

Estás en: **OPINIÓN**

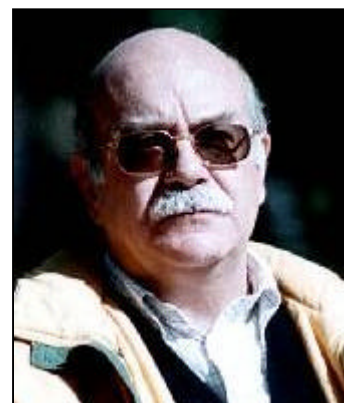
## NO AL AVE SI AL TREN

**SANTIAGO HERNANDEZ**

02/02/2003

Prof. Dr. Ingeniero de Caminos

No estoy seguro de que, cuando hablamos del AVE en Extremadura, nos estemos refiriendo al verdadero, es decir, al AVE Madrid-Sevilla o Madrid-Barcelona. Estos trenes van a velocidades de 300 km/h, o más, tienen unas condiciones de trazado sumamente rígidas, unos costes de mantenimiento elevadísimos y circulan por vías de ancho internacional (unos 22 centímetros más estrechas que las vías RENFE). En realidad esta red de trenes debería comunicar las *grandes* ciudades europeas para descongestionar los cielos de Europa, ya fuertemente saturados de aviones; pues, para distancias de 600 a 1.200 km, los AVE compiten en tiempo y comodidad con los aviones. El AVE Madrid-Sevilla (único que funciona hoy) lo utilizan unos 6 millones de viajeros al año y su explotación tiene un coste anual del orden de 25.000 millones de pesetas (150 millones de euros), el 50% en mantenimiento de vía y el otro 50% en persona, estaciones, trenes, energía, etcétera. ¿Cuántas cosas, socioecológicamente más interesantes, podríamos hacer por el transporte en Extremadura con este dinero? Para hacernos una idea, el presupuesto de nuestra Consejería de Vivienda, Urbanismo y Transportes para 2003 es de 11,7 millones de euros.



Si de lo que estamos hablando, cuando decimos AVE, es de trenes más rápidos que los actuales (que circulan por vías ancho RENFE, a velocidades muy inferiores a 300 km/h y con trazados más adaptables a las condiciones topográficas del terreno), es decir, de mejorar los trenes que tenemos que es lo que de verdad necesitamos, deberíamos esforzarnos en aclararlo y defenderlo, sin mezclar alternativas tan diferentes en contenido y consecuencias socioecológicas; así, todos estaremos mejor informados y nadie sufrirá un desengaño.

Creo que el ferrocarril tradicional, con velocidades de 180-200 km/h y ancho RENFE, es la mejor solución para facilitar nuestra movilidad regional e interregional y tiene un coste de explotación *razonable*. Siempre tendremos un número de estaciones reducido, alrededor de 20, y necesitaremos un enlace eficaz con una red de autobuses, pues nuestra población *sin tren* es considerable y nuestra preferencia por este medio, escasa. Este es el ferrocarril demandado por los ecologistas, menos contaminante que la carretera, más adaptado al entorno socioambiental y más capacitado para lograr una verdadera integración territorial. Deberíamos dedicar todos nuestros esfuerzos a mantener y ampliar este tipo de ferrocarril. Tratando de ser técnicamente objetivo, el verdadero AVE es muy difícil que pare en algún punto de Extremadura y nunca se esforzará por pasar por ninguna de sus ciudades pues su trazado sólo estará condicionado por el punto de destino en Portugal (su única justificación). El verdadero AVE constituye una rigidísima barrera, que supone el removido de millones de metros cúbicos de tierras en grandes desmontes y terraplenes sobre el territorio, y que producirá gravísimos problemas de ocupación de suelo y de aislamiento territorial, acompañados de grandes impactos paisajísticos y ecológicos sobre nuestro valioso patrimonio natural. En definitiva, creo que este AVE sólo puede incrementar nuestros problemas de desarrollo rural, de aislamiento social y de promoción de nuestra región como enclave de naturaleza.

Deberíamos exigir al Estado fuertes inversiones para mejorar nuestro ferrocarril tradicional, con velocidades de 180-200 km/h y ancho RENFE, hasta hacerlo atractivo y útil, mientras nosotros estudiamos las posibilidades de realizar dobles vías y variantes en algunos trayectos, para reducir los problemas de capacidad que limitan las posibilidades de relación regional y tratamos de fomentar decididamente el uso del ferrocarril.

Deberíamos negarnos radicalmente a que el AVE pase por nuestro territorio, sin conocer el gran impacto negativo socioambiental que produciría sobre el conjunto de la región y sobre sus incipientes perspectivas de desarrollo ecoturístico. ¿A cuántos extremeños beneficiaría de verdad? ¿Cuáles serían los perjudicados? Parece lógico que deberíamos disponer de un estudio técnico en profundidad que, por encima de los titulares de periódico, analice estos importantísimos puntos.

Si por intereses internacionales fuera preciso, dentro de algunas décadas, partir Extremadura con la gran cicatriz del AVE que uniría Madrid con Lisboa-Oporto, por solidaridad nacional podríamos reconsiderar esta postura; eso sí, exigiendo a cambio una compensación de 100 millones de pesetas por cada kilómetro de línea que se construyera.