

El tren de los dirigentes (Miguel Amorós)

INFO BARCELONA :: 30/11/2007

El TAV ocupa un lugar central en la sociedad capitalista, es uno de los elementos esenciales del nuevo orden mundializador. Nada es casual ni gratuito en el interés político, financiero y empresarial por la alta velocidad. Es un instrumento del poder.

Impacto social y urbano

Cada época ha tenido su ritmo, su tren. Cada cambio ha afectado al modo de vida de la población y no descubriremos nada al afirmar que el ferrocarril y el automóvil transformaron radicalmente la configuración del espacio y el tiempo sociales, modificando ampliamente la visión del mundo y la percepción de las cosas. La tecnología no ha hecho sino llevar esos cambios hasta sus últimas consecuencias; la movilidad ha dejado de ser una de las particularidades de la vida moderna para convertirse en su rasgo principal; en la sociedad motorizada la indiferencia por el territorio y el presente perpetuo caracterizan la existencia humana, o mejor dicho, la inhumanidad de la existencia. La velocidad es el componente señero de la opresión, por lo que las infraestructuras son el medio de la deshumanización. Klaus Schwab, presidente del Foro Económico Mundial, dijo que estábamos pasando “de un mundo donde el grande se come al chico a un mundo donde los rápidos se comen a los lentos.” Excelente definición de la línea de separación de clases. La nueva burguesía dista de ser la “clase ociosa” de antaño. Sus miembros son “los rápidos”, las minorías que van en TAV. Los asalariados cuya jornada laboral se ralentiza por culpa del transporte son los “lentos”, todos los que no recurrirán en su vida a la alta velocidad sino en contadas ocasiones. Para los primeros el TAV es un privilegio; para los segundos, una penalización disfrazada de derecho.

Las grandes infraestructuras cambian el concepto de región metropolitana, un fenómeno aún circunscrito a la suburbialización de la ciudad tradicional. Evidentemente la absorción del entorno no se para con el nacimiento de un monstruo urbano en constante expansión radial. Los expertos sitúan para dentro de quince o veinte años la fusión de varias conurbaciones en megalópolis de cientos de kilómetros, tipo Shanghai, conectadas por trenes de alta velocidad y autopistas. La Península quedará convertida en un gran espacio metropolitano. En el centro, un engendro urbano de siete millones de habitantes, y el resto, o casi, en la costa. La movilidad de los dirigentes resultará determinada por trayectos que ocurrirán en un radio de 600 o 700 kilómetros. El TAV se impone entonces como una alternativa más cómoda al avión y como el vehículo ideal para la expansión de las conurbaciones. Gracias al TAV las nuevas ciudades-dormitorio de Madrid y Barcelona no estarán en su periferia sino en las provincias adyacentes. En efecto, Puertollano, Toledo o Ciudad Real son ya alternativas baratas y tranquilas de Madrid, ideales para dirigentes y cuadros de la nueva economía. Pronto lo serán Segovia, Cuenca y la futura Valdeluz, complejo de 30.000 habitantes a construir cerca de Guadalajara en torno a un parque temático. Con mayor retraso, alrededor de la estación del AVE de Tarragona, a veinte kilómetros de la ciudad, se construyen urbanizaciones para acoger a vecinos de Barcelona, y lo mismo sucederá en Girona y Figueras cuando el tren llegue hasta allí, completándose la

absorción de Cataluña por su capital, o la conversión de Cataluña en una horrible aglomeración urbana. Podemos imaginar desarrollos semejantes para los ejes Valladolid-Palencia-Burgos y Córdoba-Sevilla-Málaga, la metrópolis vasca o el litoral mediterráneo, conurbaciones satélite creciendo hasta conectar con un centro aberrante aspirando la totalidad de la población del país y dejando el suelo como decorado paisajístico salpicado de centrales nucleares, parques eólicos y vertederos. En el marco incomparable de un desarrollismo totalitario las ciudades intermedias pierden toda su autonomía y sus señas de identidad, convirtiéndose en eslabones amorfos del sistema, plataformas logísticas de la conurbación central. El eslogan “Cataluña será logística o no será” es puro terrorismo. Se han entregado a los inversores que las convertirán en clústers, es decir, en dormitorios, nudos de distribución y disneylandias todo junto, encareciendo sus viviendas, expulsando a los habitantes de los barrios históricos, asesinando el abastecimiento, la cultura y la diversión tradicionales, destruyendo la sociabilidad de su gente y, por fin, criminalizando y excluyendo a sectores marginados por la nueva economía. La marginación puede llevar muy lejos a juzgar por las quejas de ESADE, la escuela catalana de dirigentes, relativas a los que no entienden inglés y por eso “frenan la llegada de las empresas”. Las primeras coronas metropolitanas no crecerán demasiado debido a la saturación, pero en cambio, el territorio exterior fagocitado multiplicará su población. A causa del modelo económico dominante basado en la construcción, los servicios y la industria turística, se plantean dos inapelables exigencias: movilidad extrema y fertilidad prolífica. La urbanización total exige una expansión sin precedentes del transporte de personas y mercancías, y un aporte de población que dada la caída vertical de la natalidad solamente podrá venir de fuera. (El 10% de los habitantes del Estado son inmigrantes y alcanzarán el 25% en los próximos años). Pero como la iniciativa corresponde a los grandes intereses privados, las prioridades se han fijado según el beneficio instantáneo y, de este modo, la especulación inmobiliaria, la producción de automóviles y las autopistas han pasado por encima de cualquier planificación instrumental, dando por resultado un caos urbano que se asemeja al tercermundista en todos sus aspectos negativos y difiere en todos los positivos. Barcelona, con los dirigentes más ineptos de Europa, es el paradigma más acabado de ese caos.

Parafraseando a Shelley hemos de decir que el infierno es una ciudad muy parecida a Barcelona, aunque podríamos decir lo mismo de las demás. Ofrecen las condiciones más infames de habitabilidad de la península; son urbes feas, contaminadas, insalubres y ruidosas. Han heredado multitud de hábitos administrativos y represivos del franquismo y por eso son clasistas, intolerantes y vulgares; están obsesionadas con la seguridad y abiertas sólo al dinero; son incómodas, caras y deprimentes. Para comprobar la decadencia de Barcelona y su conversión en un centro de negocios de tercera categoría, así como la cretinización paralela de la clase dirigente local y de su base social, bastaría con contemplar su arquitectura. Su actual tecnovanguardismo es tan adocenado y regresivo como la monumentalidad fascistoide de la época de la dictadura. Nosotros nos ceñiremos al papel jugado por el TAV en todo eso. Podemos afirmar con rotundidad que, desde que se creó el GIF para construir la línea Madrid-Barcelona el TAV ha sido el elemento más importante de unificación de la clase dominante, la plasmación de su interés general y el estandarte de su poder. El tren dominante es por supuesto el tren de la clase dominante, “el tren de los ricos”. El TAV, obra inútil, perjudicial y ruinosa, tenía por un lado la propiedad de poner de acuerdo a todo el partido del orden y, por el otro, la de dotar a la dominación de un proyecto de transformación social perfectamente coherente con la conversión del territorio y de las

propias ciudades en capital inmobiliario. La construcción del TAV, llamado AVE para resaltar su especificidad española, prometía hacer tabla rasa con el país. No era pues algo relacionado directamente con la economía diaria, sino que por encima de todo era una operación política nacional que requería la dirección del Estado central, máxima institución del interés general de clase, y la agradecida sumisión de todas las instancias autonómicas y locales. Sin embargo, la decisión más aplaudida de la historia de España había de concretarse en estrategias regionales apropiadas, que en la práctica fueron someramente simplificadas hasta quedar reducidas a una sola regla: prioridad absoluta del AVE. Prioridad sobre la seguridad de los trabajadores, como demostrarían decenas de accidentes mortales. Prioridad sobre el transporte público, completamente descapitalizado. Prioridad sobre los intereses locales del tipo que fueran: patrimoniales, laborales, vecinales, comerciales... Los retrasos provocados por la construcción preferente de la línea Madrid-Sevilla y el horizonte fallido del 2004, no hicieron sino echar leña al fuego de la impaciencia y convertir la llegada del AVE a Barcelona en algo parecido al descenso de Moisés del Sinaí con las tablas de la ley. Sin embargo, lo primero que las obras del AVE demostrarían a sus numerosas víctimas es que la eternidad existe: desde el inicio del tramo Madrid-Zaragoza en 1995 hasta 2012, fecha en que se prevé que acabe de construirse la estación de La Sagrera, han de pasar 17 años, seis más de los que precisó el Canal de Suez, prototipo de obra faraónica. Y enseñaría también que saltarse etapas en un proceso tan destructivo arruina la necesaria habituación al desastre y crea en los afectados una conciencia de la catástrofe que provoca grietas en la unanimidad alienante pro TAV e incluso empuja a cuestionar las cadenas tecnológicas de la sumisión que tanto trabajo han costado de forjar.

En lo que concierne al TAV en Barcelona, la política ha adquirido un aire de privacidad tan evidente que no podía sino fracasar en público. Ahora el espectáculo de la llegada del AVE, revelándose como agresión directa a los ciudadanos -o como dicen algunos, "contra Cataluña"-- ha perdido tanto el rédito político como los espectadores-electores. La conversión de la red ferroviaria de cercanías en un metro regional -el "tren de los trabajadores"-- era la necesidad más urgente para la conurbación, en continuo crecimiento y transformación. La terciarización económica elimina trabajos en el cinturón industrial para concentrarlos en Barcelona, al tiempo que ésta expulsa población al extrarradio, exacerbando una movilidad que el vehículo privado no puede satisfacer. En pocos años el número de pasajeros del tren se había triplicado sin que el servicio se modificara (viejos vagones, vías únicas, catenarias de más de treinta años...) porque los intereses económicos inmediatos primaban sobre los intereses a medio plazo, ciegos ante las previsibles consecuencias sociales del sacrificio del ferrocarril. El TAV siguió absorbiendo toda la inversión y sentando las bases de lo que vendría a disimularse como "crisis de las infraestructuras". Las obras que desde 1995 anunciaban la venida del TAV ocasionaron un sinfín de molestias a su paso por Zaragoza, Lleida, Montblanc, La Riba, San Sadurní, Vilafranca, El Papiol, Castellbisbal... Desde 2005 empeoraron las condiciones de vida de miles de vecinos de El Prat, Bellvitge-Gornal (Hospitalet) y Sants (Barcelona): calles cortadas, invasión de camiones, ambiente cargado de polvo, escombros, barro, ruido incesante prolongado durante la noche (de hasta 70 decibelios), vibraciones y grietas en edificios, etc. Un verdadero maltrato físico y síquico. El pequeño comercio se resintió severamente y el servicio de trenes sufrió numerosas interrupciones y retrasos debido a las averías que provocaban las obras. A mediados de 2006 hasta las mismas empresas constructoras negaban la posibilidad de que el AVE llegara a la estación de Sants el 21

diciembre de 2007 tal como estaba políticamente previsto. En junio la ministra de Fomento enfrió los ánimos de la oligarquía catalana al anunciar que la llegada de la alta velocidad a la frontera francesa se posponía hasta el 2012, y en octubre los congeló con la llegada del AVE a Tarragona a bastante menor velocidad que la esperada. Trató de compensar el efecto con la intensificación de las obras, lo que condujo al incremento del desorden ferroviario, traducido directamente en un aumento significativo de la jornada de trabajo de los usuarios. En noviembre la ministra destituyó al director de la red de Cercanías, un cabeza de turco, y elaboró un Plan de actuaciones urgentes cuya eficacia real pronto fue revelada con la aparición de fisuras en decenas de edificios de El Prat (ya había pasado antes en Martorell). La crisis “ferroviaria” no hizo sino acentuarse en la primavera del año en curso con los movimientos de tierras, socavones y hundimientos de las vías, y su secuela de interrupciones y demoras. Ante las perspectivas de una derrota electoral del equipo socialista, responsable oficial del estropicio, la unidad política a favor del TAV se evaporó como por ensalmo. Bien que todos habían contribuido a la crisis, cada partido marcaba distancias respecto al trazado del AVE y a su ejecución. Algunas asociaciones patronales protestaban por las pérdidas que les causaban los retrasos de los trabajadores y empleados. Se contabilizaron 13 obreros muertos desde el inicio de las obras, por culpa del ritmo de trabajo, la presión y las insuficientes medidas de seguridad. El tráfico en automóvil había crecido en función de las deficiencias de los trenes, llegando a colapsar los accesos a Barcelona por el Sur. Los perjudicados se organizaban al margen de las asociaciones de vecinos, vergonzosamente al servicio del poder político financiero, acercándose a la “cultura del no”, tan temida por los burócratas del ayuntamiento y de la Generalitat. En octubre, las filtraciones del agua de lluvia en los túneles en construcción aumentaron el número y el tamaño de los socavones hasta obligar a clausurar indefinidamente tres líneas de cercanías, dejando en casa a 160.000 usuarios. Todas las de largo recorrido quedaban afectadas. El caos estaba servido. En mayor o menor medida la población metropolitana se había vuelto rehén del AVE. Hubo quien se ocupó de calcular la factura del desastre: 3’8 millones de euros diarios. Se echaba las culpas a la empresa OHL. El futuro del túnel de la calle Mallorca quedaba en entredicho. Surgían diversas plataformas de damnificados. La crisis se convirtió entonces en problema de Estado. La crispación y la indignación de los habitantes rozaba el punto crítico y eran de temer ocupaciones de obras, manifestaciones y amotinamientos. Los medios se preguntaban por qué no se había producido todavía un estallido de ira popular, pero en el ritmo acelerado impuesto por la supervivencia cotidiana se halla la clave de la desmovilización. Los usuarios están demasiado somnolientos por la madrugada y demasiado cansados por la tarde para participar en una protesta masiva. El Gobierno celebró el día 27 una reunión en la Moncloa para tratar la “crisis del AVE”, a la que asistieron directivos de grandes constructoras, y al día siguiente Zapatero se presentó por sorpresa en Barcelona ante una troupe de “palmeros” y asumió la culpa en nombre del Gobierno. La prioridad abandonaba el AVE por la protección del “granero” de votos socialistas (la abstención catalana es la más alta del Estado). Se suspendía el trabajo nocturno y se prometía la gratuidad del billete. Mientras, de las vallas publicitarias del AVE desaparecía discretamente la fecha fallida del 21 de diciembre.

El impacto del TAV en las grandes ciudades es el del urbanismo tecnocrático especulativo que no ve en el espacio ciudadano más que su valor mercantil y procura reciclarlo en santuario de la velocidad --en España hay 501 coches por mil habitantes--, con sus torres de apartamentos, letreros luminosos y garitos de comida rápida orbitando alrededor de una

estación. Se opera la metamorfosis de los barrios en dormitorios para asalariados hiperactivos y motorizados de apreciable poder adquisitivo, acentuando su carácter de no lugar mediante la ampliación de calles y el trazado de vías rápidas. (En La Sagrera, barriada de Barcelona donde han sido arrasadas las “casas baratas” del Bon Pastor, se construirán 2000 pisos en la zona de la estación y un barrio nuevo de 10.000 viviendas). El TAV encarece la vivienda estimulando el chabolismo de alto standing y la edificación de oficinas, aparcamientos y hoteles, para lo cual se desvían terrenos de equipamientos y zonas verdes. El urbanismo dominante consiste en eliminar los obstáculos a la circulación mientras su arquitectura evoca bloque a bloque la perspectiva vertical de la globalización y sus ideales imperiales. Los barrios pasan a ser prolongaciones de una macroestación, dependientes económicamente de ella. Mientras se liquidan las bolsas de actividad autónoma relacionadas con los talleres y pequeños negocios; los grandes centros comerciales y lúdicos acaban con la sociabilidad ligadas al comercio minorista, la cultura local y los espacios públicos. La desestructuración del barrio conlleva la de la vida en el barrio, la pérdida de su idiosincrasia y de su memoria. El hombre es de donde vive. El envilecimiento del espacio incide en las actitudes y maneras de sus habitantes, porque un lugar de y para la circulación no es un lugar donde relacionarse y forjar una existencia colectiva plena y gratificante. Un sitio aséptico y vigilado para comprar y dormir no es un sitio para plantar raíces. La movilidad hace de cada individuo un pasajero. Se sabe que la vida apresurada es superficial, que el desplazamiento se come más tiempo, de forma que la mayoría de adultos apenas tienen contacto con nadie y se resignan con facilidad. La trivialización del tiempo, reducido a una superposición de instantes, y la desorganización del espacio, mera red receptáculo de cuerpos y mercancías en movimiento, crean las condiciones idóneas para el deterioro de la vida. El espacio-tiempo degradado es el lugar de la patología. La conurbación turbocapitalista ofrece un billete de ida al agotamiento, la frustración y la infelicidad.

El TAV ocupa un lugar central en la sociedad capitalista, es uno de los elementos esenciales del nuevo orden mundializador. Nada es casual ni gratuito en el interés político, financiero y empresarial por la alta velocidad. Es un instrumento del poder. Por eso la batalla contra el TAV es algo más que la batalla por otro tipo de infraestructuras. Es la batalla contra el matrimonio de la prisa y el beneficio, contra la degradación del espacio, contra la adaptación del ser humano a la aceleración sin límite; en definitiva, contra el sometimiento de los individuos a la globalización. La lentitud es el comportamiento virtuoso. La vida necesita mucho tiempo para desenvolverse gozosamente. Un lugar adquiere los trazos diferenciales que caracterizan su personalidad gracias a la actividad laboriosa y creativa de una población anclada y estable. La humanidad no será feliz si no se aparta del carril rápido y se toma todo su tiempo.

Miquel Amorós

Conferencia sobre el TAV, Hernani (Guipúzcoa), 17 de noviembre de 2007.

Charla en Madrid este fin de semana en la feria del libro anarquista relacionada con el tema:

[Experiencias autónomas en la lucha contra el TAV + Vídeo: Val di Susa · Documental sobre la lucha contra el TAV en Italia](#)

https://www.lahaine.org/est_espanol.php/el_tren_de_los_dirigentes_miguel_amoros