

PAPÁ O MAMÁ: ¿VEN EN TREN?  
GERMÀ BEL Y CARME MIRALLES  
(Publicado en *El País*, Cat., 6 de octubre de 2003)

Por fin, el AVE comienza sus viajes regulares entre Madrid y Lleida el 11 de octubre. Lo de alta velocidad es, por ahora, una metáfora. También lo de alta seguridad; causa desazón la sucesión de incidentes, unos geológicos y otros técnicos, en las fases iniciales de prueba. En el franquismo algún pantano del sur de Catalunya se hizo sobre terrenos permeables. Estas cosas se evitan con estudios geológicos previos, pero éstos cuestan dinero, y a veces es tan necesario ahorrar....Lo del AVE actual parece un revival de aquel tiempo, que marcó un cénit de la ineficacia del sector público español. Pero bien, demos por buena la dicha aunque llegue tarde y mal. Habrá tren de velocidad alta, que no es lo mismo que alta velocidad.

Quizás debería haberse programado así desde el inicio. El desarrollo del AVE parece haber sido consecuencia de una concatenación de ensoñaciones románticas de gobiernos de todo color político. La primera línea construida, Madrid-Sevilla, obedeció al deseo de unos gobernantes, procedentes de una región postergada, por dotar a su territorio de una infraestructura ultramoderna como símbolo de que el Sur, en ocasiones, “también existe”. La primera línea demandada, hacia la frontera francesa, respondía al deseo de unos gobernantes ansiosos por una unión más rápida con el núcleo de Europa. Para esto nada mejor que lograr vías rápidas y en ancho internacional que perforaran las fronteras. Ahora, la multitud de proyectos de líneas de AVE a todo destino imaginable responde al deseo, explícitado, de unos gobernantes reafirmados en su nacionalismo español por acercar todas las capitales de provincia a tres horas de tren con la capital del Estado y, así, “cohesionarlo”.

Vayamos a los inicios. En su momento, fue un acierto técnico priorizar la modernización ferroviaria entre Andalucía y Madrid. Al fin y al cabo, en los ochenta el paso de Despeñaperros era el nudo ferroviario con más de viajeros en España, y la degradación de la infraestructura admitía pocas comparaciones. Pero, ¿fue un acierto embarcarse en una nueva vía de ancho internacional y de velocidad alta? Sobre todo, cuando existían alternativas de modernización que hubiesen exigido muchos menos recursos.

Por su parte, al impulso del AVE en ancho internacional para penetrar en Europa le faltó una consideración de pragmatismo puro: dos no se unen si uno no quiere. La voluntad de los sucesivos gobiernos franceses para acercar su alta velocidad al sur continúa brillando por su ausencia, más allá de las regulares declaraciones de firme voluntad de impulsar las relaciones mutuas que clausuran cada cumbre bilateral entre España y Francia. Además, al plantear el ancho internacional para alta velocidad de viajeros se cometió un error y un olvido. El error es pensar que el AVE puede ser alternativa al avión para los viajes a la zona central de la UE. Hace diez años, el umbral de competitividad del AVE con el avión estaba en 600 kms. Ahora hay quien dice que con las mejoras tecnológicas ha llegado a 800 kms. Durante décadas ir de Barcelona a París en tren será opción para viajes de ocio o para viajes de negocio de aviófobos. Pero no para el viajero por motivos de trabajo típico. Y se olvidó lo que sí era, y continúa siendo realmente urgente para la economía catalana, del Eje Mediterráneo y de toda España: Habilitar el trazado Frontera-Barcelona en ancho internacional para las mercancías y articular con intercambiadores la conexión con el resto de red española. Las demandas

reiteradas de las autoridades locales de Barcelona en este sentido nunca fueron atendidas, y así estamos todavía.

Los deseos del actual gobierno español son más viables. De ahí la extensión progresiva de los proyectos de alta velocidad por doquier, al coste que sea. ¡Y cuesta mucho! Tanto que la inversión en AVE lleva años absorbiendo una gran parte de la inversión total. En Cataluña, en los últimos años, la mitad del total. Pero los recursos no son infinitos, y la inversión estatal en carreras convencionales cae desde 2001, y en 2004 otra vez, y la red convencional se debate entre estrangulamientos y puntos negros de alta siniestralidad. La inversión estatal en tren de cercanías también cae desde 2001, y en la movilidad urbana los viajeros pierden mucho tiempo. En total, muchísimo más del que ahorrará la nueva línea de alta velocidad. A su vez, la falta de mantenimiento y mejora de la red convencional de ferrocarril provoca cada vez más accidentes.

Alguien dijo con ingenio hace ya una década que la introducción del AVE en España era como pasar directo del carro de caballos a la nave espacial, sin pasar por las fases intermedias. Pero, en cualquier caso, no es tiempo ya, ni es nuestro propósito entablar un debate sobre la extensión de la red del AVE en España. El efecto espejo tiene unas consecuencias ineludibles en política, y por tanto se trata de un hecho consumado. Sin embargo, los hechos consumados si permiten reflexión y aprendizaje. Y otro hecho consumado es que hemos sacrificado muchos recursos y muchas prioridades al AVE, lo que han pagado el resto de infraestructuras, sobre todo las convencionales y las que mejoran la movilidad urbana. Es bueno tenerlo en cuenta, porque a pesar del gran retraso del AVE en Cataluña, algún día se acabará, y quedará al desnudo la irrelevancia cuantitativa del resto de inversiones en infraestructuras de transporte terrestre.