

AVE: SUEÑOS, MITOS Y REALIDADES

Artemio Baigorri

Sociólogo, Universidad de Extremadura

Publicado en el diario EXTREMADURA, el 8 de diciembre del 2003 (págs. 8-9)



Disipada la espuma de los días queda lo gris y cotidiano. Tras grandes alharacas y fuegos de artificio en torno a la noticia del acuerdo sobre conexiones ferroviarias entre Portugal y España, resurge la nuda realidad: esta semana, como la anterior, quien se atreva a viajar en tren por Extremadura lo hará a una velocidad media de 60 kms/h, y en la provincia de Badajoz a menos de 50. Ese es, hoy por hoy, el producto para nuestra región de siete años de gestión de las infraestructuras ferroviarias por parte del PP. Lo demás son palabras.

Y es que la historia de las grandes infraestructuras siempre es larga y compleja, especialmente en regiones como Extremadura, históricamente poco influyentes. Ejemplo paradigmático es el Plan Badajoz, ejecutado básicamente por el franquismo, con sus aciertos y sus errores, pero del que nadie se atrevería a negar hoy que fue imaginado medio siglo antes de su realización, y estaba siendo diseñado por varios ministerios de la II República cuando Franco empezó su guerra. Además, tras la caída del franquismo los Gobiernos de la UCD siguieron transformando, e incluso, paradojas de la Historia, serían los Gobiernos del PSOE quienes lo terminaron; atribuir a Franco obras como las presas de Alange y la Sere-

na, los regadíos de las Dehesas, o incluso parte de los del Zújar no es ya asunto de nostálgicos, sino de obtusos.

Igual de estúpido sería atribuir a Felipe González el mérito de la Autovía de la Plata. Aunque en 1996 se estaban haciendo los estudios informativos, estudios de impacto, o proyectos de trazado, de varios tramos de su recorrido por Extremadura, las obras se iniciaron en 1998. ¿Pero es entonces una *obra de* Alvarez Cascos, que la ha inaugurado ya cinco o seis veces?. Tampoco, salvo que el PP se eternice en La Moncloa, porque al ritmo que van las obras, y teniendo en cuenta lo que aún queda por contratar, en su recorrido extremeño no estará concluida antes del año 2.008.

En el caso del AVE la Historia no ha de ser menos compleja, desde que, por prometer, ya prometió la obra, en 1986, Francisco Fuentes, entonces diputado nacional, cuando se estaba proyectando el de Sevilla. No andaba descaminado, porque llegó de forma inmediata una previsión firme en el Plan de Transporte Ferroviario de 1987-2000, que planteaba un enlace internacional con Lisboa basado en la línea Badajoz-Cabeza de Buey-Brazatortas, adaptada a velocidades de 160 kms/h, que conectaría con el AVE ya previsto Madrid-Sevilla. Pero el proceso de integración en la CEE trastocó aquellos planes: el Esquema Director de la Red Transeuropea de Alta Velocidad (1990) fijaba para el 2010 una conexión Alta Velocidad entre un lugar indeterminado entre Lisboa y Oporto, con Madrid, a través de un trazado también indeterminado, entre Cáceres y Plasencia, y a una velocidad no menos indeterminada, aunque superior a 200 kms/h. Y tan sólo dos años después, el Esquema Europeo de Transporte Combinado (1992) plantea dos extraños trazados en paralelo, separados por no más de 100 kms: uno de Irún a Oporto, por Valladolid, y otro de Madrid a cerca de Lisboa, por algún lugar del Norte de Cáceres.

El agotamiento financiero tras el esfuerzo en la Expo y las Olimpiadas, la recesión del '92, y el pesado lastre de las grandes reconversiones industriales en Cataluña y el País Vasco limitaron a principio de los '90 la capacidad inversora en obra pública, pero aún así el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 de Borrell incluyó el corredor Madrid-Lisboa con un trazado indeterminado por Extremadura. Las dificultades de Portugal para terminar la autopista Badajoz-Lisboa convertía el AVE en muy improbable, pero ahí quedó plasmado, mientras -mucho más lentamente de lo deseable- se iniciaba la mejora del ferrocarril tradicional.

En 1996 llegó al poder el PP, y el proceso de integración monetaria europea impuso la condición de un '*déficit cero*' que los gobiernos de Aznar convirtieron en doctrina casi religiosa, frenando el proceso de modernización de las infraestructuras españolas. Las que no contaban con ayuda europea quedaron pospuestas, siendo la autovía de La Plata una de las más afectadas: de 76.000 millones de pesetas previstas para 1997, la dotación se redujo a

53 millones. También quedó aparcada *sine die* la conexión por autovía entre Extremadura y el Mediterráneo.

Hasta 1999 no se presentaría un nuevo Plan de Infraestructuras (2000-2007), que programa 7.200 kms de AVE para España. Incluye el "*corredor Extremadura*", como empieza a denominarse, aunque baja de 300 a "*250 kms o más*", para adaptarse a la directiva europea de Alta Velocidad. Pero habla textualmente de "*línea de Alta Velocidad Madrid-Badajoz*", como proclamaba a finales de 1999 el presidente Aznar en nuestra región, y establece una previsión de puesta en servicio del 2006-2008 (ahora se habla del 2010 ó el 2011). Las opciones de enlace barajadas por Portugal eran Caia (Badajoz), Marvao (Cáceres) y/o Monfortiño(Plasencia), pero el PP prometía que todas las ciudades extremeñas se conectarían a esa red, cualquiera que fuese su trazado, con el llamado '*corredor extremeño*', ahora de 220 kms/h, "*en aquellos tramos no integrados*".

Es decir, el tramo Madrid-Navalmoral no estaba afectado por la decisión final portuguesa para la línea de 350 kms/h, de forma que uno no termina de entender -¿o sí?- por qué en cuatro años, dado que las cosas estaban tan claras, no se ha gastado ni un euro en ese tramo, mientras el AVE se extendía por el resto del país. De hecho, el Esquema Europeo del Transporte (2002), trazado con el horizonte 2010, incluía ya el corredor Madrid-Cáceres-Badajoz-Lisboa, aunque incorporaba la posibilidad de un ramal entre Cáceres (en el plano no aparece como una alternativa, sino como un posible complemento) y la costa Atlántica portuguesa. Si uno fuese malpensado malpensaría que, al menos desde 1999, el gobierno del PP viene retrasando conscientemente el inicio de las obras.

Es un punto especialmente importante, porque uno de los aspectos que los portavoces y simpatizantes del PP más enfatizan es que, por primera vez, según ellos, Extremadura se sube al carro de una infraestructura de comunicación moderna al par que el resto del país.

¿Es eso cierto? Personalmente creo que es falso, y por partida doble. Primero, porque Extremadura llegó a ese tipo de infraestructuras (1994), con la Autovía de Extremadura, antes que otras regiones españolas. Y segundo porque lo cierto es que Extremadura va a ser la última en subirse al AVE. Las cosas son así, le pese a quien le pese: la única autovía que tenemos, y que ha sido clave para nuestro desarrollo y articulación, la construyeron los gobiernos del PSOE, mientras que del AVE aún no sabemos quién lo proyectará, quién lo iniciará, y menos aún quién lo terminará.

Así que resultan un poco ridículos quienes exclaman, casi levitando, que Extremadura, por una vez, "*llega a tiempo...*". Porque lo cierto es que, según la revista que edita el propio Ministerio de Fomento, durante el año 2003 se han gastado dineros en proyectos AVE de todos los corredores españoles, menos en el de Madrid-Lisboa, a pesar de que el tramo Madrid-Navalmoral no estaba sujeto a la supuesta indecisión lusa. El **corredor Norte-Noroeste** está ya en construcción entre Madrid y Valladolid, variante de Burgos y tramos del eje atlántico gallego, y se trabaja en los proyectos de la *Y vasca*, Ourense-Santiago y

Madrid-Avila. En el **corredor Noreste**, aunque a trancas y barrancas, se ha puesto en servicio el tramo Madrid-Lleida, y se construye el de Lleida-Barcelona, pero también se han hecho ya los proyectos técnicos de las conexiones a Logroño, Huesca, Pamplona, e incluso Soria y Teruel (las llamadas provincias olvidadas, evidentemente no tanto como las extremeñas). En el **corredor Levante-Mediterráneo** se sigue construyendo el tramo Madrid-Valencia, bastante avanzado, y se han iniciado construcciones o realizado proyectos técnicos del AVE que recorrerá el Mediterráneo. Y en el **corredor Sur** se trabaja en la construcción de los tramos Córdoba-Málaga y Madrid-Jaén. El único gasto, en lo que al auténtico AVE se refiere, realizado en el **corredor de Extremadura** ha sido en reuniones ministeriales, porque las obras de la línea Aljucén-Badajoz no tienen, hoy por hoy, nada que ver con el AVE; incluso se plantean serias dudas sobre su utilidad real, pues el propio PP habla de que en los tramos en marcha “*se hará un reformado*” (lo que daría credibilidad a la denuncia de Ecologistas en Acción, para quienes la intención del PP es liquidar el ferrocarril para rentabilizar el AVE).

En suma, reuniones y palabras para el **corredor de Extremadura**, mientras en el resto de España se trabaja en la construcción o en los proyectos técnicos. Más aún: durante el 2003 el Ministerio de Fomento ha planificado comisiones para analizar la integración urbano-territorial del AVE en las ciudades españolas por las que discurrirá: entre las 38 ciudades analizadas (León, Gijón, Miranda de Ebro, Alcázar de San Juan, Logroño, Almería, Ferrol, Palencia, etc) casualmente no aparece ninguna extremeña.

El asunto es tan serio que la Unión Europea ha dicho que ya está bien de *marear la perdiz*: o los gobiernos de España y Portugal empiezan las obras del AVE Madrid-Lisboa, o les quitan la ayuda. La comisaria de Transportes es del PP, y esperó a que sus correligionarios españoles y portugueses se hiciesen *la foto* en Figueira da Foz, pero al día siguiente puso el dedo en la llaga, al reconocer que se incluía el AVE Madrid-Lisboa entre sus proyectos prioritarios, concretamente entre las 56 obras transfronterizas que “*pueden empezar de manera inmediata*”, para de este modo “*recuperar el impulso de una serie de inversiones que habían quedado un poco retrasadas*” -aunque ese tirón de orejas ni siquiera ha hecho sonrojar a Alvarez Cascos, que ha seguido reinaugurando feliz su Vía de la Plata-. Por lo demás -no olvidemos el dato- el calendario de la UE pone la finalización de la obra ya no en el 2010, sino en el 2011. De forma que el AVE extremeño, si es que se acaba -porque la recesión asoma sus colmillos por algunas esquinas-, será inaugurado por el partido que esté en la Moncloa nada menos que dentro de dos legislaturas. No era nada lo del ojo, y lo llevaba en la mano...

Visto lo visto, y a tenor de la experiencia con la Autovía de la Plata, resulta patético que algún dirigente del PP proclame que el único peligro para el AVE es “*que entren los socialistas*”. Más bien pienso yo que, hoy por hoy, esa sería la única forma de que tengamos AVE en el 2010. Porque las grandes infraestructuras llevan su tiempo, y hay que saber verlas, como hemos intentado en estas líneas, con perspectiva de largo plazo. Pero sobre todo

hay que asegurarse de que los gestores políticos son capaces de proponerlas, proyectarlas, iniciarlas... y acabarlas.

(NOTA: Todos los datos, cifras y fechas citados proceden única y exclusivamente de dos fuentes: una web extremeña del propio Partido Popular, www.cfomex.com <<http://www.cfomex.com>> , y las revistas y documentos *on line* del Ministerio de Fomento).