

Publicat el 23-9-2001 a "Diari Levante - EMV".

El AVE contra el territorio

Vicent Torres *

El año 2000 fue la fiebre del AVE. Todas las ciudades españolas se pelearon por ser incluidas en el nuevo mapa dibujado por el Ministerio de Fomento, que al final contentó a todos dibujando una doble red ferroviaria: una nueva de alta velocidad y ancho europeo, para conectar todas las capitales con Madrid. Y otra red, en ancho ibérico, limitada a las mercancías y algunos servicios regionales de viajeros, por las viejas líneas, sin inversiones, de las de " *circula como puedas* " .

Las campañas institucionales y mediáticas insisten en que gracias a la alta velocidad Española (AVE) se " *vertebrará el territorio* " y vendrá el progreso. Algunos consideramos, sin embargo, que este tren será sólo para una minoría, su construcción está sacrificando la modernización del conjunto de la red ferroviaria y, en todo caso, sus efectos en el territorio que atraviesa son más que dudosos. Pero puede más la ilusión de *progreso* , que roza los límites del ridículo. Un periódico valenciano titulaba a principios de 2001: " *El anuncio del AVE multiplica por 5 la contratación por madrileños de amarres en el puerto deportivo de valencia*". Ese AVE puede materializarse lo más pronto en 10 años....La película *Bienvenido Mister Marshall* viene inevitablemente a la memoria. No hemos aprendido nada. Pero es que el AVE español no es un proyecto ferroviario. Es un conjunto de mitos y prejuicios.

El mito de la modernidad

Quedarse sin AVE significaría descolgarse del progreso. Se trata de " *figurar en los mapas del siglo XXI*". No importa que ahora no pare el tren, o que el servicio ferroviario sea infame.

El mito de las infraestructuras

Se viene repitiendo que las infraestructuras de transporte generan desarrollo. Pero la realidad es que no se desarrolla nada que tenga potencial para ello. Y el transporte es una inversión alternativa a otras, como la educación o la investigación, que sin duda tienen más potencial para el desarrollo.

El mito de la vertebración del territorio

Dicen que " *el AVE vertebrará la Comunidad Valenciana* " ... aunque no pare más que en las capitales de provincia. La Vertebración, en todo caso, será

con Madrid. El AVE de Cascos conecta todas las ciudades de *provincias* con la capital de España, ignorando las conexiones transversales entre ellas. Ya se ha acabado el Estado de las Autonomías; por aquí se cierra también la transición política.

El mito de la eliminación de las distancias.

El avión ya la prometía, pero al cabo de unas décadas la experiencia ha sido frustrante: agobiantes tiempos de espera en los aeropuertos, carreteras de acceso a los aeropuertos colapsadas, corredores aéreos saturados... Ahora es el tren de alta velocidad el que la promete, pero a costa de ningunear los espacios intermedios atravesados.

El mito de la velocidad

No podemos conformarnos con trenes que circulen a menos de 350 kilómetros por hora. Pero la realidad es que en ningún país del mundo circulan los trenes a esa velocidad, por su impacto ambiental. Paradójicamente, el AVE de Sevilla podría hacer el recorrido en sólo dos horas, pero pierde media para asegurarse de cumplir el "*compromiso de puntualidad*".

El mito de la línea recta

El mapa ferroviario actual está lleno de rodeos, La línea Madrid-Valencia ha de ser en línea recta, en lugar de ir por el Corredor histórico, el puerto de Almansa, Pero todos los modos de transporte circulan por corredores, hasta los aviones. El AVE también traza curvas, sea por el relieve o por razones políticas. De Madrid a Barcelona se desvía por Tarragona, y al País Vasco irá por Valladolid.

El mito de la ecología

El nombre de *alta velocidad española*, se escogió para dar la imagen de un AVE, un símbolo ecológico. En los Estudios *des-Informativos* de impacto ambiental siempre se concluye que el AVE será positivo, ya que todo el mundo sabe que el tren es lo más ecológico. Lo que no dicen es que, en cuanto a consumo energético y emisiones contaminantes, el AVE es comparable al avión o al coche, y en cuanto a impacto sobre el territorio, es peor que la carretera.

Trenes mitológicos

El AVE es un mito en sí mismo. Y por ello, se pide que enlace los distintos centros de representación de los poderes locales. Se exige parada en los

aeropuertos, aunque sean pequeños aeropuertos regionales, que aún no disponen ni de transporte público a la ciudad. O que llegue hasta el puerto, aunque no está previsto para transportar mercancías. O que pare en lugares emblemáticos Como la Ciudad de las Artes y las Ciencias, o Terra Mítica.

Pero, independientemente de lo irrisorio de los mitos, la amenaza del AVE

es real. Los proyectos en marcha están dando la puntilla a la red ferroviaria real, absorbiendo la capacidad de inversión en ferrocarriles (entre el 50% y el 90%, según años).

Abandonando la red ferroviaria básica se incrementa más el peso de la carretera en el transporte, agravando los problemas ambientales y la dependencia del petróleo. Se seguirá subvencionando así a los sectores sociales más acomodados, y se continuará destrozando el territorio, estableciendo barreras para la población local y la fauna.

Promesas

Nadie en su sano juicio puede creer que se construyan todos los AVE prometidos. Europa no dará ni un euro más para ese disparate. Pero sí hay motivos para preocuparse. Todas las administraciones españolas han superado largamente su capacidad de endeudamiento, inventando nuevas fórmulas de *ingeniería presupuestaria*, que enmascaran el déficit. La última es hacer que las infraestructuras se construyan endeudándose las empresas públicas no la Administración.

éste es un país descapitalizado, con tremendos déficits ambientales, culturales y científicos con un ferrocarril del siglo XIX, y con la mayor dependencia de toda Europa respecto al transporte por carretera. Pronto seremos el país del mundo con más kilómetros de autovías y trenes de la más alta velocidad, sin que eso suponga un beneficio relativo, sino una creciente carga financiera. Hay que evitar el absurdo de crear una doble red ferroviaria, y potenciar en cambio una red moderna, razonablemente rápida, adecuada, compatible para distintos tipos de trenes, de acceso general, que respete el territorio, y que permita reducir los gravísimos impactos ambientales de la carretera. Esto es lo que plantea las Coordinadoras y plataformas que en el País Valenciano exigen **"TREN SÍ AVE NO"**.

* Dr. en Economía. Consultor Ambiental

Fitxer baixat de <http://www.terracritica.org>