



Hace diez años, publicamos en este diario una reflexión sobre el proyecto de la línea AVE Madrid-Valencia que empezaba a discutirse. Alertamos entonces sobre las graves consecuencias que suponía sustituir el razonable plan de modernización de los ferrocarriles de 1987 por una estrategia completamente opuesta, como fue el binomio alta velocidad-ancho europeo. Aquel plan habría mejorado la mayor parte de la red (170 km/h velocidad media, 240 km/h velocidad punta), lo que habría reducido el trayecto de Valencia a Madrid a unas dos horas y media, bastante menos a Barcelona. Compárense los costes respectivos con sus ganancias. Desde entonces, las nuevas líneas de alta velocidad han consumido la mayor parte del presupuesto destinado a los ferrocarriles.

El paso de los años amplió el proyecto al conjunto de la Comunidad Valenciana, a Castilla-La Mancha y a la Región de Murcia, a costa, por cierto, de alargar el recorrido por Cuenca, reclamada entonces obsesivamente como "línea directa". Recordemos que la ventaja de la línea por Albacete, a pesar de ser más larga en kilómetros -acortada ahora esa diferencia- era más favorable por su orografía más llana. En el resto de España ya había cuajado el lema "AVE para todos": el mapa sucesivo de la red ha ido reflejando, de algún modo, los cambios políticos operados en ese período.

La evidente modernización que supuso el ferrocarril en el siglo XIX se vio empañada, en el caso español, por las decisiones políticas y especulativas que llevaron a construir un conjunto excesivo de líneas, injustificado por las previsiones de uso, fuertemente centralizadas en Madrid e ignorando otras conexiones. Parece que en el siglo XXI volvemos a repetir esa historia con la alta velocidad.

Cuestionada su rentabilidad económica, discutida su rentabilidad social, muy contestada en su momento por el impacto ambiental ("Tren sí, AVE no") sin coherencia con un necesario Plan de Transporte sostenible, resulta imposible aceptar sin más los argumentos triunfalistas a favor de la alta velocidad.

Por citar uno solo: ¿de verdad hemos de creer, como se afirma desde el puerto, que el hecho de que los turistas de crucero puedan viajar en un día a Madrid para visitar el Museo del Prado, en lugar de permanecer en Valencia, supondrá un impacto positivo en nuestra ciudad?... ¿No se producirá, como viene ocurriendo, una mayor deslocalización de empresas y actividades a

favor de la ciudad más potente?

En un país donde los grandes proyectos no necesitan más justificación que unos cuantos tópicos -el progreso como bandera, la reactivación económica o los agravios comparativos- no resulta sorprendente que haya una opinión poco crítica con el nuevo ferrocarril. Lástima que la crisis no esté provocando un profundo debate sobre las disfunciones en nuestro sistema de transportes y el necesario cambio de modelo. Al menos esperamos que el retraso en la construcción de la estación central de Valencia replantee un proyecto que sitúa en clara desventaja a los servicios de cercanías.

Veamos una muestra de esas disfunciones: unos 8.000 viajeros diarios -o sea, tres millones al año, según las previsiones oficiales- utilizarían la flamante nueva línea Madrid- Valencia. Mientras, en el Área Metropolitana se realizan cuatro millones de desplazamientos diarios en condiciones que poco tienen que ver, en conjunto, con la funcionalidad. El transporte público -con una duración media de 35 minutos para unos pocos kilómetros- está a la cola del resto de los medios. Lo mismo ocurre con las relaciones intercomarcales, privadas progresivamente de transporte colectivo y condenadas a utilizar el vehículo privado.

Poca o nula información se ha suministrado a los ciudadanos para advertirles que la fiesta del AVE tiene unos invitados muy selectos, a la vista de lo que va a costar el menú y teniendo en cuenta que apenas hay aumento de servicios, sino sustitución de los actuales que circulan por Albacete, por otros -todavía no definidos- que pasarán por Cuenca. Es posible que se produzca un trasvase de viajeros del avión al AVE, pero bastantes usuarios del tren se pasarán al autobús (mucho más económico) o al vehículo privado, consolidando así el predominio de la carretera.

El AVE, por razones obvias, conjuga mal la velocidad con la accesibilidad. La nueva línea solo se detiene en Cuenca y en Utiel-Requena (con estación bastante alejada de las zonas urbanas) lo que priva al territorio de la función básica que toda red de transportes debe proporcionarle: accesibilidad democrática. Como se dice ahora, se pasa varios pueblos. Es el caso de Xàtiva, que quedará fuera de los itinerarios ferroviarios, perdiendo su carácter de nudo de comunicaciones.

Ni siquiera han tenido el detalle de reservar un poco de calderilla para completar el ferrocarril de nuestra costa sur o modernizar la línea de Alcoi.

## El AVE se pasa varios pueblos

Escrito por Joan Olmos y Vicente Torres / El País  
Lunes, 20 de Diciembre de 2010 05:00

---

-----

**Fuente:**

[http://www.elpais.com/articulo/economia/AVE/pasa/varios/pueblos/elpepueco/20101218  
elpepueco\\_2/Tes](http://www.elpais.com/articulo/economia/AVE/pasa/varios/pueblos/elpepueco/20101218/elpepueco_2/Tes)