

Artículo publicado en el nº 68 de la revista Archipiélago.
José Ramón Palacios. Maquinista del AVE.

¿A DÓNDE VA EL AVE, TAN DEPRISA

"El AVE es una decisión política en el más noble sentido de la palabra", Borrell, a la sazón Ministro de Transportes, dicit. ¡Una verdad como un templo!, sino la única, de las pocas que ha salido por boca de político.

Cuando en el país mandaba el Duque de Suárez, gestionaban la RENFE unos políticos naturales de Ujo, un pueblecito de la cuenca central asturiana, con tradición ferroviaria y minera, que configura la cabecera del valle del Caudal, en la confluencia de otros tres valles angostos-Turón, Lena y Aller-que se remontan aguas arriba hasta la cordillera. Entonces, la política oficial ferroviaria entendía prioritario un buen acceso hacia el norte a través de la sierra madrileña, y una variante moderna por el valle del Huerna para sustituir al viejo trazado del puerto de Pajares como vía de comunicación natural de Asturias con la Meseta. Mas en el fragor de la contienda por la tramitación y resolución del plan ferroviario, ocurrió que quebró el gobierno de la UCD, y fue sustituido por otro del PSOE.

Llegaron entonces al poder nuevos señoritos, en este caso andaluces, y decidieron políticamente correcto que el tren más moderno viajara a sus cortijos sevillanos en vez de a las quintanas norteñas. Y nació el AVE a Sevilla.

Pero todo pasa, el PSOE también, y pasaron otros a mandar. En ese caso unos serios señores de Valladolid, con rancio bigotito marca PP, que para no ser menos, estimaron política correcta pasear un Ave por sus predios castellanos. Se gestó el Ave a Valladolid. Entre tanto, sus señorías vascas y catalanas, que igualmente mandan mucho, consideraron política idónea de Transportes llevar un Ave a sus masías y caseríos.

Después, volverán los oscuros socialistas por sus dominios los Aves a pasar, y curiosamente ahora están a punto de acabar el túnel que atraviesa la sierra norte madrileña, apto para la circulación de trenes de velocidad superior a 300 Km/h, y a la par, se iniciaron ya las obras que, para prestaciones similares, horadan la cordillera astur-leonesa como variante ferroviaria que, a buen seguro, convertirá en pintoresca "vía verde" al legendario ferrocarril de Pajares. Y así, manda mandando, se va creando una red política de Aves que, como se ve, acaba terminando por el principio.

Resulta que, amén de otras consideraciones como la pretensión de reactivar la economía de la mano de la Alta Velocidad incorporada, por medio de las Nuevas Tecnologías, al sistema de transportes y comunicaciones- Megapuertos, Autopistas Inteligentes, Trenes Ave...-, el Ave es sobre todo una deliciosa criatura política. Hasta aquí, nada que objetar.

Pero, cosa bien distinta es considerar la actividad de crear Aves una política útil, correcta, y eficaz, para adecuar el ferrocarril a las necesidades y características que, en materia de transportes, tiene el territorio español, sus pueblos y sus gentes.

El Ave es definido oficialmente como el mejor tren posible por ser el más moderno, el de mayor nivel tecnológico y el más rápido. Lo cual, dicho sea de paso, es cierto. Mas la definición oculta una sutil celada. Se trata de inferir de los anteriores atributos ciertos otros supuesto tales que su utilidad, su eficiencia, su ahorro... cual si lo uno implicara necesariamente lo otro. Lo que, también sea dicho, es falso.

Los estudios sobre desarrollo y ordenación territorial, respecto a la interrelación transporte-territorio, sostienen como núcleo doctrinal común lo siguiente:

a) En función de sus elevados costes, la eficiencia de los medios de transporte radica en su capacidad estructurante del territorio, al dotarle de accesibilidad para permitir su desarrollo equilibrado y garantizar la movilidad de personas y mercancías.

b) Cuanto más densa y extensa sea la red, y más integrados los distintos modos de transporte que soporta, mejores son sus índices de conectividad y accesibilidad, y por tanto más útil y eficaz será, pues más se acerca al grado máximo de eficiencia.

Aplicadas estas reglas básicas a los atributos definatorios del Ave da como resultado:

1ª Que sea el tren más moderno sólo significa que es el más reciente, pero no implica que sea el mejor posible, ni tan siquiera que sea un buen tren. Es obvio que lo nuevo por nuevo, como lo viejo, puede ser bueno o malo, útil o inútil....sobran ejemplos. Sino véanse los nuevos políticos.

2ª La incorporación de nuevas tecnologías a la infraestructura ferroviaria y al material rodante para alcanzar velocidades superiores a los 250 Km/h, convierte al Ave en un nuevo producto de innovación radical que rompe con el ferrocarril conocido hasta ahora. Funciona como un modo exclusivo no integrable en la red existente sobre la que se superpone, privándola de la flexibilidad que le aportarían nuevas líneas articuladas a la red actual. Lo que si sería posible con un ferrocarril técnicamente mejorado con innovaciones progresivas -sin ruptura- como en su día fueron la electricidad o el fuel-oil, capaces de aportar líneas de velocidades altas, hasta los 220-250 Km/h -umbral que marca el aumento exponencial de los costes y la ruptura funcional del ferrocarril- que integradas, éstas sí, en la red actual mejorarían su rendimiento general.

3ª El Ave aporta la mayor velocidad a los viajes en tren sólo en los lugares conectados a sus corredores exclusivos, y dentro de ellos, al transporte de viajeros. Así, el Ave segrega el territorio, potenciando espacios centrales -grandes ciudades y capitales de provincia- frente a espacios "banales" fuera de la red Ave, o atravesados por ella en alta velocidad de paso, pues es constitutivo del Ave parar lo menos posible.

Además, su gran consumo de recursos erosiona la red ferroviaria básica, reduciendo su conectividad y accesibilidad. Por tanto el Ave desestructura y aumenta los desequilibrios territoriales

4º Sus tarifas caras y los sectores de población que marginan en los espacios banales provoca otra segregación socioeconómica que recuerda los viejos modales del tren de las "tres clases".

Ante el resultado de estos análisis cabe preguntarse ¿porqué tanto ahínco en

construir más de 7000 km de Alta Velocidad en el menor tiempo posible y a cualquier precio? ¿A dónde nos lleva el Ave, tan deprisa?

Para intentar encontrar la respuesta adecuada, es preciso considerar el sinsentido que sostiene y alimenta el tinglado multimillonario del negocio del transporte, a saber: convertir el viaje en un bien de consumo para actividades laborales, de ocio, etc, haciendo de él una mercancía vendible y rentable. Para ello se crea "lejanía" de forma creciente entre los hogares y los lugares de trabajo; entre los puntos de producción y los centros de consumo; entre los lugares de residencia y los exóticos destinos turísticos.

Así, lo que debiera ser un servicio público para atender los desplazamientos cada vez menos numerosos de un espacio equilibrado que potenciara la proximidad en las relaciones de toda índole -laborales, culturales, comerciales,...-, tendiendo a disminuir las necesidades de transporte y sus costes parejos, se transforma en un nuevo negocio con el que relanzar la economía a expensas del movimiento de cosas y personas, del viaje con valor en sí mismo. Y en ese viaje mercantilizado dentro de un espacio de crecientes lejanías, el tiempo aparece como un factor determinante para su óptima explotación. Por tanto, creada la demanda y la necesidad económica de viajar hay que disponer de medios de transporte cada vez más rápidos para completar el negocio. Y en el caso del ferrocarril este cometido le corresponde a la alta velocidad con su "fauna propia" de aves, patos, ramas y demás trenes aptos para velocidades superiores a los 250 km/h.

Volviendo de nuevo a la pregunta que titula este artículo, ¿a donde va el Ave tan deprisa? , la respuesta se encuentra certeramente expuesta en la reciente campaña publicitaria de RENFE: el Ave va al futuro. "Viaja con nosotros al futuro" reza en el emblema publicitario, lo que significa que ahora no va a ninguna parte a la que de verdad merezca la pena ir. Yo mismo, con bastante más de un millón de kilómetros ferroviarios a cuestas conduciendo trenes, me pregunto con frecuencia: si he ido de verdad alguna parte...

Mas el viaje del Ave al futuro nos lleva también inequívocamente a la red de alta velocidad. Una red que nos vende las relaciones espaciales convertidas en tiempo: todas las capitales de provincia quedaran situadas a menos de 3 horas Ave de Madrid, aunque luego entre ellas no tengan tren alguno. Y como ya sabemos que el tiempo determina el valor económico real de las cosas, una vez dado el primer paso de convertir el viaje y el espacio en tiempo, todo el sistema ferroviario que lo soporta se transforma por añadidura en dinero, que a la postre es de lo que se trata.

Sobre un territorio considerado como espacio-red, el actual ciclo económico expansivo que nos ocupa, el de la globalización y el insostenible desarrollo sostenible, cifra su éxito en que todos y toda actividad y relación se haga a gran velocidad por las redes. Redes de comunicación que nos entretienen a todos hablando a distancia continuamente sin decirnos nada importante de verdad; redes informáticas que nos tienen intercambiando sin cesar a distancia correos, papeles, y demás informaciones que nunca nos informan de nada que merezca la pena. Y redes de transporte que nos llevan continuamente, rapidísimo, de acá para allá sin que de verdad tengamos necesidad alguna de ir a ninguna parte. Pero como dicen los expertos "la movilidad, la accesibilidad y la distancia entre dos puntos hoy en día, ya no depende de la vía que

los une o del trayecto que lo separa, sino de la naturaleza de las redes a la que cada uno pertenece y en función de ellas estarán lejos o cerca" (Bakis H. 1980).

Así que engánchese a la red. Para el Ave resulta decisivo establecer su red y conectarse a ella, de este modo podrá atrapar cada vez más y más viajeros-clientes, por millones y millones, y agitarlos bien en la red antes de su uso correcto para la consecución de pingues beneficios. Eso sí, en el marco de un "desarrollo del transporte sostenible" pues no vayan Vds. a pensar mal, sesudos dirigentes que gestionan este negocio tras arduos y concienzudos debates sobre si debían apostar por un desarrollo de transporte sostenido o sostenible, resolvieron con gran regocijo que la misión del Ave - así le llaman- es contribuir a un modelo de transporte acorde con el desarrollo sostenible.

Una vez conectados a las redes y considerados como flujos mas o menos viscosos, cuando todos y todo seamos ya, y únicamente movimiento, el capitalismo habrá alcanzado el cenit de su éxito, su máximo grado de paroxismo y , esperemos, su más alta cota de miseria (loado sea Marx, Groucho, por supuesto).

En definitiva, demasiados argumentos para evidenciar la esencia verdadera del capitalismo, siendo de por si tan de sobra conocida, tal como, con la sabiduría propia de su ignorancia consciente, y con cierto gracejo en su acento andaluz, un viejo encargado allá por los años 70, resumía el valor exacto del mundo que nos tocó en suerte con una frase que usaba para fustigarnos, medio en serio medio en broma, en la obra, si parábamos a fumar un cigarrillo mas tiempo del convenido: "venga, vamos, que vale más un hombre muerto que parao" .

José Ramón Palacios García
Maquinista del AVE

(Artículo publicado en el N° 68 de la revista "Archipiélago")