



# El Tren de Alta Velocidad

Una herramienta de uniformación social y cultural a combatir.

Textos:

- El Tren de Alta Velocidad (CNT-AIT Valladolid)
- La gran amenaza del TAV (Miguel Amorós)
- Contra el TAV (Miguel Amorós)
- La trastienda del TAV (Miguel Amorós)
- ¿Plataformas o asambleas? (Miguel Amorós)

**Editado por CNT – AIT Valladolid**



## EL TREN DE ALTA VELOCIDAD CNT Valladolid

Pretendemos ahondar en algo que de manera al parecer irremediable el capital va a implantar en nuestro entorno. Frente a las posturas entusiastas de la piña formada por banqueros, grupos de empresarios, políticos, y “sindicatos” como UGT y CCOO, que ven aumentar con esto sus respectivas cotas de poder, analizaremos que conlleva toda esta alocada carrera hacia ninguna parte de los “demócratas” y “progresistas”.

El artículo está basado en artículos aparecidos en prensa burguesa, medios de comunicación independientes así como en escritos redactados por asambleas, organizaciones y personas que analizan y se oponen al TAV.

Esperamos que sirva como material para el fomento de una conciencia crítica hacia el desarrollismo y sus consecuencias a corto, medio y largo plazo.

Analizaremos las consecuencias del impacto ambiental, socioeconómico y desarrollista apuntando a los verdaderos beneficiarios de esta infraestructura.

### CONSECUENCIAS AMBIENTALES:

**Erosión:** El trazado de las vías ha de ser lo más rectilíneo y horizontal posible debido a las altas velocidades anunciadas, lo que obliga a realizar grandes desmontes, túneles y puentes de cara a conseguir desniveles mínimos y radios de curvatura amplios durante todo el recorrido de este avión terrestre.

Sirva como ejemplo la construcción del doble túnel de la sierra de Guadarrama, de 30 kilómetros, para la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Valladolid, que generará cerca de **nueve millones** de metros cúbicos de escombros, cuyo vertido supondrá un impacto ambiental grave y decisivo, estos escombros necesitarán cerca de 300.000 camiones para ser transportados. Esto se agrava en zonas en las que el terreno es más montañoso como la zona norte peninsular.

No olvidamos la cantidad de accidentes laborales y muertes de trabajadores que llegan a oídos de la opinión pública en la construcción de estos túneles mediante subcontratas.

Señalar también el uso de trabajadores "alquilados" procedentes de ETTs, como Gesdem que gestiona la contratación de trabajadores de la construcción poniendo autobuses diarios desde Valladolid hasta las obras en los túneles.

**Barrera física:** El tren de alta velocidad surca el territorio flanqueado por un firme vallado que se convierte en una barrera inexpugnable. Convirtiéndose en una barrera física para la fauna y para las personas. Este efecto barrera provoca el aislamiento de poblaciones de especies y el aumento de la probabilidad de extinción y de plagas.



**Contaminación electromagnética:** Los proyectos de Alta Velocidad dimensionan el sistema de electrificación a 25.000V y corriente alterna (50Hz), pero ignoran las contaminaciones de tipo electromagnético que se producen por esta causa en el entorno. Estos impactos son objeto de numerosas investigaciones, porque se tiene la certeza de que no son inocuos. Se denomina «*corredor de nocividad*» la banda de terreno afectada por algunas formas de tecnología generadoras de campos electromagnéticos inducidos, como es el caso de los tendidos de transporte de electricidad en Alta Tensión, pero también de las líneas ferroviarias electrificadas en tensión alterna (16Hz 2/3, 50Hz o 60Hz). En muchos aspectos, los «*corredores de nocividad*» generados por este tipo de líneas ferroviarias son similares a los asociados a los tendidos de Alta y muy Alta Tensión (AT), y vendrá a sumarse a los tendidos generales de distribución eléctrica con tensiones de hasta 400kV. La anchura de los corredores expuestos a los campos electromagnéticos (CEM) varía generalmente entre los 200 y 800 metros. Podemos tomar por tanto un valor medio de 400 metros, indicando la importancia de la superficie afectada del territorio. En los años 1960, fueron publicados los primeros estudios epidemiológicos, apuntando en la dirección de una nocividad reconocida de los campos electromagnéticos. Sus repercusiones en la salud inciden en cánceres, leucemias, sistema inmunológico; provocan alteraciones en la producción de hormonas y proteínas;...

**Consumo:** Su consumo de recursos energéticos es desproporcionado, hasta de seis veces que un tren normal, determinado por la mayor fuerza que tienen que aplicar las máquinas para circular a alta velocidad, causa de enormes costes de contaminación atmosférica: un TAV lanzado a 300 Km/h derrocha tanta electricidad medida en kw/h como el equivalente al consumo doméstico de 25.000 habitantes. Aumentada un 25% (por la mayor resistencia del aire al avance) en los túneles, el gasto de precalentamiento, un 25% superior que el gasto del recorrido, además del 15% que se pierde en su transporte por la catenaria así como el gasto de mantenimiento, sistemas de ventilación, etc. Presenta un consumo por plaza ofrecida que es solo un 13 por ciento menor que el

del avión, debido a las altas potencias necesarias para mover esos trenes a 250-350 Km/h. De ahí la necesidad de construir nuevas centrales térmicas y de ciclo combinado.

**Mercancías y seguridad:** En cuanto al transporte de mercancías, una infraestructura de Alta Velocidad puede ser utilizada como «Autopista Ferroviaria», capaz de soportar el transporte de mercancías (1000-1100 toneladas) a velocidades de 120Km/h. Sin embargo, una infraestructura de esas características, especialmente habilitada para su utilización conjunta para el tráfico de trenes de viajeros a Alta Velocidad (250/280Km/h) y el transporte de mercancías, plantea serias y graves connotaciones relativas a la seguridad. La peligrosidad de esta infraestructura es una cuestión muy controvertida, agravada aún más si cabe por la inexistencia de ninguna norma o criterio bien definido sobre las condiciones de diseño y explotación de líneas de Alta Velocidad destinadas a soportar el tráfico mixto de viajeros y mercancías. Tampoco faltan los ejemplos de accidentes graves sucedidos en líneas de este tipo: la tragedia ferroviaria sucedida en junio de 1998 en Alemania --al descarrilar un TAV que circulaba a 200 Km/h por una línea de tráfico mixto causando la muerte a un centenar de viajeros--, y la catástrofe acaecida en el Eurotunnel --como consecuencia del incendio fortuito producido en un convoy de mercancías-- no entran en los sofisticados cálculos sobre la seguridad del TAV. Asimismo, el vertido accidental de determinadas sustancias químicas, mercancías peligrosas o contaminantes, puede provocar la contaminación del aire, el agua y el suelo con consecuencias de extrema gravedad para la población, la fauna y la flora.

## CONSECUENCIAS SOCIOECONÓMICAS

El tren de alta velocidad es una tecnología más al servicio del poder y su concentración. Una herramienta más de uniformación social y cultural. Su mera construcción es antidemocrática e impuesta (¿A alguien le preguntaron si prefiere un tren de alta velocidad o un cercanías para ir al trabajo a diario y prescindir del automóvil? Es más, ¿A alguien le preguntaron que modelo social, económico y productivo prefiere? La respuesta es si. Pero solo han preguntado a una élite económica)

Supone la aceleración del crecimiento de las grandes urbes como centros de la economía y la vida competitiva, productivista y consumista, en detrimento de las zonas rurales y periféricas, que o pasan a ser ciudades dormitorio sin vida social o son abandonadas a su suerte, viéndose privadas hasta de servicios que antes tenían como trenes regionales que desaparecen y accesos a carreteras anulados por las obras.

Significa un modo de transporte elitista capaz de trasladar a miles de competitivos empleados de cuello blanco del centro económico de una ciudad a otro, y de trasladar mercancías elaboradas en empresas auxiliares de países del norte de África y Europa del Este, donde la mano de obra y las materias primas tienen precios irrisorios hasta el corazón del “mundo desarrollado”, posibilitando el expolio de más y más recursos humanos y materiales.

Al mismo tiempo que acerca lo lejano aleja lo cercano, destruyendo las relaciones sociales entre los individuos en las calles, continuando con la tarea antisocial del automóvil, convirtiendo los espacios de esparcimiento y los parques en centros de ocio consumista y las calles en meras zonas de paso y comercio.

Antepone los intereses de la distribución acelerada de la mercancía (el tiempo es oro) y de la producción capitalista al desarrollo individual y colectivo de la sociedad, supone un

modelo antisocial del desarrollo tecnológico y económico, en el que mientras unos pocos banqueros y grandes empresarios se lucran, el resto de la población es sometida a una dinámica irracional de movilidad forzada y de estandarización del individuo, haciéndonos asimilar esto como el único de los mundos posibles y como algo lógico que se impone por “consenso”

*“El TAV en tanto que medio de transporte correspondiente a un determinado estadio de la técnica y representativo de una nueva clase ligada a ella, la de los cuadros ejecutivos, la de los managers, la de los tecnócratas, ilustra el sometimiento de la población a los imperativos de las máquinas. Los individuos se van subordinando a un esquema de organización abstracto, semejante al militar, regido por las leyes de la técnica y marchando a su ritmo. Recordemos que la adopción del horario de Greenwich, la unificación horaria del mundo, fue forzada por los trenes. El TAV simboliza el poderío de la técnica, la mecanización avanzada de las fuerzas motrices, la emancipación técnica de la geografía y del trayecto. Pero tal logro no significa una victoria de la libertad o de la igualdad. Todos son iguales, pero solamente ante la técnica. Y nadie es libre de no usarla. Es una victoria, pero de la técnica.”* (Extracto de un escrito de Miguel Amorós.)

## **¿QUIÉNES ESTAN INTERESADOS EN QUE EL TAV SE IMPONGA?**

**Una vez más el gran capital es el mayor beneficiario, usando a la clase política como títere en sus manejos. Mediante grupos de presión (lobbys) como el ERT, que elabora informes y recorre pasillos y despachos de los centros de poder de Bruselas y otros puntos de toma de decisiones, logrando convencer a los gobernantes de lo que es y lo que no es interesante en la construcción de la UE.**

Para el profesor de la Universidad de Bremen y experto en transportes, Eckard Kanzow, «el sistema ferroviario, que formaba inicialmente la parte más importante de la logística militar, hoy parece que formará la parte más importante de la logística del transporte de las multinacionales. En realidad, las mismas multinacionales del sector del automóvil que quieren que compremos coches como locos son las que realizan la parte más importante del transporte de mercancías a través del tren, con la precisión de un reloj». Es decir, el incremento del transporte ferroviario y marítimo de mercancías que propugna la Unión Europea se produce bajo el comando y el control de la gran industria privada, que ha lanzado una ofensiva para controlar la planificación y la logística del transporte ferroviario con el fin de aprovechar sus ventajas técnicas para el traslado de grandes masas de mercancías a largas distancias, en una estrategia de ampliación de mercados y globalización de la economía.

**Que es el ERT:** Los grandes industriales europeos, unidos en el grupo de presión (lobby) llamado Mesa Redonda Europea de Industrialistas (European Round Table of Industrialists ) “asesoran” a los directivos de la UE sobre las políticas económicas a acometer.

A la ERT se le atribuye la inspiración y hasta la redacción de buena parte de los contenidos de la agenda comunitaria. El compromiso que los Quince adquirieron en Lisboa para convertir a la economía europea en la “más dinámica y competitiva del

mundo” surgió en el seno de la Mesa. En la cumbre de Estocolmo no dudó en dirigirse por carta a los jefes de Estado y de Gobierno para urgirles a cumplir lo pactado, con mención especial a la liberalización de la energía y servicios postales, así como la creación de la patente comunitaria. La ERT trabaja con constancia. Entre los logros que la propia organización se atribuye figura la creación del Mercado Único y de las Redes Transeuropeas de infraestructura de transporte. Maastricht, germen de la Unión Económica y Monetaria, tampoco fue ajeno a los esfuerzos de algunos miembros de la Mesa. Abanderados de una política exterior y de una defensa común, el clan de los 47 sostiene que los intereses globales de sus corporaciones sólo pueden defenderse si la influencia política tiene dimensión mundial.

Wisse Dekker, responsable de Philips y presidente de la Mesa, no tardó en resumir la filosofía del grupo: *“Si esperamos a que nuestros gobiernos hagan algo”,* declaraba a la revista Newsweek en 1983, *“tendremos que esperar demasiado (...). No puedes dejarlo todo a expensas de los políticos. La industria tiene que tomar la iniciativa”.*

Keith Richardson, ex secretario general de la institución, explicaba hasta dónde puede llegar su influencia. *“Tener acceso significa poder llamar a Helmut Kohl y recomendarle que se lea un informe. O que llame John Major para agradecer a la ERT sus puntos de vista, o comer con el primer ministro sueco justo antes de que Suecia decida solicitar su entrada en la Comunidad Europea”.*

**MIEMBROS DE LA ERT:** : (Extraído de su web [www.ert.be](http://www.ert.be) )

PRESIDENTE Gerhard Cromme – THYSSEN KRUPP  
VICEPRESIDENTES Carlo De Benedetti - COFIDE-CIR GROUP  
Alain Joly - AIR LIQUIDE

AUSTRIA

Wolfgang J. Ruttensstorfer, OMV

BELGICA

Daniel Janssen, SOLVAY



DINAMARCA

Nils S. Andersen, CARLSBERG

FRANCIA

Louis Schweitzer, RENAULT, Jean-Louis Beffa, SAINT-GOBAIN  
Bertrand Collomb, LAFARGE, Thierry Desmarest, TOTALFINAELF  
Jean-René Fourtou, VIVENDI, Alain Joly, AIR LIQUIDE  
Gérard Mestrallet, SUEZ

FINLANDIA

Jukka Härmälä, STORA ENSO OYJ, Jorma Ollila, NOKIA

ALEMANIA

Wulf Bernotat, E.ON, Gerhard Cromme, THYSSEN KRUPP  
Heinrich v. Pierer, SIEMENS, Hasso Plattner, SAP  
Manfred Schneider, BAYER, Jürgen Weber, DEUTSCHE LUFTHANSA

GRECIA

Dimitris Daskalopoulos, DELTA HOLDING



HUNGRIA

Zsolt Hernádi, MOL HUNGARIAN OIL AND GAS COMPANY

IRLANDA

Michael Smurfit, JEFFERSON SMURFIT

ITALIA

Carlo De Benedetti, COFIDE-CIR GROUP, Pasquale Pistorio, STMICROELECTRONICS, Marco Tronchetti Provera, PIRELLI

PAÍSES BAJOS

Antony Burgmans, UNILEVER, Gerard Kleisterlee, ROYAL PHILIPS ELECTR.

NORUEGA

Eivind Reiten, NORSK HYDRO

PORTUGAL

Álvaro Barreto, SOPORCEL

ESPAÑA

César Alierta Izuel, TELEFÓNICA, Alfonso Cortina, REPSOL YPF

SUECIA

Leif Johansson, VOLVO, Marcus Wallenberg, INVESTOR AB

SUIZA

Peter Brabeck-Letmathe, NESTLÉ, Franz Humer, F. HOFFMANN-LA ROCHE

TURKIA

Jak Kamhi, PROFILO HOLDING

REINO UNIDO

Martin Broughton, B.A.T, Tom McKillop, ASTRAZENECA, Peter Sutherland, BP, Philip Watts, ROYAL DUTCH/SHELL

-“Sólo quienes venden suficientemente caro su tiempo, en el mercado de trabajo, están interesados en la ganancia de tiempo propuesta por el TAV. Pero a diferencia de la antigua jerarquía social, aún cuando se trate de un avatar de la vieja sociedad de clases, esos privilegiados de la movilidad forzada, más que consentida, despiertan poca envidia en quien no ha perdido la sensibilidad social: ninguna velocidad de desplazamiento alcanzará jamás la fuga de tiempo convertida en dinero, vendida al trabajo o comprado al ocio. Razón de más para vilipendiar tales “ventajas”, que causan la desgracia de unos para que otros accedan a un lúgubre simulacro de dicha.” (Miguel Amorós “Contra el despotismo de la velocidad”)

---

- “Lo extraño era que, a pesar de todo el tiempo que ahorrraba, nunca le quedaba nada para gastar, de alguna forma misteriosa simplemente se desvanecía” (Michael Ende, Momo)

---

- Buenos días - dijo el principito.  
- Buenos días - contestó el guardaagujas.  
- ¿Qué haces aquí? - dijo el principito.  
- Formo con los pasajeros grupos de mil - dijo el guardaagujas - y expido los trenes que los llevan tanto hacia la derecha como hacia la izquierda. Y un tren rápido iluminado, rugiendo como un trueno, hizo temblar la caseta del guardaagujas.  
- Tienen mucha prisa - dijo el principito-. ¿Qué buscan?  
- El mismo conductor no lo sabe - le contestó el guardaagujas. Y rugió en sentido inverso un segundo tren rápido iluminado.  
-¿Regresan ya? - preguntó el principito.  
- No son los mismos - le contestó el guardaagujas-. Es un cambio.  
-¿Es que no se sentían contentos donde estaban?  
-Jamás se siente uno contento donde está - le respondió el guardaagujas-. Y rugió un tercer tren rápido iluminado.  
-¿Persiguen a los primeros viajeros? - preguntó el principito.  
- No persiguen absolutamente nada - dijo el guardaagujas-. Duermen ahí dentro, o bostezan. Solamente los niños aplastan sus narices contra los vidrios.  
-Sólo los niños saben lo que buscan - dijo el principito -. Los niños pierden el tiempo con una muñeca de trapo, que es lo más importante para ellos, y si se la quitan, lloran...  
-¡Qué suerte la suya! - dijo el guardaagujas.  
(Antoine de Saint-Exupéry, "El Principito", capítulo XXII )

## CONCLUSIÓN:

Desde CNT Valladolid consideramos al TAV un modelo de desarrollo y transporte insostenible y antisocial.

Está claro que este tipo de lucha no pueden ni quieren llevarla a cabo los autoproclamados "representantes democráticos" ya que, una vez más, supone cuestionar de raíz el sistema de dominación capitalista. Somos los afectados los que debemos llevarla a cabo.

Denunciamos públicamente el oscurantismo con el que se toman las decisiones sociales, económicas, culturales y ambientales

Animamos a las personas a que se informen y organicen para paralizar este proyecto y decidir entre tod@s que forma de transporte y de sociedad necesitamos realmente.



UN SISTEMA ECONÓMICO BASADO EN EL EXPOLIO DE RECURSOS

## LA GRAN AMENAZA DEL TAV

*“¡Oh gentes! A menudo las prisas conducen a la tardanza.”*

Abu t- Tahir el zaragozano, **Las Sesiones**.

La moderna puesta en escena de la reificación bajo el capitalismo moderno es tecnológica y el TAV es uno de los principales fetiches. Simboliza la rauda llegada del dinero y de los negocios, del poder en suma, por lo que es normal que el papel de trovadores de la alta velocidad lo desempeñen empresarios y políticos. Las declaraciones entusiastas sobre el TAV y a favor de tal o cual detalle se multiplican, cada cual barriendo para su casa: *“Nosotros optamos por el trazado centro sobre el resto por que es el que encaja al cien por cien con las expectativas de toda la Comunidad Valenciana”* dice un tal Federico Félix, presidente de la Fundación Pro AVE. La Generalitat y el ayuntamiento de Barcelona reivindican una estación en La Sagrera y las fuerzas vivas zaragozanas reclaman otra en su aeropuerto. *“Mi máximo deseo es que el AVE llegue a Murcia, sea por donde sea”*, confiesa Ramón Luis Valcárcel, presidente de la Región Murciana. *“UGT y CCOO y el sindicato de maquinistas SEMAF han anunciado que se opondrán al futuro modelo ferroviario si no se cuenta con ellos”*. No hacen falta más ejemplos para convencer a quien sea de la existencia de una movilización general de los dirigentes en pro de dicho tren que, en algunos casos, ha contado con cierto respaldo popular: *“AVE por Cuenca, por derecho”* es la consigna de la Plataforma Cívica del AVE de Cuenca frente a *“Madrid-Albacete-Valencia, el AVE que queremos”*, lema de su rival, la Mesa Unitaria del AVE de Albacete. También la humanidad se calza las botas de siete leguas para transformarse en clientela. Cada clase dominante tiene un medio preferido de transporte, que acostumbra a presentar como el vehículo del interés común, al cual todos tienen derecho a subirse y fuera del cual no hay futuro: *“solo pedimos lo nuestro”*, dice el vicepresidente de la cámara de comercio albaceteña; *“es una cuestión de supervivencia”*, declara el alcalde de Cuenca. Pero el TAV, ese paradigma del progreso entendido como desarrollo tecnológico descontrolado, es un simple tren para ejecutivos, cuya necesidad deriva principalmente de la congestión del tráfico aéreo debido al incesante desplazamiento de las elites y al auge desmesurado de la industria turística. En él viajan “bárbaros”, que no tienen otro objeto que

convertir la sociedad en algo tan despreciable como ellos mismos: un colectividad jerarquizada, dependiente, insolidaria, derrochadora y represiva. El progreso que nos traen se materializa en forma de cemento, asfalto, contaminación, masificación, desagregación social y miseria.

Asistimos a una configuración nueva de las clases dominantes caracterizada por la movilidad y el desarraigo, reflejo de la movilidad del capital y la mundialización. El poder nunca había estado tan ligado a la circulación, sea de dinero, de información o de elites. Y el resultado es una clase dirigente nómada, tecnócrata y, al estilo del turista, cosmopolita. En todas partes se habla el mismo lenguaje, el idioma del poder, de preferencia a cualquier idioma local, y con él todos se entienden. Todo problema tiene una solución técnica. Toda solución técnica mueve capitales. El movimiento de capitales provoca la circulación incesante de ejecutivos. Por eso las aberraciones tecnológicas que arrasan los territorios y desintegran las poblaciones, como por ejemplo el TAV, son calificadas de “apuesta del futuro” y “salto enorme hacia el progreso”. Como dice un personaje de una novela centrada en la alienación tecnológica de las grandes urbes: *“Los esclavos egipcios trabajaban sin máquinas durante decenios para construir una tumba real, los obreros europeos sudan con máquinas durante decenios para edificar una fortuna particular. ¿Progreso? Quizá. Pero, ¿para quién?”* (**Berlin Alexanderplatz**, Alfred Döblin). Para los tecnócratas que nos dirigen, progreso es sinónimo de fuerza, de poder. Cuando, por ejemplo, un fanático de la técnica ensalza el hecho moderno de que la producción de fibras en una sola fábrica es mayor que toda la producción australiana de lana de oveja, no aplaude realmente el progreso que permite vestir barato nuestra desnudez, sino al poder de una simple fábrica capaz de arruinar ella sola a todo un continente y forzar a millones de personas a abrigarse con seudolanas. Hace veinticinco años las centrales nucleares también eran, en boca de los dirigentes, el progreso y el futuro, pero entonces se les creyó menos: la correlación de fuerzas era otra, los partidos no habían liquidado todavía al movimiento vecinal y el movimiento antinuclear era muy fuerte. En muchos barrios y pueblos subsistían las bases de una comunidad capaz de conocer sus intereses reales y luchar resueltamente por ellos contra el Estado, los bancos, las eléctricas, los partidos más o menos abiertamente nuclearistas y los sindicatos que defendían los puestos de trabajo de la industria nuclear. Lemóniz fue la mayor lucha antinuclear del mundo. Pero hoy la situación es otra. La clase dominante es mucho más fuerte, se ha renovado, tiene un programa y lleva la iniciativa, mientras que la masa dispersa de las neociudades vive sumergida en la apatía, el aislamiento y la resignación.

La técnica es el sujeto de la historia y cuanto mayor es su poder, menos inhibiciones hay ante su uso. Se esgrime como legitimador el “precio del progreso”, sin preocuparse de las pérdidas en fines humanos, en objetivos liberadores, que comporta ese “progreso”. De todas formas, éste no persigue la mejora de la condición humana mediante la técnica, sino la adaptación de la humanidad a la evolución tecnológica que, al parecer, viaja en tren. Y viaja tan rápido que, al final, el tiempo y la historia se destruyen con tanta aceleración. La concepción del tiempo como historia conservaba el pasado suprimiéndolo. El pasado permanecía en la experiencia, en la memoria colectiva, en la tradición y, por tanto, vivía en el presente. “Apostar por el futuro”, hasta el momento en que la técnica se apoderó del mundo, no significaba hacer tabla rasa con el pasado, enviar el pasado al inconsciente, como ahora, cuando simplemente quiere decir vivir en un eterno presente, irreflexivo, sin memoria. El imperio de la técnica ha transformado la concepción del tiempo: ya no es duración, proyecto, devenir histórico, sino una mera función del movimiento de los cuerpos en el espacio físico. El tiempo separado de la historia, separado pues de las necesidades humanas, en definitiva, el tiempo reificado, es algo que se gana o se pierde incrementando o disminuyendo el movimiento. Lo que sucede realmente es que al aumentar la velocidad disminuye la experiencia, empezando por la experiencia del viaje, hasta el punto que al alcanzar un determinado nivel de tráfico la experiencia desaparece: se parte de un lugar para llegar a otro exactamente igual, con idénticos habitantes. La vida se uniformiza, el espacio se contrae, el individuo también. La circulación

incesante no es la libertad. La libertad es calma, reflexión, encuentro; necesita tomarse su tiempo: para ser libres hay apearse de muchos trenes.

La técnica se ha apoderado del mundo y el mundo se ha convertido en una máquina. No porque esté repleto de máquinas y sea gobernado y administrado por aparatos, sino porque está funcionando como una máquina, según el principio de máximo rendimiento. Para funcionar bien, la máquina somete el entorno a sus reglas de forma que va expulsando a quienes no las aceptan o son incapaces de seguirlas. Con referencia al tema que nos ocupa, una sociedad plenamente motorizada tendrá un tercio de su extensión ocupado por carreteras, aparcamientos y vías. Las necesidades del transporte crecen más rápidamente que la producción y su financiación absorbe la mayoría de los recursos del Estado. Por eso coches, camiones y trenes son las máquinas invasoras por excelencia. *“Lo que desean las máquinas es un estado donde no haya nada que no esté a su servicio, nada que no sea ‘comecánico’ ni ‘naturaleza’ ni ‘valores superiores’ y (puesto que para ellas no somos más que equipos de servicio o de consumo) tampoco nosotros, los humanos”* (Günther Anders, **Nosotros, hijos de Eichmann**). No comprenderemos nada si ignoramos el proceso colonizador del mundo por las máquinas, el avance “imperialista” de su lógica. Si no nos damos cuenta que caminamos hacia la máquina mundial, un totalitarismo de nuevo cuño, del que el TAV no es más que un episodio.

La cosa no viene de antea; se trata de un proceso que está inscrito en la esencia de la máquina, y que fue denunciado hace mucho, en el momento en que la producción, y en consecuencia, la acumulación de capital, dependió fundamentalmente de máquinas. Un siglo antes de que la máquina degradase al obrero en “pastor” de los medios de producción y circulación de mercancías, había envilecido al obrero artesano transformándolo en peón. Proudhon ponía como ejemplo de la colonización del entorno por parte de la máquina precisamente a los trenes: *“el principal resultado de los ferrocarriles, tras el sometimiento de la pequeña industria, será la creación de una población de trabajadores degradados, peones camineros, barrenderos, cargadores, descargadores, camioneros, vigilantes, porteros, pesadores, engrasadores, limpiadores, conductores, bomberos, etc., etc. Cuatro mil kilómetros de ferrocarriles darán a Francia un suplemento de cincuenta mil siervos”* (**Filosofía de la Miseria**). Pero si en una primera fase capitalista el proletariado fue una clase creada por la máquina, en el periodo del capitalismo tardío lo es la propia clase dirigente. Ya el programa de la burguesía franquista consistía en proezas técnicas como los pantanos, los altos hornos y la construcción naval, y continuó con la industria química y las refinerías, para acabar elaborando un plan demencial de nuclearización, heredado por el relevo posfranquista y abandonado ante una oposición generalizada. Durante la etapa socialista, la clase dominante renovada estuvo ocupada primero con el problema de los residuos y la reconversión industrial, y después con la construcción de grandes infraestructuras: autopistas, más embalses, trasvases, redes de alta tensión, TAVs, supertúneles, superpuertos... que ahora son las banalidades de base de la dominación.

Los años 90 son los de la integración en el mercado mundial, en los que todos los grupos de presión compiten para ocupar las mejores posiciones al socaire de montajes propagandísticos espectaculares como “la Capitalidad Cultural”, la “Expo”, los “Juegos Olímpicos”, el “Xacobeo”... Las megalópolis españolas se consolidan, en medio de una avalancha de realizaciones tecnopolíticas, como residencias del poder: Madrid, corte de las finanzas, Sevilla, capital de la “California de Europa”, Barcelona, centro del “Triángulo de Oro”... El resultado de tanta efervescencia es la cohesión de los principales “lobbies” locales y la aparición de otros nuevos que pugnan por “vertebrar” su región conectando mediante el TAV a sus capitales-empresa con otras similares del Centro y Norte de Europa. Los clanes que rigen Valladolid y Málaga ya tienen sus ramales seguros y, sucesivamente, en todas partes, en Valencia, Galicia, Castilla-La Mancha, etc.,

los poderes fácticos se unifican con el dinero y la política para reclamar su parte, a veces incluso con el apoyo de la población local, demostrando que el chantaje tecnológico funciona. Aunque la mayoría de las obras del TAV no comenzarán sino dentro de unos cuantos años, los posibles trazados levantan ásperas polémicas entre las organizaciones empresariales y las cámaras de comercio, y provocan divisiones en el seno de los partidos, que ejercen sin disfraz el papel de representantes políticos de las oligarquías locales. Todos actúan en interés de su ciudad, pero ¿qué interés podrá tener un trabajador de Madrid en irse a vivir a Guadalajara por no encontrar una vivienda asequible cerca de su lugar de trabajo? ¿qué interés tienen los conquenses en convertirse en un suburbio madrileño, o los albaceteños en vivir alrededor de un gigantesco empalme ferroviario? ¿qué interés tienen los habitantes del litoral mediterráneo en que les visiten diez o doce millones más de turistas por año? Quienes realmente tienen interés en las infraestructuras son las industrias locales, contaminantes y despilfarradoras de energía; las constructoras y los negocios turísticos, destructores de ciudades, parajes y playas; los sindicatos, que administrarán más fondos; los dirigentes, que tendrán más poder. Pero, definitivamente, lo que es bueno para unos pocos, es malo para la mayoría.

La construcción de carreteras y del sistema ferroviario sirvió históricamente para crear un mercado nacional y desarrollar el capitalismo, al acabar con las economías locales y empobrecer el campo, que liberaba sus excedentes de mano de obra enviándolos a las aglomeraciones industriales aparecidas a lo largo de las vías de comunicación. En mayor medida si cabe, la construcción de grandes infraestructuras suprimirá las barreras postreras del mercado mundial y entregará la población al azar de los movimientos de la economía globalizada, puesto que, de acuerdo con el Plan Delors, *“son las arterias del mercado y sus fallos se traducen en la falta de oxígeno para la competitividad”*. Gracias a ese oxígeno especial la población es expulsada del centro de las neociudades, que se convierten en centros comerciales, y es reinstalada en el extrarradio, donde es alimentada con vegetales contaminados con pesticidas, con carne tratada con hormonas y anabolizantes y con productos de la ingeniería genética. Pero el efecto principal de la globalización reside en el hecho de que hunde a países enteros, transformando a sus millones de habitantes en una gigantesca reserva de inútil mano de obra que, llevada al desespero, emigra como puede hacia las zonas “desarrolladas” en pos del “progreso” responsable de sus privaciones. Sin embargo, el efecto más llamativo es el de la perversión del sistema político. También antaño el ferrocarril sirvió para la financiación de partidos y el amasado de fortunas espurias, igual que la construcción del AVE Madrid-Sevilla ha servido para llenar los bolsillos de los responsables del PSOE y de sus allegados. Si antiguamente la promoción de tramos viarios constituía la principal actividad de muchos diputados, miembros de los consejos de administración de las primeras compañías ferroviarias, cuando iba a construirse el AVE, la lucha por decantar las adjudicaciones hacia Alstom o hacia Siemens fue la actividad más destacada de los gobernantes socialistas, beneficiarios directos de comisiones millonarias. Hoy podemos decir que ha cundido el ejemplo entre los principales responsables políticos de las distintas comunidades autónomas. El TAV es más que un tren: es el moderno emblema de las clases dominantes. Es un negocio que lleva la bandera de la unidad en torno al poder. Con el TAV, la política recupera su papel de mediadora entre el capital y el Estado, y las elites regionales escapan del particularismo, reconocen un interés común en sintonía con la mundialización y se ponen de acuerdo en los detalles de un proyecto que reconocen como propio. En resumen, se manifiestan como partes de la clase dirigente.

En el idioma de la dominación, en catalán o en castellano, la fluida circulación de mercancías se llama “vertebración” y es el objetivo principal de un programa completo: *“El tren del futuro se llama alta velocidad [...] es la nueva apuesta del gobierno del Partido Popular, empeñado en crear una red de vías de alta velocidad que vertebre la península, que compita con ventaja con el avión, sea una alternativa real al transporte por carretera y una España con Europa”* (La Razón, 30-5-

99). Y es la nueva apuesta de la Generalitat de Catalunya. El papel de agente “vertebrador” le es atribuido al TAV en tanto que vehículo clave del tráfico de dirigentes y de mercancías, esencia misma de la competitividad de las empresas; el conseller Pere Macías lo expuso didácticamente en unas jornadas económicas que contaron con la presencia de ministros del gobierno central y miembros de la Generalitat y de las patronales: *“llevar mercancías a los mercados del área de París, así como transportar cómodamente a 1500 personas desde el centro de Europa hasta nuestro país en tan sólo ocho horas [...] eso significa ser competitivos”* (El País, 28-5-99). Pero en primer lugar el TAV es un motor de imponentes capitales llamados a borrar para siempre los agravios centralistas: solamente las inversiones del TAV Madrid-Barcelona-Francia han supuesto 135000 millones de ptas. en 1999 y el total será de 1,1 billones. Se trata, como bien dice el presidente del GIF, *“de la obra de mayor envergadura de Cataluña”* y como declara el ministro de Fomento, *“del proyecto de inversión más importante del gobierno”*. Todo un pastel que, mediante comisiones y contratos de obra adjudicados más o menos fraudulentamente, se están repartiendo unos cuantos (dos directivos del GIF han tenido que dimitir por conceder obras a empresas vinculadas a ellos). Pero ante todo el proyecto significa la formidable convergencia de intereses de clase que conducirá a una brutal ordenación del territorio en bloques, a su integración jerárquica en el espacio mundial de la economía y a la transformación de las otrora ciudades a la vez en hipermercado y parque temático, envueltas en un amasijo viario que las separará de un agregado informe de edificios denominado por los expertos “área metropolitana”.

La extensión de las líneas del TAV no detendrá la proliferación de autopistas porque por ellas viajan mercancías diferentes, como por ejemplo, los productos de la agroindustria o los turistas. En el mercado mundial la producción se concentra en pocos puntos pero todas las mercancías recorren grandes distancias a través de Redes Transeuropeas para abastecer a buen precio a una población amontonada en la periferia de las ciudades. Como la competitividad se mide por el tiempo de transporte, cuanto más autopistas, mejor. Con este sistema una partida de carne contaminada puede encontrar comensales a miles de kilómetros en pocas horas y una sola empresa puede esparcir rápidamente su producción tóxica por todo un continente. Pero no hay que ver en ello algo fortuito porque la mercancía no es una simple cosa nociva, sino ante todo, una relación social mediatizada por cosas nocivas. Y las relaciones sociales existentes funcionan con autopistas y trenes de gran velocidad. El argumento social de la creación de puestos de trabajo es un cuento. Si bien la construcción de las líneas creará algo de trabajo, temporal y precario, la reconversión de la Renfe, consecuencia del “nuevo modelo ferroviario”, eliminará unos miles de kilómetros y de empleos fijos, seguramente pactados con los sindicatos. Por no hablar del número de empleos en el campo que serán suprimidos por la competencia de la industria agroalimentaria y la macrodistribución, o de los que serán eliminados en la marcha de las industrias hacia zonas bien comunicadas. Finalmente, otros argumentos en favor del TAV como el de reducir gases o el de evitar accidentes por carretera, son puras falacias, ya que con el fetichismo de los datos se pretende ocultar la categoría esencial de la totalidad. Pues el sistema social forma un todo del que el TAV es un simple elemento, por lo que a pesar de haber cada día más líneas en funcionamiento, las emisiones contaminantes, las destructoras de la capa de ozono, o las responsables del efecto invernadero, no han dejado de crecer. Y tampoco la producción y la venta de automóviles, y con ellas, los accidentes de tráfico y el cáncer generado por la polución. Como el TAV forma parte dicho sistema, es corresponsable de todos sus efectos nocivos.

No se puede separar la lucha contra el TAV del rechazo de la sociedad que lo reivindica. No hay que hacer como muchos afectados por el TAV, que se confiesan partidarios del mismo, pero no de su trazado, que les perjudica. No teniendo un interés de todos para oponerlo al TAV, ya que admiten que dicho tren representa el interés de todos, el caso se reduce a una disputa ante los tribunales entre ellos y el Gobierno y la Renfe. No tendrán con qué implicar al resto de la población

y ésta les dejará con su pleito, que inevitablemente perderán, dada la desproporción de las fuerzas en litigio. Tampoco hay que rechazar el modelo social asociado con el TAV y al mismo tiempo aceptar el modelo político, tal como hacen la mayoría de ecologistas y residuos militantes. Así limitan las luchas a actos simbólicos y folklóricos, tratando solamente de presionar y comprometer a las instituciones, dominadas siempre por los partidarios del TAV. El protagonismo lo asumen las peticiones de los burócratas y los litigios de los abogados, con el inevitable resultado de desmovilización y derrota. La cuestión es hoy la siguiente ¿qué puede hacer una minoría que decida enfrentarse radicalmente contra el TAV? Lo primero es no someterse a una mayoría contemporizadora y dar a conocer su posición para reunir a todos los que estén de acuerdo con ella. Combatir la construcción del TAV con los medios que disponga, elaborando un interés general contrario a él, a partir de la convicción de que no se puede detener al tren sin enfrentarse a la gran velocidad de los intercambios económicos. El objetivo estratégico consiste en conseguir que una mayoría de gente se sienta afectada, comprenda que para vivir no necesita ni dirigentes ni desplazamientos de dirigentes y se levante contra el TAV y contra los grupos de poder que lo promueven. La tarea no será fácil porque aunque exista una insatisfacción general entre la población, la mayoría se conforma con la labor de unos cuantos especialistas de la protesta “cívica” --que evidentemente no incluye el sabotaje, ni siquiera en su forma “cívica”, tal como lo ha practicado en Francia la Confédération Paysanne--, simulacro impotente que pide al Estado contar con el electorado. De ahí que no se formen auténticos movimientos sociales y que dirigentes de segunda categoría salgan a escena. Pero la batalla contra el TAV no podrá ganarse de esta manera. El Estado, sabedor de la maleabilidad de tales interlocutores y de la confusión de la población votante, da cuartel a la oposición “constructiva” y reprime duramente a los verdaderos luchadores: los *Solidarios con Itoitz* han sido condenados a cuatro años y diez meses de cárcel por cortar los cables de la presa. El panorama deprimente de ahora no refleja la realidad de una lucha imposible, sino el hecho de que se trata de una lucha de larga duración, que habrá de llevarse a cabo por etapas, con la contradicción añadida de que la oposición al TAV no dispone de tiempo. En los próximos diez años se van a construir dos o tres mil kilómetros de vías. El TAV es la guerra y Musil recordaba el ánimo colectivo anunciador de un cataclismo como ese: “*En particular uno de los síntomas más significativos de la catástrofe era a la vez expresión de una determinada situación ideológica: se trata de ese dejar hacer a los grupos especialistas situados en la máquina del Estado, de forma que se viajaba en un coche cama y sólo se despertó después del choque*” (**La Europa desamparada o un viaje por las ramas**).

Noviembre 1999

[escrito difundido en la acampada organizada por Copaltav a primeros de diciembre, en cuyo debate, vista la composición de la mesa, el autor declinó participar; publicado en ‘Ekintza Zuzena’, nº 26, 2000]



## DISCURSO CONTRA EL T.A.V.

*“¿Qué importancia tiene para los hijos de la vieja Castilla que sus bueyes tiren de carros con ruedas macizas como en los albores de la civilización, si se sienten independientes de todo salvo de su fe? Además, la regla de dicha fe, tal como se les enseña, ¿no permite acaso el libre ejercicio de las facultades naturales? El amor, el bandolerismo, que para el campesino español no es más que una especie de caza, compensan las virtudes que desconoce. Y cuando le hayan enseñado economía, que no es más que la avaricia de mentes estrechas, cuando lo hayan adiestrado en la industria, que no es más que el primer esfuerzo de una ambición vulgar, bien podrá la política decirle: ahora sois libre, la naturaleza le pregona: tú eres esclavo.”* **Custine**, España bajo Fernando VII, 1831.

*“En esto, el tan debatido plan de unir las áridas llanuras de Castilla con el mejor puerto del Cantábrico por medio de un ferrocarril, iba a dar el primer paso(...) Con tal fausto motivo los santanderienses echaban la casa por la ventana, y se agitaba y se conmovía la provincia entera, entre la curiosidad y los recelos, hijos unos y otros de esas hondas impresiones que causan en los hombres pacíficos y sedentarios los misteriosos rumores que le anuncian un súbito cambio de vida y costumbres; la invasión inmediata de extraños elementos que han de borrar en breves días de febril actividad la obra de tantos siglos de inmovilidad y sosiego.”* **José María de Pereda**, Pedro Sánchez, 1883.

*“ --¡Siglo de las luces! ¡mucho vapor, mucha electricidad! ¿Y Dios, que es la electricidad y el vapor verdadero?... El ferrocarril lleva la corrupción a los más escondidos valles. Las familias apenas se recogen ya a rezar el santo rosario; y mientras el buen casero, apoyado en su laya, sobre la tierra regada con su sudor, cuando se ha puesto el sol, a la oración, se quita la boina y reza; el negro, allá, en su escritorio de Bilbao, adora al becerro de oro y medita el engaño. ¿Como iban muriendo las buenas costumbres viejas!”* **Miguel de Unamuno**, Paz en la guerra, 1897.

Con harta facilidad puede rastrearse en la literatura la inquietud ante el advenimiento de la sociedad burguesa entre los diversos estamentos del Antiguo Régimen, reflejada en las élites en forma de un sentimiento de pérdida general de libertad real (ejemplo, el marqués de Custine) y, en los estratos populares, como intuición de una amenaza al equilibrio secular, material y moral, entre el hombre y la sociedad (los campesinos en la novela de Pereda). La cita literaria no obedece a un

capricho estético; durante toda una época histórica --la del triunfo de la burguesía-- la novela, sobretudo la realista, jugó ante sus lectores el papel antaño asignado al confesionario. El ferrocarril también aparece en las novelas como el vehículo en el que viajaba el capital, destruyendo fronteras históricas, estableciendo mercados e instalando industrias en todas partes. En los países en vías de industrialización, el ferrocarril apresuró el desarrollo capitalista, pero en los países donde el capitalismo se limitaba a unos pocos puntos, como España, el ferrocarril alteró profundamente al conjunto de la sociedad que vivía al margen de los movimientos económicos, contenta con sus telarañas, su polvo, su religión, sus vetustas tradiciones, sus arraigados prejuicios, su rancia decadencia... y aceleró su desintegración política y social. Así se lamenta el cura en la novela de Unamuno. La rebelión de la España “profunda”, mezclándose con viejas y nuevas ideas, revistió en el siglo XIX formas tan dispares como los experimentos utopistas, el movimiento cantonalista, las revueltas milenaristas de los campesinos andaluces o las guerras carlistas. A medida que la nueva sociedad se establecía irremisiblemente, es decir, a medida que emergían nuevas clases, la burguesía y el proletariado, y se adueñaban del espacio político y social, se imponía la prosaica realidad del tiempo y el espacio uniformes. Pero la revuelta proletaria impediría a la sociedad uniformizarse del todo. Como escribe en 1904 **Vicente Blasco Ibáñez** en las bellas páginas finales de su novela **El Intruso**: *“Bilbao estaba amenazada de un tercer sitio; pero en este último no se detendrían los enemigos ante las defensas exteriores: se esparcirían por las calles y bloquearían a la riqueza en sus magníficas viviendas. La guerra, que hasta entonces había sido en nombre del pasado, se repetiría en defensa del porvenir. Los nuevos sitiadores llevarían la miseria como bandera, y como grito de combate el derecho a la vida.”* El movimiento obrero, especialmente en su vertiente anarquista, aunque imbuido de creencias en la ciencia y el progreso, llevaba en sus entrañas la primitiva protesta antiburguesa y sus tentativas revolucionarias, por ejemplo las colectividades de la guerra civil, así lo demostraron.

Cuando más avanza la producción de mercancías, tanto más importantes se vuelven las condiciones físicas del intercambio: los medios de comunicación y transporte. Para el capital son una necesidad porque eliminan distancias y ahorran tiempo: *“Por cuanto en los mercados remotos el producto inmediato sólo puede valorizarse masivamente en la medida en que disminuyan los costos de transporte, y por cuanto, de otra parte, los medios de comunicación y el transporte mismo no pueden convertirse en otra cosa que en esferas donde se valoriza el trabajo puesto en marcha por el capital; por cuanto se opera un tráfico masivo --a través del cual se reintegra más del trabajo necesario--, la producción de medios de circulación y transporte más baratos se convierte en condición de la circulación fundada en el capital, y por consiguiente éste la lleva a cabo.”* (Marx, Grundrisse). Entiéndase que son baratos para las empresas que los usan, no para la población que indirectamente los sufraga y directamente los padece. En los medios de transporte modernos el hecho se acentúa. Por eso el oneroso TAV, por ejemplo, que será parcialmente financiado con la cancelación de otros medios de transporte menos agresivos, no resulta realmente económico sino para los verdaderos beneficiarios, los intereses capitalistas. Quien gana tiempo y suprime distancias es el capital.

El TAV es la culminación de un proceso salvaje de mecanización típico de un mundo cuya principal y prácticamente única actividad consiste en la circulación acelerada de mercancías. Es un medio de transporte específico de una sociedad abierta a la aceleración generalizada de los intercambios. La alta velocidad impuesta a los individuos no es más que el lado social de la rotación rápida del capital. La economía camina a tal velocidad que nadie se baña dos veces en el río de los intercambios con la misma mercancía. El TAV es un fenómeno paralelo a la proliferación de autopistas, a la construcción de macrotúneles y macropuentes, al incremento desmesurado del parque automovilístico y de la navegación aérea, a la producción astronómica de energía eléctrica que exige embalses, centrales térmicas y nucleares; representa la fría realidad de la expansión

aberrante del transporte desencadenada por la mundialización, que trata a pueblos, ciudades, y a toda la geografía en general, como si de imperdonables cuellos de botella se tratase. Todo está cambiando en función de la alta velocidad y de sus enormes necesidades energéticas. El impacto medioambiental --los ruidos, la destrucción del paisaje, la contaminación, etc.--, la parcelación del territorio, la desertificación del campo, son muestras palpables de una brutal colonización del espacio y del tiempo social.

El TAV en tanto que medio de transporte correspondiente a un determinado estadio de la técnica y representativo de una nueva clase ligada a ella, la de los cuadros ejecutivos, la de los *mánagers*, la de los *tecnócratas*, ilustra el sometimiento de la población a los imperativos de las máquinas y a la lógica de las máquinas. Los individuos se van subordinando a un esquema de organización abstracto, semejante al militar, regido por las leyes de la técnica y marchando a su ritmo. Recordemos que la adopción del horario de Greenwich, la unificación horaria del mundo, fue forzada por los trenes. El TAV simboliza el poderío de la técnica, la mecanización avanzada de las fuerzas motrices, la emancipación técnica de la geografía y del trayecto. Pero tal logro no significa una victoria de la libertad o de la igualdad. Todos son iguales, pero solamente ante la técnica. Y nadie es libre de no usarla. Es una victoria, pero de la técnica. Esto se confirma en particular en el TAV. Su implantación dividirá la Península en dos zonas diferenciadas: una en expansión servida por el TAV y conectada con Europa, y otra en declive recorrida por trenes de la RENFE. Quienes vivan en Cataluña, en el País Valenciano o cerca del eje Zaragoza-Madrid-Sevilla, gozarán de las delicias del desplazamiento a todo gas y del frenesí de innecesarias prestaciones asociadas a él, y los demás viajarán más despacio y con menos frecuencia, por lo menos en transporte público.

Existe una relación estrecha entre la mercancía y la transformación del espacio en espacio de la mercancía. La mercancía entiende poco de paisajes; cuando una mercancía sale del lugar de producción no tiene más interés que llegar cuanto antes al lugar de consumo para convertirse en dinero. El capital necesita acortar su tiempo de rotación disminuyendo el tiempo de circulación de las mercancías y para eso construye TAVs y autopistas como antaño construyó trenes y carreteras. Estos, al contraer el espacio, hace que la distancia no importe. Toda la superficie de un país se reduce a la talla de unas pocas metrópolis. Y en consecuencia, la gran ciudad absorbe el país entero. Todo se vuelve extrarradio, periferia. El paisaje urbano se generaliza e impone una nueva ordenación territorial: zonas comerciales, lúdicas, residenciales, vacacionales, zonas dormitorio, “verdes”, industriales... se esparcen siguiendo las vías de comunicación que se multiplican y multiplican así el tráfico. Las distancias se reducen pero al mismo tiempo el espacio de la circulación se expande. La masa de mercancías crece en enormes proporciones y viaja distancias exorbitantes, desde centros de producción cada vez más alejados de los centros de consumo. Y los individuos por su parte, amontonándose en ambos, pasan un tercio de su vida desplazándose dentro de vehículos y el otro, trabajando para pagar su adquisición y el combustible que consumen. La ganancia de tiempo queda anulada por la multiplicación de las distancias. Un argumento en favor de la semana de 35 horas que ningún sindicato usaría es que el tiempo empleado en ir al trabajo es sensiblemente mayor que cuando la semana laboral tenía 50 horas. En realidad, la alta velocidad no sólo es un despilfarro de medios, es también una enorme pérdida de tiempo. Cuando dicen que hoy podemos atravesar la Península en la mitad de tiempo que hace, pongamos veinte años, hay que pensar que hace veinte años muy poca gente se veía tentada a perder el tiempo en cosas así. Nadie que esté en su sano juicio disfruta recorriendo montones de kilómetros a toda velocidad en busca de espacios naturales que han sido destruidos para acabar encontrando ocio “verde” tolerablemente contaminado. Solamente una estafalaria organización de la sociedad crea la necesidad de hacer cosas como esa. Y esa organización es el resultado de la economía capitalista, cuyo corolario es el desarrollo desmesurado de los medios de transporte, desarrollo coronado con el TAV.

Una oposición decidida contra el TAV ha de desacreditar el pretendido interés general en su existencia. Porque el TAV, como las autopistas, solamente beneficia a los intereses privados que se ocultan tras la economía globalizada: los de la producción y distribución masificadas, los de la industria del turismo de masas, los de las grandes empresas constructoras, productoras de material de construcción o de energía, de maquinaria avanzada, de automóviles, etc.; en fin, los intereses de los grandes bancos que financian los proyectos y los de los partidos políticos que representan en bloque el interés económico. Cuanto más se desarrollan los medios de comunicación y transporte, mayores son las inversiones requeridas para su construcción y explotación que, llegados a un nivel de alta concentración de capital, no están al alcance sino de poderosos intereses industriales y financieros. Además el TAV, a la vez que comunica centros de consumo masivo --mercados-- pone en comunicación a centros de poder y, por tanto, acorta la separación entre los centros de decisión, contrae la geografía del poder. El TAV puede alargar o disminuir la distancia relativa entre ciudades y provocar la decadencia de unas respecto a otras, dejando fuera de juego a su clase política. Por eso todos los políticos están directamente interesados en el TAV: se juegan su peso específico en las decisiones, es decir, su futuro. Tras las disputas por el TAV, las oligarquías locales libran una sorda lucha por el poder.

El TAV causará enormes perjuicios a la población, consumiendo terreno por hectáreas y consumando la destrucción de las economías e infraestructuras de transporte y distribución locales, al imprimir más velocidad al proceso de concentración de masas, capitales y poder político en unos cuantos puntos. También, una oposición decidida ha de elaborar un interés general contrario al TAV y decir claro a la gente que el desarrollo individual y social es contrario a la alta velocidad de la economía. Rechazando al TAV se rechaza la sociedad del TAV. Y aceptando todo en esta sociedad se acepta el TAV. Primero se acepta “el progreso” y la “tecnología punta”, luego se admite un TAV que pase por las vías ya existentes, al final, el TAV llega a su hora. Lo peor que puede hacer la protesta organizada contra el TAV es renunciar a su autonomía y a sus objetivos específicos --en primer lugar el rechazo sin discusión del TAV-- y caer en el terreno de la acción jurídica y de las maniobras locales, electorales o de poder, buscando el apoyo de alcaldes o concejales de pueblos afectados, de entidades vecinales subvencionadas, o de la impostura del ecologismo político y llegando incluso a reclamar la ayuda de algún partido. Si buscan tales alianzas por debilidad, tengan por seguro que no saldrán reforzados con ellas y con toda certeza la protesta, después de cansarse con actos simbólicos y peticiones, será canalizada hacia vías parlamentarias, donde reinan los intereses de la economía, o sea, los del TAV, y allí liquidada. En realidad la protesta se verá reducida a pedir “información”, “participación” y diálogo a un Poder que ya tenía la decisión tomada de antemano. Los contestatarios se habrán comportado como votantes, como buenos “ciudadanos”, gente que cree en la buena voluntad de los políticos y que en el fondo, precisamente porque vota, no desea decidir sobre nada. Resulta equívoco exigir un “debate público” cuando no existe un *espacio público* donde puedan aparecer informaciones objetivas y libres, donde se contrasten opiniones no interesadas y, ante todo, *donde se tomen decisiones*. Y ambiguo es pedir “autonomía” para los municipios o una “democratización” de la sociedad. La pasada experiencia del *movimiento social urbano* de los años setenta puede proporcionar ideas concretas al respecto. Las asociaciones de vecinos y otras entidades populares fueron un bastión de resistencia al franquismo y sobretodo a sus planes de urbanización y ordenación territorial, planes que los partidos políticos llevaron a cabo corregidos y aumentados en la década siguiente. Concretamente en Euskal Herría, donde se habían dado pasos importantes en la coordinación de asociaciones y éstas no estaban controladas por los partidos, el vacío de poder de los ayuntamientos del 76 causado por la incapacidad e impopularidad de los cargos nombrados a dedo o por sus dimisiones, favoreció diversas formas de organización popular derivando hacia un movimiento asambleario enfrentado al poder local en tanto que *poder paralelo*. La asamblea, el *batzarre*, fue en muchas ocasiones el espacio público de información, debate y toma de decisiones.

En algunas localidades --Llodio, Rentería-- llegaron a darse experiencias de gestión municipal alternativa basada en la asamblea. Eso era, con todos los defectos que se quiera, “el principio de la autonomía municipal” en acción, la democracia directa ganada a pulso. Los partidos y las elecciones municipales acabaron con un movimiento que si hubiera confluído con las asambleas de fábrica habría creado una situación revolucionaria. En cuanto al panorama actual, la oposición al TAV hace bien si aproxima y federa su lucha con otras similares contra embalses, centrales nucleares, vertederos, autopistas, etc., porque es la misma y porque necesitará muchas fuerzas para sublevar al mayor número posible de gente contra el TAV, única manera de impedir su llegada. Si no existen fuerzas suficientes, la actividad con mayores resultados es el sabotaje, como demostró por ejemplo el colectivo *Solidarios con Itoiz*.

Una propuesta alternativa no debe limitarse a constatar la necesidad de “un modelo de desarrollo y de transportes radicalmente más equilibrado” o concluir en que “la actual política de transportes debe ser modificada en profundidad” (*Informe contra el Plan Territorial de la Red ferroviaria*, de la Asamblea contra el TAV). Hay que decir lo que se quiere: que habrá que poner límites a las ciudades, impedir las obras faraónicas, reutilizar las zonas residenciales, detener los proyectos turísticos e ir desmantelando progresivamente las zonas dedicadas a tan deprimente actividad, luchar contra la degradación de los barrios periféricos, dificultar el acceso rodado a los espacios naturales, favorecer la edificación artesanal, acabar con la especulación inmobiliaria y con las constructoras... Que reducir la movilidad imperante requerirá medidas tendentes a dificultar al máximo el tráfico, tanto en el exterior como en el interior de las ciudades y pueblos, volver los lugares de residencia más habitables, hacerlos coincidir con los lugares de trabajo, implicar a sus habitantes en la gestión de los mismos, poner trabas al transporte privado y a la fabricación de automóviles, disminuir de verdad la jornada laboral... Todas las calles, y no solamente las del centro, han de ser recuperadas para el transeúnte, no para el comercio. El conocerse y tratarse requiere un tiempo, un tiempo libre, vivido con lentitud y no consumido en el ocio motorizado. Será necesario renunciar al uso de energías no renovables y a las tecnologías que favorezcan la centralización de la decisión, la concentración de poder, la producción de masas, la velocidad, la manipulación de las conciencias, la pasividad, el aislamiento, etc., porque disminuyen la autonomía de los individuos y su libertad. Si las ciudades recuperan sus dimensiones normales la supresión de la industria agroalimentaria, con sus abonos, maquinaria, granjas, transgénicos, etc., será posible, y la producción campesina bastará para alimentarlas mediante la venta directa en mercados locales. En fin, existen medidas *para parar un tren*, bastantes para invertir el movimiento de concentración de masas en escasos puntos y dispersar la población por todo el territorio, creando las condiciones de un estilo de vida pleno y relajado en una sociedad equilibrada, solidaria y libre. Ciertamente tales medidas resultarán extremistas en el marco del capitalismo reinante, pero nadie podrá negar que son abordables y, apenas se desarrolle un movimiento social de importancia contra los fenómenos nocivos, perfectamente practicables.

[Conferencia en Donosti en ocasión de la jornada contra el TAV del 17 de abril de 1999; editado como folleto el mismo mes; hay traducción italiana; publicado en “disedenteak betico’zine”, nº 7, 2000; en “La Llettra A”, nº 57, juny/juliol 2000]



## LA TRASTIENDA DEL TAV

Si el TAV significaba progreso, la montaña de despropósitos que está acompañando a su realización aclarará el sentido exacto de la palabra: progreso del desastre. La pasión por el TAV de las elites del país está siendo puesta a prueba por los fallos de seguridad, los problemas de señalización, los retrasos, los centenares de accidentes laborales, los trabajadores sin papeles, las fallas del terreno, la mala gestión de las inversiones, los regateos sobre los trazados y demás contratiempos que demoran la entrada en funcionamiento de ese “cercañas de lujo”. AVE a la que le han bajado los humos, o los vuelos, pues en principio la velocidad que alcanzará será la propia de un tren convencional y hasta al menos el 2015 no se podrá ir a París en Alta Velocidad. Además, vibra y baila. Sólo le falta cantar ¡Tanto dinero invertido para tan magros resultados! Las capitales de provincia tendrán que esperar un poco más para “estar en el mapa” y las fuerzas vivas de las urbes principales verán una parte de sus sueños de grandeza echada a perder con el agotamiento de caudales y los aplazamientos. Las posibilidades materiales de la clase dominante no han estado a la altura de sus ambiciones faraónicas. Allá donde los ecologistas y otros seudoopositosores han fallado, la incompetencia y la desidia triunfaron. La primera victoria contra el TAV ha sido obra exclusiva de sus partidarios. El ministerio de Fomento, el GIF, la Generalitat catalana, las subcontratas que construyen la línea, la Renfe y Siemens, tienen todo el mérito del triunfo.

Se ha perdido una batalla, pero no la guerra. Hay mucho más “progreso” del mismo estilo en juego; el TAV es sólo el emblema de la nueva devastación del territorio, pero no es toda la devastación. La importancia del TAV radica en que simboliza la vertebración de las elites dirigentes a nivel local y regional. Éstas hace tiempo que salieron del particularismo y confeccionaron a medias con el Estado su programa de destrucciones masivas: el TAV, como un heraldo del apocalipsis, va por delante. O dicho de otra manera: los árboles del TAV esconden todo un bosque de temibles “infraestructuras”. Lo peor del TAV es su trastienda.

El TAV no destruye el territorio por la sencilla razón de que está ya destruido. Es simplemente el remate, o la guinda, del proceso destructor, o como dice el periodismo sociológico, “centralizador”. Hace tiempo que la agricultura tradicional fue sustituida por la industrial, y de

resultas quedó liquidada la sociedad rural. El campo es cada vez más un desierto; por ejemplo: de un millón doscientos mil aragoneses, más de setecientos mil viven en Zaragoza; paralelamente, el 75% de los catalanes viven en el área metropolitana de Barcelona y en el resto de autonomías sucede más o menos lo mismo. El territorio peninsular del siglo XXI ha quedado dividido entre un paisaje urbanizado en constante crecimiento y una reserva panorámica. Las fábricas apenas pueden notarse, en cambio el territorio completo se ha convertido en una gigantesca fábrica: todas las actividades que se practican en él son actividades industriales destinadas a sus respectivos mercados ¿o es que no hablamos de la industria del turismo, o del ocio, o de la salud, de la misma manera que hablaremos dentro de poco de la industria del agua o de las emisiones contaminantes? Como antaño sucedió con la agricultura, que para transformarse en una rama industrial tuvieron que ser disueltas las formas ancestrales y no tan ancestrales de propiedad de la tierra, ahora pasa con todo lo que no tiene dueño; con el agua, con el aire, con los genes, con el conocimiento tradicional, con los sabores, etc. Han de tener propietario y constituir un mercado. Para el caso que nos ocupa, que es el del TAV, lo que adviene es el mercado de la movilidad. La movilidad deja de ser un servicio público allá donde todavía lo era y pasa a objeto de explotación privada. Ya no es posible hablar de libertad cuando hay que desplazarse. Nadie es libre de moverse, todos circulan en la dirección que marca el mercado. La anunciada *“revolución en el transporte de pasajeros”* es la movilidad llegada al estadio industrial, y esto sucede porque la movilidad acelerada de los individuos es una condición indispensable del sistema productivo, algo así como una fuerza productiva suplementaria.

El TAV ha tenido, por así decir, la virtud de asociar al empresariado con las administraciones local y autonómica, cristalizando un interés general en torno a las grandes ciudades. Quienes deciden en la periferia quieren tener la relevancia económica al nivel de su empuje político, y viceversa, y eso acarrea grandes proyectos de transformación territorial. Frente a un modelo de destrucción radial centrado en Madrid, se propone un modelo de destrucción multicéntrico, que el Gobierno del país, a través del ministerio de Fomento, ha de financiar. Cada ciudad ajusta el discurso a sus aspiraciones, que trata de sintonizar con la globalización. Barcelona ya no quiere ser un *“apéndice de Barajas”*, ni el extrarradio de Madrid, sino *“el corazón de la Europa Sur”*, la Rotterdam del Mare Nostrum, la puerta de entrada y salida de las mercancías europeas hacia el Mediterráneo y Asia. Es decir, Barcelona privilegia sus relaciones con Europa antes que con el Estado, porque su destino ya no depende del mercado nacional sino de fuerza económica de una *“eurorregión”* formada por Cataluña, Aragón y la Occitania. Zaragoza trata de ser *“el nexo de las relaciones comerciales entre el País Vasco, Cataluña, Navarra, La Rioja, Francia y la UE”*, todo un *“centro de gestión empresarial del Valle del Ebro”*. Y en otra parte hablan de la *“vía valenciana a la articulación peninsular”*, pues Valencia, tercera ciudad peninsular en importancia económica, situada en el centro del prometedor arco mediterráneo, es *“la salida natural de Madrid al mar”* y el vértice que faltaba en la triangulación económica de la península. El alcalde de Tarragona, aguijoneado por el furor infraestructural de la oposición, promete que la ciudad *“no perderá ningún servicio ferroviario”* y propone además que el AVE, que es *“vital”*, llegue por la costa hasta Valencia. Los socialistas valencianos piden al gobierno que el TAV una Tarragona con Castellón, mientras que en Alicante se quejan al ver que las obras del ramal Córdoba-Málaga han empezado y las del trazado Alicante-Madrid, no. En Lleida *“todos esperan mucho del AVE”* ; la Diputación asegura que *“será un gran aliado del turismo de montaña”* y el alcalde socialista afirma que el impacto *“será fuerte y positivo”*, felicitándose de que *“una comunicación propia de nuestro tiempo y del siglo que viene”* permita a la ciudad conectarse con Europa y *“modernizarse”*. Para más inri, ocho especialistas han garabateado ad hoc un libro sobre el tema, *“Les oportunitats del TAV a Lleida”*, especie de manual de instrucciones para usar ese *“instrumento al servicio del progreso”*. ¿Qué ofrece, pues, ese AVE, que todos lo quieren? De entrada dispara la especulación inmobiliaria y por consiguiente, el precio de las viviendas y del suelo. Obliga a un reordenamiento

urbano a base de cemento y asfalto. Estimula la construcción de centrales térmicas y nucleares, pues el TAV es en grado sumo un medio despilfarrador de energía. Promueve la lucrativa corrupción política y ayuda a financiar a los partidos. Dicen que favorece las economías de escala. Fomenta ligeramente el turismo, la creación de algún parque temático, sin llegar a colmar las expectativas de hosteleros y restauradores. Pero no descongestiona el tráfico rodado, ni atrae industrias, ni siquiera la construcción de segundas residencias. No supone un desarrollo para las regiones que atraviesa. Tampoco beneficia al viajero, que paga un billete caro, a no ser que desee usar, a costa de su seguridad, el ferrocarril ordinario, cuya red se halla peligrosamente descapitalizada. El impacto principal es psicológico: los convertidos a la religión del progreso dicen que el AVE *“nos ha abierto los ojos”*. En la privilegiada Ciudad Real y en el lamentable Puertollano *“nos sentimos Europa”* porque *“el AVE nos ha puesto por fin en el mapa”*. Por lo visto, en un país donde todos los valles aspiran a ser Valles de los Caídos, todo es cuestión de ánimo geográfico. Por doquier impera la infundada convicción de que el AVE, *“prodigio de modernidad y tecnología”*, vuelve *“competitivos de la noche a la mañana”*, cuando en realidad no origina ninguna actividad económica. Es como si el rugir de una ola de visitantes o de especuladores fuera una buena cosa para el ciudadano corriente. Lo es, en cambio para el político. El TAV es ante todo una operación política y monumental, del tipo de las de *“le TAV c’est moi, après moi, le diluge”*. Por algo Álvarez Cascos pone empeño en ser recordado como el ministro del AVE, Francesc Puig, como el *“conseller”* de l’AVE y Joan Clos, como el alcalde del AVE. Más que un tren, esa siniestra maquinaria es una urna y un pedestal.

Maletines aparte, el TAV es una *“infraestructura”*, y las infraestructuras, como las desgracias, nunca vienen solas. En Barcelona, el TAV forma parte de un *“complejo logístico”* en compañía de los trasvases, de los túneles, de las autopistas, del aeropuerto y del puerto (que han de ampliarse), y del tren de mercancías con ancho de vía europeo, que ha de enlazar el puerto con la frontera francesa. En Valencia los poderes locales piden más o menos lo mismo, y, en general, no hay ciudad que no reivindique al menos una autovía y una pista de aterrizaje. En el caso de Barcelona la furia reivindicativa se explica por la pérdida de liderazgo de la ciudad en muchos ámbitos de la economía, de las finanzas e incluso de la cultura. Ni las grandes sociedades de servicios, ni las principales sedes de las multinacionales están allí. Los centros de decisión e influencia ya no se domicilian en *“la ciudad condal”*, que, encima, tampoco dispone del monopolio del mercado español, como durante el franquismo, por lo que ha cesado su función de motor económico del Estado. No es la referencia obligada, ni mucho menos la capital económica de España; Madrid se ha hecho más poderosa, y también otras capitales. Los dirigentes catalanes, instalados en el franquismo económico, han tardado en darse cuenta de su precaria situación y han reaccionado con proyectos cuya realización depende de otros. Pretenden convertir a Barcelona en un polo de desarrollo europeo de primera magnitud, un *“centro logístico”* de la globalización, en competencia con Génova y Marsella. Para ello reclama *“a Madrid”* toda clase de infraestructuras con el fin de conectarse a gran velocidad con París, Bruselas o Francfort. El camino de Europa pasa primeramente por la Meseta. El primer desencuentro con el Gobierno ocurrió a propósito de la pretensión de las primeras de construir una estación del AVE en el aeropuerto de El Prat, algo que los jerifaltes consideraban *“absolutamente prioritario”*. El Ayuntamiento de Barcelona se puso a la cabeza de la fronda más resuelta, variopinta mezcla de promotores inmobiliarios, asociaciones de vecinos, partidos, sindicatos y organizaciones de empresarios, mientras que la Generalitat, los alcaldes del Baix Llobregat y la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona, se inclinaban por la contemporización. Clos calificó el hecho de que el aeropuerto no tuviera estación, de *“atentado a Cataluña”*, y el de que la estación de La Sagrera no fuera intermodal, de *“traición a Barcelona”*. Al final se ha impuesto un arreglo amigable, *“la solución más barata para la Generalitat”* según el ministro de Ciencia y Tecnología, Piqué, y *“la solución menos agresiva para el territorio”*, según el portavoz de IC-V en el *“Parlament”* y estalinista reconvertido, Boada.

Discrepan Clos y sus aliados nacionalistas (ERC), pero lo acatan porque ya han representado su papel. La próxima batalla será librada por un lado en torno a la gestión de las infraestructuras, como anuncian los movimientos por el control de La Caixa, el tercer banco del Estado, y por otro, en torno a los reticencias del Estado francés en construir la conexión con Perpiñán. Es de desear que sea ardua y que dure, pues lo único capaz de retrasar tanta ruina parece que son las discrepancias entre los representantes de la dominación.

En Cataluña, la oposición al TAV sencillamente no existe. Apenas unos cuantos alcaldes que piden el soterramiento de las vías sin demasiada energía, dispuestos a ceder a cambio de compensaciones. Parece que todos quieren la modernidad, pero nadie quiere verla ni oírla. A no ser el ayuntamiento de Sant Sadurní, al que le van a construir un viaducto de 40 metros de altura y 900 metros de largo, que ha decidido retirar el recurso contencioso administrativo a cambio de unos terrenos y del ajardinamiento de la zona. Sólo en Montmeló hubo una manifestación de 1500 personas el 15 de diciembre de 2002 pidiendo cubrir las vías nuevas y las viejas, que dividen al pueblo en dos, organizada por una plataforma ciudadana con el apoyo del ayuntamiento. La estrategia de los antiTAV catalanes se basaba en un pacto entre partidos (IC, ERC, Els Verds, EuiA), el cual, gracias a una *“movilización informativa”* forzaría la *“decisión parlamentaria de aplicación de una moratoria de las obras”*, con la imaginaria ayuda de los socialistas y de algunos parlamentarios de la derecha. Sentada sobre tal estrategia-ficción, la COPALTAV ha sido la coordinadora más inútil de cuantas se han formado en los últimos diez años. Cabría preguntarse si en realidad no militaban a favor del TAV, vistas las declaraciones de uno de sus miembros, el Grup Ecologista de El Vendrell: *“La entitat ecologista ha intentat, sense aconseguir-ho, participar en la millora del projecte TAV, un cop s’ha determinat la impossibilitat d’aturar-lo”* (nota de prensa del 26 de junio de 2001). Esa gente ha demostrado verdadero arte en no decir ni hacer nada que agitara los ánimos de los afectados; simplemente se ha limitado a ir por los ministerios y ayuntamientos pidiendo informes y denunciando ante la fiscalía las irregularidades observadas; peticiones inevitablemente desatendidas y denuncias archivadas (todas menos una de COPALTAV-comarques gironines, admitida a trámite por el Defensor del Pueblo, relativa al requerimiento insatisfecho de información dirigido al ministerio de Fomento). Todo un ejemplo de verdadera heroicidad cívica: no esconder la mano si no se han tirado piedras.

La Plataforma *“Tren sí, AVE no”* del País Valenciano descansa sobre una estrategia similar, como si fuera posible luchar contra la sociedad industrial usando las armas políticas de la industrialización: la apertura de *“un gran debate público”* entre plataformas en defensa del tren, organizaciones ecologistas, partidos, sindicatos, asociaciones vecinales, universidades, científicos y entidades cívicas, de donde salga un *“Plan Director de Ferrocarriles”* que derogue el plan de infraestructuras vigente y convierta *“el ferrocarril en la columna vertebral del transporte”* (Manifiesto *“Por un Ferrocarril sostenible, público y social”*, de la Coordinadora Estatal en Defensa del Ferrocarril. Valencia, 9 de marzo de 2003). En principio cabría preguntarse ¿por qué no se celebra entonces el debate si la mayoría de las entidades mencionadas están de acuerdo? La respuesta es simple: porque nadie está interesado realmente en debatir, a no ser con un interlocutor de peso --el gobierno, un ministerio, la Generalitat. Porque no se quiere un debate, sino un diálogo con el poder. Porque los falsos contestatarios del AVE aspiran a convertirse en los consultores ambientales del Estado y las administraciones. No desean liberar al mundo y a las personas que viven en él de la industrialización, sino que proponen una industrialización *“sostenible”*. El concepto ecologista de *“sostenibilidad”*, que está haciendo fortuna en el vocabulario político, revela una ideología apologética de lo existente. Todos los desastres son buenos si van acompañados del calificativo de *“sostenible”* ¿Qué es un ferrocarril sostenible? Es el ferrocarril actual modernizado, que *“satisface la movilidad con gran eficacia y bajo coste”*. Son las vías del AVE reconvertidas y las nuevas redes metropolitanas instaladas. No se paran a pensar que esa demanda de movilidad

barata ha sido provocada por el desarrollo “insostenible” de las ciudades, y que lejos de fomentar una movilidad asistida por el erario público para uso de las clases medias a las que se pretende convencer de que es mejor aparcar el coche, lo que hay que hacer es, primero, detener como sea la expansión de las nuevas infraestructuras, y segundo, desmontar la mayoría de las ya existentes. La solución no es un capitalismo “sostenible” con muchas vías de tren sino una sociedad libre, dueña de sus medios.

Las plataformas basadas en la adición virtual de entidades son formas bastardas de acción, encargadas de recuperar para la política los problemas ambientales y sociales causados por la industrialización progresiva del territorio. Si descartamos la utilidad para la confección de programas de los partidos, su eficacia es nula, pues son incapaces de influir en la población (la concentración de protesta en la estación del Norte, de Valencia, convocada el 9 de marzo de 2003 por toda una Coordinadora Estatal en Defensa del Ferrocarril solamente reunió a sesenta personas). El sistema asambleario es el único capaz de realizar movilizaciones importantes. La Plataforma en Defensa de las tierras de l'Ebre, la PDE, ha logrado grandes movilizaciones, las mayores que se conocen contra el Plan Hidrológico Nacional, otro “complejo logístico” de embalses y trasvases que anuncia la próxima constitución de un mercado del agua. La PDE ha conseguido el apoyo de la población gracias a una red de grupos locales y comarcales, compuesta de pescadores, campesinos, trabajadores, funcionarios y estudiantes, que funciona de forma descentralizada y horizontal. La estructura es asamblearia, sin cabezas visibles ni representantes oficiales; sin afiliados, ni sede, ni cuotas, ni liberados; sin constitución legal, ni programa político. Las decisiones se toman en asamblea, principalmente en asamblea intercomarcal, la mayoría consensuadas antes que votadas. No existe un único portavoz, sino varios, y no han de pertenecer a ningún partido ni ejercer cargo público, para no involucrar a la plataforma. La plataforma está coordinada con otras semejantes que se oponen al PHN a nivel estatal, y con los grupos cercanos que luchan contra otras agresiones, como las centrales eólicas o las térmicas. Aunque la plataforma utilice a los partidos, y éstos estén representados en ella, ha sabido defenderse de los intentos de recuperación, sobre todo por parte de IC-V y ERC. No obstante, el irregular funcionamiento de las asambleas locales ha sido la causa de la aparición de un grupo informal de dirigentes, que son quienes tratan con los partidos y mantienen al movimiento en los cauces “*de la oportunidad política*”. La PDE no se define como un movimiento ecológico sino “territorial”. La idea de “defensa del territorio” es arma conceptual equívoca del agrado de los explotadores del nacionalismo, prestos a fabricar una “identidad” abstracta. No hay territorio porque no hay comunidad asentada en él. Hace tiempo que la agricultura se transformó en una simple rama de la industria y que el mercado de la tierra y el del trabajo dejaron a los individuos sin raíces. En el territorio pululan intereses contrapuestos, difíciles de conciliar. La industrialización galopante divide los territorios en urbanos y periféricos. Sin embargo, el desequilibrio territorial que provoca la concentración de la actividad económica y de los servicios en las ciudades, la destrucción de toda comunidad ligada al terreno, el robo del agua y la rotura de los vínculos personales con la tierra, han hecho aflorar sentimientos de desarraigo en las poblaciones menos urbanizadas, cada vez más residuales, que se materializan en acciones de “defensa territorial”. Los habitantes de la periferia, a quienes nadie ha consultado, contemplan impotentes cómo los grandes proyectos de infraestructuras --desde los embalses y las incineradoras a las centrales térmicas, eólicas o nucleares, pasando por el TAV-- lesionan sus intereses y amenazan su seguridad. Surge un “movimiento territorial” enfrentado al centro industrializador que rechaza ser un vertedero y reclama inversiones, servicios, puestos de trabajo, declaraciones de impacto ambiental. En resumen, que reclama un “nuevo modelo territorial” o una “tercera vía” al desarrollo de la zona. Las limitaciones de esa especie de “lucha de territorios” son evidentes; se busca un pacto entre el territorio y la economía, para el que no faltan intermediarios políticos. Los desbordamientos populares son evitados colocando los dirigentes al movimiento detrás de los partidos y usando el lenguaje reductor del ciudadanía. Sin embargo los modelos llamados

“sostenibles” no son tan diferentes de los otros. En el caso del delta del Ebro significan desdoblarse las autopistas, mejorar los enlaces, estimular “*el turismo de calidad*”, promover un “*frente portuario*” en Els Alfacs y convertir la parada del tren de l’Aldea “*en la gran estación de las Terres de l’Ebre*”. Es el modelo barcelonés a escala pueblerina. La destrucción del territorio es la manera con que la sociedad industrial asegura su sostenibilidad. Si se está por el territorio, por la defensa de sus habitantes, por la reconstrucción de una sociedad comunitaria, por una vida libre de constricciones, se está contra aquella. Se ha de perseguir su desmantelamiento total, para lo cual los medios empleados en defenderse, incluyendo las ideas y las alternativas, han de devenir medios de ataque. La defensa es la mejor forma de lucha cuando no hay efectivos suficientes, pero si se quiere ganar --si se quiere que no haya TAV, que no haya Plan Hidrológico, etc.-- habrá que pasar tarde o temprano a la ofensiva.

Miguel Amorós, agosto 2003



## **LA LUCHA CONTRA EL TAV ¿ASAMBLEAS O PLATAFORMAS?**

Conferencia leída en la Koldo Michelena Kulturgunean de Donosti, el 3 de enero de 2002

Dos tipos de lucha aparecen frente a la devastación del entorno social y la degradación de las comunidades. Uno apuesta por reconstituir la comunidad al margen del orden social dominante enfrentándose a él; el otro trata de actuar desde dentro sirviéndose de las instituciones, buscando objetivos limitados mediante la negociación. Estamos ante la vieja alternativa entre Reforma o Revolución. Los partidarios de las reformas y del diálogo con el orden establecido opinan que no se deben oponer las mejoras cotidianas obtenidas en los despachos a las metas finales perseguidas en la calle; al fin y al cabo la meta, sea cual sea, no importa nada; el logro constante de reformas lo es todo. Los partidarios de la liquidación social piensan lo contrario: que el fin lo es todo, que las reformas no son posibles en las condiciones actuales de desarrollo capitalista y que no se pueden conseguir objetivos por mínimos que sean sino tras duras luchas y amplias movilizaciones. También, al fin y al cabo, entre las luchas por detener los efectos catastróficos del desarrollismo y la reconstrucción de una sociedad libre donde el hombre sea la medida de todas las cosas, existe un lazo indisoluble: la luchas son el medio, la humanización de la sociedad es el fin.

La controversia entre los métodos institucionales y la acción directa de masas no es pues una simple cuestión de táctica, porque está en juego la propia existencia de los movimientos de lucha contra la contaminación y la degradación en tanto que movimientos reales de transformación social.

Son métodos que no se pueden combinar: o bien se escoge la vía de la presión institucional y se aceptan las reglas del juego político, o bien no se aceptan y se escoge la vía de la alteración del orden. La forma en que el orden se altera depende del momento; en la asamblea el nuevo grano rompe la cáscara, es decir, el movimiento de luchas encuentra su propio derrotero y la adecuada expresión. Por el sistema de asambleas --el único verdaderamente democrático-- el movimiento de luchas puede convertirse en un poder municipal paralelo y de eso es precisamente de lo que se trata; por el sistema de plataformas cívicas, el movimiento no pasará de ser un complemento secundario de la política, el telón de fondo de las discusiones sobre el nivel tolerable de la destrucción. Los plataformistas, que no por casualidad suelen ser militantes sindicales o políticos, buscan la resolución del conflicto entre jerarcas, abogados y expertos, olvidando que lo que está en juego no son sus poltronas, sino la vida de la gente puesta sin su consentimiento en la balanza de los intercambios mundiales. Precisamente por eso, incluso la más modesta de las luchas es demasiado importante para quedar en manos de esos aprendices de brujo y la población afectada no puede encargarse de asuntos que tanto le atañen sino a través de asambleas. Los plataformistas aceptan la división de la sociedad entre dirigentes que deciden sobre la modalidad de supervivencia y dirigidos que consumen sus productos y usan sus servicios. Para ellos han de ser los dirigentes quienes resuelvan, cosa que no significa sino que administren el desastre. Los asambleístas, que creen en cambio en la necesidad de suprimirlo, pisan el mismo terreno que aquellos, pero han de saber que están presentes en él como enemigos, so pena de verse reducidos al papel de comparsas. El plataformismo no es más que un intento de los elementos políticos y reformistas que han ingresado en el movimiento de luchas para corromper sus prácticas y reducir sus fines en beneficio propio. Es una variante de lo que llaman en otras partes “ciudadanismo”. Las plataformas son agrupamientos de entidades variadas. Las asambleas son reuniones de individuos desposeídos. El problema de plataformas o asambleas, es básicamente, el problema del carácter ciudadano o proletario del movimiento de luchas.

Si contamos con que una parte de nuestras rentas del trabajo se invierte en medios de transporte que nos llevan al lugar donde trabajamos, y que una vez fuera de él ejercemos el oficio de consumidor, concluiremos que la jornada laboral no se termina en las puertas de la fábrica, de la oficina, o dondequiera que curemos, sino que dura todo el día. Estamos doble o triplemente explotados: en el trabajo propiamente dicho, en nuestros desplazamientos y en el ocio. Nuestra jornada laboral dura veinticuatro horas. Somos proletarios a tiempo completo: *somos individuos privados permanentemente de todo poder de decisión en la producción de nuestras condiciones de existencia*. Podremos tener toda clase de objetos que representen hoy en día el confort y el bienestar, pero estamos privados del derecho a organizar nuestra vida como queramos. No somos dueños de nada y dependemos cada vez más de los artilugios que nos rodean. Nos enseñan a desear nada más que lo que se nos ofrece con la promesa de ser un poco más libres pero jamás nuestra existencia estuvo tan condicionada, ni tuvo tantas cadenas, y jamás la esclavitud fue tan aclamada como libertad. Cada novedad técnica del mercado ha significado por nuestra parte una abdicación. Los verdaderos organizadores y administradores de nuestra existencia se dirigen a nosotros con aparente deferencia: ya que no tenemos libertad para decidir, nos aseguran que somos libres para ir de un lado a otro, comprar una cosa u otra, libres para votar a éste o a aquél. Nos toman a la vez por turistas y electores, pero ante todo, por consumidores. Y efectivamente, nos relacionamos con todo mediante el consumo. Consumimos aire, consumimos paisajes y consumimos política. Entonces adquirimos el *status* de ciudadano. El ciudadano es el consumidor por antonomasia; confía en el sistema establecido aunque discrepe de algún aspecto, puesto que como consumidor se cree exigente. Piensa que a través de sus representantes forma parte de él, y que, puesto que una parte de la decisión es obra de aquellos, es también obra suya. Por lo tanto, cree factible la posibilidad de modificarla llamando al orden a los cargos responsables. Lejos de dudar de su legitimidad y de oponérsele frontalmente, el ciudadano descarta actuar fuera del sistema. Respeta todos sus valores:

confía en la bondad del jaleo mediático, de las mociones consistoriales o de las preguntas parlamentarias, en el saber de los expertos y en la ley. En buena lógica el ciudadano no recurrirá a las masas porque para él solamente existen ciudadanos debidamente encuadrados en asociaciones de vecinos, entidades cívicas, partidos o sindicatos. La legitimidad no descansa para él en el seno de las masas agitadas sino el reconocimiento institucional de la labor de sus líderes. Apelaré por lo tanto a presidentes, vocales, periodistas, abogados y ediles para construir sus plataformas e influir en la acción política dentro de las instituciones. No se desalentará ante resultados adversos porque habrá demostrado que el sistema es a pesar de todo reformable puesto que “funciona”. Y funciona gracias a él. El proletario en cambio sabe que otros mueven los hilos y que todo está dispuesto para que él no pueda remediarlo, de forma que oponiéndose realmente a un aspecto concreto de su desposesión ha de oponerse a la desposesión en conjunto. Cada pieza del sistema se relaciona con las otras: para cambiar una sola pieza habría de cambiarse todo. A fin de cuentas no tiene nada que perder, sino las cadenas del consumo y del confort tecnológico. La lucha de clases reaparecerá allí donde el proceso de proletarización se haga más visible, en los movimientos contra la degradación del entorno social y la contaminación. El proletario tendrá que elaborar en ellos un interés general que sirva para reunir una multitud a su alrededor. Hallará entonces en la asamblea el medio de la autoorganización de los desposeídos y el lugar donde dicho interés se plasma colectivamente en objetivos concretos. Para la tarea que se impone no necesita la ayuda de políticos ni demás mediadores porque no quiere discutir con el poder, con el orden dominante. Quiere hacerlo retroceder, para lo cual no necesita ir a despachos, ni frecuentar pasillos, ni recoger firmas, ni convocar a la prensa, ni presentar alegaciones: necesita demostrar fuerza y dar miedo. El poder ha de convencerse de que será peor resistir. Inteligencia colectiva, gente y marcha es pues lo que hace falta. La asamblea *echará el resto*.

Las luchas contra el Tren de Alta Velocidad se han encontrado ante la disyuntiva de las plataformas o las asambleas, inclinándose muchas veces por las primeras. Los resultados han sido obviamente muy pobres y la crítica formulada contra el TAV, muy parcial y poco difundida. Conviene señalar sus puntos débiles para contribuir a una reelaboración más certera por parte de las comisiones asamblearias que se ocupen de hacerlo. En primer lugar habría de quedar claro que la solución al transporte por Alta Velocidad no es otro transporte, un punto menos veloz o más económico. A modo de ejemplo hay plataforma que, cayendo en el error de querer dar lecciones de economía a sus gestores, ha llegado a intentar demostrar que el TAV es caro y poco rentable, como dando a entender que es menos capitalista. En segundo lugar, si se admite lo que por convención se llama “progreso” se eliminan los mejores argumentos para rechazar el TAV, reduciéndose el rechazo a reformas de detalle. Muchas plataformas, convencidas de que “no se puede estar contra el progreso”, han acabado por admitir el supuesto beneficio del TAV, con tan sólo un soterramiento de vías, una menor velocidad, túneles, otro trazado... Finalmente, en algún momento todos han reivindicado “un transporte público de calidad”, e incluso han tratado de convencer a los inversores --el Estado, la Unión Europea, los consorcios privados-- y a los potenciales usuarios del TAV --a los ejecutivos y a los turistas--, de que el Talgo pendular era una alternativa mejor, más cómoda, segura y barata. En vano, ya que con calidad o no, el transporte público no podrá desarrollarse más que sobre las ruinas del transporte privado. La sociedad que construye TAVs es aberrante en sí misma. Si aceptamos una aberración mayor aceptamos todas las aberraciones que la componen: el transporte privado y por supuesto, el TAV. Para criticar coherentemente el TAV hay que conectar la cuestión de la Alta Velocidad con la de la movilidad creciente de la población, relacionada con el crecimiento ilimitado de la ciudad, la colonización tecnológica de la vida cotidiana, la división del trabajo y la fragmentación del espacio social. Es decir, precisamente con aquello que llaman “progreso”.

Nuestra existencia se halla esparcida entre lugares alejados: trabajamos en un sitio, habitamos en otro, la escuela está en otro también, compramos en otro, nos divertimos en otro, pasamos las vacaciones en otro, y así sucesivamente. Nuestras necesidades de movilidad se han multiplicado y el coche parece ser la única solución. Citando a una organización que en Inglaterra se ocupa de ello como conviene, “Reclaim the Streets”:

*“Los coches han dominado nuestras ciudades, contaminando, congestionando y dividiendo las comunidades. Han aislado a las gentes unas de otras y nuestras calles se han convertido en simples canalizaciones de vehículos a toda velocidad, indiferentes a los trastornos que causan en el vecindario. Los coches han creado vacío social; gente que permanece en movimiento lejos de sus casas, vidas y actividades cotidianas dispersas, anomia social creciente. Reclaim the Streets cree que la sociedad montada en coche debería quitarse de en medio para que recreásemos un entorno viviente más atrayente y seguro, devolver las calles a la gente que vive en ellas y quizás descubrir el sentido de la ‘solidaridad social’.*

*Pero los coches son solamente una pieza del rompecabezas y Reclaim the Streets también se plantea cuestiones más amplias acerca de la solución al transporte y de las fuerzas políticas y económicas que dirigen la ‘cultura del automóvil’. Los Gobiernos proclaman que ‘las autopistas son buenas para la economía’. Mayor número de mercancías viajan durante más largas jornadas; más petróleo se quema, más clientes para los hipermercados de las afueras --todo gira sobre el aumento del ‘consumo’ porque es un indicador del ‘crecimiento económico’. La rácana explotación a corto plazo de recursos limitados sin mirar los costes inmediatos o a largo plazo. Por consiguiente el ataque de Reclaim the Streets a los coches no pueden desligarse de un ataque más amplio contra el propio capitalismo.”*

La cultura del automóvil significa el triunfo de la ideología burguesa de la vida cotidiana. Un ciudadano no vería en ella sino “progreso” por los cuatro costados con tal de que los conductores respetasen las señales. Con el coche llega la promesa de una libertad de movimientos y un alto *standing* social que no se cumple; en su lugar resulta una absoluta dependencia, lentitud y uniformidad. Pero si la libertad prometida no existe, la cultura del automóvil permanece. Los intereses que se alimentan de esa máquina tan incómoda y peligrosa quieren que sea el único medio de locomoción y han procurado suprimir todas las posibles alternativas, principalmente el tren. Cada camino abierto al tráfico ha vuelto más vulnerables los espacios naturales. Cada carretera ha disuelto un poco más las comunidades agrarias sin que por ello las ciudades salieran ganando. Cada autopista ha sentenciado un poco más al ferrocarril tradicional. La decadencia del tren --y en general, la del viaje-- es fruto del auge del automóvil. Sólo el avión ha podido competir con el coche en la larga distancia. Y ahora el Tren de Alta Velocidad, que como lo definió Borrell, no es más que “un avión que vuela bajo”. Pero el TAV no busca competir con el tráfico rodado de mercancías, aunque puede, ni tampoco desplazar al automóvil de los largos recorridos, sino solamente al avión. Es más bien un complemento y un aliado del coche. Llegamos en coche al estacionamiento de una estación del TAV y partimos en coche de otro. El TAV es pues un simple paréntesis entre coche y coche, pero pronto dejará de serlo porque está previsto que los automóviles acompañen a sus propietarios en vagones preparados para tal menester.

Las razones que podamos aducir contra el TAV pueden aplicarse mejor todavía a las carreteras y autopistas. La lucha contra el TAV y la lucha contra el coche --la lucha contra la motorización de la vida cotidiana-- es un mismo combate. Es el combate por la recuperación de las ciudades, por la reconciliación con la naturaleza, por el restablecimiento de estructuras comunitarias... Por la abolición del Capital y el Estado. Esas son las perspectivas que hay que tener presentes siempre, por limitado que sea el estadio en el que se halle una lucha particular, por escasas que sean las fuerzas reunidas, por sospechosos que sean sus aliados o por ambiguas que se vuelvan las tácticas empleadas a causa de las condiciones adversas en las que la lucha se desenvuelve. De todas formas el final de un combate no será sino el preludio del combate siguiente. En la actualidad no podemos hablar de un movimiento antiindustrial que se oponga firmemente a los avances de la mundialización tecnológica y por eso las luchas concretas han de surcar un mar de contradicciones.

Tal movimiento no existe porque las luchas retroceden aterradas cuando descubren la enormidad de sus propios fines, sin que las circunstancias les impidan la marcha atrás y les griten *'hic Rodhus, hic salta!'* Por esa razón no nos puede sorprender la presencia del ciudadanismo en aquellas, sino más bien su pobreza y debilidad. En determinados momentos, al calor de una promoción mediática, parece disponer de una base práctica seria, pero cuando sus personajes públicos discursen sólo escuchamos el lenguaje manido de la política y del orden. Ni una idea nueva, ni la sombra de un pensamiento original; nada que otros no hayan dicho antes mucho mejor o que no haya sido contundentemente refutado. Basta pues que el oportunismo cívico hable para que demuestre que no tiene nada que decir. En realidad el plataformismo ciudadano no es sino el reflejo de la debilidad de las luchas, que por ahora difícilmente consiguen estructurarse en eficaces asambleas; pero en la medida en que éstas pongan el dedo en la llaga y consigan atraer a masas conscientes de su desposesión, observarán las miserias ciudadanistas y se apartarán de ellas con arrogancia y desdén.

Miguel Amorós.

[Publicado en 'Ekintza Zuzena', nº 29, 2002; en "Erokeria", boletín de la Asamblea contra el TAV, nº 7]



Más allá de la mera denuncia de los ya conocidos destrozos medioambientales, corrupción, y despilfarro energético vinculados al proyecto llamado Tren de Alta Velocidad, Miguel Amorós profundiza en el análisis de la implantación de la dominación mediante el desarrollo tecnológico como un dogma y la proliferación de grandes infraestructuras al servicio de la economía capitalista.

En estos escritos sobre el Tren de Alta Velocidad hace una llamada a la lucha consciente y no guiada o parcial; como en el caso de los supuestos opositores al proyecto que solo evitan que el trazado les afecte y prefieren ignorar que son víctimas de un proceso desarrollista que engloba con superpuertos, autopistas, aeropuertos, especulación inmobiliaria, centrales térmicas, incineradoras, trasvases, presas...

También se incluye un texto ya publicado por CNT Valladolid en el que se intenta desentrañar las características técnicas y sus consecuencias ambientales y socioeconómicas, señalando a la patronal europea como promotora y beneficiaria única de este megaproyecto.

Consideramos que son pocas las voces que se levantan en contra de este proyecto en la meseta castellana. Mientras tanto solo se oye la voz de los adalides de este proyecto (políticos locales y regionales, ministerios, cámaras de comercio, sindicatos del poder...) mientras se frotan las manos sin pudor y remodelan el entorno a su gusto y conveniencia. La difusión de estos textos puede servir de material de información y debate de cara a plantear una lucha clara y directa, contra un futuro de dominación que se aproxima vanagloriándose de ser el único y el mejor de los mundos posibles.