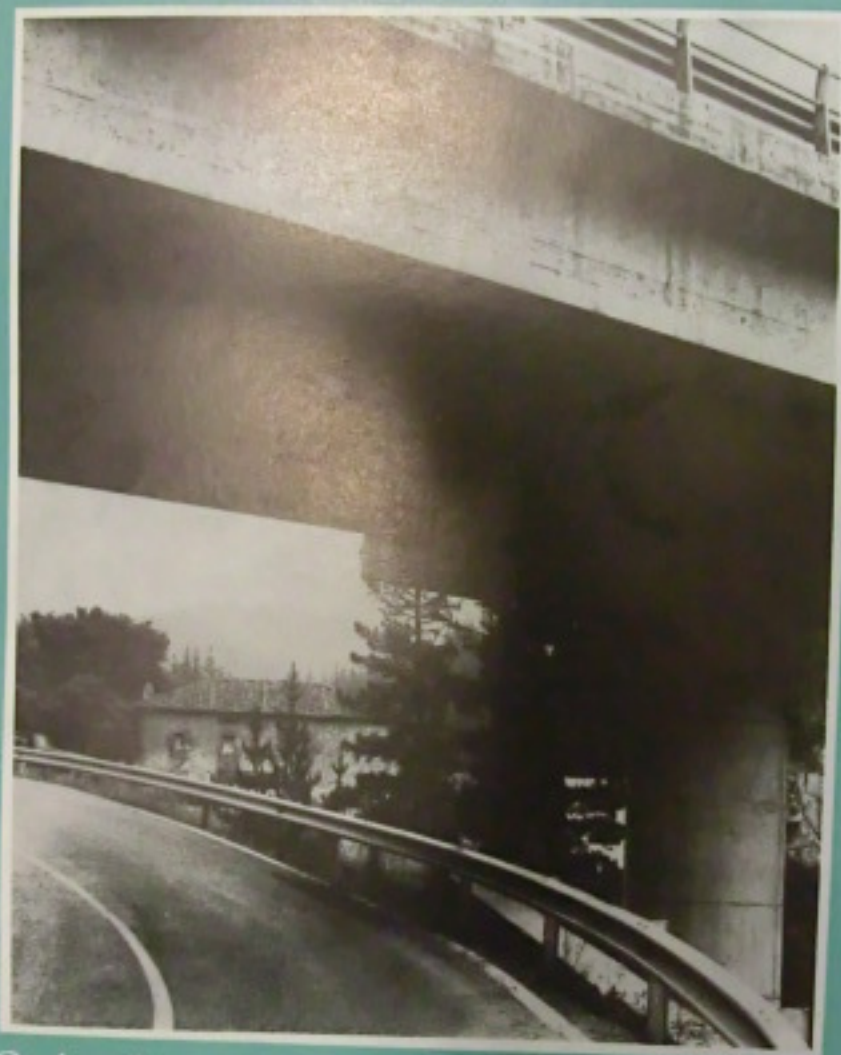


# ALDABA

Gernikako Aldizkaria

La Carretera  
de Circunvalación

Maizeta - Ekaina 1 Urtea - 4. Zbk. - 1983 - Mayo - Junio Año 1 - N.º 4 - 1983 - 100 pags.



- Carlos Gorrindo, Gernikar bat Puerto de Santa Marta-n
- ¿Cuál es la verdadera droga?
- Historia de la Imprenta en Gernika
- Cine, Teatro, Deportes, Txaskarrillos...

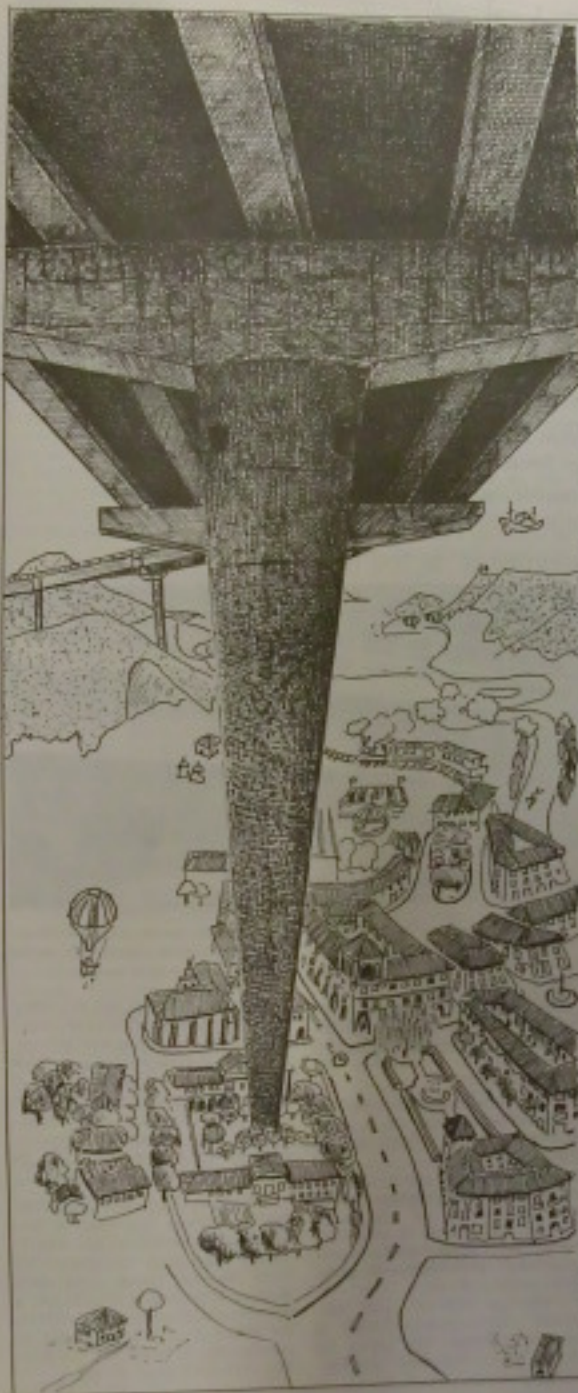
## La Carretera de Circunvalación

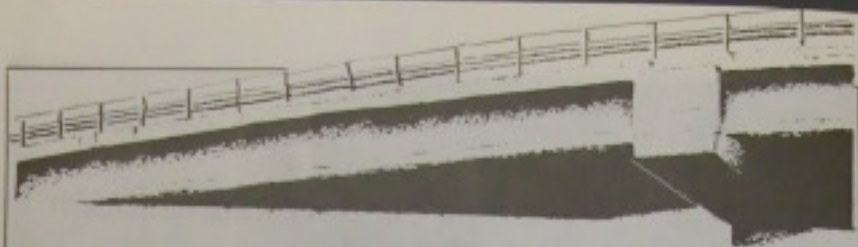
Desde que en el Pleno del día 15 de Febrero del 83 se aprobó, tras la lectura de la correspondiente memoria, el proyecto de Vialidad General del Municipio Gernika-Lumo, es decir, la realización de la denominada CARRETERA DE CIRCUNVALACION, y sobre la exposición pública para que se presentaran las alegaciones oportunas, este tema ha comenzado a ser materia de polémica entre los partidos políticos, las asociaciones de vecinos y la gente que se ve afectada por el mismo.

Ya en el mencionado Pleno municipal, HB manifestó su oposición en contra «por considerar al proyecto presentado como una aberración por «contra la agricultura al afectar a las Vegas de Alanguiz y Rentería, por constituir un atentado ecológico al entorno de la ría de Gernika y existir que no está suficientemente debatido el trazado», a lo que el PNV respondió «que considera el proyecto suficientemente estudiado, al menos por su gracia, y que no atenta, ni contra los intereses agrícolas, ni contra el entorno ecológico de la ría y estima que el trazado favorece la ampliación de la zona industrial y evita el exceso tráfico que en la actualidad circula por el casco del Municipio».

Todo vez que el plazo de alegaciones ya se ha consumado, ahora corresponde a la Oficina Técnica del Ayuntamiento examinar las alegaciones hechas «para forma de conocer la verdadera opinión de los vecinos (PNV) y tenerlas en cuenta, si lo estima oportuno, para hacer las modificaciones pertinentes. Una vez terminado el proyecto por la Oficina Técnica, este ha de ser remitido a la Consejería de Política Territorial y Urbanismo del Gobierno Vasco para su aprobación definitiva y el inicio de ejecución de las obras.

ALDABA, portavoz de los problemas que afectan al municipio, quiere exponer al pueblo la realización de esta ambiciosa obra que costará la cantidad aproximada de 700 millones de pesetas.





## ¿Es necesaria la Carretera de Circunvalación?

Con la finalidad de conocer la postura que tienen sobre el proyecto los partidos mayoritarios del Ayuntamiento (PNV, HB y EE) y las asociaciones de vecinos existentes en aquellos términos que se ven afectados por la construcción de la carretera (Ajanguiz y Forua), ALDABA les ha remitido el siguiente cuestionario:

- 1) ¿Es necesario el actual proyecto de carretera de circunvalación?
- 2) ¿Cuál es su objetivo fundamental?
- 3) ¿Qué piensan del posible impacto que puede causar?
- 4) ¿Existe alguna otra alternativa posible?

### Las respuestas de los partidos

#### PNV: Si a la variante

Para el PNV parece clara la necesidad de construcción de la variante, aunque el problema puede surgir, según ellos, a la hora de determinar el trazado de la misma. «Entendemos que deben agotarse todas las posibilidades que se han planteado y que se puedan plantear, asesorados por los técnicos del Gobierno Vasco, Política Territorial, Urbanismo, Medio Ambiente, etc., antes de tomar una decisión sobre este tema, dándose cuenta de las conclusiones previas al pueblo de Gernika y aclarándose las dudas que se puedan plantear».

Al cuestionario formulado más arriba respondieron puntualmente:

1. En su día se acometió el estudio sobre la necesidad de una carretera de circunvalación para Gernika, llegándose a la conclusión unánime de que la misma era necesaria una vez estudiados los índices de circulación tanto ligera como pesada, que transitaban por Gernika en aquel entonces, así como lo lógicamente previsible en un futuro inmediato.

No hay que olvidar que internacionalmente se harían una serie de parámetros, para establecer las infraestructuras necesarias para cada zona. Hay datos significativos que aconsejan la realización de la variante tal como arriba se señala y



los grupos políticos en la determinaron en su día.

2. Los objetivos fundamentales serían:

a) dar fluidez a la circulación urbana, evitando accidentes, saturación de tráfico, ruidos molestos, etc., en definitiva mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

b) dar salida a la zona Industrial que actualmente existe en la Vega, así como al futuro polígono que se prevé instalar.

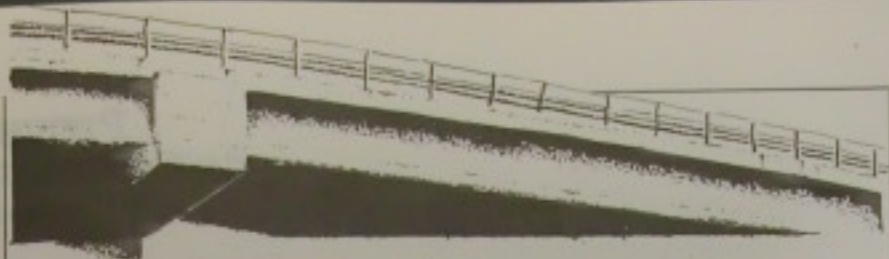
c) dar paso al transporte pesado que debe atravesar nuestro pueblo, fundamentalmente del puerto de Bermeo, más aún en la actualidad con su planta congeladora y el polígono Industrial Landabaso en periodo de preparación etc.

Hay que tener en cuenta, además de lo anteriormente indicado, el deterioro continuo que sufren las calles y aceras del pueblo que lógi-

camente no están proyectadas, ni preparados para soportar el tráfico pesado que por ellas transita.

3. Entendemos que el Gobierno Vasco y las Instituciones tienen serios en la materia que asesoren sobre el impacto que la variante pueda causar, determinando que el mismo sea el menor posible, dentro de una lógica que se esta estableciendo, con minuciosos estudios, para todo el entorno de la Ría de Mundaka-Gernika y su comarca.

4. Es tan claro que existen varias alternativas, que hasta el momento se han estudiado sus posibilidades, habiéndose desechado las cinco primeras, debido entre otros motivos, al impacto que causarían a los costes desorbitados, el deterioro del medio rural, a la necesidad de canalización de la Ría con sus inconvenientes ecológicos, etc. etc.



## Alternativa de Herri Batasuna

HB encuentra una serie de razones para oponerse al proyecto de trazado de la Carretera de Circunvalación:

El trazado de la Circunvalación sólo tiene sentido «con la aparición de un interés en fomentar la zona de costa o de realizar planes de evacuación ya previstos (plan de evacuación de Lemóniz)». «Por aquí es por donde hay que buscar» afirman la justificación al trazado propuesto por el Gobierno Vasco y el PNV de Gernika y no porque el suelo no pueda soportar el peso de la variante.

Tampoco está claro que la Carretera de Circunvalación favorezca la ampliación de la zona industrial: «No se trata de ampliar, que bastante sobredimensionada está ya, se trata de limitar la zona industrial a sus necesidades reales y fomentar la implantación de nuevas industrias, que es lo que pretende la alternativa que proponemos; que además de descongestionar el tráfico de la zona urbana, sirva de apoyo, no de ampliación a la zona industrial».

En tercer lugar, según HB, este proyecto atenta a los intereses agrícolas y ecológicos: «La Circunvalación divide, cuando no destruye en su totalidad, propiedades de explotación agrícola-ganadera de las dos vegas que atraviesa (Ajangiz y Barañá) y que supone un 85% del trazado. También atenta contra el entorno ecológico paisajístico de la ría, ya que hasta el Departamento de Política Territorial y Transportes del Gobierno V. y su Viceconsejería del Medio Ambiente, en su estudio preliminar de zonas naturales a proteger por su interés ecológico, arqueológico, como futuras áreas de esparcimiento (Reservas, parques, etc.) en Añasa, Gupuzcoo y Vizcaya, califica a la Ría de Mundaka-Gernika, como de Reserva Natural por el interés de su vegetación y sus aves acuáticas, apunta además dicho estudio, una serie de protecciones y actividades a excluir en las reservas naturales: obras públicas (tales, hidráulicas...) y a proteger todas las comunidades bióticas, especies botánicas y zoológicas. Este estudio ha sido enviado, según pare-

ce a muchos ayuntamientos de Euzkalduneriá, Gernika incluido, para que sea tenido en cuenta a la hora de realizar nuevos proyectos».

HB, como alternativa al proyecto elaborado por el PNV, expone lo siguiente:

a) Que comporte los criterios del equipo redactor de las normas subsidiarias respecto a la alternativa «a corto plazo», propuesta en la que se plantea la apertura de dos (2) nuevos viales que discurren por el oeste y este de la villa respectivamente. El primero, partiendo de la carretera Amogebeta-Gernika en la zona de Lurgom, pasa por delante del grupo San José, detrás de la Casa de Juntas e Instituto y desemboca en la Gernika-Bermeo pasada la zona de Landa Verde.



El segundo, el que discurre por el este, partiendo en la misma zona del anterior, traza paralelo al ferrocarril, enlaza con la calle Don Tello, para subir junto al aparcamiento del frontón Jal Abi y colegio de las carmelitas hasta enlazar con el primer vial.

Al mismo tiempo proponemos otro vial alternativo. Arrancando del mismo punto de Lurgom, atravesaría el ferrocarril aprovechando el puente sobre el mismo existente en la actualidad (ampliándolo y reforzándolo) enlazaría con el vial central de la zona industrial salien-

do entre los dos puentes de Barañá. Además de estos tres proponemos el trazado de un cuarto vial-circunvalación que comentaremos más adelante.

b) Que no está en absoluto de acuerdo con la propuesta de Circunvalación planteada.

Entendemos que los criterios que deben presidir el trazado de esta circunvalación son:

- 1) Que no cree expectativas de nuevo suelo urbanizable.
- 2) Que quede integrado en la trama urbana con la máxima conexión con ella.
- 3) Que sirva de apoyo a la trama urbana industrial a fin de segregarlo del tráfico interno.
- 4) Que sea respetuoso con el valor paisajístico y ambiental de los terrenos por donde pase.
- 5) Que no suponga un despilfarrero de suelo de alto valor agrícola y ganadero.

Es en función de estos criterios por lo que rechazamos la propuesta del Gobierno V. - PNV equipo redactor de las NNSS, y planteamos una alternativa más acorde con las necesidades y expectativas de crecimiento de Gernika.

Este vial, que proponemos, se encuadra dentro de los criterios expuestos, y se plantea, no como autovía ajena a la realidad física de Gernika, sino como alameda franquicada por sendos paseos peatonales que sirvan a su vez para proteger y revitalizar el río Oka y ría de Mundaka-Gernika, ría en la mayor parte de su recorrido bordeando la zona industrial a fin de delimitarla y darle accesos, conciliando prácticamente con un vial propuesto en esa zona por el equipo redactor de las NNSS, por lo que bien podrían colaborar en su financiación los propietarios de suelo industrial.

El problema económico, si existiera, derivado por la peor característica geológica de estos terrenos estaría contrarrestado tanto por la dicho anteriormente como por la menor longitud del trazado que proponemos.

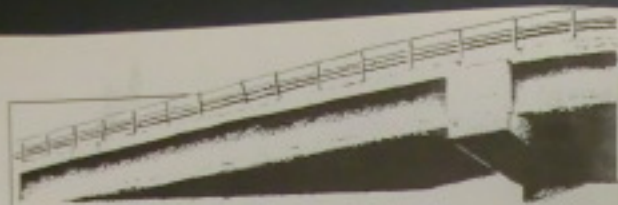
# Proyecto de Carretera de Circunvalación para Gernika

Otras alternativas propuestas



- Tronzo proyectado por el PNV
- - - Alternativas propuestas por HB (..... TUNEL)
- · - Carreteras actualmente en construcción:
  - «Camino Real»
  - «1.º de Diciembre»

- El punto de partida se sitúa, en la carretera de Amorebieta, en el «salto de Txakillo» (1), una vez pasado lo Renault.
- Por la zona de Arabieta (2), las Cooperativas de Urdai y Maier (3), atraviesa los terrenos de la Vega de Kanpantzu en el término municipal de Ajangiz, hasta la subestación eléctrica de Ibañeta, desde donde, mediante puentes elevados, cruza las carreteras de Ajangiz (4) y Arrazua (5).
- Continúa por detrás del Barrio de Lorategueta, seguramente antes del «salto de Barutia» (6).
- Sigue, cruzando la Vega y la ría, por las proximidades de la «Depuradora» (7) hasta el «Paseo de los Tilos», junto a la curtiduría (8) de Forua, en donde enlaza con la carretera de Bermeo.



## EE: Desviación del tráfico por las calles en ejecución

El hecho de que Gernika sea un lugar de paso inevitable para quienes se dirigen hacia Bermeo o Leizor, se ha convertido en un problema que requiere una solución rápida. Ya son varios los ciudadanos de este pueblo que han pagado con sus vidas, la incapacidad de encontrar que existe en una zona de tránsito como la nuestra que controla y vende coches en Gernika, y largos puentes y barrios en peaje en ella.

Por este motivo, todos somos conscientes, hoy en Gernika, de la necesidad de retirar el tráfico que atraviesa el centro del pueblo. La carencia de circulación, en consecuencia de las dos modalidades propuestas (proyecto PSV y alternativo HBI), debería responder a dicha problemática.

Nuestro anhelado objetivo que antes que tener una decisión tan costosa, económica (más de 700 millones de pesetas, ecológica y ambientalmente) habrá que estudiar otras posibilidades.

Para ello el impulso que puede mover la carretera es muy grande.

«Como adelantamos más arriba, el estudio que supone este problema afecta a la ecología de la zona y al medio ambiente, con especial incidencia en el barrio de Liria segunda.

Nuestra vega, que fue siempre un pozo de peligro industrial, quedará con la carretera de circulación y sus accesos totalmente desdoblados y desviados. El impulso será del 100% y solo los guarnidos nos veremos, que sacarán. Una vega se consume en agua y puede destruirse en un año con un poco de viento.

En realidad, hasta que dichas calles están desdobladas los coches...



Por lo que si barrio de Liria segunda se ve afectado, tanto el puente como el túnel, afectada, negativa mente a su medio ambiente. Solo más espantamos obligando a un pequeño barrio a soportar todos los ruidos que otros no queremos pero necesitan.

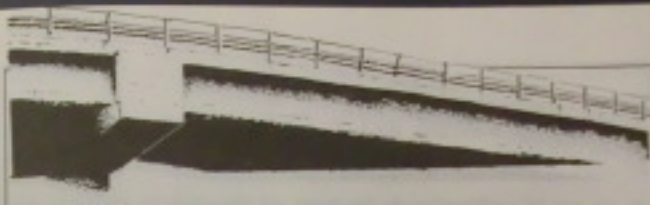
La contaminación, hacia Futuro, cruzando la vía, destruirá la ecología de una zona importante de la zona. Tenemos que ser conscientes de que la Ría de Mardaga tiene una dimensión reducida y la salida y el tráfico agravan de diversos tipos.

Por las razones apuntadas y por el excesivo coste que tiene la contaminación, nosotros estimamos que antes de tomar una decisión de un tal tipo, hay que estudiar otras posibilidades que ya están en marcha. Nos referimos a la desviación...

en un momento de tráfico, la relación entre el tráfico y las vías existentes.

Todo esto es condicionar a pensar que no hay para pasar una circulación que tiene todo impacto y que va a estar un día en que se está del doble del capital social de todas las empresas que hay en este pueblo. Si alguien de fondo que considerando carretera se crea puente de trabajo, no tiene presupuesto que se desdobla otros fondos (700 millones) a la capitalización de la industria existente. Y no vale argumentar que, o se hace la carretera o no hay dinero que abote los fondos se quedan en Euzkadi y se acabaron los tiempos de la decisión controlada del gobierno.

En realidad, hasta que dichas calles están desdobladas los coches...



## Las respuestas de las Asociaciones de Vecinos

Los vecinos de Forua y Ajanguiz, pueblos que también se ven afectados por el trazado del proyecto de la carretera de circulación, han respondido al cuestionario planteado por ALDABA, por medio de los representantes de sus respectivas asociaciones de vecinos.

### Asociación de vecinos «Aitz-Biribil» de Forua

1.- Como la candidatura «Forua» (Forua-Furguilla-Furguilla), que durante el tiempo de su campaña electoral la construcción de la carretera, con un trazado que a través de Forua como municipio pasamos a independizarse, por ser en su día un recurso más de 300 hectáreas recogidas entre los vecinos de Forua, la AA de VV «Aitz-Biribil» también tiene presente esta opción, contra la mencionada variante de Gernika. Entre los recursos se basan en los siguientes argumentos:

1.- Ecología: No se compromete contra el Gobierno Vasco mientras emerge un estudio al gra...

de Aizgorri para la conservación de la Ría de Gernika, por otro lado apoya la construcción de la variante, acto a todas las facetas atenuadas contra la ecología de la zona.

2.- No se tienen en cuenta para nada las formas de desarrollo de Forua y Forua, incluso afectados por la variante y que trasciende gobernanza los futuros Planes de Ordenación de los ordenos públicos.

3.- Con la zona personal de «Los Ibañeta», se había conseguido evitar uno de los puntos clave para la seguridad de los pue...

ros, con esta variante, al tener la zona personal por cuatro años, se vuelve a crear otro problema para la seguridad de los peones.

4.- Con la variante se crearía una zona de mantenimiento del territorio público, etc. que crea una independencia Forua y Ajanguiz de Gernika, con el cargo de los respectivos ayuntamientos. Es decir, que los vecinos de Ajanguiz y Forua van a tener que pagar un dinero de su bolsillo para solucionar un problema que no les afecta en absoluto y que en definitiva, se trasladaría el problema de Gernika a Ajanguiz y Forua.

### Asociación de vecinos «Guztona» de Ajanguiz

Tampoco la Asociación de Vecinos de Ajanguiz está a favor de la Variante, ya que considera que perjudica gravemente al pueblo. Como aspectos negativos del proyecto, expusieron lo siguiente:

1.- Como vecinos, el comité Forua nos reportó información al Proyecto que aquí tenemos el conocimiento a nivel individual, los terrenos por donde pasará la vía se...

El Proyecto perjudica el futuro agrícola de toda la Vega, al quedar una gran parte ocupada por el asfalto y otra parte, mayor aún, será considerada como zona de influencia de la Variante y, desde luego se reducirá enormemente el potencial del ganado por el peligro que entraña para que la proximidad de la carretera de Cascaubano.

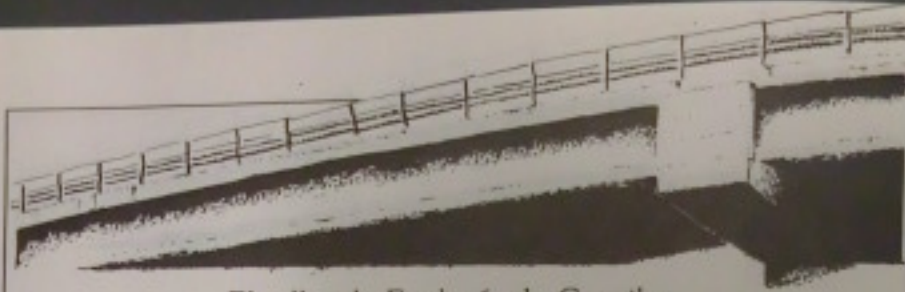
Con esta plan la ecología de la Vega pasará a ser totalmente una zona agrícola, con un recurso natural que se invade tan importante y privilegiado como el paisaje y el medio ambiente. Adicionalmente, estos ya se ha demostrado un estudio de...

que se mantenga. No, consideramos como un Ayuntamiento puede perjudicar al desarrollo.

Lo venimos además de actuar legalmente en el terreno del pueblo, hasta las funciones de «fronte» geológico. Actualmente hasta ahora a la veiga natural de la vía, cerca de Gernika, después nos encontramos con una zona afectada en la que los límites de Ajanguiz se reducen. Nos explicamos Ajanguiz considerando a partir de la Circunvalación para arriba, mientras que Gernika seguirá hasta ella. Esta plantación puede pasarse adelante, pero es claro que tenemos el temor de que en una política nacional a largo plazo, pueda considerarse la idea de una «diferencia» psicológica entre Ajanguiz-Gernika, que podría ser creditiva a tener en cuenta para nuestro Ajanguiz como ya se demostró del Ayuntamiento de Gernika.

Para nosotros este proyecto no resuelve el problema de circulación que Gernika podría resolver, ya que una variante tan desviada es rechazada en cuanto a su utilización por cualquier administración. Cualquier opción valdría entonces a aquellos que hoy están en fase de realización, ya que para por Mardaga o por Piqueo, la realidad es un estudio más económico en tiempo y desarrollando.

La situación que nosotros presentamos es la que finalmente se proyecta la Carretera de Cascaubano que pasa entre la vía y la zona labor. Argumentamos que esto es el espacio adecuado, porque solo así que Gernika ha alcanzado su hecho industrial, se va a tener un medio ambiente. La AA de VV «Guztona» de Ajanguiz, tiene algunas consideraciones en defensa de esta solución, como la que se relaciona con...



## El taller de Ecología de Gernika

También el Taller de Ecología de Gernika, preocupado por la conservación del medio y seguidor, desde cerca, del tema de la Circunvalación, respondió a nuestro cuestionario general. Transcribimos, brevemente, sus puntos de vista:

**Respuesta 1:** Nuestros creemos que por el momento no es necesario el actual Proyecto de Carretera de Circunvalación. Consideramos que es necesario mejorar las vías de comunicación de nuestro pueblo, pero nos oponemos a que estas se construyan, como ocurre en este caso, sin razones evidentes y sin que se cumplan unos requisitos previos, como son:

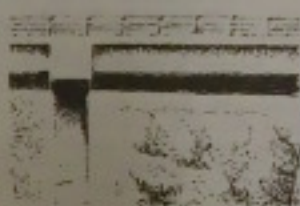
a) La realización de un ESTUDIO DE IMPACTOS o VALORACIÓN MULTICRITERIOS (incidencias sociales, ecológicas, económicas...) que ponga de relieve, sobre todo, el coste ecológico que para nuestro medio ambiente supone la realización del mencionado proyecto. Este tipo de estudio está ya muy extendido en Europa e incluso en Euzkadi se ha empezado a realizar ¿Porqué en Gernika no? No estamos dispuestos a avalar una lógica desarrollista («desarrollo a cualquier precio»), que continúe arruinando el

medio en el que tenemos que vivir.

b) La toma en consideración de UN PROYECTO COMARCAL que evite las pequeñas chapuzas en cada uno de los pueblos de la Comarca (Gernika, San Cristóbal, Axpe, Pedernales, Mandaca...)

**Respuesta 2:** Si en la anterior respuesta consideramos que no existen razones evidentes para la construcción de la Variante, es porque hasta ahora la única que se nos ha dado ha sido la de los atascos de verano. De momento, consideramos que este problema se resuelve satisfactoriamente con la prolongación de «1.º de Diciembre» y la del «Agua Cortada».

Si existen otras razones, que hagan de la Circunvalación un proyecto urgentemente necesario, las desconocemos y por ello preferimos no especular, aunque nos gustaría que las autoridades competentes se definieran claramente sobre el



tema.

**Respuesta 3:** Para valorar el posible impacto que pueda causar consideramos, como ya hemos dicho, que es necesario hacer un estudio especializado. De todas maneras, entendemos que el impacto paisajístico es gravísimo, en tanto que supone hacer un «scalestric» a la entrada de la ría y que el impacto ecológico es también evidente por lo que conlleva de sí una obra de esta envergadura (intenso movimiento de tierras...) y porque la zona por la que atraviesa (especialmente el citado «scalestric») es una zona de marisma que para asentarla exige unos rellenos de enorme importancia y de consecuencias ciertamente graves.

**Respuesta 4:** En cuanto a las alternativas posibles, rechazamos las dos que conocemos, ya que ninguna de ellas cumple las condiciones previas que consideramos fundamentales.

Por otro lado, la alternativa de HB tampoco supone una mejora al proyecto aprobado en el Ayuntamiento ya que sigue creando graves impactos (la realización del túnel será la expresión máxima de los mismos) y su coste económico posiblemente sería mayor.

De todas maneras, de cara al futuro y en el caso de que fuese necesario, creemos que el estudio del tema sobre la base de los criterios que hemos mencionado, permitiría la adopción de alternativas mejores que no nos corresponde a nosotros plantear.

