Aldiri, 2018, III, **35**, 11-15, ISSN 1889-7185

ARTIKULU ZIENTIFIKOA

Ubideak, autobideak eta urtegiak

Azpiegituren eraikuntza, gerrarteko ekonomiaren pizgarri

Laburpena

Azpiegitura handien eraikuntza ekonomia berpizteko eta nazioa indartzeko tresnatzat ere jotzen da. Argi ikusten da gerrarteko Stalinen ubideak, Mussoliniren eta Hitlerren autobideak eta Roosevelten urtegiak aztertuz gero. Ez zituzten soilik kostuen eta onuren azterketen ondorioz eraiki.

Gako-hitzak: azpiegitura handiak, gerrarteko garaia, lurralde-antolamendua, garapen ekonomikoa, nazio-eraikuntza

Abstract

Construction of large infrastructures is considered as a tool for revitalizing the economy and strengthening the nation. It can be seen clearly in the examples of Stalin's channels, Mussolini's and Hitler's highways, and Roosevelt's reservoirs. They were not only built as a result of costs and benefits studies.

Keywords: large infrastructures, interwar period, territorial planning, economic development, national construction

Unai Fernández de Betoño
Arkitekto doktorea eta EHUko Hirigintza eta Lurralde Antolamenduko irakaslea

Bidaltze data: 2018-9-5
Onartze data: 2018-9-25

Sarrera

Kapitalismoaren logikan ziklikoak dira krisialdi ekonomikoak. XX. mendearen amaieran nagusitu den sistema ekonomiko hori amaigabeko hazkundean oinarritzen delako, alegia, materialki ezinezkoa den zerbaitetan. Horrexegatik, noizean behin atzerapausoak eman behar ditu kapitalismoak, aurrerako ihesaldiari berrekiteko ondoren. Atzerapauso horiek, ordea, gizartearentzat ez dira batere leunak izaten, eta ia beti langabezi kopuru altuak sorrarazten dituzte.

Politikariak hainbat neurri gauzatzen saiatzen dira langabeziari aurre egiteko eta ekonomia berpizteko, eta, horien artean, kuttunenetakoa azpiegitura-obra publiko handien eraikuntza da. Azpiegituren eraikuntzarekin hainbat sektore ekonomiko estrategiko jartzen direlako martxan: ingeniaritzaren eta arkitekturaren sektoreak, eraikuntzaren beraren sektorea, energiaren sektoreak, maileguak ematen dituzten banketxeen sektore ahalguztiduna… Ondorioz, askotan ez dago oso argi zein den benetako helburua, azpiegiturak emango duen ustezko zerbitzua ala azpiegituraren eraikuntza bera, ekonomiaren pizgarri moduan.

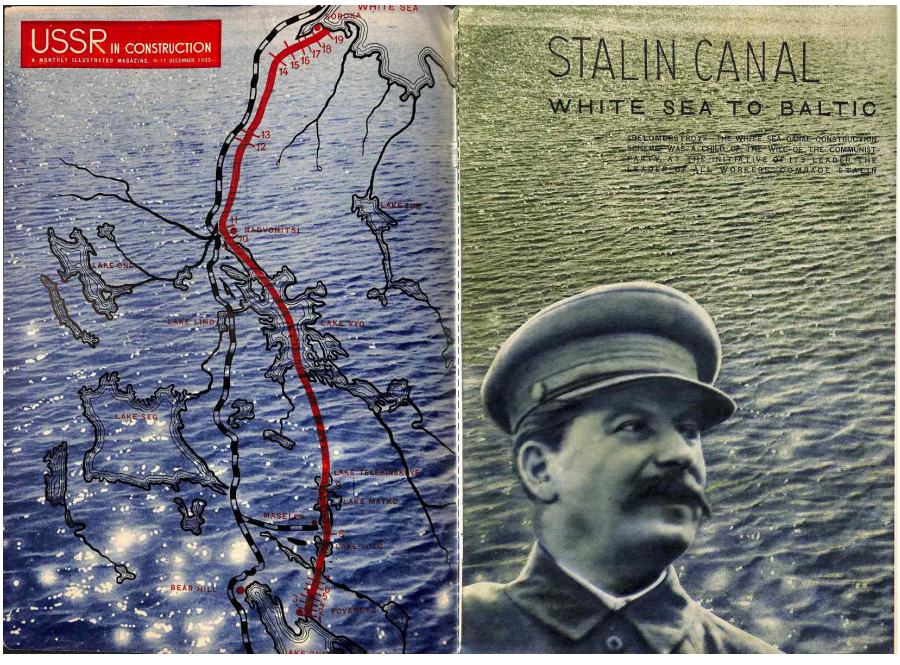
Halaber, ezin da alde batera utzi azpiegitura handien sinbolismoa. Irudi-kontu bat ere badelako jokoan haien eraikuntzaren atzean. Azpiegitura handi bat gauzatzea giza erronka bat ere badelako, bereziki estatu-nazio baten ikuspegitik. Herrialde baten modernotasunaren zein nagusitasunaren ikur bihur daiteke azpiegitura handi bat egokiro bukatzea (Vahrenkamp, 2010: 85-110).

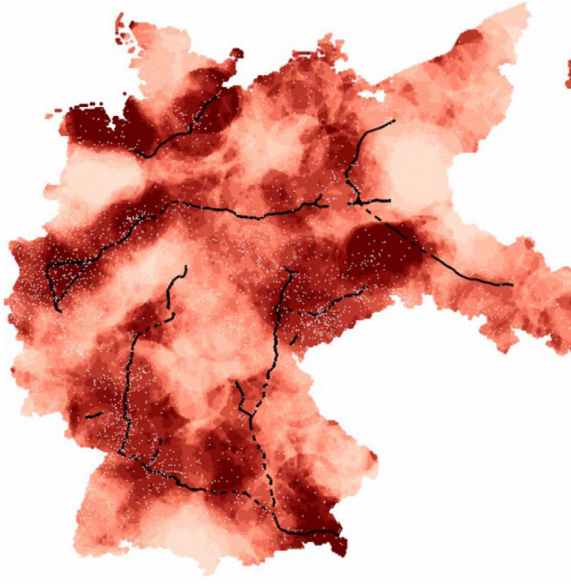
Hori ondotxo zekiten Lehen Mundu Gerraren ondorengo nazioarteko egoera politiko eta ekonomiko nahasiaren lehian zeuden agintariek. Bereziki Stalinek, Mussolinik, Hitlerrek eta Rooseveltek. Lurralde-antolamendua, eta, batez ere, azpiegitura-obra publiko handien eraikuntza, ekonomia berpizteko zein propaganda politikorako tresna bat izan zen haientzat, besteak beste (Voigtländer & Voth, 2017). Ez edozein testuinguru sozioekonomikotan, gainera, baizik eta 1929ko krax edo krisialdi latzaren bueltan. Merezi du gaiaren inguruan azterketarik egitea, gaur egun azpiegitura handien aurrean jazotzen diren egoera, jarrera eta uste ugari hobeto ulertzeko, distantziak distantzia. Espainiako Abiadura Handiko Trenaren eraikuntza, hain zuzen ere, antzeko jokaera-patroiari jarraitzen ari zaiolako.

Ubideak: Stalinen lehen bost urteko planak

Sobietar Batasunaren ekonomia garatzeko helburuarekin gauzatu zituen Iosif Stalinek bere bost urteko planak. Bereziki industria astuna eta lurzoruaren kolektibizazioa bultzatzeko. Lehena, 1928 eta 1932 artean egikaritu zen. Proposatu ziren proiektuen artean Itsaso Zuria eta Itsaso Baltikoa lotzeko ubide-sistema handinahi bat zegoen, 227 km-ko luzerakoa, Leningradera (egungo San Petersburgo) iristeko, Onega eta Ladoga lakuetatik, herrialde eskandinaviarrei Ozeano Artiko izoztutik buelta eman behar izatea saihesteko, bidaia hiru aldiz txikiagoa bihurtuz. «Belomorsko-Baltiysky» edo Belomor Kanala 1930 eta 1933 artean eraiki zuten Stalinen gobernuak atxilotutako 150.000 bat gatibuk. Obran hiltzen zirenak berehala ordezkatzen zituzten sobietar Gulag erakundearen kontzentrazio-esparruetako presoekin.

Aldiri, 2018, III, **35**, 11-15, ISSN 1889-7185





Orotara, gutxienez 100.000 langile behartu hil ziren 19 esklusako Stalinen kanalen eraikuntza-baldintza latzengatik (Solzhenitsyn, 1973: III/98).

Soilik 20 hilabetetan eraikitako azpiegitura handiaren propaganda gisa, liburu mardul bat argitaratu zuen Maksim Gorki idazleak: The White Sea Canal. Liburu «lotsagarria», zeinetan «esklabuen lana goraipatzen den» (Solzhenitsyn, 1973: xii), eta jada 1935ean erakutsi zuena benetan inporta zena azpiegituraren kontakizuna zela (1. irudia).

«Zalantzak dauzkat ubidearen egokitasunaz. Zure idazkia irakurri dut, baina ekonomiari buruzko zatia ez da argia. Beharbada proiektua berregitea aztertu beharko genuke» erantzun zion Viatxeslav Molotov-ek Stalini, 1930ean, proiektua aztertu ondoren (Morukov, 2003: 154-155). Ubidearen aurrekontua bost aldiz txikitzeko, ondorioz, haren sakonera ere txikitu zuten. 5,50 m eduki ordez, 3,65 m-koa egin zen, emaitza teknikoa oso kaskarra lortuz: ubidea bukatzea lortu zen, baina ontzi txikiek soilik erabil dezakete.

Autobideak: Mussoliniren eta Hitlerren errepide-sistemak

Mussolinik 1922an eskuratu zuen boterea Italian. Urte horren amaieran bertan, Milan eta Varese arteko autobidea eraikitzeko Piero Puricelli ingeniari eta eraikitzailearen proiektua onetsi zuen. Lanak 1923an jada hasi ziren eta 1925ean amaitu (Vahrenkamp, 2010: 13). 49 km-ko «autostrada» hura Europako lehena izan zen. Como, Turin, Florentzia eta Erroma izango ziren hurrengoak. Mussolinik berehala ikusi zuen obra publiko horiek lanpostuak sortzeko eta ekonomia suspertzeko ere balio zutela. Susmo hura frogatutzat eman zuen, gainera, Italiak beste herrialde batzuek baino hobeto eutsi zionean 1929ko krax handiaren ondorioari (Lozano, 2012: 228). Autobideak behar-beharrezkoak izan ez arren garai horretan, auto pribatu gutxi zeudelako eta tanke pisutsuak garraiatzeko balio ez zutelako. Mussolinik ordainketak egiteko sistema ustel batez baliatu zenez eraikitzaileei kontratu berriekin ordainduz, gainera, gastu publikoa ez zen ofizialki asko handitu[1]. Aipagarria da, baina, Italiako lehen autobide horiek ez zirela modu egituratu batean egin: ez zuten sare integraturik osatu.

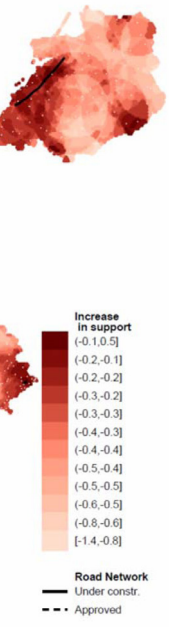
Hitlerrek Italiako esperientzia hura gainditu nahi izan zuen. 1933an Alemaniako agintea eskuratu bezain pronto, «Reichsautobahnen» proiektu handinahia jarri zuen martxan. Lehen autobideak Hanburgo eta Basilea lotuko zituen. Fritz Todt ingeniari eta errepideetako zuzendariak 3.000 km-ko sare egituratua diseinatu eta eraikiko zuen 1939an Bigarren Mundu Gerra Europan lehertu baino lehen (Vahrenkamp, 2010: 1). Ondorio ekonomikoak nabarmenak izan ziren: adituen arabera langabezia % 3,3 jaitsi zen autobideetatik 20 km baino gutxiagora zeuden hirietan; besteetan baino % 50 gehiago. Autobideetatik gertuko lurralde horietan ere (2. irudia), ez kasualitatez, NSDAP alderdi naziaren bozka kopurua dezente handitu zen 1933tik 1934ra (Voigtländer & Voth, 2017). Hitlerrek, gainera, gauzatuko zituen plan gehienetan bezala, Mussolinik ez bezala, ikuspegi ideologiko handia ere edukiko zuen autobideen eraikuntzarekiko; izan ere, 1934tik Ekialdeko Prusia lotzeko korridore batean pentsatzen hasi zen Todtekin batera, Poloniaren lurraldetik igaroko zatekeena[2]. Lurralde hura 1939an indarrez bereganatzerakoan, baina, beste zeregin zikinago batzuetara bideratuko ziren nazien indarrak.

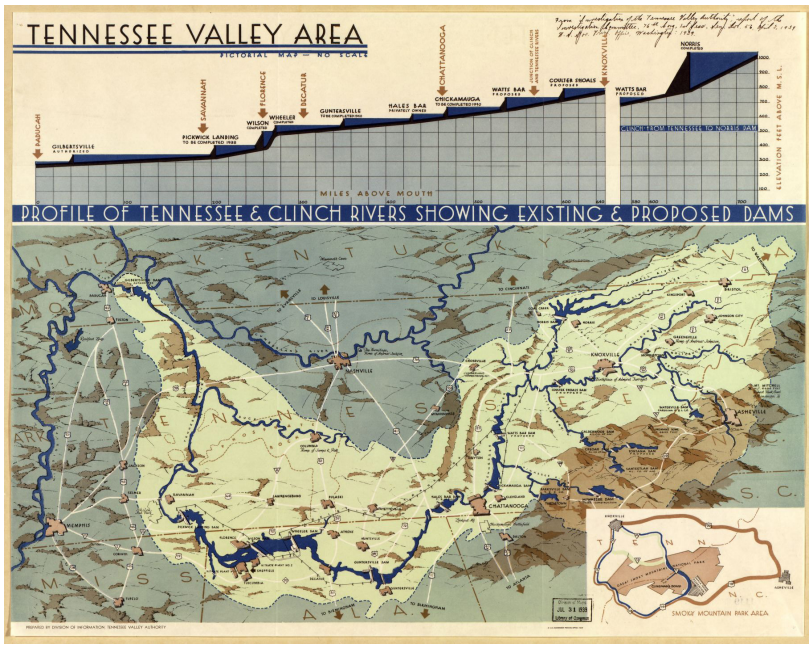
Urtegiak: Roosevelten TVA

AEB Europako aginte faxisten neurri interbentzionista garapenkeriazaleetan inspiratuko zen nolabait, 1929ko kraxaren ondorio larriei aurre egiteko (Lozano, 2012: 230; Schivelbusch, 2007: 25-33). Azpiegitura handien obra publikoak eraikitzeko errezeta berdina baliatu baitzuten. Modu are integralago batean, hala ere, ekonomia berpizteko «New Deal» programa keynestar hotsandikoaren bidez.

1 Hori azaldu zuen John T. Flynn kazetariak, gerra garaiko eta jada klasiko bihurtutako bere idazlanean: Flynn, J.T. (1944): As we go marching, Double-day, New York (ikus 50-51 or.).

2 Hori aitortu zuen alderdi nazia barnetik ezagututako Hermann Rauschning politikariak, 1939an argitaratutako liburuan: Rauschning, H. (2006): Hitler: confesiones íntimas, 1932-1934, Círculo Latino, Bartzelona (ikus 224. or.).





1.irudia ~ *Stalinen ubidearen handitasuna erakusteko propaganda. Diseinatzailea Alexander Rodtxenko artista konstruktibista izan zen.*
Iturria ~ USSR in Construction aldizkariaren 12. zenbakia (1933)

2.irudia ~ 1933 eta 1934 artean alderdi naziak Alemanian eduki zuen bozka-gorakada eta obretan zeuden autobide berriak. Elkarrekikotasun handiegia dago kasualitatea izateko.
Iturria ~ Highway to Hitler. Voigtländer, N & Voth, H.J. (2017)

3.irudia ~ Proiektuan eta obretan zeuden lehen hamaika urtegiak, luzetarako sekzioan eta oinean.
Egilea ~ Tennessee Valley Authority, 1939.

Esperientziarik interesgarriena Tennessee ibaiaren bailaran 1933an gauzatzen hasitakoa izan zen, hain zuzen ere aditu askok lurralde-antolamendu garaikidearen hastapentzat jotzen dutena. Urte horretan Roosevelt presidenteak Tennessee Valley Authority (TVA) erakunde publikoa sortu baitzuen, hainbat helburu edukiko zituena: lanpostu publikoak sortzea, ibaiaren nabigaziorako gaitasuna hobetzea, uholde-arriskua txikitzea, basoen biziberritzea, bailarako nekazaritza- eta industria-garapena hobetzea, landatik hirirako migrazioari buelta ematea, energia elektrikoa ekoitzi eta saltzea, eta turismoa erakartzea. Horretarako, AEBko Estatuak urtegi eta fabrika anitz eraikiko zituen bailaran (3. irudia), beranduago Franco diktadorea ere kopiatzen saiatuko zen eredu urbanistiko-ekonomiko bat ezarriz.

Halako azpiegitura handietan gertatu ohi bezala, alde ilunik ere eduki zuen TVAren sorrerak. 15.000 familia derrigorrez lekualdatu behar izan zirelako urtegiei leku egiteko[3]. Emaitzak, gainera, ez ziren berehalakoak izan, hogei urte behar izan baitzituzten beste hainbeste urtegi eraikitzeko, baina emaitza arras interesgarria izan zen ikuspegi askotatik, baita arkitektonikoki ere -Le Corbusierrek berak TVAren urtegiak bisitatu zituen 1946an (Culvahouse, 2007: 19)-, eta, gainera, TVAk AEBko energia-sortzaile publiko handiena izaten jarraitzen du gaur egun, pribatizazio-mehatxuak gorabehera. Hortaz, eskualde-garapenean aritzen den edonork ondo ezagutu beharreko esperientzia da TVArena, lehenetarikoa izan zelako lurra, ura, basoa, nekazaritza, industria eta giza garapena aldi berean eta modu antolatuan kontuan hartzen.

Egungo azpiegitura handiekiko paralelismoa

Ezberdintasun handiak egon arren, bada paralelismorik aipatutako gerrarteko kasuen eta egungo azpiegitura handien eraikuntzaren artean. Oro har, ez da kostuen eta onuren azterketa seriorik egiten, askotan enpresa eta erabiltzaile gutxi batzuengan pentsatuz eraikitzen dira, eraikuntza-epe oso luzekoak direnez zaharkituta egoten dira bukatzen direnerako, hurrengo belaunaldiei uzten zaie haien ordainketaren zorrik handiena, ez da gehiegi pentsatzen haien mantentze-lanetan, eta, gehienetan, nazioaren irudia megalomaniaren bidez indartzeko propaganda-tresna hutsak dira.

Euskal Herriaren zati batean ere eraikitzen ari diren Espainiako Estatuko Abiadura Handiko Trenbidearen (AHT) sarea har daiteke jokaera-patroi horren adibidetzat. Diseinu arrazional bat edukitzetik urrun, hiriburuaren nagusitasun ekonomiko, sozial eta politikoa indartzeko azpiegitura-sare erradial eta zentralista bat delako (4. irudia), gutxi batzuek erabiliko dutena, zergadun guztien kontura. Aznarrek 2000n esan zuenez, Espainiako AHTaren helburu nagusia ez da soziala edo ekologikoa, baizik eta estatuko probintzia-hiriburu guztiak Madriletik gehienez lau ordutara egotea[4] (Coello, 2011). Nazioaren eraikuntza, alegia. Espainiar nazioarena.

Trena: Francoren AHTa

Francok ez luke hobeto egingo. Izan ere, bere abiadura handiko trenbide-proiektuak, oso gutxi ezagutzen dena, porrot egin zuen. Madril, Zaragoza, Bartzelona eta mugako Portbou europar zabaleran lotu behar zituen tren-proiektu ezezagun horrek, frankismoaren amaieran dezente (aurreproiektu-mailan) zehaztu zena. Proiektuaren berri zabala eman zuen Pere Macias ingeniari eta Convergència-ko politikari katalanak 2011ko liburu batean, 2013an espainierara itzuli zena (Macias, 2013: 95-104). INECO enpresa publikoak landu zuen 1972 eta 1975 artean, hau da, egun ezagutzen dugun AHTa eraikitzeko erabaki ofiziala egin baino hamabost urte lehenago, alajaina (5. irudia). 250 km/h-ko abiadura komertzialean lotu behar zituen Madril eta Bartzelona, hots, soilik bi ordu eta erdi eskasean, gaur egungoak bezalaxe.

3 Informazio gehiagorako, ikus Fernández de Betoño, U. (2011): «De nuevo el valle», II Congreso de Urbanismo y Ordenación del Territorio «Un nuevo modelo para una nueva época», Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madril.

4 Hala jaso zuen, esaterako, Joaquim Coello ingeniariak, «La ineficiencia radial» iritzi-artikulu interesgarrian (El País, 2011-5-17).

Aldiri, 2018, III, **35**, 11-15, ISSN 1889-7185

4.irudia ~ Marra ilun lodiz, Espainiako Estatuan 2018aren hasieran eraikita zegoen AHTaren nazioarteko zabalerako sare «madrilzentrista».
Iturria ~ enterat.com

Francoren AHT-proiektua bereziki ekonomiaren parametroetatik pentsatu zen, frankismoaren azken garai hartan Espainiaren helburu nagusia jada Europar Erkidegoan sartzea zelako. Espainiar ekonomia eta irudia gehiago modernizatu behar zen, Europarekiko aldea txikitzeko. Horretarako, ezin egokiagoa iruditu zitzaion Francori Espainia Europarekin lotuko lukeen tren moderno eta azkar bat eraikitzea. Ondorioz, Madril-Bartzelona-Portbou AHT-linea (738 km) egiteko beharra «III Plan de Desarrollo Económico y Social» delako 1972-1975erako garapen ekonomikorako planaren eranskinean txertatu zuten frankistek.
Aurreproiektuaren ibilbidearen diseinuak antzekotasun handiak ditu hiru hamarkada ondoren eraikiko zenarekin (alde batera utzita Francorena ez zela Lleidako zentroan sartuko), eta, ondorioz, interes politiko eta ekonomikoengatik erabat estali nahi izan den arren, esan daiteke egungo Espainiako Estatuko AHTaren egiazko aurrekaria Francok berak ezarri zuela. Stalinen, Mussoliniren, Hitlerren eta Roosevelten gerrarteko pausoei jarraituz, azpiegitura handien eraikuntza ekonomia berpizteko eta nazio-atxikimendua indartzeko tresnatzat ulertu zuen kaudilloak.

Ondorioa

Arras ezberdinak izan arren, aipatutako adibideak «modus operandi» antzeko baten emaitza dira, zeinetan obra publiko handia ez den soilik egikaritzen gizarteari zerbitzu tekniko jakin bat eskaintzeko, baizik eta harago doazen helburu batzuk ere erdiesteko. Bereziki ekonomia berpiztea, lanpostu publiko ugari sortuz eta azpiegituraren eraikuntzaren inguruko sektoreen produkzioa aktibatuz, baina baita lortutako emaitzarekin etekin politikoa lortzea ere, nazio-estatuaren eta agintearen beraren irudia indartuz.

Hori dela eta, azpiegitura handien eraikuntzak eta botereak elkar elikatu dute historian, bereziki gerrarteko estatu totalitarioenetan, Stalinen, Mussoliniren eta Hitlerren kasuetan ikusi bezala; baita bestelako estatu interbentzionisten kasuetan ere, jada paradigmatiko bihurtutako Roosevelten adibidean bezala, gerora Francoren estatu autoritarioa baliabide gutxiagorekin nolabait kopiatzen saiatuko zena.

Ezberdintasunak ezberdintasun, ondorio nagusia da gaur egungo Mendebaldeko (ustezko) demokrazietan ere lurralde-antolamendua ez dela horren ezberdina, antzeko ereduaren atzean bueltaka jarraitzen baitugu: baitirudi itzulkin sozioekonomikoren bat lortzeko modu ia bakarrenetakoa azpiegitura-obra handietan inbertsio publiko eskuzabalak egitea dela. Uste hedatu horrek garapenkeria neurrigaberako joera arriskutsua hauspotzen badu ere, eskuineko zein ezkerreko agintepe ugaritan: edozein ubide, urtegi, autobide edo trenbide berriren eraikuntza megalomanoa justifikatzeko aipatu ohi den lehen arrazoia ekonomiaren suspertzea eta sortuko den lanpostu sorta izaten baita. Azpiegituraren benetako beharra, ordea, beste hariko ezpala da. Ez dugu oso urrun joan beharrik horretaz jabetzeko.

///

Bibliografia

Culvahouse, T. (2007): *The Tennessee Valley Authority: Design and Persuasion,* Princeton, New York.

Lozano, A. (2012): *Mussolini y el fascismo italiano*, Marcial Pons, Madril.

Macias, P. (2013): *Vía ancha, mente estrecha. Crónica de 150 años de aislamiento ferroviario (1848-1998)*, Fundación ESTEYCO, Madril.

Morukov, M. (2003): «The White Sea-Baltic Canal», in P.R. Gregory eta V.V. Lazarev, *The Economics of Forced Labor: The Soviet Gulag*, Hoover Institution Press, Standford, 151-162.

Schivelbusch, W. (2007): *Three New Deals: Reflections on Roosevelt's America, Mussolini's Italy, and Hitler's Germany, 1933-1939*, Picador, New York.

Solzhenitsyn, A. (1973): *The Gulag Archipelago*, Harper & Row, New York.

Vahrenkamp, R. (2010): *The German Autobahn 1920-1945: Hafraba Visions and Mega Project*s, EUL, Kolonia.

Voigtländer, N & Voth, H.J. (2017): «Highway to Hitler», *NBER Working Paper*, 20.150.

5.irudia ~ Madril-Zaragoza-Bartzelona-Portbou abiadura handiko trenbide frankista egiteko aurreproiektuaren memoriaren azala. Pere Maciak 1975ekoa dela dio (Macia, 2013: 103), baina INECOren webgunean are 1972koa dela esaten da (https://labur.eus/FGMR0).
Iturria ~ ineco.com