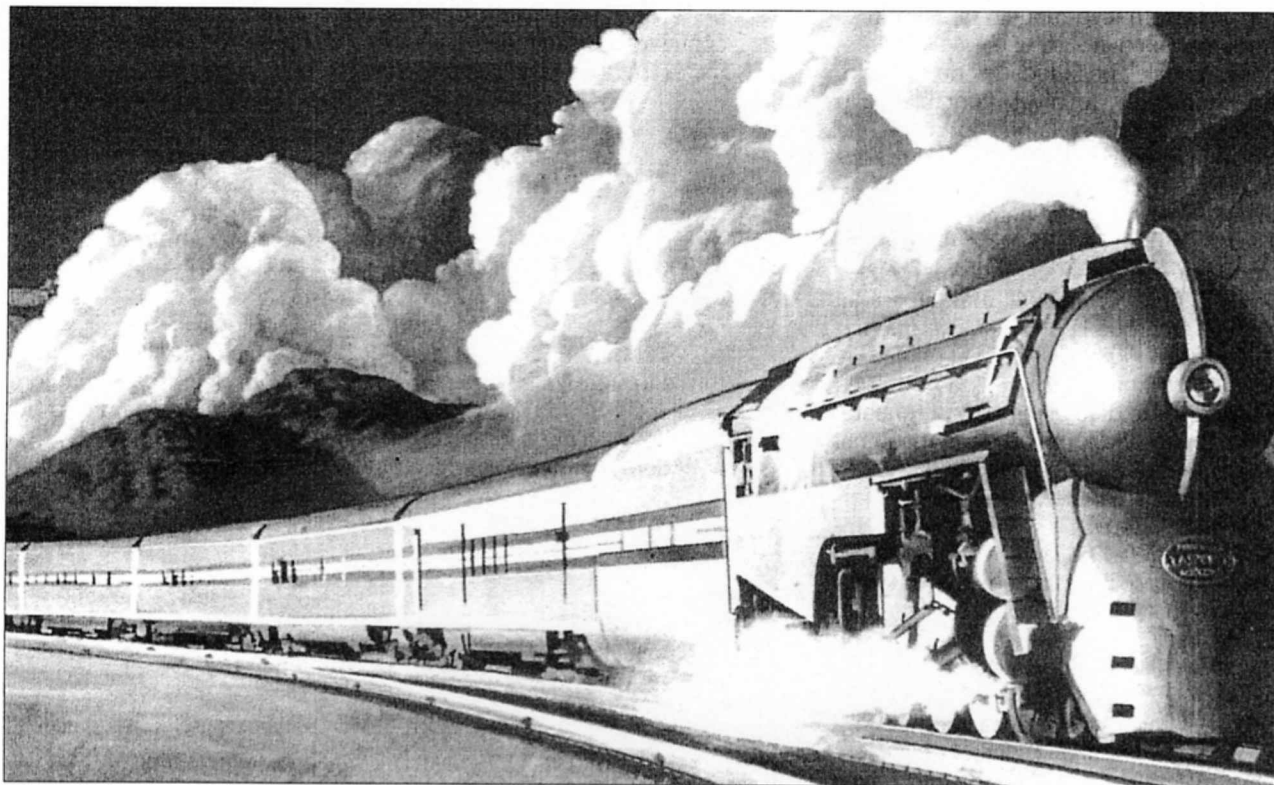


En nombre de la «modernización del país»

Estamos perdiendo el tren



CARLOS ALBA.

Tanto hablar los políticos de que no hay que perder «el tren de la modernidad» cuando resulta que lo que vamos a perder es el tren a secas. Además en nombre de la «modernización» del país, del kilométrico despilfarro de autovías, autopistas y todo el negocio privado de la gasolina y los automóviles, jóvenes pero sobradamente preparados para contaminar y ségar vidas. Con la colaboración clave, por supuesto, del Estado, sus gobiernos y su Renfe.

Si la movilización ciudadana o la propia desidia interna de esta empresa pública no lo impiden, Renfe llevará a cabo próximamente un hecho sin precedentes en su proceso de autoliquidación: sus operarios van a arrancar 1.477 km de vía. Este levantamiento de vías, que cumple un decreto ministerial de octubre del 95, afecta a tramos cerrados al tráfico de viajeros desde 1984, pertenecientes a líneas tan importantes y otra transitadas como la Ruta de la Plata, el Santander-Mediterráneo o dos de las entradas a Portugal, así como a numerosos ramales locales diseminados a lo largo de la geografía española.

Para luchar contra ésta y otras agresiones al tren, grupos ciudadanos de diversos lugares han formado Plataformas en Defensa del Ferrocarril, algunas de las cuales llevan dos años organizando actos (en universidades, ateneos y los pueblos afectados) e intentando que se reconsidere el valor del tren como medio de transporte, tanto de viajeros como de mercancías. Avila, Salamanca, Hervás, Madrid.

La única manera legal de evitar el levantamiento de vías es conseguir que los tramos se declaren bienes de interés turístico, en

cuyo caso al menos las vías se mantendrían para un hipotético uso futuro, y para que en el presente las transitara un tren turístico como el que las plataformas piensan alquilar tras el verano. Abogados afines también están estudiando la posibilidad de declarar anticonstitucional el levantamiento, ya que atenta contra un patrimonio secular del Estado. Esto se ha logrado en Gran Bretaña (donde no hay constitución pero sí leyes fundamentales), donde el proceso de privatización del ferrocarril está muy avanzado.

El levantamiento de vías y el traslado de toda la paquetería que transportaba el ferrocarril a la carretera (las cartas transportadas por tren han pasado a la historia desde este año) son los dos últimos hitos de un proceso de desmantelamiento que los propios gestores de Renfe llevan años realizando, y que tiende hacia su desaparición o su privatización.

El motivo esgrimido se conoce de sobra: el déficit y la poca competitividad. Pero sobre ello influyen factores ajenos a la propia dinámica de la actividad de la empresa, como es la mala gestión que soporta. De hecho, el nuevo modelo de gestión que se impuso en 1989 parece finalmente encaminado hacia la

