

Albert Recio Andreu

El AVE de mal agüero

I

Hace meses que la vida cotidiana de la conurbación barcelonesa se ha convertido en una pesadilla para gran parte de la población. Empezando por el hundimiento del túnel del Carmel hace dos años. Al gran apagón de julio, que afectó más de una semana a diversos barrios de la ciudad, le siguió la avería eléctrica del mayor hospital —Valle Hebrón— en septiembre. Pero, sin negar la gravedad de estos incidentes, no cabe duda que son los fallos en las líneas de cercanías de Renfe, continuados, persistentes, que afectan a las personas que eligen formas de transporte más racionales, los que copan la medalla de oro de las desgracias. El último incidente, que ha obligado a cerrar el servicio de cercanías que llega del sur por tiempo indefinido (y obliga a los viajeros de largo recorrido a trasladarse en bus hasta Tarragona), no ha sido sino la gota que colma el vaso de una sucesión de desastres que se ha producido a lo largo de más de un año.

La indignación ciudadana es grande, a pesar que la gente se adapta a la situación y las protestas son reducidas: 200 personas en la concentración convocada por la FAVB cuando el apagón, 1000 en la de cercanías, convocada con más tiempo. Pero es posible que el reflejo de este cabreo se traduzca en un nuevo crecimiento del absentismo político, que se traduzca más en huida que en voz. Posiblemente porque para una sociedad tan desorganizada y desorientada no queda claro hacia donde deberían ir las demandas ni se confía demasiado en que estas vayan a ser oídas.

La respuesta de las élites no ayuda en nada a clarificar la situación. Existe una lectura dominante entre los dirigentes políticos de los grandes partidos, los medios de comunicación y las élites profesionales (por ejemplo las que se expresan a través de los colegios profesionales) en términos de déficit de inversión. Una convicción que comparten las clases medias que suelen comparar la situación barcelonesa con la que experimentan en sus viajes a Madrid (red de metros, nuevo aeropuerto, muchas más autopistas sin peaje, etc.). Una convicción que si por un lado alimenta reivindicaciones nacionalistas, por otra evita un debate racional sobre los problemas y las formas de encararlos. No deja por ejemplo de resultar paradójico que sea, precisamente, la conclusión de una larga inversión estatal —la entrada del AVE— la que esté provocando el mayor desastre en un servicio público local. No parece en este caso que reivindicar simplemente más inversión sirva de mucho.

II

Un análisis más detallado de los distintos problemas muestra que sus causas se encuentran en una combinación de elementos concomitantes. De una parte, en muchos de los fallos más que falta de nuevas inversiones lo que se ha producido es una ausencia de mantenimiento adecuado de las infraestructuras. Esto es lo que provocó el apagón y la subsiguiente explosión de la subcentral de Maragall y esto es también lo que ha ocurrido en muchos de las incidencias del servicio ferroviario. De otra, la presencia de las grandes empresas “de obras y servicios públicos” en el meollo de todos los *affaires*. Unas empresas que llenan las páginas de la prensa económica con sus anuncios de ganancias crecientes, de pago de generosos dividendos (y de cuantiosas

ganancias autoconcedidas a sus directivos) son los principales responsables de todos estos problemas. FCC en el Carmel, Redesa y Endesa en el apagón, OHL en el túnel de cercanías... Siempre hay alguna de las grandes empresas españolas en medio de los grandes desastres, lo que exige preguntarse por su papel en todo este embrollo. Y por último, y no menos importante, un modelo inadecuado de inversión, del que la construcción del túnel del AVE al lado de Cercanías es el ejemplo más notable. Por aquí deberíamos empezar

III

El proyecto del AVE constituye en sí mismo la mejor muestra del modelo socioeconómico de nuestro país. Su análisis desvela tanto la naturaleza de los intereses dominantes del capitalismo español, como la irracionalidad de las élites políticas y su capacidad de generar hegemonía social.

Como forma de transporte el AVE es (cuando se valora su coste, su impacto ambiental, su capacidad de carga) un proyecto irracional. Al menos en la escala en que se ha proyectado en nuestro país, orientado a convertirse en el líder europeo de kilómetros de AVE por habitante. Se trata además de un medio de transporte elitista, o que requiere de importantes subvenciones que se sacarán de otros fines. Y cuyo despliegue territorial contrasta con el abandono de gran parte del sistema ferroviario español, con la ausencia de un buen sistema ferroviario de mercancías y con las carencias de muchos de los sistemas metropolitanos de cercanías, de lo que es buena muestra el ejemplo barcelonés.

Pero el proyecto del AVE, por sus implicaciones de gasto, es otra de las grandes obras faraónicas que garantizan unos suculentos beneficios a un reducido puñado de grandes empresas españolas con intereses cada vez más entrelazados (especialmente las constructoras y las empresas de montajes eléctricos, más las eléctricas, que verán ampliada su demanda). El plan AVE es otra versión del Plan Hidrológico Nacional, del Plan de Autovías, o del futuro Plan de Centrales Nucleares que nos van a colar a menos que nos volvamos a despistar. Planes que garantizan rentabilidad a unos pocos, crecimiento económico y desastres ecológicos varios, empezando por la creciente aportación española al proceso de calentamiento global. Sin duda, son estos grupos quienes promueven dichos planes, mediante una nutrida red de intereses que incluyen a los grandes medios de comunicación y a buena parte de los sectores profesionales que sacan tajada de estas actividades (no es casual que sea el Colegio de Ingenieros de Barcelona uno de los más firmes defensores de la idea de que faltan infraestructuras).

La fascinación de las élites políticas por estos proyectos se explica en parte por su dependencia de los grandes intereses mercantiles. Pero también porque en muchos casos la gran política contiene una buena dosis de megalomanía. La obsesión por el crecimiento, por el liderazgo tecnológico y económico, no es sólo el sueño de los grandes líderes económicos, es también parte del sustrato emocional de muchos políticos de alto nivel. En el caso del AVE, los líderes catalanes (Pujol y Maragall) siempre lo han entendido como un eje vertebrador de un vasto espacio geográfico en torno a la metrópolis barcelonesa (de Alacant a Montpellier, llegando a Zaragoza y Toulouse). Lo que hoy está generando más problemas, el paso del túnel del AVE por la estación de Sants, es el producto de esta obsesión: los dos partidos mayoritarios pelearon para conseguir que el AVE llegara al aeropuerto y cruzara Barcelona, frente a la propuesta inicial del Ministerio de Fomento de un solo acceso por el Norte hasta la nueva estación de Sagrera. Sólo tras el hundimiento del túnel del Carmel, la pérdida de la Generalitat y la aparición de una

demanda de vecinos del Eixample de desviar el AVE por el litoral (pasando “el muerto” a otros vecinos), Convergència i Unió ha descubierto, oportunísticamente, que el proyecto era discutible. Pero la obsesión por el AVE no es sólo una cuestión catalana. Basta con visualizar el plan de despliegue de esta infraestructura para observar que aquél responde a una demanda generalizada en la inmensa mayoría de ciudades españolas (algo parecido a lo que ocurrió en el pasado con el despliegue del mapa universitario).

Si los políticos locales están fascinados por este tipo de infraestructuras, no lo están menos una buena parte de sus votantes. El éxito simbólico del AVE Madrid-Sevilla ha generado en todo el país un espíritu de emulación que no se para en valoraciones sutiles. Que llegue el tren ultrarrápido se ha constituido en un tema que aúna voluntades y margina a los disidentes. Un hecho palpable en el debate actual en Barcelona, donde la oposición al pase del ferrocarril por el subsuelo del Eixample se limita a exigir que vaya por otra parte, pero nadie cuestiona el proyecto. Lo he podido constatar directamente en diversos debates en los que he participado con líderes vecinales de otras ciudades e incluso en un antiguo debate organizado por Izquierda Unida: para muchos líderes locales la llegada del AVE es vista como un elemento de equilibrio interterritorial y recoge un arraigado sentimiento popular. Desde esta perspectiva no es insólito que una encuesta publicada la semana pasada por *La Vanguardia* haya más personas que consideran prioritaria la llegada del AVE a Barcelona que la solución al acuciante problema de cercanías. Una auténtica perversión del sentido común y de la solidaridad. Pero es que buena parte de la hegemonía cultural del capital se sustenta en esta capacidad de presentar como utopías deseables lo que son verdaderos despilfarros o males sociales: infraestructuras inadecuadas, consumos insensatos, o ejercicios criminales. Quizás esto explica la poca audiencia de los opositores al proyecto, o la misma oposición con sordina que ha realizado Iniciativa Verds-EUiA, la única fuerza parlamentaria que al menos ha expresado una posición disidente.

IV

La situación de Barcelona es llamativa por ser de una ciudad que siempre ha tratado de presentarse como vanguardista. Pero los desaguisados de este tipo no son exclusivos de esta ciudad. Los grandes apagones de luz son frecuentes en otras comunidades, y los desastres generados por las grandes obras son frecuentes, como nos lo recuerdan estos días los problemas del metro de Palma, el tranvía de Sevilla o el propio AVE de Málaga reflejan en todo caso la ineficiencia de la gestión neoliberal de la economía, el deterioro de la actividad productiva asociado a un modelo de gestión laboral inaceptable (las cadenas de subcontratación no sólo están en el núcleo de los accidentes laborales, también forman parte del contexto en el que florecen las chapuzas y los desastres). Y muestran que la opción por los proyectos faraónicos es enemiga de resolver los problemas cotidianos de la gente.

Aunque la hegemonía de los grandes proyectos capitalistas es palpable, también lo es los problemas que provoca su gestión. Y parte del apoliticismo y el desánimo ambiental nace por el convencimiento de la debilidad y falta de voluntad de los políticos de poner en vereda al abusivo comportamiento del capital. Por ello es hora de relanzar una acción socio-política (y ahí IU-IV-EUiA debería jugar con valentía) orientada a impugnar este orden de cosas en su doble aspecto de cuestionar la bondad de los grandes proyectos y la forma de organización, gestión y regulación de los servicios públicos. No es tarea fácil, requiere una paciente labor de información, desintoxicación y debate. Y no puede ser asumida por nadie en solitario. Pero sí por una

pluralidad de voces e instituciones que necesitan algún tipo de articulación. Las organizaciones sociales y políticas de la izquierda tienen ahí una importante responsabilidad.