiales. Estamos hablando de **mercancías de servicios** en una sociedad que se está moviendo a una velocidad cada vez más indiscriminada, servicios de todo tipo: **servicios para seguir siendo joven, servicios para no morir, servicios de entretenimiento, servicios de relax, servicios de todo tipo. De fármacos, de petróleo, de todo tipo de materiales para el confort y el entretenimiento de los habitantes del primer mundo. También de nuevas sensaciones, de tener nuevas experiencias. Digamos que el campo del que estamos hablando no se queda reducido a lo que es el territorio sino que se expande sobre nuestras vidas como un consumo de experiencias también. El capital está llegando a ese punto. De meterse incluso en las formas de lo que queremos vivir, de meterse en el imaginario, en los sueños que tenemos.**

La imaginación cada vez es más la imaginación que nos están creando, produciendo desde el capital. (Por hablar así del capital en abstracto). Pero tenemos que bajar a tierra.

¿Quiénes son los que están implantando el modelo principalmente?

Decimos también que **este modelo de crecimiento acelerado, de producción, distribución y consumo está eliminando los espacios y los tiempos para mantener un espacio público**. Lo que vemos de diferentes maneras es que no tenemos espacios de decisión ni de debate siquiera, que es lo que estamos reivindicando para hablar de los problemas que tenemos planteados encima de la mesa, problemas muy graves. Estamos hablando de un colapso: crisis financiera, crisis energética, crisis alimentaria, etc. La crisis alimentaria está sobre la mesa y no hay espacios de debate. Esto es también una parte del modelo este metropolitano que nos están intentando imponer. **Una capacidad de entretenimiento continua**. Nos llaman siempre para que nos entretengamos con sus diversiones, ¿no? El ejemplo de San Fermín Txikito es muy claro, el intentar que el entretenimiento sea siempre lanzado desde sus estructuras para que nosotros las podamos consumir. Un teatro electoral, aparatos burocráticos que son los que alardean de que ellos son los únicos que pueden realmente sacarnos de la crisis. Se ha visto cómo no ha pasado nada ante miles de millones que el estado da a los bancos. Buenos todos confiamos en el aparato burocrático del estado y sus administraciones, en que sean ellos los que tomen las decisiones. Un papel gestor y

asegurador ante el miedo de lo que tenemos en frente.

Porque quizá no lo verbalicemos pero vivimos en la sociedad del miedo. De que en cualquier momento pierdes tu trabajo, hay una crisis financiera y pierdes tus pequeños ahorros, a lo mejor con una crisis energética (bueno, ya pasó con la huelga de camioneros que de pronto todo subió el precio). Estamos en un **momento de cambio** rápido, **a toda velocidad**, y eso crea una situación de precariedad, pero no solamente en el trabajo, sino en nuestras vidas, en nuestras relaciones incluso. Y, por último, **un mundo basado en una capacidad tecnológica no vista antes en la historia**. Las capacidades que tenemos ahora de manipular la naturaleza, las relaciones sociales e incluso la imaginación están llegando a extremos que no se habían visto nunca.

De esta manera con un crecimiento acelerado y un consumo acelerado, con el arrinconamiento de los espacios de decisión y de debate y con una lógica que ahora mismo tiene el sistema, nos estamos encontrando con que las relaciones sociales, no solamente las del territorio, están cambiando completamente y nos están imposibilitando el tener el derecho a tomar decisiones sobre nuestra propia vida. En este sentido creo que el Tren de Alta Velocidad y el modelo metropolitano parten de este mismo mundo, de esta misma lógica. Yo he recogido tres puntos en los que esta lógica del modelo metropolitano y del TAV coinciden, encajan como piezas de un puzzle.

El TAV y las metrópolis

En primer lugar **el TAV y las metrópolis no hacen más que multiplicar las distancias**. Lo que hemos conocido en una ciudad como Iruñea donde el habitante de la ciudad podía desplazarse andando o en determinados casos en coche, nos encontramos con que la metrópolis se ha extendido y se ha especializado de tal manera, que las distancias se han multiplicado. Lo mismo hace el TAV, multiplicar las distancias, que haya que viajar invitado u obligado al resto de las capitales que nos ponen como destino. De ahí vamos a crear una nueva ciudad, la megalópolis vasca, es una forma de suburbanizar el territorio, es una forma de crear la ciudad extendida completamente, pero no ya solamente la cuenca de Pamplona, sino crear metrópolis con conexión en Madrid, en Bilbo, en Zaragoza, en Gasteiz, etc...

El segundo punto es que **el TAV y las metrópolis se extienden por el territorio suburbanizando, creando más metrópolis**. Ya han comentado esta mañana también como las líneas del TAV conectan los núcleos grandes urbanos. Esa es su intención, como una especie de **suctionador de la población** que queda entre medio.

Luego un último punto que me parecía interesante pero que a veces no tratamos, es que ambos, el Tren de Alta Velocidad y la forma de vida metropolitana lo que hacen es **acelerar todas las actividades que hacemos y multiplicarlas**. De ahí la sensación de los habitantes de la metrópolis de ansiedad de desasosiego, de prisa. Y de ahí también todo el negocio de los fármacos, de los tranquilizantes que van conjuntos. Voy a desarrollar estos puntos.

La metrópolis avanza angustiosamente

Iruña se ha ido metropolizando. Evidentemente no es como los casos de ciudades como Madrid, Barcelona o Los Angeles que eran los referentes de metropolización. Pero estos últimos años hemos asistido a lo que es la metropolización de la cuenca de Iruñerria de dos maneras principalmente.

Con la expansión residencial con todo el negocio de la vivienda, lo que se ha hecho es expandir la ciudad. A pesar de que se calcula que ahora mismo habrá unas veinte mil viviendas vacías en Iruñerria, se apuesta por extender la ciudad. Ahí tenemos los barrios que han ido construyendo: Mutilba, Zizur, Artika, Gorraiz, Alzuza, Olatz, Eskiroz, Orkoien, Mendillorri, Buztintxuri, Nuevo Artika y todos los planes que tenemos en marcha todavía (algunos se harán, otros no, depende de los intereses y las necesidades del mercado). En el dossier hace tres años habíamos apuntado planes de construcción en la cuenca de unas setenta mil viviendas. Tenían esa intención. Algunos de los planes son viviendas en la estación del TAV, todo el conglomerado de Gendulain, todo lo que se está construyendo en Soto de Lezkairu, todo lo que se quiere construir en Egués, las de Donapea, bueno y un montón de proyectos ya que por toda la ciudad intentan esta extensión del modelo metropolitano.

Además es un modelo metropolitano que se ha apostado por sacar fuera de la ciudad, ya no de una manera compacta, sino fuera, como Guendualin un modelo metropolitano de las unifamiliares, adosados... Estas eran las cifras que teníamos desde el

97 hasta el 2002. Se habían construido unos diez mil unifamiliares, lo cual abarca unas **treinta mil personas que viven en unifamiliares, un modelo extensivo e insostenible. Esa es la apuesta que se ha hecho, extender la ciudad a toda la cuenca de Iruñerria y a todos los pueblos que se va comiendo como una lava.**

Otra de las formas a parte de esta expansión residencial ha sido **la promoción de nuevas formas de distribución comercial y de ocio.** Sacarlas fuera de la ciudad para que ese sitio se especialice en consumo y ocio. Quizás visualmente los más claros en nuestra ciudad pues es toda la zona alrededor del hipermercado Eroski en la parte Norte de la ciudad, la zona de Cordovilla, que en torno al hipermercado se han creado grandes centros de distribución y la zona de Itaroa. Ahí lo vemos claramente. Son zonas especializadas en ocio y consumo principalmente. Por último esta forma que se ha expandido lo ha hecho con nuevos polígonos industriales que ya están dejando de serlo, son **polígonos comerciales y de distribución.** Comprobábamos en su momento que **el suelo industrial de la comarca de Pamplona se había duplicado en cinco años, del 97 al 2002.** Había intenciones de construir dos millones de metros cuadrados más en polígonos y en total, en los polígonos industriales y comerciales que había en el 2001 eran de 6.000.000 de metros cuadrados. A todo esto se le trataba de añadir tres millones más de metros cuadrados en cuatro años. No hemos seguido si se han construido cada uno de esos polígonos (había ampliaciones de los que ya existían, Agustinos, La Morea) y había la creación de nuevos polígonos.

A toda esta especialización del espacio y extensión del espacio metropolitano hay que añadir los nodos del transporte. Y ahora tenemos lo que ha sido la ciudad del transporte, 600.000 metros cuadrados con una segunda ampliación, una tercera ampliación como un nodo de transporte de los flujos. Si se produce en diferentes partes del mundo, lo que hace falta es transportar la mercancía y de vez en cuando tiene que parar para ser distribuida en esas zonas comarcales. Y un punto de esos fuertes en Iruñerria sería la ciudad del transporte o lo que llaman la *ciudad aeroportuaria*, otro de los *puntos logísticos para el transporte de mercancías y viajeros* y otro *la ciudad del TAV*. Son los tres puntos para entrar en los flujos globales de movimiento de mercancías.

La metrópolis avanza velozmente y se especializa

Esta extensión suburbana que crea la forma metropolitana en Iruñerria ha ocurrido en muy pocos años. Los datos que tenemos es que en diez años se ha construido el 50% de la ciudad. Eso quiere decir que *un tercio de la ciudad en la que vivimos se ha construido en estos diez últimos años*. Para que nos hagamos una idea de la velocidad que tiene este proceso que ha ido acompañado de especialización. *Esta nueva ciudad se crea especializada*. Se separan los espacios sociales: *en un sitio el consumo, en otro sitio el trabajo, en otro sitio la vivienda*. Entonces todo esto *se une mediante el transporte*.

“El coche es a la ciudad lo que el TAV va a ser a la nueva forma metropo-

litana de megalópolis, de unión de nodos urbanos.”

El coche lo que ha permitido es que la ciudad se extienda, que los habitantes de la ciudad puedan desplazarse diariamente del sitio de residencia al trabajo, al ocio, a hacer sus compras de forma especializada. Obviamente es un proceso que sigue en marcha, que sigue profundizándose pero es un proceso en el que nos vemos ya reflejados. Luego esta especialización podíamos llamar, esquematizando, polígonos de vivienda, polígonos de trabajo, polígonos de ocio y además el centro de la ciudad también va convirtiéndose en un polígono especializado en la economía terciaria, ahí está la administración, pero se especializa en el turismo.

Se está intentando que el Casco Viejo se convierta en un atractivo turístico, no solamente para turistas normales sino también para turistas que traen capital, ejecutivos. De ahí el plan del Palacio de Congresos del Baluarte para atraer toda esa gente ejecutiva que está trabajando en diferentes negocios y ofertarles una ciudad limpia. En ese sentido el tener una Pamplona limpia, una Pamplona verde entra dentro de las lógicas del capital. Hay que ofrecer un buen sitio para desarrollar los negocios, un sitio con paz social, evidentemente, *no puede haber carteles en la calle, no puede haber mesas en la calle, hay que ofertar una ciudad con paz social donde no se vea ningún tipo de protesta*.

La especialización la vivimos en el Casco Viejo y en San Fermín también lo estamos viendo, la reconversión de los espacios más o menos populares al turismo, al museo. Tenemos esta extensión

metropolitana, esta especialización metropolitana, eso es lo que llamamos la metropolización de Iruña. ¿Cuál es el papel del TAV en este sentido? El TAV de alguna manera hace el papel del coche. Lo que hace es que las personas más pudientes de una ciudad, los ejecutivos, políticos, gentes de capas sociales altas puedan desplazarse rápidamente y puedan multiplicar sus distancias.

Esto lleva a que un ejecutivo, un político pueda tener su trabajo en Iruña y en Madrid o Zaragoza. Dividir su trabajo. Pero además, que cualquier persona que se lo pueda permitir tenga su vida en Iruña pero su ocio lo desarrolle en Madrid, que se pueda desplazar a Madrid para pasar su fin de semana de ocio. ¿Qué estamos haciendo? De alguna manera el mismo proceso de la metrópolis. Separar las funciones que tiene cada espacio mediante las funciones del transporte rápido. Obviamente el TAV va a servir a las clases ejecutivas, para que las clases más altas o pudientes puedan desplazarse a hacer su ocio a Madrid o para que se pueda vivir en Iruña o trabajar en Donostia. O para que, por ejemplo, el consumo de ocio se pueda hacer en otra ciudad sin problemas.

Lo que se hace es multiplicar el espacio de la ciudad. La ciudad deja de ser Pamplona, se transforma en la cuenca de Pamplona, pero ahora ya se transforma en tener en cuenta otros espacios como Zaragoza, Madrid, Donostia, Bilbo, que también pertenece a nuestro modo de vida habitual. ***Se pretende que se perciba como algo normal vivir en un sitio y trabajar en otro. El TAV es esta herramienta para que esa clase pueda hacer este tipo de vida no ya metropo-***

litana sino megametropolitana. La extensión de la metropolización, ese ese el papel que de alguna manera haría el TAV. Al mismo tiempo el TAV al unir solamente grandes núcleos de población, lo que hace es succionar la población que queda entre medio. A su vez también propicia el estilo de vida metropolitano haciendo que los habitantes que quedan en esos vacíos se vean obligados o invitados a vivir en las metrópolis. ***Y ahí nos estamos encontrando con desertización entre medio de los grandes núcleos urbanos unidos por grandes infraestructuras de velocidad.*** Entonces lo que esto está produciendo es que la forma metropolitana siga creciendo y que los habitantes de los pueblos vayan a vivir a la ciudad. Se da una reorganización del espacio que contrae el tiempo de desplazamiento a lugares lejanos y entre determinados nudos y lo que hace es alejar los sitios relativamente próximos donde no hay posibilidad de moverse a esa velocidad evidentemente, ni se quiere, lo que pasa es que ***a veces el sitio que está al lado resulta más lejano que la conexión con el gran nudo.***

Efectos nocivos de la metrópolis

El TAV y la forma metropolitana se imbrican justamente en esa idea de multiplicar las distancias que están ensanchando el espacio suburbano del territorio. Se han recalcado los efectos nocivos que tiene todo esto. Supone una contaminación a todos los niveles, un enorme despilfarro energético, un destrozo de los lugares por los que estas infraestructuras se realizan y de la propia metrópolis que va perdiendo su forma originaria, su forma singular, todas las metrópolis ya se empiezan a parecer, te

dejan en un barrio y ya no sabes ni en qué ciudad puedes estar, no hay ninguna forma singular en que se desarrolla la ciudad, ocupación de suelo, destroz de lugares que no están directamente afectados por las grandes infraestructuras o la metrópolis, como pueden ser la traída de agua de los ríos, las canteras de dónde sacar los materiales, y esos ni siquiera son sitios cercanos suponen sitios a veces a miles de kms. de distancia para mantener ese modelo metropolitano, un enorme negocio constructor, ese es el motor de la economía ahora mismo, una enorme especulación una enorme inversión pública en estos planes que se retrae de otras partidas, y luego lo que podemos ver más visiblemente, la vida de los habitantes de la metrópoli se está convirtiendo en prisa, desasosiego, falta de tiempo, un ritmo continuado. Y eso tiene consecuencias graves.

Otro de los objetivos del TAV sería ganar tiempo. Es una de esas cosas incuestionables. Siempre es bueno, si ganamos tiempo, siempre está bien. Y el hecho de ganar tiempo tiene unas consecuencias muy graves, una serie de efectos nocivos muy importantes, y **luego nos podemos hacer la pregunta de si realmente ganamos tiempo.** Lo que pretende el TAV es ganar tiempo en los trayectos. Evidentemente para una minoría. Pero lo que nos preguntamos es por qué hay que ganar tiempo y por qué hay que realizar ese tipo de desplazamientos. Estamos creando una forma de vida que está afectando a miles de kilómetros. Por qué ganar ese tiempo y hacer esos trayectos rápidos. Eso es un interés de esta forma de economía de esta forma de producción y de distribución y consumo, responde a sus intereses.

Cercanía frente a lejanía

Yo creo que nuestros intereses responden a creación de cercanía, a que las cosas las podamos realizar de una forma cercana, a que ***todas las necesidades que podamos tener las podamos satisfacer lo más cercanamente posible, porque eso crea lazos sociales, crea cultura, crea singularidad, crea historia, crea memoria, que es lo que estamos perdiendo de alguna manera.*** En este ganar tiempo hay dos partes: la forma metropolitana, el TAV es muy claro. Pretende ganar tiempo.

La forma metropolitana también pretende ganar tiempo en todas las actividades a realizar. Si vemos los anuncios en televisión, una base importante de la promoción del producto es que con este producto ganas tiempo, se hace más deprisa. Lo que falta en nuestras sociedades es el tiempo realmente. En un momento de la historia en el que hemos multiplicado la capacidad de hacer las actividades muchísimo más deprisa, nos encontramos con ***una de las paradojas es que las sociedades desarrolladas son las que más sensación tienen de no tener tiempo.*** Justo cuando podemos desplazarnos más deprisa, lavar más deprisa, hacer todas las actividades que tenemos más deprisa. Siempre hay un aparato tecnológico, mi compañera se ríe porque digo lo de lavar. Bueno todas las actividades las podemos realizar de una forma mucho más rápida. Se trata de maquinizar los procesos para que la producción sea mucho más rápida.

Es ganar tiempo y acelerar todos los aspectos de nuestra vida. Pero además de ganar ese tiempo lo que se nos propone, a lo que se nos incita es a que hagamos más

actividades eso de estar en misa y repicando. Siempre tenemos la sensación de que nos falta algo por hacer, de que podíamos estar en un sitio pero también deberíamos estar en el otro sitio. **Un cúmulo de necesidad de hacer actividades, por lo tanto, las actividades se aceleran, se multiplican, como los transportes,** lo cual crea un hecho de que lo que se pretendía conseguir con el transporte no se está consiguiendo, en el caso del tiempo lo tenemos muy claro, la sensación generalizada de falta de tiempo.

En ese sentido podemos decir que la velocidad se ha impuesto no a golpe de pistola, sino a golpe de muchos mecanismos, de seducción, de invitación, como una obligación suplementaria, además del trabajo hace falta hacerlo rápido. Esta idea de hacer las cosas rápidas responde a una lógica inscrita en este modelo. Producir, distribuir y consumir lo más rápido posible.

Renovación constante de las mercancías

De hecho nos encontramos con que las cosas del día a día van renovándose con una velocidad cada vez mayor. Pero responde a necesidades del mercado. Lo que se necesita es que ester radio casete desaparezca con otro modelo tecnológico y que lo volvamos a comprar. Lo que hace es que la vida de este radio caset disminuya considerablemente. Y eso es lo que estamos viviendo, que las cosas que usamos disminuyen su capacidad de vida y lo que podía durar dos años dura ahora seis meses. La imposición de la moda de la **renovación constante de las mercancías**.

Ese es uno de los núcleos principales del sistema en el que vivimos. Hay que

renovar constantemente las mercancías porque de esta manera se hace negocio, se saca dinero. Con esta velocidad en la renovación de las mercancías, olvidamos todo el origen de los productos, **la memoria de las cosas**. No tenemos un contacto con la gente de Taiwan que está trabajando este radio casete, en qué condiciones están, hay que hacer un esfuerzo para enterarse de alguna manera. **Olvidamos quién ha hecho los productos, en qué lugar se extraen los recursos qué consecuencias tiene la extracción de esos recursos, cómo esos recursos son apropiados mediante el robo, mediante la guerra.** Y de alguna manera luego somos indiferentes e irresponsables con lo que ocurre después con ese producto, con el deshecho, la cantidad de deshechos continuados que una metrópolis produce. **No nos importa realmente lo que ha ocurrido antes de encontrarnos con el bolígrafo BIC ni lo que va a ocurrir después.** Es una forma de vivir realmente, de **usarlo lo mínimo imprescindible y renovarlo por otro que mole más o que escriba tecnológicamente mejor.** En este sentido la idea y el mundo al que nos van dirigiendo es el de la realidad virtual, un submundo realmente.

Acontecimientos, conocimientos, informaciones ¡rápido!

Lo que han hecho con la red mundial. **El que haya el desplazamiento en el tiempo cero.** Lo que se pretende es acelerar de tal manera que toda la producción, el consumo y la distribución se de en tiempo cero, la aceleración total. Y eso se ha logrado de alguna manera en la red. El movimiento de capitales es en tiempo cero. Lo estamos

viendo. Esa aceleración impide que seamos incapaces de controlar lo que está ocurriendo, de reflexionar y de debatir por qué la velocidad que se impone es tan grande.

Antes comentaba Mikel, que desde el movimiento opositor al TAV no habíamos sido capaces todavía de hablar de la crisis financiera. La reflexión y la movilización requieren tiempo, y establecer lazos sociales y relaciones requiere tiempo, y sin embargo el mundo al que nos están abocando es al de la velocidad cero, y eso lo vemos en la red de internet, sería la metáfora, movimiento de capitales en menos de un minuto de una parte a otra del globo, movimiento de informaciones, de acontecimientos y de conocimientos en la inmediatez.

Las Olimpiadas de Pekin, por ejemplo. Ese gran acontecimiento se retransmite a tiempo cero a todo el planeta y una serie de actos, eventos. Pero ¿Qué ocurre con el transporte físico? ¿Qué ocurre con el transporte de las personas y de los productos? Que tienen que desplazarse por el espacio, por el medio físico. ***El medio físico todavía es capaz de hacer resistencia, tiene que enfrentarse a la resistencia del aire, tiene que enfrentarse a utilizar combustible, tiene que enfrentarse a las poblaciones afectadas, tiene que enfrentarse a una montaña que justo se ha puesto en medio del trazado.*** Entonces, ese transporte rápido en tiempo cero es mucho más complicado en el medio físico. Pero es hacia allí, hacia esa idea de inmediatez, de tiempo cero a la que se pretende, a la que estamos de alguna manera inmersos en nuestro mundo.

Se ve en el caso del agua, de los trasvases. El agua hay que trasladarla de un sitio a otro, lo más rápidamente posible. El

agua sería uno de los ejemplos de lo que hay que mover de un sitio a otro. La energía, luego nos va a hablar Alberto Frías de las autopistas eléctricas, la electricidad también hay que moverla rápidamente de un lugar a otro. Pero también los cuerpos de las personas, en trenes de alta velocidad, también los productos, en camión. Lo que estamos viendo es que estamos viviendo en un capitalismo que ahora lo podemos llamar de flujos, de mover flujos de cualquier tipo de una parte a otra del planeta, con los intereses que la economía y los grandes poderes están imponiendo. Además esta gran necesidad de un transporte físico por el territorio, es además una necesidad del sistema y es una oportunidad de negocio. Aquí entran como buitres las empresas que se han ido creando para hacer este negocio. Ahí tenemos petroleras, los armadores de los petroleros, los propios petroleros, los fabricantes de vehículos y todos sus abastecedores, las constructoras, todas esas macroempresas que están pensadas para que nos desplacemos rápido y para que los productos se desplacen rápido. Realmente el motor de la economía está en el desplazamiento rápido de las personas y de los productos. Nos estamos encontrando con que se están pensando corredores intermodales entre los grandes núcleos metropolitanos. La idea es esa: ganar tiempo, porque lo que el capital necesita es ganar tiempo. Mantener una mercancía aquí parada sin vender, es perder el tiempo. Entonces, lo que se trata es ganarlo, distribuirlo, consumirlo, producirlo lo más rápidamente posible.

Este transporte lo que hace es ***mover cantidades cada vez más masivas y más grandes de mercancías en continuo crecimiento y ésto es funcional con esta***

lógica de los centros capitalistas pero también con las burguesías locales. Los intereses de UPN o del PSN en este tipo de proyectos, que ellos sacan su tajada.

Para acabar, las tres ideas que unen la metrópolis y el TAV serían multiplicar las distancias, extender la forma metropolitana por el territorio ya no solamente en el espacio sino también entre ciudades, entre nodos de metrópolis y acelerar todo este proceso de las actividades y multiplicar las actividades que estamos realizando.

Reconversión de la ciudad

Todo esto lo que está suponiendo es la reconversión de la ciudad. Si la ciudad antes era industrial, y dependía sobre todo de sus fábricas, Iruña todavía depende de sus fábricas, lo que se trata ahora es reconvertir el territorio urbano, que el propio territorio urbano se convierta en un factor productivo. De ahí la competencia entre los diferentes nudos por atraer los diferentes flujos de capital y reconvertir sus propias ciudades. Un escaparate y una herramienta que les ha servido hasta ahora bastante bien son los grandes eventos. Iruñerria se acerca al 2016 y su gran evento para de alguna manera poner una pantalla de la reconversión de la ciudad que ya están llevando a cabo será esto de intentarnos convertir en ciudad cultural. Lo hemos visto en Zaragoza, la reconversión de la ciudad con la Expo del agua, lo hemos visto en Barcelona con el Foro de las Culturas, lo vimos en Sevilla con el centenario de la invasión con la Expo, en Madrid en su intento de celebrar las olimpiadas. Esto es una de las formas para reorganizar el espacio que le resulta más sencilla.

La idea es que la propia ciudad y sus habitantes son los que se venden directamente en el mercado global. Obviamente, hablar de todo esto a lo grande puede resultar muy macro. En una ciudad como Pamplona se da en menor escala que en otras grandes ciudades del estado y de Europa. Pero *según palabras de Ramón Fernández Durán lo que se intenta es que cada ciudad cumpla un papel más o menos importante según cabecera de la actividad económica en donde se desarrolle, según el área regional de influencia y que actúe como una especie de enlace, de estructura en red con el resto de los nudos metropolitanos.* Que cada uno en su escala sirva de punto de red dentro de toda la escala global. Nos estamos encontrando como la gran cantidad de población mundial va a parar a las metrópolis, las metrópolis se están convirtiendo en los motores de ese desarrollo económico.

El desarrollo y la profundización de este modelo en el territorio y en el espacio en el que vivimos, está abarcando el tiempo, está abarcando cada vez más parte de nuestra vida. Entra a manipular nuestros genes, entra a manipular las semillas, pero también está entrando a acelerar nuestros tiempos, a capturar nuestras ideas que la población puede ir desarrollando, a capturar las relaciones que se establecen en la metrópolis como una forma de riqueza, ellos mismos dicen que crean productividad, a capturar los conocimientos que vamos desarrollando, por supuesto la fuerza de trabajo, la comunicación, pero también el imaginario, esa incapacidad que tenemos para imaginarnos otra cosa. Lo que comentábamos esta mañana, ante el cuestionamiento del modelo la sensación que tenemos es

de mareo, de abismo, realmente estamos cuestionando tantas cosas que nos resulta muy difícil imaginar otro modelo, otra alternativa, de hecho ya no hay nadie que plantee alternativas porque es de una dificultad tan grande que lo más que los movimientos ahora mismo podemos decir NO a este modelo metropolitano a la depredación al consumo continuado, a la depredación, a la distribución por todo el globo. Y eso me parece importante, osea el primer paso es hacernos conscientes de ese decir NO y que el propio proceso de la lucha vaya desembocando en otras formas de vida que no sean funcionales al capital. Lo que estamos viviendo es dar alternativas. Y lo hemos vivido con la energía eólica. ***La energía eólica la hemos visto perfectamente como una pieza de puzzle con la térmica y con la nuclear.*** En este sentido de que el capital invade nuestras vidas me parece una idea a tener en cuenta es que este modelo está creando ***vidas sostenibles***. Ya no una naturaleza sostenible, sino ***crear nuestras vidas sostenibles, que no se***

acaben rompiendo. Un ratito de relax, tales fármacos, un entretenimiento, para que no se rompan, para que sigan siendo funcionales. Si las vidas se rompen dejan de ser funcionales, crean un problema, la gente que se rompe su vida es muy difícil de volverla a meter en el sistema, en la movilidad. Lo que se trata es de crear vidas sostenibles.

A mí me chocaba tanto lo que decía Iñaki esta mañana, de reivindicar el término sostenibilidad. De qué. Qué queremos sostener. En este modelo no nos queda otro remedio que sisar, robar, apropiarnos de tiempos y espacios como han sido las luchas de los Gaztetxes, de espacios para poder resistir. Esto es un espacio de resistencia, de plantearnos por qué vamos a decir NO y de allí podríamos abrir nuevas puertas, nuevas formas de funcionamiento y de vida.

Luis Iriarte. Asamblea contra el TAV de Iruñerria. Jornadas Altavoz, organizadas por AHT Gelditu! Elkarlana, otoño de 2008.