

Contra la velocidad: Movimientos locales contra mega-infraestructuras «inútiles e impuestas»

Alfred Burballa Noria y Leah Temper

Palabras clave: transporte, decrecimiento, alta velocidad, localismo, red TEN-T

En un sistema capitalista el tiempo es dinero

La distancia es habitualmente representada como una barrera espacial y temporal a superar. La separación espacial adquiere un coste monetizado que se expresa como una fricción de la distancia (Hanson, 2000). Por ejemplo, el valor de los ahorros en tiempo de viaje es a menudo el principal beneficio de un proyecto de transporte en un análisis de coste-beneficio. Es el coste de renunciar a un cierto número de minutos adicionales de trabajo por tiempo de viaje. El Departamento de Transporte de Estados Unidos recomienda valorar el ahorro de tiempo en viajes como el equivalente al 50% del valor del tiempo de acuerdo al salario para un desplazamiento personal local y al 100% para los viajes de negocios.

Esta mercantilización del espacio significa que una unidad de tiempo de viaje tiene un valor monetario. Esto ha llevado a la construcción de sistemas de transporte con el objetivo principal de proporcionar una movilidad rápida. Como Hanson (ibid.) escribe: «El capitalismo se nutre de la velocidad».

Sin embargo, nuevos movimientos en toda Europa – así como en otros lugares del mundo – están comenzando a cuestionar esta lógica. Movilizaciones tanto a nivel local como a través de redes transnacionales responden a lo que ven como proyectos de infraestructura de transporte impuestos desde arriba, basados en la visión de la creación de una red de transporte europeo unificado.

Este artículo examina los discursos y las motivaciones que sostienen la expansión de las redes

de transporte europeas, tales como la Red TEN-T (Trans-European Transport Networks), así como los relatos espaciales construidos desde arriba que fomentan una visión eco-moderna del transporte basada en conceptos discursivos como cohesión, policentrismo y «Missing links». Luego examinamos los «Grands Projets Inutiles Imposés» (Grandes Proyectos Inútiles Impuestos, en castellano, GPII en adelante), una red de oposición a mega-proyectos. Se presenta una aproximación crítica a las políticas en infraestructuras de transporte en Europa y se analiza la variedad de discursos existentes. El artículo también explora cómo se ejerce el poder en el ámbito de la planificación y, a la vez, como éste es cuestionado por los movimientos emergentes contra proyectos de mega-infraestructuras.

La Red TEN-T como punta de lanza de la política de la UE en transporte

La Red TEN-T ha sido anunciada por la Comisión Europea como «la reforma más radical de la política de infraestructuras de la UE desde su creación en la década de 1980». Implica nueve grandes corredores «que actuarán como una columna vertebral para el transporte en el mercado único europeo y revolucionarán las conexiones este-oeste (...). Tomados en su conjunto, la nueva política de infraestructuras de la UE va a transformar el mosaico actual de carreteras europeas, ferrocarriles, aereo-

puertos y canales en una red unificada transeuropea de transporte (TEN-T)».

Para lograr esto, la financiación de la UE en infraestructuras de transporte se triplicará en el periodo 2014-2020 alcanzando los €26000 millones. Aunque la Comisión lo anunció como un plan «radical», la TEN-T ha estado en el aire durante mucho tiempo. Como Jensen y Richardson (2003) escriben, las ideas de la TEN-T fueron en realidad un plan establecido por grupos de presión industriales que empleaban metáforas espaciales como «Missing links» (*i.e.*, tramos faltantes para la integración de la red) y «Policentrismo» (*i.e.*, reducir las diferencias de accesibilidad entre centro y periferia), y fueron capaces de unir sus fuerzas con los lobbies de la construcción y arrastrar, a su vez, a la UE. Estos conceptos fueron posteriormente incorporados en el discurso de la política de movilidad transeuropea en línea con su voluntad de superar la fricción de la distancia. Se adoptó así un relato de apariencia más positiva y constructiva cuya solución es, en último término, la infraestructura de alta velocidad. En el mapa que acompaña el artículo se puede observar el resultado de las políticas de transporte europeas traducidas en todo un abanico de infraestructuras junto a los conflictos que éstas han originado.

La Red «Grands Projets Inutiles Imposees» (GPII)

La red contra los GPII nace del impulso conjunto de distintos grupos ciudadanos de defensa del territorio frente a proyectos de ferrocarriles de alta velocidad. Fueron las integrantes del movimiento NO TAV de la Val di Susa quienes en 2011 organizaron el primer encuentro internacional para reunir a grupos y movimientos en lucha contra mega-proyectos en distintos países europeos. La iniciativa tuvo éxito y en los sucesivos años el foro se ha repetido en otras tres localizaciones distintas: en la Bretaña francesa (2012), en la zona llamada ZAD (por las siglas de «zona a defender» en francés) con un campamento improvisado en los terrenos destinados al nuevo aeropuerto de Nantes; en Stuttgart (2013), a cargo del movimiento opuesto a la nueva estación de ferrocarril llamada Stuttgart 214; y finalmente, el cuarto en Rosia Montana (Ruma-

nía; 2014), en el contexto de oposición a una mina de oro de gran escala. Se observa pues que, con la excepción del cuarto caso, los otros tres obedecen a casos de infraestructuras vinculadas al transporte.

En este sentido, considerando que la oposición al *fracking* fue una de las temáticas más tratadas en la última edición, se constata como la red ha ampliado el abanico de mega-proyectos a los que se opone y trata de organizar también respuestas al extractivismo.

La red, además, ha conseguido superar el marco europeo y establecer contactos con activistas en Turquía (revuelta del parque Gezi) y Marruecos (oposición a línea de alta velocidad Rabat-Casablanca).

Así pues, esta red tiene como objetivo el intercambio de ideas, el apoyo mutuo y la solidaridad, así como la coordinación de la protesta y la resistencia contra los mega-proyectos y el extractivismo. El documento que sienta las bases de la alianza contra los mega-proyectos es la llamada «Declaración común de Hendaya» del 23 de enero de 2010, redactado con motivo de un encuentro de movimientos opuestos a proyectos de líneas de alta velocidad y en la que se manifiesta la más rotunda oposición a estos proyectos aduciendo su carácter destructivo. Se cuestiona, además, que su construcción obedezca a una necesidad real y se exige un cambio de rumbo tanto a gobiernos estatales como a la UE.

Posteriormente, en el Foro Social Mundial de Túnez (2013), se redactó la Carta de Túnez, ampliando el campo de acción más allá de las líneas de alta velocidad y adoptando el concepto de «grandes proyectos inútiles impuestos». En esta carta se denuncian los mega-proyectos como mecanismo para facilitar la «acumulación por desposesión». Mecanismos como la inversión pública permiten garantizar beneficios a grandes grupos industriales y financieros que a menudo se traducen en un endeudamiento de las mismas administraciones. En el caso del extractivismo, se otorgan concesiones de explotación. Un ejemplo paradigmático es el proyecto Castor de almacenamiento subterráneo de gas ubicado en el Mediterráneo a poca distancia de la costa catalano-valenciana. Una iniciativa financiada por el Banco Europeo de Inversiones y, de forma pionera, mediante el «proyecto eurobonos Europa 2020». Recientemente este proyecto ha sido

cancelado debido a los terremotos que se produjeron cuando se empezó a inyectar gas. El resultado inmediato es que las consumidoras de gas deberán pagar la deuda de €1350 millones contraída con el inversionariado.

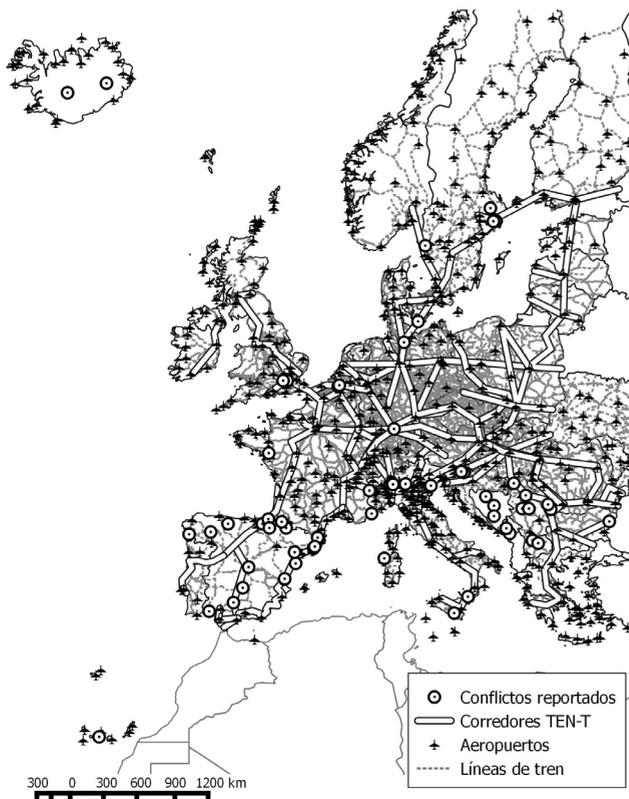
En la misma línea, se denuncia la represión y la criminalización de los movimientos de resistencia. Tanto en Italia como en España la oposición a las líneas de alta velocidad ha supuesto acusaciones de terrorismo y penas de cárcel. Dos años de pena para las tres «tartalaris» y uno para la que les acompañaba en la oposición al TAV en Navarra y, en el caso italiano, está pendiente un macro juicio donde se piden 53 condenas que suponen, en conjunto, 190 años de cárcel para las activistas NO TAV, que se suman a los 5 meses de reclusión que ya sufrieron 4 activistas a las que se les imputaban cargos por terrorismo.

Recapitulando, la declaración final del tercer Foro contra los GPII recoge que los mega-proyectos analizados presentan «el mismo derroche de dinero público en beneficio de una minoría, la misma devastación medioambiental y la misma negación de debate público». Por un lado, el concepto «inútil» hace referencia a que los mega-proyectos no son una consecuencia de una demanda presente en la ciudadanía, sino que son algo ideado por las élites políticas y económicas – la minoría –. Por el otro, el término «impuesto» se deriva de la noción de que semejantes obras no surgen de procesos de toma de decisiones abiertos y transparentes en los que la ciudadanía ha podido participar ampliamente.

¿Y quién conforma este tejido de resistencia? Camille (2013:97) en su análisis de los integrantes de la ZAD lo describe como «una coalición transgeneracional y «transpartisana» dada su composición de estudiantes y pensionistas, personas urbanas y rurales y miembros de colectivos ecologistas, anarquistas, ludistas, libertarios y decrecentistas.

Visiones desde abajo

Los grupos de resistencia a los mega-proyectos han tenido que rebatir la etiqueta de NIMBY (por las siglas en inglés de «no en mi patio trasero») que antaño se les adjudicó. Una interpretación según la cual los movimientos de defensa del territorio están desinformados, son acientíficos y su oposición se rige por una



Mapa 1. Rutas planificadas y construidos del TEN-T y conflictos contra infraestructuras en Europa

mentalidad cerrada y egoísta (McAvoy 1998). Esto los convierte en un obstáculo para el bien colectivo, que es la finalidad de las instituciones y los grupos de expertos. Sin embargo, Dahl (1989) y Lindblom (1990) cuestionan esta visión aduciendo que raramente existen grupos de expertos neutrales en la toma de decisiones y subrayan lo subjetivo del retrato que se hace de las comunidades opositoras.

Y, en efecto, semejante descalificación de los movimientos de resistencia queda rotundamente

rebatida si se tiene en cuenta la capacidad de movimientos como el NO TAV de elaborar alternativas a través de grupos propios de investigación (Gryll et al., 2013). O, en el caso del aeropuerto de Notre-Dame-des-Landes, con la presentación de un estudio que recomienda la reforma del aeropuerto ya existente en Nantes. Además, la respuesta de los activistas a la etiqueta de NIMBY es el sugerente eslogan: «ni aquí, ni en ningún lugar» (NIABY, por «Not In Anyone's Back Yard» en inglés).

Asimismo, en tiempos de crisis financiera y recortes presupuestarios los movimientos han tenido que lidiar con argumentos de «creación de empleo» e «impulso al crecimiento económico» que acompañan cualquier proyecto de mega-infraestructuras y hacer frente a la idea del «más lejos y más rápido» que impregna el relato de las grandes obras de transporte.

¿Cuál es entonces la visión propugnada por estos agentes? En primer lugar, la de la participación ciudadana en la toma de decisiones, superando el marco que presupone que la democracia significa únicamente ir a votar cuando hay elecciones. Como se observa en el caso de Stuttgart 21 (Novy y Peters, 2012) y otros más remotos como el de los molinos de viento en la comarca de la Terra Alta en Catalunya (Zografos y Martinez-Alier, 2009), la movilización popular consiguió convocatorias de referéndums locales en los que se convocó a la ciudadanía a decidir acerca del proyecto en conflicto.

Se propone, también, poner en relieve la idea de que la sostenibilidad no encaja con estas grandes obras, muy a menudo presentadas bajo el paraguas de la eficiencia en una clara operación de «greenwashing». Segura (2012) apunta al gran coste ambiental de estas infraestructuras debido a la fragmentación del territorio, la merma en biodiversidad, la ocupación de gran cantidad de suelo fértil y el incremento de la contaminación debido al tráfico. Todo esto junto al efecto rebote que genera mayor tráfico y consumo energético. Como apunta Zahavi (1979; citado en Segura, *op. cit.*, 74): «la construcción de autopistas metropolitanas se traduce en desplazamientos más largos antes que en ahorros de tiempo».

Lo expresado en estas líneas enlaza con otro de los argumentos en contra de los mega-proyectos que trasciende la protección medioambiental: en el con-

texto europeo ya existen, en mayor o menor medida, las infraestructuras de transporte necesarias. En cualquier caso, sería suficiente con reformar o mejorar las existentes. En este sentido, la implantación de la Alta Velocidad (AV) genera todo lo contrario, dado que por cada nuevo trayecto de AV que se ofrece se suelen cerrar servicios equivalentes ofrecidos por líneas de menor velocidad (Segura, *op. cit.*). El resultado es que ciertamente existen conexiones más veloces pero a un precio mucho mayor, lo que lleva a una elitización del ferrocarril (De Decker, 2013). Además, en la medida que las pasajeras que no pueden permitirse un mayor esfuerzo económico son desplazadas de dicho medio de transporte, pueden verse forzadas a cubrir ese trayecto mediante un vuelo low-cost, aumentando así los impactos medio-ambientales.

Como colofón, cabe añadir que la calificación de inútil está especialmente reforzada en el contexto español donde algunas de estas infraestructuras están infrautilizadas a día de hoy, mientras que otras ya se cerraron como el aeropuerto de Ciudad Real – que está inactivo después de una inversión de 1.100 millones de euros – o el tramo de AV entre Toledo y Cuenca – que transportaba un promedio de sólo 9 personas diarias antes de ser cerrado en 2013 –.

Todo apunta a que estas políticas se van a ver reforzadas en los próximos años. Como destaca Hildyard (2012), los promotores de infraestructuras buscan actualmente nuevas fuentes de financiación y las alianzas público-privadas se están convirtiendo en la nueva frontera de especulación financiera. Este mecanismo de financiación de infraestructuras tiene graves efectos sobre cómo se decide lo que se va a construir y a quién beneficia. Actualmente, el resultado es la reducción de líneas locales que conectan comunidades rurales entre sí (y permiten a las trabajadoras viajar de su casa al trabajo cada día), en favor de líneas más adecuadas para servir las demandas de viajes de negocios, de mercancías y las necesidades del sector privado. En este sentido, se subraya la importancia de movimientos como GPII que, en el marco de la lucha global por la justicia ambiental, reclaman el derecho de poder decidir en una visión del transporte democrática y participativa poniendo en relieve que la reconfiguración del espacio no puede ser entendida como un proceso racional de construcción desde arriba sino que es

un proceso disputado en el que es imprescindible la preponderancia de una visión del territorio desde la base (Gryl et al., 2013).

En resumidas cuentas, los colectivos de resistencia, con su oposición a la idea de «más rápido igual a mejor», chocan frontalmente con el sistema dominante. Siendo todavía una fuerza emergente, no se hallan en posición de disputar la hegemonía de la actual visión imperante, si bien la construcción de nuevas alianzas les puede situar en una mejor posición para lograr tal cometido. Además, ejemplos como el caso español, de total irracionalidad en la planificación de las mega-infraestructuras, indican que su discurso tiene fundamento y que, en estos tiempos de crisis, urge repensar qué es el bien común y hasta dónde se quiere ir; no solamente a qué velocidad. Es sugerente, en este sentido, recordar el lema del movimiento NO TAV: «vamos lento pero vamos lejos». ■

Agradecimientos

A Mariana Walter por sus aportaciones al texto y a Lucía Argüelles por la elaboración del mapa.

Referencias

- CAMILLE (2013), *Le Petit Livre Noir Des Grands Projets Inutiles*. Editions Le passager clandestin.
- DE DECKER, K. (2013), High Speed Trains are Killing the European Railway Network. *Low-tech Magazine* (16/12/2013). Disponible en: <http://www.lowtechmagazine.com/2013/12/high-speed-trains-are-killing-the-european-railway-network.html>
- DEIKE P. (2003), Cohesion, Polycentricity, Missing Links and Bottlenecks: Conflict-ing Spatial Storylines for Pan-European Transport Investments, *European Planning Studies*, 11:3, p. 317-339, DOI: 10.1080/09654310303638
- GREYL, L., VEGNI, S., NATALICCHIO, M. Y FERRETTI, J. (2013), *High Speed Transport Infrastructure (TAV) in Italy*, in Martínez-Alier, J., Healy, H., Temper L., Walter, M. and Gerber, J.F. (Eds) *Ecological Economics From the Ground Up*. Routledge.
- HILDYARD N. (2012), More than Bricks and Mortar. *Infrastructure-as-asset-class: Financing development or developing finance*. The Corner House. <http://www.thecornerhouse.org.uk/resource/more-bricks-and-mortar>
- HANSON, S. (2000), *Transportation: Hooked on Speed, Eyeing Sustainability* in E.T. Barnes and E. Sheppard (eds) *A Companion to Economic Geography*. Oxford: UK. Blackwell, 468-483
- LINDBLOM, C. E. (1990). *Inquiry and Change The Troubled Attempt to Understand and Shape Society*.
- MCAVOY, G. E. (1998), *Partisan Probing and Democratic Decisionmaking Rethinking the Nimby Syndrome*. *Policy Studies Journal*, 26(2), p. 274-292.
- NOVY, J., y PETERS, D. (2012), *Railway Station Mega-Projects as Public Controversies: The Case of Stuttgart 21*. *Built Environment* 38.1: p. 128-145.
- JENSEN, O.B y RICHARDSON, T. (2003), Being on the Map: The New Iconographies of Power over European Space, *International Planning Studies*, 8:1, p. 9-34, DOI: 10.1080/1356347032000059246
- SEGURA, P. (2012), *Infraestructuras de transporte y crisis. Grandes obras en tiempos de recortes sociales*. Libros en Acción.
- ZOGRAFOS, C., y MARTINEZ-ALIER, J. (2009), *The politics of landscape value: a case study of wind farm conflict in rural Catalonia*. *Environment and Planning A*, 41(7), p. 1726-1744.

Referencias no citadas

- HALLAMA, M., RIBO, M. M., TUDELA, S. R., & VENDRELL, G. C. (2011). El fenómeno del greenwashing y su impacto sobre los consumidores propuesta metodológica para su evaluación. *Aposta*, (50).
- RE:COMMON (2013), *Large infrastructures to overcome the crisis? The hidden risks of the Europe 2020 project bond initiative*. Disponible en <http://www.recommon.org/eng/?p=2923>.