

JORNADAS SOBRE DESARROLLO Y CONSERVACIÓN EN URDAIBAI  
**GARRAIO ETA ERREPIDEAK**



93eko Irailak 20-21-23-24-25  
Gernikako Kultur Etxean



Ezkerreko Euzko Legebiltzarra  
Euzko Legebiltzarreko Ezkerreko Batzordea



## INDICE

SARRERA .....	1
INTRODUCCION .....	2
TRANSPORTE Y ORDENACION DEL TERRITORIO .....	3
LA CONSERVACION DE LA NATURALEZA EN URDAIBAI FRENTE A LAS ACTIVIDADES DE DESARROLLO .....	19
EL TRANSPORTE PUBLICO EN URDAIBAI .....	38
TRANSPORTE INFRAESTRUCTURAS Y DESARROLLO EN URDAIBAI .....	56

## SARRERA

Urdaibain dauden arazo garrantzitsuenen aurrean hausnarketa ekologiko eta soziala bultzatzeko asmoarekin eta bereziki eskualde honetako biztanle eta herri guztiei zuzenduak, Txepetxak pasa den 93ko irailaren azken astean "Urdaibaiko Garraio eta Errepideak" deituriko ihardunaldiak antolatu zituen, ondoko hiru helburu nagusiekin:

- 1) Urdaibaiko garraio eta errepideei buruzko eztabaida soziala bultzatzea.
- 2) Garraio publikoak izan beharko lukeen lehentasunaz ohartaraztea.
- 3) Errepideen egokitzea eta eskualdearen baloreen kontserbapena bateragarri egiten saiatzea.

Ihardunaldiotan hizlariak adierazitako ponentziak zein antolatzaileok ateratako ondorioak zabaltzeko argitalpen hau aurkezten dizuegu.

Hitzaldietan eta debateetan, parte hartu duzuenoi, eta lagundu gaituzuenoi eskerrik asko.

Gernika, 94ko urriak  
TXEPETXA

## INTRODUCCION

Con la intención de impulsar un debate ecológico y social en torno a los problemas ambientales más importantes de Urdaibai, y con la idea de dirigirnos prioritariamente a los habitantes de esta comarca, el pasado septiembre de 1993, Txepetxa organizó unas Jornadas sobre "Transporte e Infraestructuras viarias en Urdaibai", con los tres siguientes objetivos:

- 1) Impulsar un debate social sobre el transporte e infraestructuras en Urdaibai.
- 2) Resaltar la necesidad de priorizar el transporte público.
- 3) Tratar de conseguir que la mejora de las infraestructuras se haga de modo compatible con los valores de la comarca.

Con la pretensión de presentaros tanto las ponencias de los conferenciantes como las conclusiones de los organizadores os hacemos llegar esta publicación.

A todos quienes habéis tomado parte en las charlas, y en los debates, así como a quienes nos habéis ayudado en la organización, muchas gracias.

Gernika, octubre 94

TXEPETXA

## TRANSPORTE Y ORDENACION DEL TERRITORIO

Ponente: Don José Allende Landa

Profesor de Economía del Transporte U.P.V. - E.H.U.

Vamos a intentar hacer una reflexión crítica sobre el transporte y la ordenación del territorio en un contexto territorial muy concreto, muy específico, como es la Reserva de la Biosfera de Urdaibai, que independientemente de conformar por sí mismo un sistema global, un sistema propio, contiene también en su seno unos subsistemas administrativos y humanos, que son los municipios que tienen sus problemáticas socioeconómicas específicas, concretas, pero que no son más que subsistemas administrativos.

La realidad de Urdaibai, de los problemas que vamos a tener en Urdaibai, es una problemática que desborda evidentemente los límites jurisdiccionales de cualquier municipio. Si cualquier municipio intenta optimizar la propia situación, la lógica nos dice que va a la catástrofe. La optimización individual en un sistema como éste, nos llevaría al desastre.

Es necesario una coparticipación, una colaboración, una visión supramunicipal de los problemas de Urdaibai, y esto requiere una cultura ambiental, una cultura territorial, una visión de la sociedad dentro del territorio que desafortunadamente no existe en Euskadi. Hasta la fecha no ha existido en el Estado, ni siquiera en Euskadi, ningún tipo de política de Ordenación del Territorio. Consecuentemente, cuando hablamos de Política de Ordenación del Territorio, estamos hablando de momento, de una entelequia. No ha existido por activa, aunque sí por pasiva, porque el territorio se ha ordenado. La política de ordenación del territorio ha sido relegada al último plano en relación con la planificación sectorial, que es la planificación de determinadas rúbricas, como puede ser el turismo, el sector industrial, o como pueden ser las infraestructuras de comunicaciones. Sectores compartimentados que han elaborado hasta la fecha, su propia programación, sin conectar, sin coordinar con otros sectores, y desde luego, sin tener una visión global en un marco de referencia que nos daría en todo caso, si hubiera existido, esa política de ordenación del territorio.

Hay una Ley de Ordenación del Territorio. Sabemos que se elaboran unas Directrices de Ordenación del Territorio como un instrumento para la ordenación del mismo. Hay unos planes territoriales parciales, y hay otros instrumentos..., pero

en este momento, ni siquiera están aprobadas las Directrices de Ordenación del Territorio. No ha existido nunca una planificación supramunicipal en la Comunidad Autónoma y aquí radican parte de los problemas que se originan y que tenemos hoy en el Gran Bilbao o en el Área Metropolitana de San Sebastián. La organización supramunicipal ha sido relegada al último plano en relación con las planificaciones sectoriales, que sin embargo, si se han territorializado, si han adquirido una dimensión en el espacio, en el territorio, pero unidimensional. Esta es la crítica que hacemos, específicamente en el caso de las infraestructuras de Transporte y Comunicaciones que es el tema que aquí más vamos a incidir. Esa planificación sectorial si ha estructurado el Territorio. Ha estructurado el Territorio para bien o para mal. Ha estructurado el territorio durante en algunos casos, generaciones.

Las Directrices Territoriales de la Comunidad Autónoma Vasca, recogen lo que teníamos diciendo hace 10, 15 años desde múltiples plataformas. Pero luego, en la práctica, a la hora de sus propuestas, parece darse una disfuncionalidad tremenda entre el análisis metodológico que hacen y la propuesta de objetivos, criterios y desarrollo de ciertas zonas.

La Política de Ordenación de Territorios, fija un marco de referencia al que después se van a incorporar las políticas sectoriales y consecuentemente las posibilidades que ofrecen las infraestructuras de transportes y comunicaciones es tremenda. Quizás es de los instrumentos más poderosos en manos de la planificación de Ordenación Territorial, de la Política de Ordenación del Territorio, porque las grandes vías y las infraestructuras de comunicaciones fijan usos del suelo, consolidan tendencias de desarrollo, incentivan o desincentivan actividades sobre el espacio, estructuran sistemas urbanos de una forma o de otra, vertebran o desequilibran funciones o actividades existentes estabiltizando tendencias en algún caso en los subsistemas territoriales, en las comarcas, en los municipios, rehabilitan o destruyen el medio ambiente físico y natural. Todo esto desvela inequívocamente la importancia que tiene enmarcar, por lo tanto, las obras de infraestructura y de sistema de transporte y comunicaciones dentro de una estrategia global, una estrategia de planificación territorial que sea debatida y formulada políticamente, no que salga de la noche a la mañana de un diputado, de un lehendakari o de quien sea. Es un tema que tiene tanta trascendencia y que va a condicionar de tal forma el territorio y la vida de los ciudadanos, de las actividades, de los asentamientos, de los pueblos durante generaciones, que esto es algo que tiene que debatirse, y que tiene un poderoso contenido político.

Sin embargo, el panorama, que aún se observa, particularmente en Euskadi,

continua reflejando esa nefasta política de disociar, de compartimentar la planificación sectorial, incluso el urbanismo, concebido como otro tipo de planificación sectorial. Frente a esta compartimentación, está esa posible política de Ordenación del Territorio Integral, que ensamble, que coordine esas diferentes estrategias de cada sector, bajo unas directrices, unos fines, ampliamente debatidos y definidos dentro del marco de la democracia participativa. Y aquí sigue siendo algo que es criminalizable (eso de la democracia participativa).

El reciente Plan General de Carreteras de la Comunidad Autónoma Vasca tipifica inequívocamente la continuidad de este irregular planteamiento que estoy señalando, al definir la compleja red de comunicaciones que estructurará o desestructurará en su caso el Territorio por lo menos durante muchos años, sin que existan esa política o criterios, públicamente explicitados, y sin debate político alguno, que articule, que modele, de alguna forma, lo que debe ser, en su caso, el modelo territorial de la Comunidad Autónoma Vasca.

La política de infraestructuras está también siendo diseñada por técnicos unidimensionales (esto abunda en nuestro entorno), que conciben las comunicaciones como fines en sí mismos, desde la perspectiva metodológica de modelos de demanda de sollicitación de red, se dice. Que quiere decir esto: que conciben las comunicaciones exclusivamente como "¿hay congestión?, ¿hay problemas? Pues hay que ampliar la carretera, hay que ampliar esto, hay que dar salida a esto, hay...". Así, proyectan carreteras, enlaces trompeta, y enlaces diamante, que no se hacen ya en ningún sitio de Europa, y nos lo quieren meter en Bilbao, en el Gran Bilbao, en el centro de las áreas urbanas, concretamente en el Corredor Uribe Costa. Esto es un bestialidad, desde mi punto de vista. Esta es la política que se está haciendo en las infraestructuras de comunicaciones, concebidas (siguen siendo concebidas) como fines en sí mismos, y esto es un error tremendo.

Imaginen el papel estructurador y jerarquizador de que disponen éstos excelentes instrumentos para la planificación urbana y regional, siempre y cuando estén incorporados dentro de un marco de referencia definido por una política de ordenación del territorio para toda esa zona.

El sistema viario debe servir, sin embargo, como un instrumento ideal para la explícita ordenación del territorio, y no enfocarse, insisto, como un fin en sí mismo. No deben estar dirigidas sus infraestructuras de comunicaciones a justificar o

a satisfacer esa demanda "per se" del tráfico, sin cuestionar para nada lo razonable e idóneo de esa demanda de flujos concentrados.

Hay que empezar a actuar sobre los motivos de los flujos de tráfico. Incidir sobre las causas, intentar modificar aquellos parámetros territoriales bien fijados en los usos del suelo, que son los que provocan esa intensidad de tráfico en un sitio o en otro. Tenemos que ir a las causas que originan éstos flujos, y ésto es lo que nos pregonan desde todos los documentos que comentaré después.

La cuestión ambiental, señores, es hoy el tema más revolucionario, más presente en todas las políticas territoriales y las políticas industriales de la Comunidad Económica Europea. Creo que es un punto de referencia importante desde hace 10 años, desde el Acta Unica Europea, que incorpora ya la cuestión ambiental como un aspecto crucial. Maastrich habla de todo ello. Estamos viendo que hay una documentación que nos viene de obligado cumplimiento relativo a la cuestión ambiental, muy importante para incorporar precisamente esas consideraciones fundamentales dentro de una política por ejemplo, de Infraestructuras de Comunicaciones y Transportes, dentro de una Política de Ordenación del territorio. Ese es el mensaje que aparece con letras gordas: "La necesidad de incorporar la cuestión ambiental en el resto de las políticas sectoriales de la Comunidad". Bien, esto significa que no podemos mantener el mismo panorama hasta ahora de las políticas sectoriales individuales, cada una por su sitio y que confluyendo todas en el territorio, no tenían ese marco de referencia ambiental.

Las Políticas de Ordenación del Territorio afectan en la práctica a la totalidad de la acción pública, puesto que la finalidad de todas las decisiones procedentes de los diferentes niveles administrativos poseen una incidencia enorme, en muchos casos sobre el territorio. En la misma medida, afecta a multitud de proyectos, a programas, a actividades de iniciativa privada.

La Política de Ordenación del Territorio, al menos, debe de coordinar, debe de integrar, debe de orientar con criterios propios, esa relaciones que inevitablemente se producen entre la planificación económica social y la dimensión territorial, la dimensión física digamos, de las mismas. Pero esta misión, con ser amplia, no es la única. No es el único cometido, sino que tiene también una dimensión propia, de formalizar un modelo territorial al que se tendrán que adaptar las políticas sectoriales, dentro de sus propias necesidades y dentro de sus propias exigencias.

Desde hace muy poco, disponemos ya, de un primer intento, como os decía



antes, conceptual, de definir oficialmente la Ordenación del Territorio de 20 de mayo de 1.983. Hace una definición de la ordenación del territorio que a la postre, lo que nos está diciendo, es que debe tener ese papel coordinador, ese papel, digamos, de enmarcar, de generar ese marco de referencia en el territorio para el resto de las políticas sectoriales, según un concepto rector. Y cuando dicen un concepto rector, quiere decir según un concepto en el que exista un debate político, o sea, las decisiones de la ordenación del territorio y las de Infraestructura de Transportes y Comunicación son decisiones políticas. Decisiones políticas desde se da más importancia a unos aspectos que a otros. Se contemplan aspectos de equidad y también que afectan al medio ambiente.

Curiosamente en la toma de decisiones que afectan a territorios, a la planificación, al transporte, partidos políticos que aparentemente tienen una ideología distinta, sin embargo votan lo mismo.

En síntesis: esa política de Ordenación del Territorio, está claro que debe de coordinar esas políticas sectoriales, y debe integrarlas dentro de un enfoque superior, en ese marco de referencia que nos da la Política de Ordenación del Territorio.

Lo que extraería como más incisivo para nuestro entorno de todo esto sería.

- 1.- Existe una prevalencia de políticas sectoriales sobre la Política de Ordenación del Territorio, que es inexistente de "facto". Que no existe y que no es recomendable. Es decir, no podemos seguir dejando que las políticas sectoriales sean las auténticas protagonistas de la Ordenación del Territorio.
- 2.- Hay una prevalencia de un Urbanismo puntual, selectivo, sobre cualquier política de Ordenación del Territorio supramunicipal, que no existe hasta la fecha, que es preocupante. No puede hacer cada Municipio su propio Plan Urbano, sin tener en cuenta lo que va a hacer en Municipio próximo. Y entonces, es importantísimo, sobre todo en ciertas áreas. En ciertas comarcas, que haya una coordinación y una compatibilización de sus propios programas, tanto en sectores agropecuarios como en el sector industrial, en el sector servicios, en el sector saneamiento... el transporte.
- 3.- Obligatoriedad de incorporar la política ambiental al resto de las

políticas sectoriales (lo que hemos estado diciendo hasta ahora), y observar éstas dentro del marco de la Ordenación del territorio. Esta claro y lo están diciendo todos los informes más actuales, de obligado cumplimiento todos ellos de la Comunidad Económica Europea, que es un marco de referencia obligado para nosotros en este momento.

4- En muchos casos, obligatoriedad de incorporar el Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, a proyectos sobre todo de Infraestructura de Transporte y Comunicaciones, y ahora además, a planes territoriales; por ejemplo: planes parciales territoriales o planes sectoriales territoriales, que van a incorporarse, si se lleva a cabo la política de Ordenación del Territorio, y si se aprueban al final, las Directrices de Ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

5- Con esto no estamos diciendo "NO" a la democracia representativa, estamos diciendo "SI" también a esa necesaria democracia participativa. Hay que incentivar a esa sociedad civil tan rica y tan diversa que hay en muchos países y sobre todo en el nuestro, a que participe y colabore en el diseño de su propio futuro, de su propio desarrollo. Esto no es algo que dice un partido u otro, esto es ya un mandato generalizado en todos los informes, hasta la exasperación. En la "Agenda 21 de Río", en el Libro Verde de Medio Ambiente Urbano de la Comunidad Económica Europea (tiene que estar distribuido en todos los Ayuntamientos), en todos estos documentos esto es lo que más sobresale: La necesidad de incorporar a la sociedad civil en la toma de decisiones.

6- Necesaria y urgente incorporación de las directrices y exigencias que crecientemente nos llegan de las Normativas y Recomendaciones de la Comunidad Económica Europea, y de otros Organismos Internacionales, en los que estamos presentes y hemos firmado estos documentos o esas políticas.

Desde esta perspectiva, yo entiendo que es urgente comentar aquí algunas de las directrices, de los dictados y las exigencias, que provienen de estos documentos.

- a) El 5 Programa de Acción, en materia de Medio Ambiente de la Comunidad Económica Europea, que está vigente ahora hasta el año 2.000, desde 1.993 es de obligado cumplimiento. Es el punto de referencia

fundamental en la política ambiental de todos los Estados miembros de la Comunidad Económica. Este 5 programa supongo que lo tienen, por triplicado, todos los Ayuntamientos.

b) El Libro Verde sobre el Medio Ambiente Urbano. Un documento que supongo que lo tienen muy leído todos los Ayuntamientos, la Diputación, y evidentemente los organismos activos en todo esto.

c) La Agenda 21. Programa de Acción de la Conferencia de las Naciones Unidas es un programa de acción de obligado cumplimiento que entre otras cosas, como veremos, obliga a que este ayuntamiento, y el otro, y el otro, tengan una Agenda 21 Local para antes de 1.996.

Y no son documentos para los negritos de África y para el Tercer Mundo, no. Son documentos que tienen una lectura local importantísima, con capítulos dedicados exclusivamente a eso, a la responsabilidad desde la escala local. Firmados todos, por lo que en algún momento se van a pedir responsabilidades.

También tiene interés un reciente informe de la Comisión de las Comunidades Europeas de 9 de abril de 1.992: el Libro Verde sobre el Impacto del Transporte en el Medio Ambiente, que viene muy al pelo a lo que estamos hablando aquí y se titula: "Una estrategia Comunitaria para un desarrollo de los transportes respetuosos con el Medio Ambiente". Estos informes son clarísimos en sus recomendaciones.

El 5 Programa de Acción, por ejemplo, de la Comunidad Económica Europea dice: "las exigencias de la protección del Medio Ambiente deben integrarse en la definición y en la realización de las demás políticas de la Comunidad". Es decir, que la cuestión medio ambiental debemos de incorporarla en el resto de las políticas sectoriales. Deben tenerse en cuenta las consideraciones ecológicas, a la hora de formular y aplicar políticas económicas y sectoriales. Esto es una música que aparece en todos los informes, en todos ésta revalorización ecológica vende. Un medio ambiente deteriorado ya no es el precio que tenemos que pagar por el progreso. Un medio ambiente sano, atractivo, etc... es precisamente un factor de atracción de nuevas actividades económicas, de las del Futuro.

Dice el 5 Programa, "gestión más eficaz de los transportes con unas decisio-

nes de ubicación y unos modos de transporte más eficaces y racionales desde el punto de vista ecológico, con una estrategia en favor de un transporte sostenible"; aparece la palabra "transporte sostenible", aquí aparece la filosofía de que si no hay crecimiento, hay estancamiento, hay muerte.

Si concebimos el crecimiento como la única posibilidad de desarrollo persé, llegaríamos a la destrucción absoluta, puesto que los recursos naturales son finitos y la tierra también es finita. Luego es un concepto absurdo. Bueno, pues sigue estando presente en todos los lados. Si lo ideal es que no crezca, que crezca lo natural!, para que la población de aquí pueda tener un sitio donde vivir y trabajar. Pero, ¿es que hay que hacer un Gran Bilbao de Urdaibai necesariamente?

"Desarrollo del transporte Público y mejora de su situación competitiva". "Desarrollo de Transporte Público", es otro mensaje machacón que nos está viniendo en todos los documentos. Es que en Europa, en muchas ciudades, se están quitando aparcamientos. O sea, la política es de restricción de la incorporación del vehículo a las ciudades, y aquí es al revés, aquí ponemos más aparcamiento para que el vehículo esté bien situado. Y lo que estamos haciendo, es, incentivando los aparcamientos dentro de la ciudad, incentivando la atracción de los vehículos privados.

En otras latitudes la política que se está llevando es la de desincentivar, de peatonalización, de impedir que el vehículo privado siga entrando con toda facilidad por la ciudad. Se amplían aceras (aquí estrechamos aceras), se recuperan bulevares (aquí se cargan bulevares). Aquí la ciudad está hecha para el vehículo privado todavía. Ya lo sé, que esto es un sarampión que tenemos que pasar, pero ¿no hay forma de ganar un poco de tiempo a la historia y recuperar el tiempo perdido? ¿Tenemos que pasar por todos los errores que han pasado en toda Europa, en todas las ciudades, para darnos cuenta del error? Aquí hay un tema claro y es un problema educativo, cultural. Señores, cultural fundamentalmente.

La estrategia que propone este programa consiste en hacer participar a todos los agentes económicos y sociales desde abajo.

¡Qué palabra!, ¿Qué es esto, "desde abajo"? ¿A qué se refiere esto? ¿No se referirá a coordinadoras? En esto están insistiendo constantemente estos documentos. Hacer participar a todos los agentes económicos y sociales "desde abajo". Hay

que cambiar los actuales hábitos de consumo y comportamiento, orientándolos hacia el desarrollo sostenible. Hay que dar un cambio. Aparece una crítica brutal al modelo de producción y consumo que hemos mantenido hasta ahora y desde todos los Organismos nos están diciendo que eso ya se acaba. Claro que nosotros no vamos a empezar a hacemos este planteamiento, ¡porque que nadie nos lo está haciendo públicamente! Ningún político, nadie. El modelo de producción y consumo en que estamos es insostenible. Hay que cambiar. Se incorpora el concepto de "desarrollo sostenible", y ésto lleva consigo una alteración sustancial en le propio concepto de desarrollo y en la idea que teníamos del crecimiento.

El estado del medio Ambiente, el nivel en la calidad de recursos naturales y el potencial del desarrollo al final de la actual década, deberian reflejar una mejora significativa respecto a la situación de hoy en día. O sea, el planteamiento ya no es proteger, sino rehabilitar, recuperar el medio ambiente.

Hay una pérdida de recursos naturales tremenda. Están generándose unos costes externos gravísimos. Es decir, que tenemos que hacer una política explícita para mejorar, para recuperar ese gran deterioro de medio ambiente que hemos hecho en nuestras ciudades, en nuestro entorno. O sea, que ya no es de recibo ese criterio que teníamos antes, hasta hace muy poco, de que la degradación ambiental era el precio que había que pagar por el progreso. Eso ya no, De repente, de la noche a la mañana, es todo lo contrario.

Bien, la estrategia básica, dice el Programa, insisto una vez más, consiste en integrar plenamente la política de medio ambiente en las demás políticas pertinentes, Mediante la participación activa de todos los agentes principales de la sociedad: administradores, empresas y ciudadanos. El concepto de responsabilidad compartida exige una participación más amplia y activa de todos los agentes económicos, incluidos los poderes públicos, las empresas públicas y privadas y sobre todo el público en general, como ciudadanos y consumidores.

Esto está constantemente saliendo en este documento, "5 Programa de Acción de la Comunidad Económica Europea", que es el punto de referencia fundamental de la política Medio Ambiental nuestra.

Las Administraciones Locales y Regionales, (La Diputación), tienen un papel especialmente importante a la hora de garantizar el "desarrollo sostenible". El concepto de "desarrollo sostenible" no es algo que nos va a provenir de los

Organismos Internacionales, es algo que tiene que empezar desde abajo, desde los propios Municipios. Pensar globalmente, actuar localmente. Esa es una máxima del ecologismo. Tenemos que empezar a poner medidas a la escala local y donde estén más próximas al ciudadano, en la toma de decisiones, que es en los Municipios.

**Desarrollo de Infraestructuras:** Las Administraciones Locales y Regionales, son los principales responsables, dice, de la Ordenación y del establecimiento y de la Gestión de la Red Viaria. Por consiguiente, están bien situadas para influir en el emplazamiento, las características y la repercusión del desarrollo físico.

La Ordenación de los Transportes y del Tráfico, deberá integral se plenamente en el proceso de Ordenación territorial. No podemos dejar que se haga una planificación de los transportes, independientemente de una Política de Ordenación. Son cosas que van unidas. Y en todo caso, si alguien tiene que estar por encima es la Políticas de Ordenación del Territorio, la que tiene que formalizar, diseñar, ese marco de referencia, en el que se incorpore la Política de Transportes.

La participación activa de las O.N.G.'s, Organismos No Gubernamentales, todos los Organismos Sociales que en este País nuestro tienen una riqueza impresionante. Nos está hablando de la necesidad de que esos Organismos participen. La participación activa, no pasiva. No está diciendo: "Haga Usted una alegación". Pues no es sólo alegaciones, es algo más lo que está diciendo. La participación activa de las O.N.G.'s, las Asociaciones de Ecologistas y Consumidores, así como los Sindicatos y Asociaciones Profesionales, etc..., Va a ser fundamentales para la sensibilización, la transmisión de las preocupaciones e intereses colectivos, y la motivación e implicación de todos y cada uno de los ciudadanos.

Las limitaciones físicas, sobre todo las del Medio Ambiente, son tales, que no va a seguir siendo posible como antes, hacer recaer el peso de la política de transportes sobre la demanda. Es decir, que no podemos seguir dando respuesta al problema de tráfico, abriendo más vías, haciendo más, sino que tenemos que cambiar el enfoque: Habrá que reducir la contaminación de los transportes, limitar el impacto del desarrollo de infraestructuras en los usos del suelo, reducir el volumen y la congestión del tráfico.

Y la estrategia propuesta para ésto se llama "transporte sostenible" (una palabra que no está en ningún documento de la Diputación e implica lo siguiente:

1 ) Una planificación económica y de los usos del suelo más adecuada a los niveles local, regional, nacional e internacional, para reducir la necesidad de transportes y posibilitar el desarrollo de alternativas al transporte por carretera.

2 ) Mayor coordinación a la hora de planificar e invertir en redes y servicios de infraestructura de transportes.

3 ) Una mejor situación competitiva de los medios de transporte ecológicos, tales como el Ferrocarril. en todos estos documentos, se potencia, estos medios, blandos digamos, de transporte: ferrocarril, transporte y medios no motorizados.

4 ) Desarrollo del transporte urbano, que prime el transporte colectivo y la adecuada conexión y coordinación.

Estos mismos mensajes los recoge " el Libro Verde sobre Medio Ambiente Urbano": reducir la repercusión del transporte privado en las zonas urbanas, garantizar la participación de los habitantes en las decisiones que afecten a la urbanización de la ciudad, y a la gestión de los problemas ambientales. Se hace un énfasis tremendo en la necesidad de esa participación. Y además dice: "Este objetivo se puede alcanzar, estableciendo procedimientos que permitan a los ciudadanos participar directamente en las decisiones que afecten a su entorno, fomentando la creación de grupos voluntarios, incentivando y fomentando el acceso a la información."

Así, señala con respecto a los problemas de transporte: "Frecuentemente, al resolver un problema de transporte, originamos otro. Necesitamos una estrategia basada en una visión general del sistema urbano". Muchas veces, al resolver un problema de tráfico, estamos generando otros problemas. Trasladamos esos problemas a otros lugares, creando otros problemas que no se consideran.

El Libro verde remacha todas estas cosas. No las voy a repetir, para acelerar, pero incide con insistencia en las mismas ideas que he hablado hasta ahora.

Destaca su insistencia sobre el desarrollo de los sistemas de transporte público en lugar de seguir invirtiendo en infraestructura vital.

Revitalizar las zonas urbanas, lo que requiere estrategias locales que den prioridad a las necesidades de los peatones y de los habitantes. Y no a los conductores que atraviesan la zona.

Todo este tipo de mensajes está contantemente. Así, por ejemplo, por traer a colación algo que afecta aquí:

“Las Circunvalaciones”: La solución de Circunvalaciones en la Comarca, (que he visto que es uno de los problemas que tenéis potencialmente aquí), debido a sus particulares características, yo creo que pudiera ser una estrategia adecuada. Se una estrategia adecuada sobre todo para liberalizar el transporte de vehiculos de paso, etc.... en las ciudades, siempre y cuando no fáciles por otros lados (en una politica global de transportes), la incorporación o el uso del vehículo privado dentro de esa ciudad. Yo creo que seria aceptable, en muchos casos, y concretamente aquí, siempre y cuando en mi opinión:

1) Vaya encuadrada dentro de una politica de transporte integral para la comarca, donde se visualice ese caso concreto.

2 ) No se oriente desde la perspectiva de facilitar aún más el tráfico de vehiculos por la comarca. Es decir, de nada nos vale si la solución es para facilitar que pasen más vehiculos y que lleguen más vehiculos a la comarca. Es absurdo entonces. Un criterio previo debiera de ser el ralentizar y el intentar desincentivar la entrada masiva de vehiculos en la comarca.

3 ) Se enmarque dentro de una politica de potenciación del transporte público, de carácter integral. O sea, que vaya acompañado, esas circunvalaciones, con una politica de Transportes Públicos de carácter integral: (Una serie de autobuses eléctricos que podria haber muy bien por aquí, o por un sistema de monorrailes muy funcionales, tipo de la Expo), que de alguna forma no afecten al entorno, al Medio Ambiente, sino que sea un transporte público atractivo para la gente, que encaje dentro de la zona y que desde luego vaya acompañado de una desincentivación del vehículo privado, que es el realmente dañino. Estos trenes suspendidos, monorrailes, que no contaminan, que no hacen ruido, que no tienen una ocupación del suelo importante, podrian ir por toda la margen izquierda de aquí, para unir Sukarrieta con Mundaka con Gernika.... O sea, darle imaginación al problema. Y la están dando en muchos países. Aquí no, nos cuesta muchísimo. Bien, que se enmarque dentro



de una política de potenciación del transporte público de carácter integral, decía como tercera condición.

4 ) Que sea especialmente cuidadosa con el entorno ambiental, desde las singulares características del espacio afectado. Porque aquí, no estamos tratando un territorio como cualquier otro. Estamos tratando un territorio con unas características específicas y unos valores específicos.

Una auténtica solución pasaría por modificar radicalmente (dice el Libro Verde sobre Medio Ambiente Urbano) el equilibrio entre los distintos modos de transportes, favoreciendo el público Aente al privado, y reduciendo el nivel y las repercusiones del tráfico del automóvil sobre el interior y entorno de nuestras ciudades. Esto lo está diciendo éste documento. Este documento, donde están las supuestas mentes más preclaras de Europa, donde están todos los Jefes de Estado que han tenido que dar su visto bueno, etc... Bien, pues el Libro Verde va en esta línea.

La Agenda 21, es un documento también importante, lo han firmado más de 170 países en Rio de Janeiro, en la Cumbre de la Tierra. Es un programa de acción, no son recomendaciones, es un programa de acción concreto y dice lo siguiente: "Antes de 1996 cada Autoridad Local (léase aquí Municipio), deberá haber realizado un proceso consultivo con sus ciudadanos y alcanzado un consenso en la elaboración de una Agenda 21 Local para su Comunidad"

Tenemos que tener elaborada una Agenda 21 Local, es decir, un programa de acción y toda una serie de temas, que la agenda 21 nos lo dice, para antes de 1996. Supongo que ya están los Ayuntamientos de aquí realizándola, o al menos, consultándola para su realización.

Cada Autoridad Local debe desarrollar un diálogo consultivo con los ciudadanos, Organizaciones Locales y Empresas Privadas, y adoptar una Agenda 21 Local, a trves de un proceso de consultas y consenso. Las Autoridades Locales conocerán de los ciudadanos y de las organizaciones Locales Cívicas, Comunitarias, Empresariales... la información adecuada para formular las mejores estrategias.

Repaso toda la agenda 21, que dice cosas muy interesantes, en la misma línea de lo que he estado diciendo hasta ahora. Remacha todo lo que hemos dicho hasta

ahora. Dice por ejemplo: "Debe integrarse la planificación del uso del suelo y el transporte para mejorar los sistemas de desarrollo y reducir la demanda de transportes".

El avance de las Directrices, en teoría, está de acuerdo con todo esto; pero en la práctica, va por otro lado absolutamente distinto. Hay grandes interrogantes. No hay alternativas. Hay una ausencia de referencias territoriales a los espacios regionales inmediatos a la Comunidad Autónoma Vasca. Admiten la red de infraestructuras, el plan de carreteras sin ningún cuestionamiento. Hay una serie de cosas que no voy a comentarlas porque no tenemos tiempo, a no ser que alguien quiera incidir en alguna cuestión especial.

El Libro Verde sobre Impacto y Transporte en el Medio, una estrategia comunitaria para un desarrollo de los transportes respecto al medio ambiente, es del 9 de abril de 1.992, el cual concluye:

- 1.- Necesidad de acometer el planteamiento municipal desde el marco de referencia supramunicipal o comarcal (adecuándose en todo esto que hemos dicho, al problema que tiene, o que puede tener Urdaibai), el planteamiento municipal desde el marco de referencia supramunicipal o comarcal. Yo creo, que es una unidad mucho más natural y culturalmente mucho más próxima a nosotros la comarca, que, por ejemplo, la provincia. Y está mucho más cerca de los ciudadanos.
- 2.- Supeditación de la planificación sectorial de infraestructuras de comunicaciones, a una política de ordenación territorial que deberá, además, contemplar en su seno los dictados y las recomendaciones de una política Medio Ambiental de manera prioritaria, dada la calificación especial que tiene esta comarca y sus características. Aquí, se hace más urgente que en ningún otro caso.
- 3.- Compatibilización de una política de conservación y protección con el desarrollo sostenible de la Comunidad asentada en la comarca. Es decir, cómo planteamos el desarrollo sostenible de la comarca de forma que las relaciones socioeconómicas, la actividad económica en esta comarca, sea algo compatible con las características que queremos preservar y conservar. No se trata de decir NO a la actividad económica NO a la construcción.

4.- Desincentivación del tráfico privado por la comarca, incentivando la visión integral del transporte que potencie el transporte colectivo, el transporte público. ¡Es tan obvio que eso es necesario aquí!

Que se potencie también el transporte en medios no motorizados, es decir, que no se nos haga "bidegorris" para ir al monte. Que queramos "bidegorris" para ir al trabajo diariamente, para ir a la compra, para poder circular con seguridad y con la sonrisa dentro de la ciudad, y no, jugandote la vida. El resto de esos "bidegorris", lo que nos hacen, es precisamente segregar el transporte no motorizado de la vida cotidiana de la vida urbana. Para que nuestros hijos puedan ir a la ikastola o donde sea en bici con cierta seguridad, para que puedan ir como van personas de 80 y 90 años en cantidad de países de Europa a hacer las compras diariamente. Es decir "incorporar" a la ciudad la bicicleta.

Aquí nos hemos cargado los tranvías, cuando en cantidad de ciudades americanas y europeas, los han mantenido a ultranza. Pero aquí no. Es que nosotros... ¡los tranvías... eso es retrogrado! Esa es la política que hemos seguido aquí. Hemos quitado todos los trolebuses, todos los tranvías. En países culturalmente en una situación más avanzada que nosotros, los han mantenido primorosamente. Aquí no.

-Minima ocupación del suelo con la creación de nuevas vías. Y la ampliación o recuperación (en su caso), de las vías existentes. Es decir, ¡cuidado con la ocupación del suelo! Nos lo dice el Libro Verde.

Si tenemos que ampliar, si tenemos que resolver un problema de tráfico porque se justifica dentro de una política integral del transporte, bueno, vayamos a la creación de nuevas vías, pero ampliando, recuperando en su caso, vías existentes ya. Pero no creando nuevas vías en un territorio privilegiado. Lo que quiere decir que no estamos diciendo NO. Habrá que hacer ciertas actuaciones del tráfico, pero dentro de un modelo global, comprensivo de transporte. No aisladamente.

-Aparcamientos de disuasión fuera de los centros urbanos. Ahora ya, afortunadamente, nos está entrando la cultura del transporte público, y están empezando a incorporar esos autobuses atractivos, donde das un pasito, subes enseguida, es accesible, donde no pueden ir las personas que

los asientos que hay, Soluciones, por lo tanto, poco traumáticas para el territorio. Blandas en aquellos proyectos de circunvalación que se justifiquen. Pero vamos a discutirlo, vamos a analizarlo de forma comprensiva, dentro de una política de transporte público global en todo el territorio, y vamos a considerar que una circunvalación aquí, no es lo mismo que en Medina de Pomar, pero es que hay un territorio con unas especiales sensibilidades que hemos definido, luego aquí tendremos que aplicar, en todo caso, una política de circunvalación "ad hoc" en las condiciones naturales y no meter enlaces trompeta, enlaces diamante... ¡Cuidado! Justificar bien eso.

- Intensa participación de los Agentes Sociales en la toma de decisiones (eso que hemos llamado participación pública). Esto es obligatorio y además debiera de enorgullecer a un político, a un gobierno, el que se participara, porque ese es el mayor indicador de salud democrática.

- Y en último lugar, favorecer y modernizar el transporte por ferrocarril existente, Y contemplar para el futuro la posibilidad de diseñar un itinerario de un sistema moderno, más imaginativo, de monorraíl suspendido, que funcionará magnéticamente, con electricidad... Hay que ir pensando en este tipo de soluciones para espacios de la sensibilidad de éste, compatible con el carácter de la reserva natural de la biosfera que tiene éste. Y desde luego, siempre y cuando vaya acompañado de una restricción paralela del flujo de tráfico de vehículo privado.

## LA CONSERVACION DE LA NATURALEZA EN URDAIBAI FRENTE A LAS ACTIVIDADES DE DESARROLLO

F. Díaz Pineda (Catedrático de Ecología, Universidad Complutense de Madrid)

### PRESENTACION

Agradezco a los organizadores la invitación de participar en estas jornadas. Me siento muy honrado cada vez que me traen aquí tanto las instituciones, digamos, de cierto alto rango como organizaciones como ésta, teóricamente de menor importancia pero, en cualquier caso, mucha mayor ilusión por atender con decisión la difícil cuestión de la gestión de la Naturaleza. Este es el caso de hoy.

Entre las tareas que corresponden al investigador que se dedica a la ciencia ecológica no se encuentran solamente las de carácter académico o científico puro, sino también aquellas otras que tienen una faceta aplicada. Dentro de éstas podemos encontrar las de acudir a comunicar y a discutir la filosofía que subyace en toda esta preocupación, actual y antigua a la vez, por la naturaleza y su degradación por el hombre -por el desarrollo económico y todo lo bueno y lo malo que éste trae consigo-. A esta tarea estoy obligado además por una cuestión de lealtad con la escuela a que pertenezco, la del Profesor González Bernáldez, más conocido que yo, y con más motivo, en el País Vasco y en otros muchos sitios, e inductor a sus discípulos de motivaciones por tareas complementarias a las científicas, como el acudir a este tipo de foros.

Aunque, como acaba de indicar el introductor de estas jornadas he venido por Euskadi, en efecto, con mucha frecuencia, y sigo haciéndolo, siento seguir entendiendo tan mal como siempre el euskera. No lo hablo prácticamente nada. Muy poca cosa. Por tanto tendrán ustedes que soportar el rollo que mal les traigo preparado en castellano.

## EL MARCO DEL DESARROLLO ECONOMICO COMO REFERENCIA

La preocupación subyacente en las presentes jornadas se refiere específicamente al transporte masivo y al turismo en Urdaibai. Se trata de un problema de planificación y gestión del espacio en un territorio de características peculiares dentro y fuera de Euskadi: el espacio propio de una Reserva de la Biosfera. Me corresponde establecer un marco ecológico de referencia y llamar la atención sobre la existencia de verdaderos valores ambientales en este espacio, de manera que las decisiones sobre su uso estén condicionadas por el conocimiento de estos valores, y no postergándolos ante la idea de que el desarrollo económico es lo único bueno para esta comarca.

Hace ya casi 20 años que me trasladé a Madrid para participar en lo que en su momento fue El Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Subregión Central. Este programa establecía unas directrices territoriales para la aplicación de la idea de desarrollo económico de forma que los costes ambientales no fuesen muy altos. Con el tiempo uno se ve a sí mismo intentando comunicar continuamente unas ideas que ni siquiera eran ya novedosas hace tantos años, tratando de convencer, sobre todo a la Administración -que tiene capacidad de tomar decisiones y ejecutarlas- de cómo debería concebirse la ordenación del crecimiento económico. Quiero decir llevando a la práctica la idea de un "desarrollo" de planteamientos, digamos, más ecológicos, en lugar del desarrollo monetarista a ultranza que se ha hecho realidad en el mundo occidental. Me produce cierta desazón andar repitiendo la misma idea desde hace tiempo -en particular desde que un artículo de opinión que publiqué en el diario El País en Enero de 1.982, tuviera cierta repercusión y polémica y me ilusionara entonces-. Con el paso del tiempo, dudo de que esta crítica al materialismo monetarista se abra camino finalmente. Está claro que todos los políticos del mundo han incorporado, de una u otra forma, con convencimiento y sin él, la jerga ambientalista a su discurso, pero eso no es casi nada todavía.

## DESARROLLO ECONOMICO Y CONSERVACION DEL MEDIO AMBIENTE ¿SON OBJETIVOS COMPATIBLES?

El problema genérico que subyace también en estas jornadas es una cuestión que, con respuestas contradictorias, hemos oído ya muchas veces. Yo mismo la tengo contestada en artículos de divulgación publicados en diferentes medios, donde resalto que la compatibilidad es cierta. Sin embargo, también con el paso del tiempo me voy convenciendo de que lo que se entiende por desarrollo en los países más

ricos -o lo que quieren alcanzar aquellos países que eufemísticamente llamamos "en vías de desarrollo"-, es un tipo de crecimiento económico que se hace a ultranza, absolutamente a ultranza y de forma prioritaria en los objetivos de gobierno. La iniciativa -que en general suele ser privada, empresarial, y que, en cierta forma, resulta comprensible- carece de un marco nacional o internacional que mantenga clara la idea de lo que realmente significa "progreso". Nada, salvo el crecimiento económico, es en absoluto prioritario frente a la idea de desarrollo que hemos puesto en práctica; ni la propia vida humana -tenemos muy cerca en el tiempo la Guerra del Golfo-.

Paradójicamente no se trata realmente de un desarrollo económico sino monetarista, sus artifices no son verdaderos economistas sino financieros; sus creadores no lo son tanto de nuevos productos como de nuevos mercados; se ha desarrollado una industria que al tiempo que satisface necesidades crea otras nuevas muchas veces absurdas y se fomenta la aparición de mercaderes incapaces de internalizar otros costes que los orientados a esos beneficios monetaristas de sus empresas. Esto no es compatible con la conservación del Medio Ambiente ni con nada. Ni siquiera con el bienestar humano, pues no es esa su finalidad -dice el Profesor Sampedro que el objetivo del hombre desarrollado es intrínsecamente inalcanzable: no es el bienestar, es el "mejorar"-.

Siendo conscientes o no de esto, pretendemos calificar de desarrollo bueno o deseable al "desarrollo sostenible o sustentable", como si a alguna otra forma de crecimiento que no internalizara costes ambientales frente a consecución de objetivos económicos pudiera llamarse esencialmente "desarrollo". Y aunque hemos de reconocer que tras el concepto de desarrollo sostenible existen docenas de definiciones que resaltan tal o cual punto de vista, creo que debemos tomar como única idea de desarrollo a aquella que pretenda mantener los recursos naturales en el tiempo -en vez de su agotamiento-, así como una biosfera diversa y habitable como única vía aceptable de supervivencia. ¡Ojo!, que entre los recursos naturales no se encuentran sólo los alimentarios, los energéticos o las materias primas. Importa no olvidar el paisaje natural, la cultura que el mundo rural ha logrado conservar hasta hoy, la diversidad biológica, la calidad de los procesos naturales que mantienen los suelos, el ciclo hidrológico o ciertos hábitats cada día más raros por haber sido continuamente menospreciados. Y en este contexto, la cuestión que no puede olvidarse en estas jornadas es la del "marco" dentro del cual cabe el desarrollo de un espacio teóricamente protegido como es el territorio de Urdaibai: ¿Qué tipo de desarrollo para un territorio como el de Urdaibai?

## EL USO "SENSATO" DEL TERRITORIO DE LA CUENCA DE OKA RECONOCIMIENTO DE SUS VALORES

La Cuenca del Río Oka ofrece la oportunidad de hacer un interesante análisis en comparación con otros casos de la Región Mediterránea. El estudio que llevamos a cabo en su momento en esta cuenca, sirvió de base -a solicitud del Gobierno Vasco- para la declaración por la UNESCO de este territorio como Reserva de la Biosfera en el año 1984.

Una Reserva de la Biosfera es conceptualmente una delimitación de un espacio reconocido como valioso mediante una frontera expresamente poco precisa -unos límites más o menos difusos-. En nuestro caso, esos lindes difusos estarían en torno a la divisoria de aguas que configuran la propia Cuenca del Oka. No se requiere, no obstante, una delimitación tan clara como la que se aprecia en el mapa de Urdaibai sino, a grandes rasgos, el reconocimiento de un territorio, preferiblemente amplio, donde se considera que se mantienen valores naturales de interés, singulares dentro de un territorio más amplio, en este caso dentro de Euskadi, o mejor, dentro de toda la Cornisa Cantábrica. Al mismo tiempo que unos determinados "valores naturales", concurren aquí otros derivados de una integración muy buena de las actividades agrarias tradicionales en el territorio. Todo este conjunto, incluyéndose especialmente al hombre, constituiría una Reserva de la Biosfera. No se trata por tanto de ninguna zona protegida de forma necesariamente integral -aunque pueden haber espacios en su interior que si lo sean- ni de ninguna especie de parque zoológico donde vayan los visitantes a ver como se conserva la fauna, la vegetación, la gente y el paisaje, sino que es una porción del territorio que sirve de paradigma para la gestión de todos los territorios circundantes. Podríamos decir que esos territorios comprenderían desde este mismo área hasta la que circunde a la Reserva de la Biosfera más próxima, constituyéndose así una especie de red mundial de integración ideal del hombre actual -su cambiante cultura y tecnología- en la naturaleza. Esta idea subyace en la creación de la EECONET (Red Ecológica Europea), que fue presentada por el Gobierno holandés al Consejo de Medio Ambiente de la CE en diciembre de 1991 y en cuya elaboración participamos ecólogos de la Universidad Complutense junto a otros colegas europeos.

Este territorio, corresponde a una cuenca en donde existen componentes de interés del tipo que comentábamos: una marisma, diferentes tipos de cultivos, incluidos los madereros si prados diversos, bosques nativos de especies frondosas, etcétera. Hay también núcleos urbanos de diferentes tamaños e industrias de varios



tipos. Aquéllos de un valor artístico y cultural indudables están mejor o peor integradas en el paisaje. Se aprecian reductos de ambientes montaraces, algunos de ellos muy valiosos, creo yo, particularmente si se tiene en cuenta la rareza que empiezan a representar en la actualidad.

Entre esos ambientes están los bosques de encina cantábrica, poco influidos por la acción humana, que aparecen aquí sobre estas calizas muy antiguas, sujetos naturalmente a aconteceres muy variables -por ejemplo, últimamente, se quemó, como saben ustedes, una buena parte de esta zona, el daño se recupera, según puede observarse al visitar el lugar, con relativa facilidad, porque un factor natural de este territorio, ya en el borde del área de clima mediterráneo de la península Ibérica, es precisamente el fuego: la cepa de la encina brota con cierta facilidad, generando un tipo de sistema que tiene una dinámica natural muy interesante y es, de hecho, uno de los valores que se reconocen aquí-.

Otro de los valores importantes tiene que ver con las actividades agro-silvo-pastorales tradicionales. Las selvas no son tanto las explotaciones forestales que se ven en las fotos -cuyo objetivo es producir madera- como otros tipos de explotación del bosque nativo, ya bastante mal representados en esta cuenca, y que no solamente tenían como objetivo producir madera, sino también miel, carbón, carne, leche, queso, etc., y especialmente agua contenida en los suelos de las laderas, la renovación de los propios suelos, el mantenimiento de un paisaje dentro del cual ha evolucionado la cultura e idiosincracia del habitante de la zona. La explotación con base tradicional considera como producciones a las contenidas en ese uso diversificado del territorio. Algo que ha mantenido el paisaje hasta nuestros días y que precisamente ha sido argumentado para solicitar a la UNESCO su reconocimiento mundial como Reserva de nuestro planeta.

El fondo del valle contiene, cerca del mar una marisma que es de las pocas que quedan ya en Euskadi. Su valor es muy grande, entre otras cosas precisamente por su rareza. El sistema complejo que constituyen el fondo de valle y la marisma costera junto con las laderas y la cabecera de cuenca constituyen la unidad territorial funcional de Urdaibai. Este territorio, observado con más detalle, puede descomponerse a su vez, si se quiere, en otras unidades: en el fondo de la cuenca coexisten varios tipos de fondos de valle, y en las laderas que caen hacia ese fondo hay también otras unidades.

Podríamos concluir diciendo que este territorio puede muy bien descomponerse en otros sectores, realizados de forma automática, pero que son bastante artificiosos. Digo "artificiosos" porque no es verdad que estas líneas existan en la realidad. Estos límites son bastantes subjetivos, incluso los que diferencian el bosque de este prado vecino. Hay muchos factores que hacen que en realidad no tengan lugar estas discontinuidades y que el conjunto funcione como un sistema, un sistema de relaciones espaciales cuyo hilo conductor es el ciclo del agua que ingresa como lluvia, participa en procesos geoquímicos y biológicos y termina evacuada en la ría por un lado y evaporada a la atmósfera por otro.

Este sistema, por estar apoyado en componentes vivos e inertes es denominado por los ecólogos "sistema ecológico" o "ecosistema". No termina en los límites de la cuenca. Sus conexiones van mucho más allá. Prescindir de contemplar las estas relaciones al acometer cambios de usos en este territorio es actuar a ciegas, generalmente anteponiendo intereses monetaristas a los económicos.

El mapa sintetiza los dos tipos generales de territorios de Urdaibai: la costa y el interior. A los efectos de la charla introductoria de hoy, son dos elementos atractores turísticos: la primera, con unas connotaciones muy particulares, y el paisaje interior, con otras características singulares.

#### CUENCA DE OKA

*Costa*

*Ambientes montañosos  
(bosques, marismas, ríos)*

X

*Actividades rurales*

X

*Otras facetas  
del desarrollo  
(turismo, co-  
municaciones,  
educación am-  
biental)*

*Interior*

*Población e industria*

Junto a los bosques, las marismas y los ríos, que se encuentran más o menos bien conservados y representan valores poco influidos por la actividad humana, existen en el territorio peculiaridades adicionales: las actividades rurales que reconocemos también como valiosas y el desarrollo de las comunidades humanas instaladas aquí.

Desde el punto de vista del turista, el atractivo está en disfrutar apreciando paisaje que ofrecen la posibilidad de participar de esta atmósfera emocional y calidad de vida -cosas de las que cotidianamente disfruta el habitante de la cuenca-, de pasear por este espacio y ver cómo se siega la hierba, cómo se cultiva y cómo se recolecta la cosecha, qué conspicuas son las construcciones tradicionales, cómo se cria el ganado... incluso, estos otros usos más recientemente instalados, afortunadamente no excesivamente extendidos en el espacio, como es el caso de los cultivos bajo plástico.

La trama social subyacente es una población de tradiciones antiquísimas y una industria también bastante antigua -las propias ruinas de ferrerías constituyen un testimonio y un atractivo más-; una tradición que forma parte de la iniciativa del Pueblo Vasco y que está patente en instalaciones industriales nuevas que pueden verse en la zona Sur de la cuenca. Es evidente, no obstante, que estas iniciativas necesitan un marco bien preciso de planificación territorial, aspecto incuestionable: se trata del territorio de una Reserva de la Biosfera. El estudio de base que desarrollamos en 1983 es una buena referencia para ello: en eso consistió la petición que hiciera el Gobierno vasco al equipo técnico que lo llevó a cabo.

La superposición de estos tipos de situaciones, en la forma que se recoge en el cuadro, genera multitud de problemáticas de uso y gestión. Un problema importante que se añade aquí es por cierto el derivado del transporte de los productos que vienen de fuera o que salen de aquí, especialmente de la zona Norte de la cuenca. Hemos de hablar por tanto de carreteras o de ferrocarriles o, tal vez, de aeropuertos o helipuertos.

#### REGION MEDITERRANEA

- *Costas salvajes (acantilados, dunas, marismas).*
  - *La "hormigonización"*
- *Costas habitadas (ciudades, puertos).*
  - *El turismo de "costa urbana"*
- *Interior (paisaje, clima, cultura).*
  - *Montaña: el atractivo "urbano"*
- *Mundo rural.*
  - *El atractivo cultural*

En comparación con esta situación local, sirviéndonos de otra escala de apreciación colmo referencia, ¿Qué ha ocurrido en la Cuenca Mediterránea? ¿Qué tipo de paisajes interiores y costeros se encuentran en el Mediterráneo y cuál es la situación de éstos en relación con el turismo?

En relación con el litoral, en el Mediterráneo pueden diferenciarse dos tipos de costas, simplificando mucho la situación, hay costas aún salvajes, como podría decirse de algunos bordes arenosos que aparecen en Galicia, en Huelva, también en el País Vasco.... en tantos sitios; o las marismas que se localizan en todas estas situaciones señaladas en las costas occidentales, centrales y orientales del mar. Se trata de ambientes que no habían sido transformados por acciones humanas -ni siquiera las de carácter rural o, en su caso, de uso pesquero-. Recientemente sufrieron, en todos los casos aquí señalados, un cambio drástico hacia la "hormigonización": "... un paisaje tan bonito como éste merece la pena disfrutarlo de forma original, ... no nos gusta ni llenarnos de arena ni pasar demasiado calor... lo mejor es traernos la casa aquí, aunque, como promedio, sólo la habitemos veinte días al año"... El paisaje original se convierte en otro tan "valioso" como la actual costa de Benidorm o de Torremolinos. El patrimonio natural que se tenía en ese territorio se ha perdido. Es un hecho.

Otras porciones de la costa están habitadas desde hace mucho tiempo. Son los bordes marítimos en donde se han instalado ciudades y pueblos. Por ejemplo, Bermeo. Aquí existe un paisaje urbano desde hace siglos. Con frecuencia es un espacio densamente ocupado, como muchos pueblos marineros que viven pegados al mar. Apenas hay casas individuales, unifamiliares. Y bien está que se conserve esta tradición urbana. Para conservar este patrimonio sólo cabe llevar a cabo una vigilancia de las nuevas construcciones, de los planes urbanos, de la restauración y mantenimiento de edificios singulares, del mantenimiento de ciertas calidades arquitectónicas. Es también el caso de los puertos, donde concurre un tipo de turismo propio de una costa ya urbanizada, que no ha sufrido el fenómeno aludido de la costa previamente salvaje. El cambio se presta aquí al desarrollo de paseos marítimos, puertos deportivos y centros de acogida turística de ese tipo, adicional al contexto urbano existente que pueden hacer el paisaje más agradable.

El problema se da en el interior también, en el territorio alejado de la costa, donde el turismo busca un paisaje agradable, algo muy subjetivo que puede explotarse desde su componente cultural. Ese componente puede estar basado en

el mismo paisaje, por ejemplo, el espacio agro-silvo-pastoral. Esto ocurre cuando los usos rurales están bien integrados en el territorio. El turismo puede bien basarse en valores de tipo arquitectónico, histórico, artístico, etc... La gente acude a la montaña porque encuentra en ella una combinación de estas características junto a los componentes naturales entre los que destacan los de tipo climático. La tendencia que ha habido en ella lamentablemente también ha basculado con frecuencia hacia la sofisticación y urbanización, haciendo perder su atractivo original.

### *Conservación de la Naturaleza=Gestión sensata de los Recursos Naturales*

Trasladados estos antecedentes a la Cuenca del Oka, ¿Cómo conservar la naturaleza y desarrollar el turismo? La cuestión es: ¿Qué tipo de turismo? La conservación tendría que ser entendida como "gestión sensata con los recursos naturales". ¿Qué recurso natural representa Urdaibai que ha de ser usado de forma sensata? ¿Qué actividades puede acoger un espacio determinado para que encontremos "sensato" que se lleven a cabo? La diversidad biológica, la cultura, la tecnología tradicional y todo aquello que nos ha hecho acudir a la UNESCO para que reconozca el territorio como espacio protegido, ... ¿Hasta qué punto queremos conservarlos? ¿Qué actividades admiten para continuar como están ahora o mantenerse dentro de unos límites? ¿Que límites?

### LA CAPACIDAD DE ACOGIDA DEL TERRITORIO DE URDAIBAI

Imaginemos a un maestro de escuela con una clase de cuarenta niños de doce años. Un buen día los lleva en autobús a un pinar cercano: tras pasar un día de excursión, jugando y correteando en este sitio, el lugar seguirá siendo un pinar cuando la excursión termine: aquel bosque tenía capacidad de amortiguar el efecto inducido por cuarenta niños corriendo por él durante todo un día. La excursión podría repetirse a menudo y el pinar seguiría conservándose. Imaginemos que la excursión se hubiera hecho a un trigal: al caer la tarde el espacio que dejarían los niños excursionistas habría dejado de ser un trigal. Los mismos niños, el mismo tiempo, la misma influencia externa en diferentes tipos de ecosistemas tiene efectos diferentes. El ejemplo, muy sencillo, permite entender los extremos entre los que puede moverse la capacidad de acogida de diferentes lugares -los sistemas a ser transformados o utilizados- frente a intensidades de uso semejantes. El ejemplo podría repetirse con diferentes colectivos de visitantes, números distintos de horas o con frecuencias de visitas semanales distintas en diferentes sitios -pinares,

trigales, pastizales, robledales-, etc. Las explotaciones ganaderas, las pesquerías, etc. ofrecen otros interesantes ejemplos de la relación intensidad de uso-capacidad de acogida.

Se entiende que diferentes combinaciones de valores y propiedades del territorio, tienen capacidad o no la tienen para acoger diferentes usos o combinaciones de usos. Si la influencia consistiera en prender fuego se comprende que el pinar no tendría capacidad para amortiguar el calor que desprendería toda su masa de madera. Ni el pinar ni el trigo tienen capacidad para resistir un incendio con el combustible -madera o paja- que acumulan. Pero, curiosamente, una vez cesado el fuego. El trigo puede volver a ser lo que era en solo un año, habiéndose de esperar treinta años para volver a tener el pinar. Así pues, si la influencia externa es muy fuerte, la reversibilidad -la posibilidad de volver a disponer del recurso- depende del tipo de sistema de partida. El que era muy frágil resulta ser fácilmente reversible. El resistente no.

El ejemplo anterior puede servir para ilustrar cuándo puede encontrarse una situación con capacidad de acogida para practicar determinados modelos o manifestaciones del desarrollo y cuando no. El problema estaría el contestar a la cuestión: ¿Qué queremos conservar? ¿Se reconoce que determinados puntos de vista ecológicos pueden servir para indicar hasta dónde puede llegarse llevando a cabo determinados usos y hasta dónde no?

La conservación de la Naturaleza tiene detrás de sí ese dilema. Evidentemente no es un problema de los recursos naturales, de la biosfera. Es un problema humano.

### LOS RECURSOS NATURALES

#### ¿DISPONEMOS DE DESCRIPTORES DE SU CAPACIDAD DE ACOGIDA?

Creo que, sintetizando mucho, habría dos componentes en el territorio de Urdaibai que servirían para describir esa capacidad de acogida para las actividades de turismo y transporte que van a ser discutidas en estas jornadas.

#### - El Paisaje:

- \* El valor del paisaje natural.
- \* El valor de la cultura.

- Los procesos ambientales:

- \* El ciclo Hidrológico local.
- \* Las conexiones vectoriales
- \* El patrimonio de los suelos
- \* La diversidad biológica.

Uno de ellos es el paisaje. Este puede entenderse como nuestra percepción de las manifestaciones geóticas y ecológicas que ocurren en el territorio. Es muy fácil recurrir a poner ejemplos de simulación fotográfica de utilización del paisaje que denuncien diferentes tipos de degradación y preguntar a la gente qué situación prefiere: la fotografía anterior o posterior a la degradación. Podríamos hacer incluso una escala de apreciación subjetiva de capacidades de acogida -de lo que percibimos como que "nos gusta" y que "no nos gusta": cuando un espacio deja de agradarnos porque se haya degradado por encima de ciertos niveles y cuando todavía nos agrada a pesar de se ha hecho alguna cosa que modifica en cierta medida el paisaje original, o incluso resulta más agradable ahora.

En estas apreciaciones del valor del paisaje juega un papel muy importante la representación cultural que éste pueda contener. Esta impronta del paisaje no se improvisa, de ahí gran parte de su interés y, sobre todo, si se trata de manifestaciones de la cultura tradicional se encuentra el paradigma del mantenimiento de valiosos paisajes rurales gracias a la transmisión generacional de los aciertos, no de los errores. La cultura como mantenedora del paisaje es algo universalmente reconocido y respetado: pueden haber transcurrido milenios y llegado hasta nuestros días un tipo de paisaje que representa un patrimonio que debe ser conservado contra todo intento de sofisticación. Ese patrimonio es manifestación tanto de relaciones naturales propias de procesos ecológicos como de la presencia de una cultura que ha hecho al hombre rico.

#### CAPACIDAD DE ACOGIDA DEL MEDIO ¿SE ENTIENDE LA IDEA DE ECOSISTEMA?

El otro descriptor de la capacidad de acogida de Urdaibai se encuentra en los propios procesos ambientales: cómo funciona esa máquina que el ecólogo dice reconocer en toda cuenca hidrográfica. En un esquema del funcionamiento de esta cuenca, se pueden observar las entradas de materia y energía y las salidas, tanto

naturales como inducidas por diferentes formas de uso y gestión humana del espacio, de las transformaciones y en especial del papel del suelo en diferentes sectores de las laderas.

Tomando como proceso de referencia el ciclo hidrológico local pueden ayudar a nuestra motivación las célebres y relativamente recientes inundaciones de Euskadi -aquí desafortunadamente hubo una víctima, en Altamira. Los costes ambientales que hubieron fueron tremendos y, en esencia, junto al fenómeno meteorológico que las provocó, tuvieron mucho que ver con ello las alteraciones poco sensatas que ha venido sufriendo el ciclo hidrológico local en gran parte de Euskadi.

Se trata sobre todo de las conexiones vectoriales. Los vectores son las flechas que ponen en conexión unos espacios con otros: esencialmente el trasiego del agua de la lluvia en las laderas pone en conexión fenómenos muy curiosos hasta llegar al fondo del valle fertilizando estos suelos de mayor productividad -por cierto, que quedan en Euskadi pocos fondos de valle bien conservados como el que va de Muxika a Mundaka y, si seguimos así, nos vamos a quedar sin él a base de jugar al desarrollo a ultranza ¡...como si no hubiese otro sitio para industrias y nuevas urbanizaciones que precisamente éste!-. En el comportamiento del agua hemos de referirnos a los suelos no sólo desde el punto de vista de su potencial agrario productivo sino también, fundamentalmente, por su papel en el ciclo hidrológico.

No interesa ahora tanto reconocer las unidades de que constaba este mosaico, sino prestar atención a las transferencias que existen entre ellos. Uno de los equipos que participó en el estudio se dedicó a estudiar las características de las aguas que drenan estas laderas. Se señalan los puntos donde se tomaron muestras para conocer las propiedades de ese agua, tanto biológicas como físicas y químicas. Estas características ponían de relieve los procesos vectoriales de ladera - a efectos de la capacidad de acogida a que nos referimos, las actividades que se lleven a cabo en puntos como éstos, que ocupan zonas de exportación de agua, afectan de distintas formas a todo lo que hay debajo, así como a las zonas de descargas de acuíferos; verdaderamente estas trampas de relaciones espaciales existen y, entre otras indicaciones palpables, los valores de contaminantes encontrados aquí podrían atestiguarlo-. Estos otros vectores vienen a indicar conexiones con el "mundo exterior" a la cuenca del Oka.

Algunas de estas conexiones espaciales están rotas. Hay otras conexiones que están también rotas porque no puede mantenerse materialmente el contacto que



había entre estas zonas montaraces y las zonas más salvajes de otras zonas -por ejemplo, los animales que se mueven en este área y que no vuelan, encuentran discontinuidades que dificultan la conexión, su aislamiento genético terminará teniendo graves consecuencias para sus poblaciones. Esto es un sistema de relaciones, es un ecosistema. Las cuencas funcionan de esta forma. Cuando hablamos de capacidad de acogida estamos tratando de decidir de una forma racional -sensata- si los beneficios perseguidos con estos nuevos usos que suponen la rotura de estas relaciones compensan o no los costes ambientales asociados a ello. Se trataría de ver si cambia, y en qué grado lo hace, la estructura del conjunto de este territorio que se supone queremos conservar.

Se destacan unos componentes esenciales de este territorio. Son los suelos a que me refería antes -más que los suelos, merece la pena llamar la atención sobre el humus del suelo-. El humus es uno de los recursos de mayor valor que han heredado los pueblos de la gestión del espacio llevada a cabo por sus antepasados -esa sustancia negruzca que forma parte del mantillo-. El humus procede de la oxidación lenta de la materia orgánica -hojarasca, necromasa en general- aportada a la superficie del sustrato. Origina unas estructuras a manera de grumos o agregados que son como esponjas que, a escala de gran detalle, ponen en conexión unas partículas de arcilla o de arena con otras. Cuando llueve, el agua circula de un grumo a otro, evitando arrollar los materiales del suelo, de tal manera que si el espacio está bien gestionado, si hay humus en el suelo, el tiempo que tarda una gota de agua de lluvia desde el punto en que cae hasta que llega a la marisma resulta ser larguísimo. Si este proceso no funciona bien -si la estructura del suelo de estas laderas está descompuesta- puede tardar sólo unos minutos en llegar esa gota. La energía que lleve, su masa por la velocidad elevada al cuadrado, es mucho mayor, y también su poder erosivo, de arrastre de materiales. Cualquier actividad que modifique estos flujos que la naturaleza tiende a hacer lentos, representa pues un "impacto ambiental" -ese término que está tan de moda- cuyo coste debe evaluarse a priori, no a posteriori, lamentándonos luego.

Entre los diferentes grados de desarrollo de una ladera, podemos destacar: una ladera bien conservada, una muy erosionada y otra extraordinariamente erosionada. La infiltración del agua de lluvia es importante en el primer caso y la escorrentía pequeña. Estos fenómenos evolucionan de distintas formas en los otros casos. El tercer caso traerá a la memoria de algunos de los presentes los tristes sucesos de avalanchas por coladas de barro de aquellas inundaciones célebres a que ya aludimos antes que sufrimos aquí. La laderas con plantaciones de pinos no

funcionaban -lo hacían mal-; junto a ellas estas otras con bosquetes de especies frondosas: aquí no ocurrió lo mismo, aunque sobre ellas llovió de igual forma. No creo que haya que oponerse frontalmente a este tipo de cultivo arbóreo -puede ser una producción tan necesaria como cualquier otra-, pero sí a su promoción exacerbada, sin más planteamientos que los productivistas.

La misma cantidad de agua caída en dos casos comparados, la variación del caudal en uno y otro río -uno produciendo una seria inundación, el otro no; uno llevando toda esta cantidad de materiales en suspensión, el otro con aguas bastante cristalinas-. Aquella es una cuenca que ha perdido la mayor parte de la materia orgánica y, sobre todo, el humus en las laderas. Es una cuenca mal gestionada. Si hay en Euskadi un lugar ideal donde poner en práctica una gestión ejemplar del territorio éste es el territorio de Muxika-Gernika-Mundaka.

Los suelos no solamente son recursos naturales útiles como material productivo: peores suelos que éstos de El Egido no debe haber muchos en el mundo. Sin embargo, los andaluces han sido capaces de sacar de aquí un potencial productivo tremendo. No se trata pues, sólo de producir sino, además, conservar nuestro patrimonio natural. Esto es desarrollo sostenible. Aquello son soluciones para mañana, las veces que lo son. Esto es un hecho, no es una opinión. Es una realidad.

Comparando unas zonas piloto en Euskadi con otras en el centro de España, cerca de Madrid, se llegó a la conclusión de que la homogeneización del territorio en el País Vasco no responde a una política clara de ordenación del territorio, sino al "dejar hacer", con las consecuencias sobre la pérdida de suelos.

Finalmente, terminaremos haciendo una breve alusión a otro descriptor que es también un patrimonio importante de este territorio y que, con la conferencia de Río, tan de moda está ahora: la diversidad biológica. La diversidad es la manifestación de la discontinuidad de la vida: las especies de plantas y animales. Estas discontinuidades a su vez, están formadas por unas unidades que son los especímenes. La diversidad no refiere solamente las especies y comunidades biológicas en estado salvaje, también es manifestación de la cultura agrícola, ganadera y selvícola, como la de este pueblo, que ha sido capaz de mantener durante milenios un patrimonio biológico que está aquí presente todavía. Junto a esto se encuentra también la diversidad de paisajes. Resulta que éste no es tan homogéneo como pudiera ser en Castilla, que también tiene su belleza, sino que resulta ser un mosaico de unidades

espaciales de diferentes grados de madurez que constituyen asimismo un descriptor válido para entender la capacidad de acogida de la cuenca.

---¿HASTA DONDE, LA EXPLOTACION, LA CONSERVACION  
... DE UN ESPACIO NATURAL PROTEGIDO?

Los descriptores aludidos, puesto que modifican su valor frente a distintos usos, sirven como indicadores de cambios frente a distintos usos y facilitan la toma de decisiones. En relación con ello, llama la atención que el Gobierno de Euskadi no se tome suficientemente en serio -así lo aprecio yo- el patrimonio que representan los recursos de esta cuenca. Las potencialidades turístico-culturales y educativas son tremendas. No sólo hemos de referirnos a los valores antes aludidos de su paisaje, sino también los valores derivados del reconocimiento de los procesos ambientales a que nos hemos referido y que mantienen la estructura y funcionamiento de este territorio.

Parece decidido, oficialmente y timidamente decidido, que quiere protegerse Urdaibai. El apoyo a esta protección, que no significa conservación "integral" -el mantener libre de toda influencia humana el territorio-, ha de venir tanto de la conciencia por el asunto de la población residente como de la población que vive cerca, o lejos, de aquí. La administración de Euskadi, puesto que dispone de capacidad técnica para conocer la problemática, y de asesorarse con equipos especializados, puede disponer de información básica sobre el tema, pero su decisión de llevar a la práctica una gestión sensata de este patrimonio tiene que venir impulsada fundamentalmente por la sociedad. Si esta conciencia no se tiene, carece de sentido la idea de conservación de la naturaleza.

### Coloquio

P. Quisiera conocer tu opinión sobre el cambio de este territorio desde que hicisteis aquí vuestro primer estudio en el año 83 hasta la actualidad.

R. Desde 1.957 hasta hoy ha tenido lugar una patente pérdida de complejidad espacial en el paisaje. Esta apreciación resulta de un análisis realizado sobre una serie de fotografías aéreas que abarca todo este periodo de tiempo. Se han hecho dos tesis doctorales sobre el tema en nuestro Departamento. Un recorrido en automóvil por Euskadi podría confirmarlo a primera vista, aunque resultaría muy

subjetivo. La profusión de pinares, o más bien de plantaciones de pinos, y la transformación de muchos caseríos en residencias secundarias parece patente. También la proliferación de casas dispersas que nada tienen que ver con el uso rural al que responde el caserío. En cualquier caso, es muy probable que tú mismo, a lo largo de estos años, hayas tenido esta percepción del cambio. Si esto se considera un problema, ante todo ha de haber una clara percepción del cambio como de pérdida de unos valores que ahora son más escasos. Es una verdadera lástima que hayan habido subvenciones al cultivo de madera y no a la agricultura y la ganadería, o por lo menos no en la misma medida. No entiendo -no quiero entender- porqué el abandono rural se considera "desarrollo" económico; desarrollo ¿...De qué economía?

P. No pertenezco a ningún partido político, pero creo que muchas preguntas aún sin respuesta habría que hacerlas a los políticos, tanto de esta comarca como de Euskadi o de Madrid.

R. Aunque disfrutamos de un régimen democrático, la democracia no es tan participativa como debiera. En cuatro años de legislatura pueden permitirse, cuando no promoverse, todo tipo de desaguisados ambientales, y no basta con no volver a votar al autor de esos desaciertos, sino en participar orientando sus decisiones durante todo su mandato. Un altísimo personaje de la política española me decía no hace mucho que no tenemos una política ambiental más comprometida... porque la gente no la pide. Yo me pregunto ¿Los Sindicatos no perciben más lucha por conseguir una mejor calidad de vida que la orientada a conseguir un 5% o un 7% de incremento salarial anual? Desgraciadamente ahora la lucha está en conseguir al menos tener empleo, pero justo en un momento de recesión como el presente se encuentra una buena ocasión para remodelar la idea de desarrollo dentro de exigencias de una política ambiental mejor. No olvidemos que lo ambiental no es sólo ecológico, sino también socioeconómico.

En cualquier caso, creo que también corresponde a la administración informar y facilitar la educación ambiental, no sólo la educación para el consumo. En consecuencia con esa información la sociedad exigiría un marco de desarrollo más racional. Al menos podría empezarse a nivel autonómico a reclamar nuevos marcos de referencia estatal e internacional. Desgraciadamente mucha gente considera que conservar los recursos naturales significa aumentar el desempleo por paralizar el desarrollo. ¿Quiénes comunican esta falsa idea y por qué lo hacen?-

P. Parece que cada siglo aparece un personaje realmente importante. ¿Habrá que esperar a ese personaje para disponer de otro modelo de desarrollo?

R. No creo que haya que esperar a eso ni tampoco creo en tales personajes.

P. El modelo urbano "central" parece que tradicionalmente se ha dado en Urdaibai -al menos responden a ello las dos villas que hay en los extremos de la cuenca- junto a caseríos dispersos que están muy bien donde están. ¿Es este tipo de modelo urbano el adecuado?

R. No me refería a la dispersión de los caseríos como a la proliferación de edificaciones de segunda residencia como problema de conservación de los valores de Urdaibai.

P. ¿Es importante la influencia que ello está teniendo en nuestro tipo de suelo?

R. Hay que analizar con objetividad el problema y actuar en consecuencia. La pérdida de valor del paisaje de esta zona debe ser valorada ante todo por la población residente. En uno de los estudios hechos en la cuenca llevamos a cabo unas encuestas a la población local. Entre otras cuestiones se mostraron combinaciones de pares de fotos que permitían descubrir qué tipos de paisajes prefería la población. La gente respondió de forma admirable, mostrando gran interés por su territorio. No vimos nunca nada igual en otros lugares de España. Junto a problemas de carácter técnico, relacionados con procesos ecológicos, a veces quizás de más difícil comprensión popular, se valoró el territorio teniendo en cuenta qué tipo de actuaciones eran queridas, obviadas o rechazadas por la población.

El problema subyacente es el crecimiento poblacional de este espacio, tanto de población nativa como ingresada de otras zonas. Este problema es más complejo que el derivado de la proliferación de las segundas residencias, cuya solución no es tan difícil.

P. El urbanismo disperso genera un aumento de las vías de comunicación, del hormigón, de la dificultad de tratamiento de aguas residuales. También es un problema de costes, de inversiones. No se si la propia administración está impulsando este tipo de desarrollo urbano precisamente en un espacio protegido.

R. Puede ser. No basta con culpar al Gobierno, aunque debemos ser conscientes y exigir a la administración que obre en consecuencia con el entorno, no olvidándolo. Justo en estos días la administración autonómica madrileña ha tomado la decisión de promover una estación de nieve artificial en la Sierra de Guadarrama. Existen razones objetivas para poner en evidencia la il portancia del impacto ambiental que ello supone. No sólo en el lugar exacto donde se construyan las pistas, sino en todo el sistema de relaciones afectado por este tipo de proyectos. Personalmente creo que se trata de una decisión estúpida, tonta. Y si no lo es ¿Qué se pretende con ello? Es triste que la decisión venga de una Consejería denominada "de Cultura".

En el caso de Urdaibai, no conozco la procedencia de las promociones de construcción, pero no creo que procedan expresamente de la administración. Otra cosa es que ésta no participe haciendo suyo el problema.

P. Tu charla se ha centrado en el espacio rural. ¿Hasta qué punto la lucha debiera ser dirigida a mejorar las condiciones de la calidad, de las áreas metropolitanas, paliando la huida de fin de semana al campo?

R. La preocupación la he orientado, en efecto, al mundo rural, objeto de la conservación de la naturaleza. De la misma forma que hay excelentes profesionales del mundo forestal y la política forestal ha mostrado serias deficiencias en España, y hay magníficos economistas siendo la economía un desastre, hay también urbanistas que tienen las manos atadas por problemas que nada tendrían que ver con el urbanismo. La ciudad, las áreas metropolitanas son una suma algebraica de aciertos y errores donde éstos suelen superar con creces a aquéllos. Buena parte de los problemas a que aludes quedarían resueltos con alternativas metropolitanas a más necesidades humanas de ocio y recreo al aire libre. Pero la especulación del suelo el monetarismo, no la economía- es una realidad que nos ata y sobre la que la administración no ha demostrado todavía tener ninguna fuerza o, tal vez ninguna idea alternativa. Son los problemas del desarrollo a ultranza a que antes nos referimos. No me extraña que nuestros vecinos del Bundesbank consideren que la peseta va muy mal. Detrás de ella hay cada vez menos producto interior bruto y más inflación, más especulación: el suelo produce "dinero" con el paso del tiempo pero no produce nada bueno para nadie más que para los grandes bancos.

P. El caso es: Urdaibai, ¿Hacia dónde vamos? ¿Existen elementos conflictivos de tamaño tal que deba exigirse a la administración que establezca unas directrices sólidas para encaminar un desarrollo sostenido de aquí a tres años?

R. Hay un entramado de intereses. Es la razón por la que no existe tampoco aquí una política ambiental clara. Pese a ellos y sobre ellos está la necesidad de llevar a la práctica unas directrices adecuadas.

## EL TRANSPORTE PUBLICO EN URDAIBAI

Enrique Urkijo. Dtor. de Marketing de Euskal Trenbideak.

Lo que pretendo hacer hoy es una reflexión sobre los problemas de transporte que abarca esta zona; sin que se deba extraer de aquí compromisos concretos, supongamos de inversión ó de obras a hacer, etc. Estamos hablando de las medidas que deberían adaptarse para mejorar el transporte en esta zona.

La intervención la voy a dividir en 3 partes: Una primera parte va a referirse a la situación actual del transporte público de viajeros, la segunda va a pretender describir los problemas que aquejan a este transporte aquí y en la tercera expondré las líneas por donde a mi juicio deben configurarse las soluciones. Por razones de conocimiento, haremos hincapié al ferrocarril sin descuidar el modo carretera, pues como probablemente sabreis nosotros tenemos también líneas de autobuses en Bizkaia y Gipuzkoa y es un tema que tocamos de cerca. Además de mi propio entender y experiencia, he repasado y he hecho hincapié para preparar esta conferencia, en estudios que han elaborado algunas Empresas de Consulting sobre esta comarca en el grupo de transporte.

En cuanto a la descripción, estamos ante una comarca que tiene una población de 45.000 personas, encuadradas en 13 municipios de los cuales 11 no alcanzan ni siquiera los 3.000 habitantes; además de estos municipios que incluye Urdaibai, en su totalidad existen otros 9 que están parcialmente incluidas de los cuales 8 tienen una densidad inferior a 1.000 habitantes.

Otro dato a señalar es que la población no se distribuye de una forma equilibrada en el territorio, sino que se asocia en torno a las cabeceras comarcales muy fuertes como son Gernika y Bermeo. Esta característica va a hacer que se tengan que suponer tráficos distintos lo cual originará uno de los problemas que tiene el transporte de esta zona. El índice de motorización tiene normalmente una relación directa con el nivel de renta, a mejor renta mayor índice de motorización; dicho en términos vulgares, cuanto más dinero se tiene, se tienen más coches o más motos.

Sin embargo, no siempre es así, esto ocurre cuando las condiciones de transporte público son homogéneas, porque a mayor carencia de transporte público



se da una mayor necesidad de motorización, con los costes que ésto supone para las familias.

Las relaciones entre el índice de motorización y los vehículos por cada 1.000 habitantes se pueden dividir de la siguiente manera:

- Los municipios que no tienen servicios públicos tienen una relación 376 vehículos/1.000 habitantes.
- Los municipios con menos de 10 servicios públicos al día tienen una relación de 328 vehículos/1.000 habitantes.
- Los municipios con más de 10 servicios al día tienen 285 vehículos/ 1.000 habitantes.

Actualmente la media de Bizkaia está entorno a los 259 vehículos/ 1.000 habitantes. En este porcentaje evidentemente pesa muchísimo toda la zona del Gran Bilbao con una importante red de transporte público.

En una ciudad que tenga, por ejemplo, una red importante de transporte público, como pueden ser Londres, París etc... no es normal que un joven con una edad inferior a 30 años, aunque tenga trabajo, posea vehículo privado. Normalmente la inversión que supone disponer de vehículo, con los gastos de mantenimiento añadido, no compensan las utilidades que va a producir porque se tiene a disposición una gran red de transporte público, y en segundo lugar no son competitivos los tiempos de marcha de un vehículo privado con una red de servicio público en una zona congestionada. Por ello, la relación de motorización está muy ligada a las áreas rurales y a las deficiencias del transporte público.

En cuanto a la movilidad, conviene recordar que la oferta actual de la red del transporte público con servicios del orden de 2 a 5 diarios, en algunos casos, se presta difícilmente a una captación entusiasta de la gente que utiliza el vehículo privado hacia el transporte público. Fundamentalmente, y ésto es muy importante de tener en cuenta, en estas zonas, y cuando el transporte público es de baja calidad, el viajero es fundamentalmente el viajero cautivo.

En otros países, es el caso de Suiza por ejemplo, uno de cada 9 ciudadanos tiene un abono de transporte público; aunque posean vehículo privado; la antigua

teoría de que el usuario de transporte público era el que no poseía vehículo propio, hoy en día, cuando la red de transporte público alcanza un cierto nivel de calidad, no tiene vigencia; el vehículo privado es para unos determinados segmentos de viajes, y el transporte público es más apto para otro tipo de viajes.

El cautivo es el viajero mayoritario aquí es la actual red de transporte público; y dada la baja calidad del transporte, aunque con las medidas que se están tomando en el Ensanche Bilbaino, en relación con la OTA, se está produciendo una creciente disuasión de la utilización del vehículo privado hacia el centro de la capital del territorio; y en este caso puede haber viajeros no cautivos. En el resto de las relaciones, fundamentalmente el viajero es un viajero cautivo. Este viajero cautivo corresponde a un importante sector social; fundamentalmente miembros de familias con un sólo coche en su hogar, familias con pocos recursos, o de alguna manera incapacitados para disponer de vehículo propio, población encuadrada bien en la tercera edad o en sector juvenil; impedidos, minusválidos, etc... éste es fundamentalmente el sector cautivo.

#### SITUACIÓN ACTUAL DE LA COMARCA

En esta comarca el vehículo privado representa un 89% de los desplazamientos, y el transporte público regular presenta un 11%, si lo comparamos con la zona del Bilbao metropolitano, el vehículo privado utilizado allí no llega al 60%. En esta zona estamos en un porcentaje mucho más alto debido a las cuestiones que estamos apuntando.

Entre los viajes que se realizan en transporte público, de esta comarca un 70% son extracomarcales y un 24% de los viajes son dentro de la comarca.

La calidad de la oferta de transporte público regular definida mediante los parámetros básicos de un servicio de cercanías o suburbano, es muy inferior al vehículo privado. Hay 4 parámetros fundamentales y estos parámetros son:

- el precio
- la accesibilidad a las estaciones
- la duración del tiempo del viaje o velocidad comercial o tiempo de marcha
- la confortabilidad

Con relación al ferrocarril, el primer parámetro, el precio, resulta favorable; sin embargo, existen importantes deficiencias en los restantes parámetros.

La accesibilidad, sobre todo en Bermeo y en Gernika, es magnífica, pero en Bilbao no resulta igual, es decir, el viaje que tenga como origen la comarca y destino la capital del territorio realmente tiene un plus en su duración.

La duración del viaje es excesiva debido a 3 cuestiones:

-la accesibilidad de Bilbao

-la rigidez de la vía única, la cual no permite que existan unas mayores frecuencias o que se puedan coger trenes con paradas o sin ellas

-la concepción que tiene la gente de el ferrocarril como medio universal de transporte; pero como en marketing cada producto tiene que ir dirigido a un segmento del mercado.

Suele haber una fuerte presión, normalmente por los ayuntamientos; que reclaman mejoras de transporte para su pueblo, los cuales pueden ser perjudiciales para los pueblos del entorno. Así, hemos tenido en esta línea algún caso, precisamente, Bermeo está absolutamente penalizado por el cúmulo de paradas que existen entre Bermeo y Gernika. Si una persona quiere desplazarse de Bermeo a Bilbao, el hecho de que se den paradas, donde se monten 8 personas por día, hace que 1.700 personas/día se vean perjudicadas en su tiempo de marcha; por lo que es necesario jerarquizar los tráficos y seleccionar.

Con relación a la carretera, solo diré que el principal operador es Automóviles Vascongados, con líneas agrupadas en torno a Bermeo y Gernika, con 2 tipos de relaciones; relaciones con Bilbao y relaciones con la cabecera de comarca, fundamentalmente Gernika y en menor medida Bermeo. En la línea Bermeo-Gernika-Bilbao, solo la relación Gernika-Bilbao ocupa más de un 50% de sus viajes. Si tenemos en cuenta, además, que esta línea no agota el transporte de esta comarca, porque hay más líneas como la que viene de Lekeitio y hace también tráficos Gernika- Bilbao, observamos que por carretera hay un gran volumen de tráficos que salen de la comarca.

Además existen unos servicios regulares de uso especial, como son los servicios de las ikastolas, fábricas, colegios, etc... y por otro lado también son importantes en esta zona, sobre todo en verano, los servicios discrecionales que se dirigen a las playas.

En lo que hace referencia al tráfico ferroviario, éste se lleva a cabo por Eusko Trenbideak mediante un ramal de vía única entre Amorebieta y Bermeo y 12 estaciones o apeaderos. Tenemos tráfico cadenciado entre Bermeo-Gernika-Bilbao, es decir, siempre es a la misma hora, con marchas paralelas, intervalos de 1 hora; con un tiempo de marcha desde Bermeo de 68 minutos y desde Gernika de 50 minutos hasta Bilbao.

El número de viajeros ha subido espectacularmente en los 10 últimos años; en el año 83 fue el más bajo, ya que a consecuencia de las inundaciones el tren no llegaba hasta Atxuri y se quedaba en Ariz Basauri; en este año bajo de 945.000 a 1982 a 721.000 viajeros a 1983 y desde el año 1983 hasta el 1992 prácticamente se ha duplicado.

A partir del año 1987 al 1992, se ha llevado a cabo un importante volumen de inversiones en esta línea; por ejemplo entre Amorebieta y Bermeo, poniendo una vía de traviesas de hormigón y carril soldado; que da un mayor confort y mayor seguridad, por más de mil millones de pesetas. Se han hecho inversiones en catenaria, en señalización, concretamente en la estación de Gernika para facilitar mucho más las maniobras. Todo esto ha hecho que en los 10 últimos años hayan tenido prácticamente un incremento del 100% en viajeros locales; incrementándose más los viajeros de pago que los gratuitos.

Existe una demanda punta en el mes de Julio debido a los viajes hacia las playas y los originados por las segundas residencias; no obstante el índice de cobertura, el índice que nos mide los ingresos, lo que paga la gente por billete, dividido por los gastos que tiene esta línea es de un 40% solamente, es decir, de por cada 4 pesetas que se ingresan se gastan 10; además no se tienen en cuenta las inversiones, ya que éstas, todas las inversiones en vías etc... se consideran a fondo perdido; y lo que es gasto, de pura explotación, determina el índice de cobertura que en esta línea está, como hemos mencionado anteriormente en torno al 40%.

Volvamos a evaluar la red del transporte público en esta comarca, sus características fundamentales son:

- El porcentaje de participación del transporte público en el total de desplazamientos es muy inferior al propio de zonas suburbanas del entorno de Bilbao.

- Otra característica es que otra gran parte de la red está constituida por gran porcentaje de viajeros cautivos.

- Además existen varios asentamientos en el entorno de Urdaibai que carecen de servicios regulares de uso general. Las relaciones del transporte público de los pequeños núcleos con las cabeceras comarcales son inexistentes o de muy baja calidad, excepto en la zona servida por el ferrocarril.

- Se da una superposición o duplicidad de línea de ferrocarril y carretera, lo cual unido a la falta de jerarquización de las líneas, lleva inevitablemente a establecer condiciones de competencia no beneficiosa para el sistema de transporte y en general para la comunidad.

- No existe una política tarifaria común entre los dos modos de transporte de la comarca, ni de estos con el transporte urbano de Bilbao.

#### PROBLEMÁTICA ACTUAL DE LA COMARCA

Si pasamos ahora a los déficits que presenta el transporte público en esta zona, tendríamos que apuntar los siguientes:

- Falta de planificación integral.
- Confusión del tráfico intracomarcal con el extracomarcal.
- Mala accesibilidad al centro de Bilbao.
- Duración del viaje no competitiva con el vehículo privado.
- Falta de frecuencia en horas punta.
- Falta de confort en los trayectos largos, lo cual es una consecuencia de la falta de capacidad.
- Carencia de conexión con algunos pueblos del entorno.

Además de todo ello cabe mencionar como tema específico del verano, la punta del tráfico playero.

Con relación a la falta de planificación integral, hay que señalar que es el problema básico del transporte, por lo menos en esta comarca.

El problema más importante en Urdaibai, en Bizkaia y en Euskadi en general, radica en la falta de una planificación conjunta derivada de la complejidad institucional. En un Estatuto de Autonomía donde hay distintos niveles, Gobierno, Diputación, Ayuntamientos, etc...; se genera una complejidad donde las competencias están repartidas, el transporte por carretera depende de la Diputación y el ferroviario del Gobierno. Este tipo de problemas se crean al no articularse todas las competencias del transporte en una unidad única.

Equivocadamente, a mi juicio, los medios de transporte se tratan por separado; como si fuera objeto de planificación el autobús, o la carretera, o el tren; cuando en realidad lo que debe de ser objeto de planificación es aquello que es derecho del ciudadano, y el ciudadano no tiene derecho al autobús al tren etc...; tiene derecho al transporte y éste habría que darlo en unas condiciones en las que fuese de la más alta calidad y el menor coste posible.

La organización que actualmente presenta el sistema del transporte público regular de viajeros en el territorio de Bizkaia, y en esta comarca también, se puede definir, de una manera simplificada, como un resultado de la adición de las distintas soluciones que se han dado a los distintos problemas parciales; que a su vez se han ido presentando a lo largo de la historia.

A medida que Bizkaia en el último siglo ha tenido un fuerte avance demográfico, económico y social, se han generado un tipo de relaciones al centro de trabajo, de estudios...; en definitiva, unos flujos de transporte. Y se han dado unos tipos de soluciones por aquel operador o concesionario que estaba en una determinada zona, sin tener en cuenta precisamente una visión global de las relaciones del transporte.

Como común denominador de estas soluciones se puede identificar claramente el fuerte carácter parcial que presenta.

A nivel de Bizkaia existen dos entidades públicas competentes y tres empresas explotadoras en materia de transporte ferroviarios:

- RENFE y FEVE, que dependen del Ministerio de Transporte y
- Eusko Trenbideak que depende del Gobierno Autónomo.

En carretera la Diputación es la competente, y en Bilbao incluso el propio Ayuntamiento.

En definitiva, a nivel de Bizkaia podemos hablar de hasta seis organismos que tienen competencia tutelar en materia de transporte, y en concreto en esta comarca podemos hablar por lo menos de dos: Diputación y Gobierno.

Cada empresa operadora explota la línea que tiene a su cargo, independientemente de las demás y con relaciones de competencia con las empresas que cubren su misma área. Las entidades públicas mantienen su área competencial, pero con pocas relaciones también entre ellas.

Se echa en falta, por lo tanto, un marco planificador que permita articular y coordinar la diversidad de los sujetos existentes en el sector y que logre dirigir ordenadamente las actuaciones futuras.

Si en el campo del transporte público no se ha avanzado hacia una integración del sistema, tampoco se ha hecho con relación al vehículo privado. A nuestro juicio, se tenía que haber definido el papel del vehículo privado y el papel del transporte público, ya que cada cual tiene su lugar en un determinado tipo de transporte.

Otro problema añadido al transporte es la falta de conexión con la planificación del territorio. Un ejemplo claro lo tenemos en la ubicación de la U.P.V./E.H.U. de Leioa.

En los pueblos el ferrocarril normalmente, pasaba por las afueras, entonces los pueblos han crecido al otro lado de la vía dejando las estaciones lejos del centro urbano. En definitiva, se debe planificar coordinadamente el transporte con la organización del territorio. Como resultado de esta planificación conjunta surgirán unos planes o al menos unos criterios de orientación que permitan definir cual es el sector de la demanda que debe atender el ferrocarril, cual el autobús y cual debe atender el vehículo privado.

Las competencias que ostentan las distintas entidades públicas, incluyen tanto la planificación de redes, como de servicios, o de tarifas; que son tres temas fundamentales a tratar en el transporte.

Nosotros, como empresa, hemos pretendido en algunas ocasiones, en concreto en la margen derecha que tenemos líneas de carretera bastante coincidentes con la línea de ferrocarril, hacer una política tarifaria común, tener los mismos títulos etc... Lo hemos conseguido en parte, porque como nuestros precios de ferrocarril los aprueba el Gobierno Vasco, los de carretera la Diputación de Bizkaia o Gipuzkoa según corresponda; y como pueden tener criterios absolutamente distintos sobre cuánto deben de ser las subidas o de qué títulos deben de existir, impiden, incluso en la misma empresa que podamos hacer una política de planificación territorial común ;llegando a ser una auténtica aberración.

Si este sistema de transporte, como está ahora, no se complementa con mecanismos que favorezcan la relación de las entidades públicas y con ello se realice una efectiva labor de coordinación y relación de actividades, el resultado que cabe esperar del mismo, con un sector tan compartimentado en áreas competenciales estancas, será negativo para la comunidad.

Las relaciones que se dan entre las empresas que operan en una misma área, actualmente son de competencia intervenida, como corresponde al mercado en el que operan. En muchos casos, lo que en realidad es más vergonzoso, es que todas ellas dependen de la subvención pública. Las líneas de carretera, están recibiendo subvenciones de las Diputaciones, y son paralelas en muchos casos a las líneas de ferrocarril, que también percibimos subvenciones.

En algún caso se dan cosas curiosas, incluso dos ferrocarriles como puede ser la línea del topo, Donosti-Hendaya. Nosotros vamos paralelos prácticamente a la línea de Renfe. Las dos empresas se benefician del presupuesto público y en cambio no existe política alguna que coordine los dos ferrocarriles y destine uno de los dos a hacer largo recorrido, el otro realizar el de cercanías etc... sino que viven en mutua competencia.

Y la competencia que debiera existir realmente en estas áreas de cercanías o suburbanas, es del transporte público concebido como sistema; es decir, integrando al autobús y al tren, frente al vehículo privado; no precisamente entre el ferrocarril y el autobús.

Así conseguiríamos una reducción del coste y una economía de escala, que permitirían dar una alternativa ante la situación en la que está actualmente el vehículo privado.



La idea básica en las grandes aglomeraciones urbanas y en las zonas suburbanas y de cercanías hoy en día, es la de hacer este sistema único y conseguir alcanzar el objetivo de integrar y jerarquizar.

Con la integración lo que se pretende es lograr una conexión entre las distintas redes, lo que resulta realmente básico, ya que hay que paliar las dificultades que tienen los transbordos, minimizar las incomodidades y pérdidas de tiempo; previendo estaciones de conexión, de intercambio.

Y por otro lado en lo que refiere al tema de jerarquización se pretende lograr que en la red cada modo se especialice para el segmento que es más apto.

Respecto al ferrocarril podemos señalar fundamentalmente 4 campos de actuación en los que es más apto:

- entradas a las ciudades
- tráfico metropolitano urbano
- tráfico de gran velocidad, entre los 200-500 km. de distancia en tren no tiene competencia
- Mercancías a largas distancias con trenes completos.

En estos 4 segmentos del transporte el ferrocarril es el rey, para los restantes hay otros modos más aptos que son los que hay que utilizar.

En cuanto a la integración de las redes, es también igualmente deficiente. No existe ninguna estación de transferencia automóvil-ferrocarril, que sería muy interesante en el entorno de Gernika ya que este municipio está rodeado de muchos asentamientos diversificados con pequeños caseríos etc... que con las dificultades de la O.T.A. en el centro de la capital y con un sistema de transporte rápido que entrara hasta el centro de la ciudad resultaría un viaje muy cómodo acercarse esos 5 o 10 km hasta una estación de transferencia en el propio Gernika y desde ahí dirigirse en ferrocarril hasta la ciudad.

Todo ello con una frecuencia adecuada, una duración del viaje no excesiva y con una estación de correspondencia; es un sistema de transporte que hay habitualmente, por ejemplo en el entorno de Londres y ahora también en el entorno de Madrid. Se crean grandes aparcamientos junto a las estaciones de cercanía, donde

se da una vivienda de baja densidad, por lo que los habitantes viven a una cierta distancia de la estación, llegan a ésta en su vehículo privado y de aquí acceden a la capital en tren. Estas estaciones se están dotando de hasta pequeños supermercados donde poder realizar las compras de última hora, ofreciendo así un buen servicio a personas que viven a 30-40 km de la ciudad, o incluso más. Por ejemplo hoy en día hay gente que se está trasladando a Ciudad Real, ya que con el A.V.E. se llega a Madrid en una hora, y la vivienda allí es más barata; ya que la distancia no se mide en kilómetros sino en tiempo.

En este sentido de transferencias, el proyecto de estación intermodal de Abando va a suponer un importante avance, ya que en ella se van a conectar todas las líneas de autobús, la línea de transporte subterráneo de ferrocarril y los tres ferrocarriles de larga distancia; siendo positivo para todo el sistema de transporte.

Otra de las cuestiones fundamentales en la planificación de una red de transporte es el título de transporte con validez para el conjunto de la red. Esto supone una mayor comodidad por no tener que sacar billete en cada intercambio de modo; sin dejar de lado la reducción que supone en el coste. Actualmente en Bizkaia, y aquí, cada línea dispone de su propia estructura y niveles tarifarios. En estos momentos no tenemos ningún billete combinado con los autobuses de esta zona y ninguno de nosotros lo tiene con el transporte urbano de Bilbao. No existe un título como hemos mencionado antes, de estas características; las tarifas de la línea se fijan por la entidad correspondiente.

De cara a obtener un sistema integrado óptimo de transporte habría que hacer frente a los problemas mencionados anteriormente y que se pueden resumir en estos puntos:

- la inexistencia de interconexión entre las líneas de cada modo
- en general la falta de correspondencia entre los distintos servicios. Por ejemplo entre el autobús y el ferrocarril no hay correspondencia de servicios, con servicios que vengan por ejemplo de Elantxobe y tuvieran una conexión con el ferrocarril de Gernika a Bilbao
- la inexistencia de una integración tarifaria, las inversiones no se realizan conjuntamente y la financiación se atiende o en base al Parlamento, o en el caso de las compañías privadas en convenio con la Diputación.

El segundo problema a tratar es la confusión del tráfico intracomarcal con el extracomarcal. Al no existir una planificación que reparta las funciones entre los modos de transporte, ambos, o bien por presiones concesionales o de los ayuntamientos, intentan atender el servicio intracomarcal con el servicio extracomarcal. De esta manera, normalmente una compañía que tiene una concesión en una línea, con el fin de que no se introduzca compañía realiza todos los tipos de transporte, pero para que le sea más rentable lo hace con el mismo servicio.

En los autobuses, al tener menor capacidad y mayor flexibilidad, pueden, en ocasiones, solventar este problema lanzando autobuses directos frente a otros. Pero para el ferrocarril resulta más difícil, lo que conlleva a que no se atienda adecuadamente en un alto nivel de calidad ninguno de los dos niveles del servicio, ni el intracomarcal ni el extracomarcal.

Las características de un tipo de tráfico y de otro son distintas. Digamos que el tráfico interno de la comarca, refirámonos al tráfico entre Gernika y Bermeo, requiere una menor distancia interestacional, una mayor accesibilidad a los puntos en los que se puede coger un tipo de transporte, y por otro lado la velocidad comercial y el confort pierden importancia en este tipo de tráfico.

La mala accesibilidad al centro de Bilbao, no requiere explicación alguna, ya que hoy en día llegar a Atxuri es llegar a la periferia de Bilbao; el centro se encuentra desplazado al otro lado de la ría, entre la Plaza Circular y la Plaza Elíptica. Entre los viajeros que se dirigen a Bilbao ni siquiera un 10% se queda en el Casco Viejo; por lo tanto, más del 90% tiene que incrementar su viaje ferroviario en tiempo o en precio; o en ambas cosas para llegar a su destino.

Si tenemos en cuenta los parámetros para la utilización del tráfico de cercanías o suburbano, precio, accesibilidad, duración del viaje, frecuencia y confort; en esta línea por lo menos tres de ellos resultan desfavorables, por lo tanto los otros dos restantes tendrán que tener un gran peso para que se opte por este modo de transporte.

Existen dos datos que son claves para ver la influencia que la mala accesibilidad ferroviaria al centro de Bilbao comporta. Del conjunto de viajes de transporte público el 76% lo es hacia Bilbao, pero para Eusko Trenbideak ese dato baja al 53,83%; por lo tanto, para ir a Bilbao se utiliza más el autobús que el tren. Sin

embargo para tráfico interno de la comarca se utiliza más el tren. La razón de ello la encontraríamos en los parámetros anteriormente mencionados; tenemos un precio más bajo y una oferta tarifaria más amplia, la duración del viaje hasta Bilbao es parecida si tomamos Bilbao en sentido abstracto, la frecuencia es similar, el confort del tren es superior y la accesibilidad en origen es parecida, pero en el destino esta la clave, donde tenemos una mucha peor accesibilidad que la que tiene el autobús.

Con relación a la duración del viaje, este problema es causa del anterior. La duración del viaje en tren no es superior a la del autobús ni a la del vehículo privado entre Gernika y Bilbao, si hablamos de este último una vez haber pasado Amorebieta y aparcado.

Sin embargo, para más del 90% de los viajeros de nuestro ferrocarril el trayecto dura 20 minutos más. Este exceso de tiempo, medido en magnitudes monetarias no compensa a una gran parte de la población, perdiendo así la demanda potencial que pudiera existir.

Otro problema achacable a la red aquí, es la falta de frecuencia en horas punta. El autobús al ser más flexible que el tren, responde a esa necesidad más fácilmente incrementando el número de autobuses. En el tren, aunque resulta más difícil de realizar, en mi opinión es prioritario, es básico que en horas punta consigamos tener como mínimo un tren cada media hora en el trayecto a Bilbao.

La falta de capacidad en horas punta se solucionaría con este incremento de frecuencia; pero hay una serie de razones que impiden que nuestra frecuencia alcance la media hora. Entre ellos podemos destacar el cuello de botella entre Amorebieta y Lemona, tramo de vía única por la que circulan tanto el ramal de nuestra comarca como el de Durango, por lo que si alcanzamos una frecuencia de media hora en estos dos ramales, en Amorebieta tendríamos una frecuencia de 15 minutos, a lo que hay que sumar los trenes que regresan de Bilbao por lo que la frecuencia total sería de 7 minutos; como el trayecto de marcha es también de 7 minutos, los trenes deberían de encajar perfectamente, y en el momento que hubiera una discordancia, un tren de mantenimiento etc... la red caería. Por todo ello, en estos momentos, hasta que no se mejore el tramo Amorebieta-Lemona no se puede mejorar nuestra frecuencia.

Hay un tiempo de marcha de 20 minutos entre Amorebieta y Gernika que impide unas frecuencias mayores, frente a ello se está lanzando un cable de fibra óptica hasta Gernika para poder telemandar cruzamientos. Hasta la fecha, en ferrocarriles con vía única el método utilizado es el del telefonema dejando la seguridad exclusivamente en manos del ser humano, con las consecuencias que esto puede suponer. Nosotros pretendemos introducir un C.T.C., Control de Tráfico Centralizado, lo que requiere el cable de comunicación anteriormente citado. Este cable nos va a permitir además, resolver otros problemas que tiene esta línea, como puede ser que cuando un tren se averie, la gente que espera en los apeaderos actualmente y que no recibe ningún aviso de su demora. Esto se podría solventar mediante el cable de comunicación, con megafonía.

La falta de confort en los trayectos largos resulta muy importante. Hasta ahora nuestras unidades de tren no han tenido un diseño adecuado para el tráfico que realizan, ya que se ha pretendido abarcar todo tipo de tráfico.

En el trayecto entre Gernika y Bilbao, la falta de jerarquización de tráfico, así como la falta de una mayor frecuencia en horas punta y la carencia también de material móvil, han desembocado en una falta de confort en horas punta. En mi opinión, en distancias de 50 minutos, se debe conseguir que todos los viajeros tengan asiento y para ello habrá que incrementar la frecuencia o la capacidad. Esto es algo que con el funcionamiento del metro en Bilbao, al aumentar la demanda, habrá que abordar.

Existe una falta de conexión con algunos pueblos del entorno, que por su bajo número de movilidad se encarece notablemente un servicio regular con parámetros admisibles de frecuencia.

A modo de apunte solamente, en verano existe un grave problema de gestión que en mi opinión, dudo que la circunvalaciones lo arreglen; sino que únicamente desplazarán el problema a otro lugar.

## PROPUESTAS DE SOLUCIÓN

Yo particularmente, apuesto clarísimamente por una administración única. En prensa este verano, se han publicado varios artículos citando los problemas de la carestía de la Administración Vasca; concretamente en El Mundo, en Julio apareció un

artículo en el que se decía que la Administración Vasca es la que más gasta y peor gestiona de Europa.

Hubo un debate en el Parlamento sobre un plan de racionalización de la Administración Pública, donde se contenían medidas que analizaban la necesidad de todas las empresas públicas que existen y cómo se podría mejorar el problema, por lo que parece que se está empezando a tratar.

Si el problema fundamental radica en la existencia de numerosas entidades públicas con competencias tutelares en materia de transporte, la solución no puede ser otra que la atribución de la competencia a una sola autoridad. De lo contrario, la falta de autoridad única en esta materia origina fundamentalmente tres problemas:

- una menor eficacia debida a la lentitud en la toma de decisiones
- un mayor coste, debido a la pluralidad de órganos políticos y administrativos que se crean, sin olvidar sus organismos de coordinación
- una falta de control político.

Hay países donde el transporte público depende solamente de una entidad, como es el caso de Suecia donde existen 24 provincias o autonomías y todo el transporte desde el urbano hasta el interurbano dependen únicamente de una institución.

El problema de la falta de jerarquización, es un problema que hay que atajar, necesariamente hay que jerarquizar y priorizar; es decir, debe de existir un reparto de las funciones del tráfico. Para ello es preciso separar el tráfico mediante modos. En principio, el ferrocarril parece más apto para este tipo de tráfico denominado suburbano o de cercanías. Este tipo de tráfico es típico del ferrocarril en todos los países con características comunes de:

- déficit generalizado
- horas punta fuertes en determinadas playas horarias que lo hacen encarecer mucho porque todos los instrumentos de seguridad, material móvil, estaciones... tienen que estar diseñados para las horas punta

- una fuerte competencia en los países de economía libre con el vehículo privado

- el viajero tiene una mayor longitud de recorrido medio

- tiene un carácter complementario con el transporte urbano.

Hay que prever unas instalaciones suficientes con grandes aparcamientos junto a las estaciones, y fáciles circuitos de conexión con las redes de autobús.

En cuanto al acceso al centro de Bilbao, es el mayor handicap de este transporte extracomarcal. Por ello, la prolongación de la primera fase del metro hasta Bolueta, que en principio iba a quedarse en el Casco Viejo, va a ser importante e interesante para esta zona; ello junto a medidas de disuasión en destino, como la OTA etc... va a incrementar la demanda fuertemente, por lo que tendremos que estar preparados para esta necesidad de demanda.

En nuestra empresa se dio una experiencia de este tipo, de menor entidad pero capaz de ilustrar la importancia del destino. En nuestra línea que va desde Lezama hasta Calzadas. Durante años, hasta el 86, por la caída de una ladera, el tren se quedaba en Ciudad Jardín, sin llegar a Calzadas. En Noviembre de ese año, tras recuperar la ladera, se consiguió llegar hasta Calzadas, y en el primer año se obtuvo un incremento de entre un 25-32% en el número de viajeros; y el 94 al cabo de 5 años. Teniendo en cuenta que llegar al Casco Viejo no es lo mismo que llegar a Abando o conectar con la red de transporte metropolitano que nos puede desplazar a cualquier punto de Bilbao.

Por tanto, los incrementos de demanda que se van a dar en esta zona al conexas con la línea del metro, a pesar de lo penalizante que es el transbordo, van a ser importantes y nos van a exigir unos incrementos de capacidad.

La reducción del tiempo de viaje decíamos que era absolutamente prioritaria, y los ahorros de tiempo en un tráfico de este tipo solo se logran a partir de la reducción de paradas, ya que la distancia interestacional es mínima.

Pero la reducción de paradas hace que haya que atender a esos núcleos donde el ferrocarril no va a parar. Para ello, caben varias alternativas, como especializar

al ferrocarril, prácticamente, como un medio de transporte rápido para llegar a la ciudad con paradas en Bermeo, Gernika, Amorebieta y Bilbao; y especializar al autobús para otros cometidos. Que sea esa autoridad única del transporte la que le asigne la tarea de hacer de colector con la línea del ferrocarril, hacer los trayectos intermedios; con unas adecuadas estaciones de conexión entre ambos modos. De esta manera, se consigue que el transporte sea más eficaz. Si esto no se hiciera así, y el ferrocarril tuviera que optar por intentar los dos modos de transporte; hoy por hoy nos resultaría imposible con la vía única. Si ese tráfico no se atiende con el autobús, se debería de atender con un sistema de tranvía o un sistema de omnibús; pero para lograr un sistema rápido de transporte hacia Bilbao necesitaríamos tramos de vía doble, ya que los tiempos de marcha serían distintos. Las dificultades de vía doble entre Muxika y Sukarrieta no son excesivas, pero sí entre Sukarrieta y Bermeo; y entre Zugastieta y Amorebieta. Entre Muxika y Zugastieta se podría decir que hay una buena geografía como para poder permitirnos, en su caso, hacer vías dobles.

Hay otra forma de atender a este tráfico, sobre todo, para la zona entre Amorebieta y Bilbao. Nuestro objetivo es que los trenes, en el trayecto entre Gernika y Bilbao, en lugar de 50 minutos, tarden 35 minutos; y para esto no tienen que parar entre Amorebieta y Bilbao. Entonces, para los pueblos intermedios, habría que introducir un sistema de tranvía entre Amorebieta y Bilbao, para lo cual sería necesario en todo el recorrido, la implantación de la doble vía, que permitiese coexistir los dos tráficos simultáneamente. O bien haría falta un sistema alternativo, según el cual algunos trenes se detuviesen en las estaciones pares y otros en las impares; habiendo una alta frecuencia no habría ningún problema, ya que la gente que se detiene en esas estaciones es mínima.

Según mediciones nuestras, en esta comarca, entre los viajeros que pasan de Amorebieta con dirección a Bilbao, se quedan en las estaciones intermedias un 4,5%. Es pues, que estamos penalizando continuamente al 95,5%.

Además existe un grave problema de comunicación de cara al usuario; el tráfico de cercanías y suburbano ha de ser cadencial, es decir, que el horario sea siempre el mismo para que el usuario no tenga ninguna duda incluso en el peor de los casos.

Tenemos que incrementar las frecuencias, sobre todo con la puesta en marcha del metro que exige una frecuencia de media hora.



Una obra que va a ser importante, que aunque no se haga en la comarca si será beneficiosa para los habitantes de ella, es la doble vía de Lemona a Amorebieta, que se va a acometer en breve con un plazo de ejecución de 18 meses y un presupuesto de casi 2.000 millones de pesetas, que se va a invertir en la vía y la estación de Amorebieta. Esta mejora va a facilitar, exactamente para el año 1995, una mejor capacidad de transporte al tener vía doble.

Para los núcleos de baja densidad hay que buscar fórmulas imaginativas que minimicen los costes del transporte regular, como el taxi-bus o el taxi a la demanda, será esos núcleos pequeños que al día mueven 6-8... personas y sin embargo no se les puede dejar sin transporte, donde existen fórmulas de taxis que se contratan y han un puesto de control de los sistemas de transporte de esta comarca, podríamos atender las llamadas de los ciudadanos de estos pequeños núcleos. Entonces, se introduce un sistema que agrupe a los viajeros de esas zonas dispersas, imponiendo un horario y recorrido determinados. El cliente pagará el precio de un transporte regular y el taxista que esté contratado por el sistema de transporte, evidentemente, cobrará una tarifa en kilómetro que le cubra sus costes, y por otro lado la administración subvencionará la diferencia hasta la tarifa convencional.

Esta es una fórmula que se usa en numerosos puntos de Europa, como pueden ser Austria, Suiza... y que puede ser interesante también para esta comarca.

## TRANSPORTE, INFRAESTRUCTURAS Y DESARROLLO SOSTENIBLE EN URDAIBAI

TXEPETXA

La Reserva de la Biosfera de Urdaibai es un territorio donde, desde un punto de vista global, debería propiciarse un modelo de desarrollo compatible con la conservación de sus valores. Esta aseveración que las personas, asociaciones e instituciones comprometidas en el desarrollo sostenible para la comarca sin duda suscribirían, se encuentra condicionada de forma importante por toda una serie de factores, entre los que destacamos las infraestructuras viarias y el modelo de transporte proyectado para este área.

No podemos ignorar que Urdaibai es una comarca fuertemente urbanizada, influenciada por la proximidad del área metropolitana del Gran Bilbao, ambientalmente muy degradada y necesitada consecuentemente de espacios de expansión periurbanos. Ello ha determinado que ya en la actualidad se detecten los primeros síntomas de un exceso de tráfico en la comarca, con episodios de ocasional saturación en época estival, dirigido principalmente a las playas -es decir, consecuencia de un turismo masivo y puntual- que, por otro lado, tienen la calificación de Zonas de Especial Protección. Junta a esta amenaza señalaríamos otros cambios más sutiles alentados por el actual modelo de transporte e infraestructuras, cuales son la creciente proliferación de viviendas de segunda residencia el consecuente cambio de usos del suelo, la especulación y, lo que es más grave, una paulatina transformación de la personalidad tradicional de la comarca hacia su terciarización económica.

Todo ello debe alertarnos de la necesidad de tratar el problema con suma prudencia y la máxima información, ya que a creación de nuevas infraestructuras viarias genera efectos que suelen ser irreversibles.

Por tanto, a nuestro entender, es exigible la adopción de una perspectiva global del problema en un triple sentido:

- a) Tratamiento del conjunto de las infraestructuras viarias (no sólo contemplar carreteras de conexión con el exterior de la Reserva) y prioridades en la adecuación de las mismas.

b) Análisis no sólo del diseño técnico, sino también de las consecuencias socioambientales que comportan.

c) Perspectiva comarcal desde la que se pueda abordar la conveniencia o no de determinadas actuaciones. No sólo soluciones pueblo a pueblo, inconexas, que pretendan resolver el problema particular sin apreciar las implicaciones globales que puedan tener. Y, además, propiciar una perspectiva multisectorial que contemple y coordine los distintos medios de transporte existentes a posibles (ferrocarril, carretera, carriles-bici, marítimos).

Estas son las razones por las que estimamos que es urgente la realización del Plan de Acción Territorial de Infraestructuras Viarias, de acuerdo a las exigencias contempladas en el Plan Rector de Uso y Gestión de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai. Su ejecución impediría, al menos, la situación actual, caracterizada por un enfoque parcial y tecnocrática, centrado básicamente en la mejora de las carreteras, por la descoordinación de los proyectos y por la ignorancia sobre el alcance de los efectos.

Dicho Plan Territorial debería, cuando menos, incluir:

1) La realización de un estudio de la capacidad de acogida de la comarca, que proporcionaría la información básica para el desarrollo del Plan y señalaría los límites de actuación.

2) El análisis del conjunto de las infraestructuras viarias de la comarca y, dentro del modelo global de desarrollo sostenible para Urdaibai, señalar las prioridades en la adecuación y actualización de las mismas que contribuyan a la consecución de este objetivo. Para ello, entendemos que deberían tenerse en cuenta algunas de las premisas que el Informe Aranzadi (ARAMBURU, A. et al., 1984. Estudio Ecológico del Valle y Estuario de la Ría de Gernika-Mundaka, (pág. 416-417) formulaba al respecto:

\* La red de carreteras y caminos debe permitir la fácil circulación de productos entre las distintas unidades de producción y entre éstas y los centros de distribución.

\* La red de conexiones debe favorecer la interrelación participativa de la comunidad evitando la marginación o aislamiento de grupos poblacionales.

\* No tienen un sentido prioritario las conexiones con el exterior, mientras el propio desarrollo interno no la exija. Por otra parte, cualquier actuación sobre las infraestructuras de conexión con el exterior debe tener en cuenta la problemática del turismo masiva, que se debe evitar a toda costa.

\* Cualquier actuación en las redes de conexión que origine una degradación ambiental debe de ser minuciosamente analizada. Se rechazará toda actuación que sea causa de degradación permanente del ecosistema.

\* La Comarca cuenta con un medio de conexión con el exterior que debe favorecerse primariamente. Se trata del ferrocarril que une Bermeo con Amorebieta.

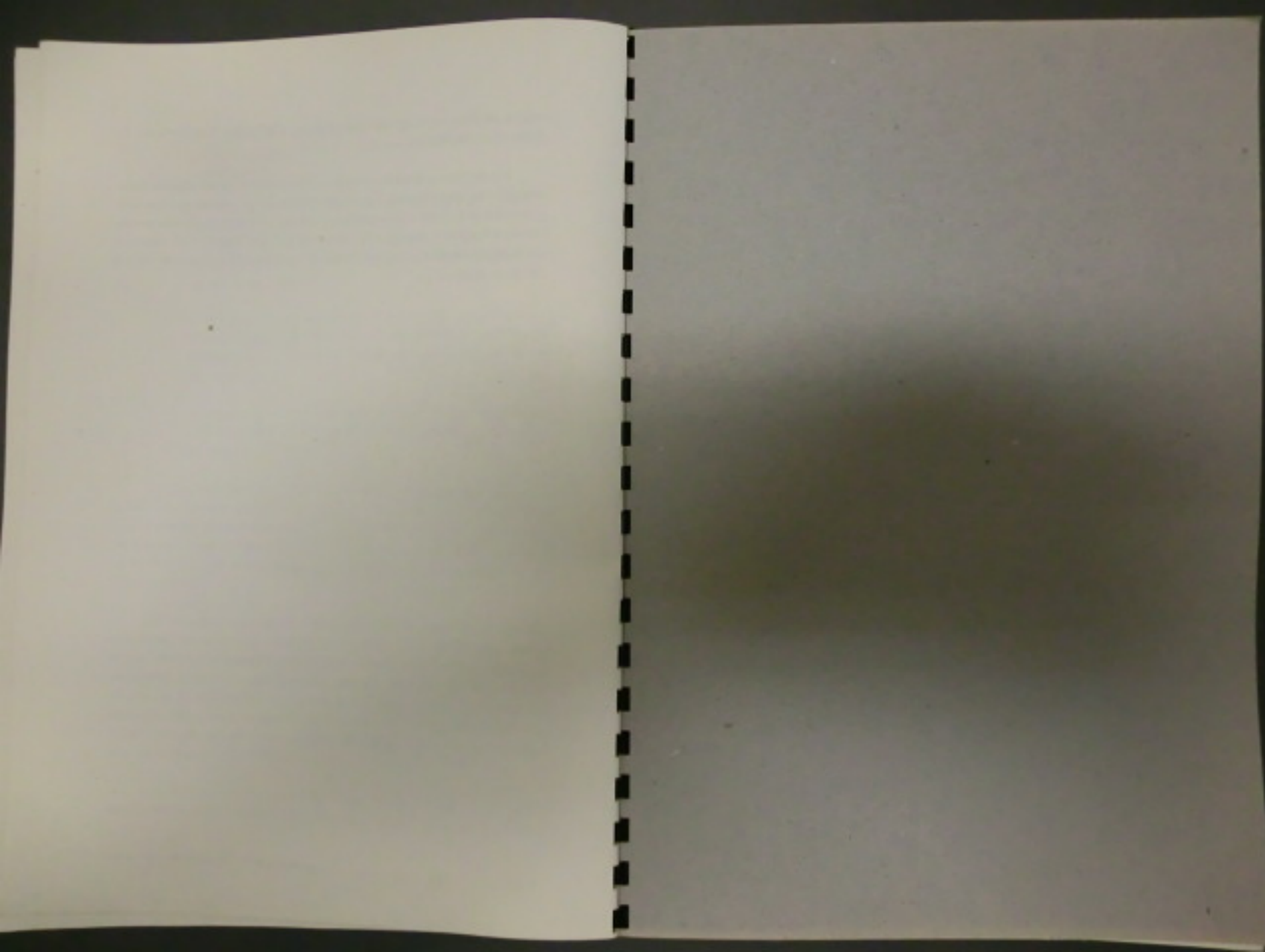
Así pues, un modelo de transporte sostenible en Urdaibai debe pivotar, en primer lugar, en torno al impulso del transporte público, partiendo del aprovechamiento de todas las posibilidades que ofrece el ferrocarril (viajeros y mercancías), de la conexión con autobuses y/o ferrys para la margen derecha y de un conjunto de medidas imaginativas que conviertan al transporte público en una opción real frente al privado.

Asimismo, debe contemplarse la racionalización del tráfico existente, sobre todo en algunos municipios, con el objetivo de elevar la calidad de vida ambiental de sus habitantes, a través de medidas tales como la creación de aparcamientos disuasorios, la peatonalización de amplias zonas de los cascos urbanos, la creación de una red de carriles-bici, realización de campañas de Educación Vial que estimulen el respeto a las normas de tráfico y que impulsen la utilización de otras formas de desplazamiento (bicicleta, a pie), etc. Estas medidas tratarían de evitar el uso irracional del coche privado.

Y, en tercer lugar, proponemos una moratoria para los diferentes proyectos de infraestructuras viarias contemplados en la actualidad para Urdaibai (circunvalacio-

nes...), en tanto no se proceda a la elaboración del citado Plan Territorial de Infraestructuras Viarias.

Los ambiciosos objetivos señalados a lo largo de estas líneas solamente serían realizables si se contara con la participación directa y su asunción por parte de la población de Urdaibai y de la población visitante de la Reserva. En este sentido, cobra una especial relevancia la realización del Plan Territorial de Educación Ambiental, que debería contar como una de sus estrategias básicas la consecución de estos objetivos.



## ZER DIREN:

- Urtero "Jornadas sobre desarrollo y conservación en Urdaibai" izenburu orokorarekin, gai ezberdinei buruz antolatuko diren ihardunaldiak.
- Eskualde honetan dauden arazo garrantzitsuenen aurrean hausnarketa ekologiko eta soziala bultzatzeko hitzaldi eta ekitaldiak, Urdaibaiko biztanle eta herri guztiei zuzenduak.

## ZERTARAKO:

- Urdaibaiko garralo eta errepidei buruzko eztabaida soziala bultzatzeko.
- Garraio publikoak izan beharko lukeen lehentasunaz ohartzeko.
- Errepideen egokitzea eta eskualdearen baloreen kontserbapena bateragarriak egiteko.

TXEPETXA  
Urdaibaiko Ekologistak

## NORTZUK GAREN:

- Txepetxa plataforma, non lanean dihardugun gure eskualdeko ekologista guztiok; hala nola, Gernikako Ekologi Lan Taldea, Eki, Zain Dezagun Urdaibai, Eguzki eta Bermeoko Ekologi Tailerra.

## JORNADAS SOBRE DESARROLLO Y CONSERVACIÓN EN URDAIBAI GARRAIO ETA ERREPIDEAK

IRAILAK 20 - 21 - 23 - 24 - 25  
Gernikako Kultur Etxean



TXEPETXA

(TALDEA DE ECOLOGÍA DE GERNIKA, EKI,  
ZAIN DEZAGUN URDAIBAI, EGUZKI,  
BERMEKO EKOLOGI TALLERRA)



## EGITARUA PROGRAMA

*Irailak 20, astelehena - lunes, 19'30etan*

### **GARRAIO ETA LURRALDE ANTOLAKETA      TRANSPORTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO**

JOSÉ ALLENDE, PROFESOR DE ECONOMÍA DEL TRANSPORTE. U.P.V.-E.H.U.

*Irailak 21, asteartea - martes, 19'30etan*

### **GARRAIO MASIBOA ETA KONTSERBAPENA URDAIBAIN      TRANSPORTE MASIVO Y CONSERVACIÓN EN URDAIBAI**

FRANCISCO DÍAZ PINEDA, CATEDRÁTICO DE ECOLOGÍA DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID

*Irailak 23, osteguna - jueves, 19'30etan*

### **GARRAIO PUBLIKOA URDAIBAIN      EL TRANSPORTE PÚBLICO EN URDAIBAI**

ENRIQUE URKIJO, DIRECTOR DE MARKETING DE EUSKO TRENSIDEAK

*Irailak 24, ostirala - viernes, 19'30etan*

Mahaingurua: **GARRAIO ETA      TRANSPORTE Y CARRETERAS  
ERREPIDEAK URDAIBAIN      EN URDAIBAI**

Gónbidatuak: EDUARDO VALLEJO, ALCALDE DE GERNIKA-LUMO  
XABIER GARMENDIA, VICEDONOSTEIRO DE MEJOR AMBIENTE DEL GOBIERNO VASCO  
J. M. GOIENETXEA, ALCALDE DE BORNEO  
E.H.N.E.  
RICARDO HERNÁNDEZ, TXEPETXA

*Irailak 25, larunbata - sábado, 11etan*

### **BIZIKLETA MARTXA (DENONTZAKO IBILBIDE ERRAZA)**

IRTERA: MERCURIO ITURRITIK  
TXALAPARTA ETA UMEENTZAKO JOKUAK. PASILEKUAN

### LAGUNTZAILEAK

Zine Kluba  
Arrano Kultur Elkarte  
Sei Ekipo  
Gemikako Bonbaketako Komisioa  
Gemikako Askagintza  
Agiri Arkeologi Taldea  
Aldaba  
Gemikazarra  
AEK  
Gemikako Rugby Taldea  
CC.OO.  
L.A.B.  
E.H.N.E.  
ELA-STV

Todas estas organizaciones apoyamos estas jornadas porque suponen un lugar de encuentro para debatir sobre el futuro y los problemas de Urdaibai, si bien no implica suscribir las diferentes opiniones que en las mismas se manifiestan.

### DIRULAGUNTZAILEAK

Aratzuko Udala  
Eroski  
Maier  
Euskadiko Kutxa  
Hirigintza, Etxebizitza eta Ingunugiro  
Saila. Eusko Jaurlaritza