

Sembrar oposición ante el Tren de Alta Velocidad y su forma de entender el mundo

BRIEGA :: 27/01/2022

El TAV ocasiona daños irreparables al medio ambiente, acentúa el desequilibrio territorial y acaba con el concepto de transporte ferroviario como servicio público.

Una multitud de amenazas contra el territorio acechan en Cantabria en los tiempos que corren. Desde los distintos permisos para construir polígonos eólicos hasta la posible implantación del ley del suelo. Desde las infraestructuras turísticas lebaniegas como el tren turístico de Camaleño, el complejo hotelero de Bareyo al estilo del Suncity sudáfricano o el proyecto de construcción de un complejo de golf en Loredó, hasta la posible actividad minera de extracción de blenda (para producir zinc) en Santillana del Mar, Suances y Alfoz de Lloredo.

Por si esto fuera poco, el fantasma que acompaña al presidente de Cantabria en su viaje de popularidad mediática que le caracteriza, parece estar cada día más cerca de hacerse real. Hablamos del tren de alta velocidad. Si el objetivo hace años era que el ave llegara hasta Santander, ahora la meta (por el momento) reside en conectar Reinosa. El pasado 6 de Noviembre se iniciaban las obras de la línea del AVE entre Amusco y Osorno. Si tenemos en cuenta que a día de hoy también se ha tramitado ya la redacción de los proyectos de los tramos hasta Alar del Rey y la información pública del estudio informativo hasta Reinosa, parece que el «ya no hay marcha atrás» de Revilla no es otra de sus amenazas públicas que quedan en saco roto.

Sin embargo, los plazos son otro cantar y están por ver. Mientras se apunta a que «Cantabria estará más acercada a España» a través de la conexión en la red de alta velocidad mediante el tramo Palencia-Reinosa allá por 2023, hay otras informaciones periodísticas que sitúan la posible finalización mucho más tarde, sobre 2030 como mínimo. Necesario es tener en cuenta que el 2023 es época electoral en todo el estado y esto puede traer variaciones.

El recobro de la amenaza del TAV por parte de quienes pretenden que sea más fácil y rápido viajar desde Madrid hasta Cantabria, que moverse dentro de ésta, identificando el bienestar con la hipermovilidad y la mejora con la velocidad, viene justo en un momento de movilizaciones contra los recortes públicos en los transportes en Cantabria, así como por la dificultad acusada por las personas que viven aquí, para desplazarse de unos municipios a otros cotidianamente.

Desde reducción de horarios en autobuses, hasta una deficiente comunicación en los trenes de cercanías. Así es que Cantabria por lo Público y las Mesas de Movilidad se concentraron frente a la estación de Feve el pasado 9 de Diciembre iniciando una campaña para retirar el sistema ASFA.

Y es que, desde que Feve se integró en Renfe, los viajeros de Cercanías de Cantabria vienen sufriendo un deterioro constante de las condiciones de viaje: retrasos continuos,

cancelaciones repentinas, falta de información, falta de personal y pésimo estado de los trenes (vagones con goteras por todas partes, puertas que no se abren desde hace meses, falta de accesibilidad a personas con movilidad reducida...).

El deterioro del ferrocarril público es una tónica compartida en el resto del estado. La inversión en la conexión TAV es mucho mayor que en los trenes de cercanías, a pesar de que son muchas menos las personas que los transitan. Durante los últimos 30 años, más del 90% de las inversiones en infraestructura ferroviaria se ha destinado al AVE en el estado español. Lógica turistificadora y neoliberal que prima la movilidad de personas con alto poder adquisitivo.

Una manera de entender la sociedad parecida a las más o menos recientes palabras de la concejala de turismo de Santander al expresar en una entrevista pública aquello de «En Santander buscamos un turista de poder adquisitivo medio-alto».

Este desprecio por el tiempo y la libertad de movimiento de todas las personas que no tienen automóvil propio y usan cada día el transporte público para moverse, se resume en el conocido lema «El TAV no es un tren, es una forma de entender el mundo». No es distinto a otras problemáticas menos comentadas y en crecimiento constante, como la digitalización de la vida cotidiana. Un pequeño ejemplo podría ser el completo desinterés por marcar los horarios en las paradas de autobuses en los pueblos, empeorando la accesibilidad para las personas que no se manejan con las nuevas tecnologías. «No saber cuando llega el próximo y total para qué, si igual no llega».

Pero ¿Qué razones concretas hay para oponerse al TAV? Podríamos fijarnos en territorios cuyas luchas contra esta infraestructura desarrollista ha trascendido de los márgenes de los movimientos sociales, siendo popular y constante durante décadas.

La lucha contra el TAV en Euskadi y en el valle de Susa son dos ejemplos. En Cantabria hemos podido aprender de activistas de ambos lugares a través de distintos encuentros autogestionados en los últimos años. Ambas luchas se caracterizan por estar fuertemente ligadas al territorio, por ser resistencias de larga duración, pero también, por tener un coste de represión política (tanto económica como física) brutal.

Sin embargo, las respuestas a la anterior pregunta las podemos encontrar mucho más cerca de casa.

La extinta asamblea contra el TAV de Cantabria, activa allá por 2013, llevó a cabo una intensa actividad de información hacia la población con movilizaciones y actos en la calle. Hoy todavía podemos visitar su [página web](#) y de hecho la recomendamos porque, aunque el tramo Palencia-Santander hoy en día no es un objetivo declarado oficialmente (tan sólo hasta Reinosa), mucha de la información de las razones contra el AVE sigue vigente. Desde luego, para quien tenga curiosidad por conocer estos motivos, es una buena manera de empezar a informarse.

El TAV ocasiona daños irreparables al medio ambiente, acentúa el desequilibrio territorial y acaba con el concepto de transporte ferroviario como servicio público. El TAV, como el conjunto de grandes infraestructuras de transporte, están directamente relacionados con la

internacionalización y la globalización de los mercados y la economía así como con el incremento de la precariedad laboral y la deslocalización industrial derivada de las mismas.

El TAV contribuirá a apuntalar la hegemonía del sector servicios en detrimento del primer y segundo sector y convertirá a Cantabria en zona de paso de mercancías. Con ello acentuará la situación de dependencia estructural. Este último asunto es crucial en nuestro presente actual de crisis energética. Tras una pandemia global, algunas cuestiones como la hipermovilidad han quedado en cuestión, al menos de una manera más relevante que antes. Sin embargo, infraestructuras como éstas no son más que la muestra de que, para las élites locales y globales, resulta prioritario mantener los niveles de consumo energético por encima de transformaciones sociales que primen la salud del planeta. Todo el resto de clichés que trajo el discurso políticamente correcto de «la nueva normalidad», incubado en los telediarios durante el estado de alarma, se contradice con esta permanente huida hacia delante.

No, no es un error del ser humano el hecho de que tiene que mejorar en su relación con el medio ambiente, es la imposición de un modelo desarrollista. Nuestra perspectiva política no es la de pedir/exigir a las autoridades que corrijan sus desmanes. Es la de entender sus desmanes como una lógica calculada de negocio y, por lo tanto, perder la confianza en su propaganda del “bien común” y en sus promesas de mejora de nuestras condiciones de vida, no por ello renunciando a pelear las cuestiones básicas y materiales del día a día desde la auto-organización. En ese sentido, oponerse al tren de alta velocidad en Cantabria y en cualquier sitio, pasa por una preocupación real por la naturaleza, la libertad de movimiento, la satisfacción de nuestras necesidades básicas y la libre decisión de permanecer en los pueblos y alimentar la vida fuera de los grandes núcleos urbanos, etc.

Esperamos que existan muchas más semillas que lanzar que ésta en nuestro futuro cercano para animar a retomar las asambleas autónomas de oposición y ampliar sus cometidos en aras de defender la tierra y sus habitantes ante tantas amenazas concretas. Pero nada de inmediateces. Hace falta encontrar el momento, asimilar lo que está pasando y organizarse, que la prisa mata.

* Artículo publicado en el boletín en papel nº30, enero de 2022

<https://www.briega.org/es/opinion/sembrar-oposicion-ante-tren-alta-velocidad-forma-entender-mundo>

https://www.lahaine.org/est_espanol.php/sembrar-oposicion-ante-el-tren