

Los Cornudos de la Mundialización: El AVE por Extremadura

MIQUEL AMORÓS :: 10/09/2009

El AVE ha venido precedido de la construcción de autovías, rondas, obras hidráulicas y centrales térmicas, a las que se añadirán un aeropuerto y una plataforma logística

En cualquier rincón del Estado las oligarquías político empresariales desean globalizarse cuanto antes, a gran velocidad, valga la redundancia, cosa que por otra parte no podrían evitar aun sin quererlo, pues, como demuestran la existencia de multinacionales españolas desde los años noventa y el euro, la economía nacional forma parte de la economía mundial. Lo característico de su frenesí desarrollista reside en la creencia inconmovible de que la llave de la puerta de los mercados transnacionales es el TAV, mero reflejo de la apuesta político estatal por un crecimiento depredador sin miramientos. España es el estado de la Unión Europea con más pantanos y más kilómetros de autopistas; pronto tendrá el dudoso honor de contar con más líneas de Alta Velocidad que nadie. Igual que en el resto del Estado, el TAV desempeña en Extremadura el papel de interés general, cuya realización llevará a sus habitantes al cielo de la economía, permitiéndoles una vida completamente sometida a los imperativos del crecimiento global, con altos niveles de narcisismo, motorización, consumo y endeudamiento.

La ideología caciquil moderna, o sea, la ideología de la clase dominante, es --como en tiempos de Franco-- furiosamente desarrollista; manifiesta una fe sin fisuras en el crecimiento económico y la colonización tecnológica como solución a los problemas derivados de un supuesto "atraso" local, es decir, de una "posición periférica respecto a los ejes de desarrollo europeos." Si hasta ayer las lecciones de los viejos ministros del Opus Dei guiaban las decisiones de las jerarquías, hoy los caciques autóctonos han aprendido la lección china e hindú: dejar de centrarse en el mercado interior y dedicarse a las exportaciones "en la perspectiva del Mercado Único Europeo". Esa vuelta de tuerca del capitalismo no es fácil, porque requiere profundas transformaciones culturales, productivas y territoriales, y sobre todo, porque éstas han de financiarse con el gasto público. En Extremadura se parte de una economía fundada principalmente en la agricultura, con bajo nivel tecnológico y escasa densidad de población, pero los expertos de la oligarquía cuentan con tres bazas para iniciar la reconversión: la situación geográfica entre Madrid y Lisboa, un ambicioso programa de infraestructuras a medio hacer y un apoyo estatal preferente garantizado por una política tradicionalmente centralista.

La pieza fundamental de esa "estrategia de futuro" es, claro está, el AVE. El tren de alta velocidad es el "catalizador de crecimiento económico" que, mejorando "las conexiones con Portugal", aportará "un gran desarrollo" y pondrá a Extremadura "en la vanguardia", con "un sistema productivo mejor vertebrado y equilibrado con su entorno." Su construcción quedó pactada en 2003, durante la entrevista Aznar-Durao Barroso en Figueira da Foz, pero debido a problemas financieros y a otros derivados de las expropiaciones, las obras, con todas las declaraciones de impacto ambiental favorables, no comenzaron hasta el año pasado. Y a principios de verano, el ministro de fomento calificó la línea de "prioritaria para el Gobierno", lo que con Portugal de por medio significa que la aventura capitalista va en

serio, que no hay marcha atrás.

El AVE ha venido precedido de la construcción de autovías, rondas, obras hidráulicas y centrales térmicas, a las que se añadirán, según el “Plan especial” del 2007 para la región extremeña, un aeropuerto y la plataforma logística “del Suroeste ibérico”. De por sí se define el modelo territorial al que se aspira, basado en la concentración urbana, la hipermovilidad y el despilfarro energético. ¡Menudo equilibrio con el entorno!. Sin embargo, Extremadura goza de una distribución racional de la población, repartida por el territorio alrededor de un puñado de ciudades medianas: ese privilegio, que para los expertos significa “falta de centralidad”, es lo primero con lo que hay que acabar. La población tendrá que amontonarse en el triángulo Badajoz-Mérida-Cáceres, seguramente con una contribución demográfica portuguesa y africana, mano de obra que rellenará las bolsas de trabajo precario creadas por la nueva economía y con el tiempo conformará una subclase marginada de explotados. Allí quedarán ubicados los servicios logísticos –almacenaje, empaquetamiento y distribución de mercancías—vertebrando las cuentas oligárquicas. El resto del país, cortado en dos por el AVE, Este y Oeste, casi aislada una parte de otra por la barrera de vallas, cajones de cemento, terraplenes, viaductos y taludes del tren, se destinará al turismo rural. Esa será la tierra prometida por la movilización “de la capacidad de iniciativa y de desarrollo rural y local” provocada por el TAV: el crecimiento de la infraestructura hotelera en comarcas enteras reducidas a destino turístico. Así pues, la nueva ordenación territorial impuesta por el desarrollismo caciquil extremeño tiene poco de equilibrada y vertebrada. Por un lado, despoblamiento de pueblos pequeños, a merced de las hordas estivales huidas de metrópolis foráneas; por el otro, expansión de núcleos urbanos, sobre todo de los que tengan estación.

El resultado ha de ser ineluctablemente un territorio partido, con dos pedazos a su vez fragmentados y desarticulados orbitando alrededor de un eje ferroviario, centrado éste por una futura conurbación todavía por construir, una mina de “promociones residenciales” con su correspondiente “proyecto de parque temático”. El modelo económico nacido de esos “nuevos proyectos de inversión y negocio” que el TAV debe fomentar no tiene nada de original, y menos de “sostenible”, pues a fin de cuentas está basado en los dos pilares del fracasado desarrollo-basura español, la construcción y el turismo, y en la voluntad poco brillante de llegar a ser parada y fonda, o sea, una etapa de la circulación mercantil, entre Portugal y España. Modelo vulnerable a las burbujas bursátiles e inmobiliarias no por alejarse de los mercados, sino por estar bien integrado en ellos. Tampoco resulta demasiado novedoso el modelo social que se desprende de los anteriores. Una masa amorfa de votantes satisfechos con un montón de pobres por debajo, y, por encima, una oligarquía dirigente con fuerte componente político, ya que el Estado es el mayor proveedor de fondos, consolidada con la nueva economía “de flujos” y como todas sus homólogas regionales, con las inclinaciones totalitarias que se desprenden de su obsesión por la seguridad y su intolerancia ante la protesta real.

Para desmontar toda la demagogia expertocaciquil sobre “las condiciones de una economía diversificada y competitiva” que se supone salvarán a Extremadura del subdesarrollo tercermundista, escapando por así decir a una dieta exclusiva de bellotas y a un alumbrado de candil, bastará con traducir en correcto castellano el discurso técnico sobre el TAV, elaborado para uso de políticos y directivos empresariales. El lenguaje es relativo y en boca

de los dirigentes una palabra puede significar lo contrario de lo habitual. Así sucede con el adjetivo “sostenible”, aplicado al AVE simplemente por no haber arrasado el parque nacional de Monfragüe como prescribían las leyes de la eficacia y la rentabilidad. Se pasan por alto el gran impacto ambiental al que obligan su rigidez geométrica y las exigencias de seguridad, los enormes consumos de suelo y energía que le son consustanciales o la concentración poblacional que resulta potenciada por él. ¿A quién le interesa viajar de Madrid a Badajoz en dos horas y doce minutos? Sólo a los “profesionales” y hombres de negocios. EL TAV no responde a las necesidades de movilización de todos los extremeños, sino sólo a las de sus dirigentes. En otros lugares compite con el avión, medio de transporte habitualmente usado por ejecutivos, políticos y demás “viajeros pendulares” o “commuters”; en Extremadura, se presenta como alternativa al vehículo privado, para el que no faltan autovías.

Según los expertos, el TAV, la enormemente costosa “vanguardia del transporte terrestre de viajeros”, originará “un cambio drástico en las comunicaciones regionales y con Madrid.” Por supuesto que el cambio será drástico, pero en peor. Ya se ha visto que los trenes de largo recorrido han de suprimirse para forzar a los viajeros a subir al AVE, pagando un billete mucho más caro a fin de volverlo menos oneroso para el Estado. También se ha visto que los sistemas de cercanías han sido descapitalizados, cuando no directamente sacrificados si su trazado se solapaba con el TAV. El efecto desvertebrador es innegable pero los expertos disponen de una palabra para conjugarlo: “intermodalidad”. Con ella se designan los diferentes medios de transporte que comunican el territorio y lo reestructuran, que en la práctica, tanto en el caso extremeño como en los otros, se reducen a uno solo: el automóvil. Todas las demás modalidades de transporte han sido desechadas en aras de la alta velocidad, entre semana al servicio de los dirigentes y al de los turistas los fines. Prestando oídos a los expertos, lo que nos están diciendo es que coche y TAV son dos de los puntos cardinales del modelo de movilidad más ecológico. Es de esperar que los otros dos sean las centrales nucleares y los combustibles fósiles, fuentes energéticas idóneas para esa clase de ecología. Pues de acuerdo con los parámetros del moderno capitalismo, una economía “verde” es aquella en que el exceso de residuos y la subida del nivel de contaminación son indicadores de la buena marcha de la productividad y el consumo. Aplicando la regla de “a más basura, mayor actividad”, la mala salud de la gente o del territorio que habita mide la buena salud de la economía. En eso se resume el “desarrollo sostenible”, cantinela del poder que acompaña sus obras faraónicas en perjuicio de sus súbditos, entre resignados y crédulos.

Naturalmente, el capital no abunda en una economía en recesión, con un Estado deficitario, por lo que los plazos no se van a cumplir. El AVE no llegará a la frontera portuguesa en 2010 ni en 2012, pero las líneas fundamentales del capitalismo en Extremadura están trazadas y únicamente una movilización de sus habitantes podría anularlas. Ello significaría que la población extremeña es consciente de los males del modo de vida que se avecina y exige otro transporte, otro estilo, otra sociedad, comunitaria, horizontal, más acorde con la naturaleza y fuera de los mercados. Más equilibrada, más justa, más humana, sin Estado.

Contribución a la lucha contra el TAV a su paso por Extremadura, terminada el 8 de septiembre de 2009.

https://www.lahaine.org/est_espanol.php/los-cornudos-de-la-mundializacion-el-ave