

Entrevista a Miguel Amorós sobre el TAV

AHT GELDITU! :: 26/04/2008

"La lucha contra el TAV no tiene sentido sino dentro de la lucha contra el modelo político y económico de sociedad a la que va asociado. No ha de reivindicar sólo otro transporte, sino otra sociedad. Es una lucha contra todas las infraestructuras típicas de una economía desbocada".

Esta entrevista, junto a otras, saldrá próximamente en un DVD contra el Tren de Alta Velocidad, por cuestiones de espacio no podrá entrar entera, así que aquí podéis leerla completa.

¿Qué es el TAV?

Antes que nada conviene aclarar que en una sociedad como la nuestra, donde tecnócratas expertos dirigen todos los aspectos de la vida y donde la libertad no es sino otro nombre del despotismo, el lenguaje no es un medio de comunicación entre personas libres, sino la herramienta por la cual los dirigentes transmiten sus ideas y sus órdenes a las masas dominadas. Cada palabra, especialmente si es un neologismo, sostiene una realidad opresiva disimulada tras una apariencia técnica. Sabemos que la técnica no es neutral ni el neologismo tampoco. Así pues por TAV no podemos entender simplemente un artilugio que marcha a 300 km/h. El TAV es el emblema tecnopolítico de la mundialización. En tanto que transporte preferido de los dirigentes en la media distancia, es una condición necesaria de la economía globalizada; en tanto que figura política del marketing internacional ciudadano, es la pura Razón de Estado.

¿Por qué ahora hay tanta prisa con el TAV?

El TAV ha de construirse cuanto antes porque los intereses del poder así lo requieren. No se trata tanto de ganancias inmediatas, como por ejemplo las de las constructoras de obra pública, los fabricantes de trenes o las empresas de seguridad; tampoco de intereses privados ligados a oligarquías locales; mejor es cuestión de intereses generales relativos a la clase que domina el mundo, y del mundo tal como resulta del dominio de esos intereses. Cuando la población se concentra en unas pocas regiones metropolitanas, la acumulación ampliada de capital depende mucho más de la circulación, incluida la circulación de ejecutivos financieros, empresariales y políticos. Éstos necesitan un medio de locomoción más eficaz que el avión entre dos sistemas suburbanos, es decir, entre dos megaciudades: ese es el TAV.

¿Qué beneficios aporta?

La respuesta depende de si la pregunta se hace a los dirigentes o a los dirigidos. Para los primeros el beneficio es incuestionable, puesto que todo lo que contribuya a la movilidad colabora en la transformación del mundo conforme a su interés. La "intermodalidad", es decir, la coordinación de las distintas formas de transporte, sería un buen ejemplo del mundo de los ejecutivos, donde "los rápidos se comen a los lentos". Sin embargo, todo lo

que resulta ventajoso para aquellos, forzosamente ha de resultar perjudicial para los demás, pues refuerza su sometimiento y su alienación.

Pero ¿y la rapidez?

Si el criterio racional contara, la fórmula perfecta sería un tren de bajo impacto que combinara celeridad y precio. Tales trenes existen y además competirían con las autopistas. Sin embargo para la clase cuyo tiempo es oro, una ganancia de segundos significa un lucro importante, por lo que la velocidad goza de prioridad absoluta. La alta velocidad de los trenes es la alta velocidad de los negocios.

Sin embargo, lo que es bueno para la economía ¿no es de alguna forma bueno para todos?

Más bien lo contrario. Si la riqueza se concentra, la pobreza se difunde. Indudablemente los bancos, los especuladores inmobiliarios, las refinerías, la industria turística, el comercio de coches y el sector logístico, van a amasar mucho dinero. Habrá migajas para unos cuantos. Pero en la medida en que se terciariza la economía con la inestimable ayuda de ese caballo de Troya en forma de tren, se imponen para la mayoría las condiciones de trabajo y de vida que le son propias: precariedad, salarios ínfimos, horas extras, hipotecas, vivienda indigna, transporte público infame... Eso es todo lo que saldrá ganando la mayoría.

¿Qué consecuencias tiene el TAV para las ciudades?

Las ciudades “situadas en el mapa” por el TAV acumulan población y, por lo tanto, van extendiéndose como mancha de aceite hasta penetrar en las provincias adyacentes. Mientras el centro de la ciudad original se museifica y peatonaliza para devenir mitad parque temático, mitad centro comercial, la periferia pierde sus límites y se transforma en un entorno artificial, caro, invadido por vehículos, ruidoso, contaminado e insalubre tanto física como síquicamente.

¿Qué papel juegan las estaciones?

Son los edificios por donde llegan las elites de la globalización; arquitectónicamente representan sus valores, sus delirios, su falta absoluta de sensibilidad y su mal gusto. Evolucionan hacia un híbrido entre el centro comercial y el complejo hotelero, pues la intención es que el transporte acabe siendo una actividad económica entre tantas, exactamente igual que sucede con los aeropuertos. La estación del TAV determina un reordenamiento total de la barriada donde se ubica que se convierte en un auxiliar monitorizado de la estación, a través de cuyas pautas toda la ciudad va a remodelarse. La estación en realidad es la ciudad futura en pequeño. Contiene una promesa de ciudad radicalmente distinta, carcelaria y consumista a partes iguales, que sólo espera inversiones para desplegarse.

¿Qué significa el TAV para el conjunto del país?

El TAV contrae el espacio a la vez que la economía lo coloniza. Tiene pues un efecto centralizador. Las conurbaciones quedan conectadas entre sí como densos nódulos de una

red gobernada por un enjambre electrodirigente. El territorio resulta agredido de mil maneras, quedando fragmentado, desequilibrado y reducido a decorado paisajístico.

Entonces ¿hay que ir contra el progreso?

Solo si el progreso significa despilfarro energético y dilapidación de recursos, desequilibrio territorial, cultivos transgénicos, líneas de muy alta tensión, motorización, centrales nucleares, neurosis y exclusión social. El TAV es esa clase de progreso.

¿Cómo funciona la lucha anti TAV en Cataluña?

Desgraciadamente en Cataluña una lucha de esas características no existe. Lo que hay es una oposición farisea, mediatizada por partidos y alcaldes, que se opone a determinados trazados o que exige soterramientos, pero que no cuestiona la necesidad del TAV, ni mucho menos se interroga sobre la sociedad que lo reivindica. Las plataformas cívicas anti TAV hablan el mismo lenguaje que el poder que lo construye y concuerdan con sus fines. En sus métodos no buscan provocarlo, sino abrir vías de diálogo y colaboración institucional. Pero sucede que por propia naturaleza el TAV no puede permitirse demasiada flexibilidad y tiene poco que ofrecer aparte de dinero. Normalmente las inversiones culturales o deportivas suelen bastar para que los representantes de los intereses locales lesionados miren para otro lado. En último extremo las plataformas tratarán de consolarse con inútiles caceroladas, recogidas de firmas y pleitos administrativos.

¿Cuál es la alternativa?

La lucha contra el TAV no tiene sentido sino dentro de la lucha contra el modelo político y económico de sociedad a la que va asociado. No ha de reivindicar sólo otro transporte, sino otra sociedad. Es una lucha contra todas las infraestructuras típicas de una economía desbocada, autopistas, superpuertos, túneles, macroaeropuertos, etc., y también una lucha contra el automóvil, la suburbialización, la alimentación industrial, la artificialización de la vida, la destrucción del territorio, la explotación del trabajo, etc. Es una lucha antidesarrollista y anticonsumista. La lucha de los afectados por el TAV es una lucha contra la clase dirigente, por lo que ha de saber reconocerse como lucha de clases. Ha de poner en marcha mecanismos organizativos autónomos capaces de elaborar puntos de vista críticos de manera colectiva, así como formas de lucha directa alejadas de la política y el sindicalismo. De ellas ha de nacer un sujeto histórico, una comunidad de oprimidos capaz de enfrentarse como clase a las fuerzas de la dominación y cambiar el mundo según sus deseos.

Vale, pero ¿no es eso abarcar mucho y apretar poco?

Evidentemente una lucha de tal envergadura no es cosa de meses ni de guerras civiles para mañana. Es cuestión de saber fijarse objetivos a medio y corto plazo, por ejemplo, la detención de las obras. Su simple parálisis daría un respiro al territorio y sus pobladores, ralentizando la degradación. Sabotear la política de tierra quemada que emplean los dirigentes, obligándoles a retroceder mediante movilizaciones lo más numerosas posible, como en Valsusa. Cuando es la causa de la libertad la que está en juego, primero hay que ir poco a poco; después, cuando pinten la ocasión, ya se procederá de golpe.

Para acabar y a nivel más personal, ¿qué es para ti el TAV?

Es la prueba de la insolente rapidez con que unos pocos cuya autoridad cuestiono deciden cómo va a ser la vida de todos.

Entrevista para AHT Gelditu!, 23 de abril de 2008

klinamen.org

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