

EDITORIAL

SESQUICENTENARIO Y PERSISTENCIAS

Pasados unos cuantos años de la presencia en Cuba de los primeros ferrocarriles, la Península Ibérica, hace ahora 150, empezó a ver circular trenes por sus tierras. Simultáneamente, se inició un baile de propuestas de instalación, juego de competencias, acumulación de expedientes administrativos, prevalencia de intereses sectoriales o particulares, descoordinación y adopción de soluciones decididas de forma poco racional que no fueron de nuestra exclusiva, ya que el hecho se dio también en otros países.

La historia de las circunstancias que propiciaron todo esto está detalladamente documentada y han salido a la luz y están saliendo, suficiente número de documentos, por lo que no es difícil hoy conocer cuáles fueron los motivos que llevaron en cada momento a sus protagonistas a adoptar las decisiones en cada caso.

Hechos y motivos que permiten explicar el desvarío de la decisión política de adoptar un ancho de vía que nos dejaba seriamente aislados de la circulación de trenes europeos, o la casi coincidencia de algunos tendidos o el abandono de otros. Por otro lado, es el momento de recordar la fatal decisión de autorizar la importación de materiales y equipos a las Compañías ferroviarias pero no hacerlo con los posibles fabricantes españoles, lo que supuso una pérdida de oportunidad histórica para iniciar oportunamente el desarrollo del sector.

Y, en el transcurso de los años, las cosas no fueron mejor. La falta de coordinación a la hora de planear otras redes de comunicación, sin contemplar las soluciones de forma conjunta, es bien conocida. Por otra parte, muchas decisiones de cierre, por razones de rentabilidad, sin haber hecho propuestas ni acciones serias de soluciones ajenas al achatarramiento, están a la vista.

Desgraciadamente persisten hoy muchas actitudes de este tipo y pocos son los territorios y ciudades que se basan en estudios serios, ponderados y conducentes a soluciones racionales. El electoralismo, el clientelismo político y el clamor popular (cuando no extemporáneas apelaciones a "razones ecológicas"), se utilizan como pretexto para adoptar decisiones en infraestructura de los transportes, olvidando demasiadas veces incluso la contemplación de necesidades evidentes o la existencia de circunstancias realmente condicionantes. La presencia de realizaciones ejemplares en algunas áreas, no puede desviarnos la vista de la situación en otras.

Los ejemplos son abundantes y sonoros. Van desde los muy localizados, como las avenidas de acceso a un hospital con carriles materializados con obra de fábrica, en donde una ambulancia no puede adelantar a una fila de vehículos, o la empresa suministradora de bienes de equipo que, sin haber sido consultada, se ve bloqueada para la salida de sus productos, hasta la aparición de grandes inversiones en autopistas, bien venidas, en zonas en donde paralelamente se desdeña prolongar en 7 km un ferrocarril de cercanías, cerrando así un "ocho" que multiplicaría el servicio a una zona de potencial tráfico elevado.

En lo que se refiere a disposición del transporte metropolitano y urbano, persisten los malos hábitos. Desde ciudadanos que hablan del tren y los transporte públicos sin haberlos utilizado nunca, ediles que no tienen personalidad suficiente para hacer ponderado uso de los asesoramientos oportunos y convencer a sus representados, hasta periodistas que pretenden hacer opinión y se descuelgan diciendo que celebramos ahora los 150 años de la fundación de RENFE.

Deseemos que las grandes obras cuya oportunidad se presenta ahora, se lleven a cabo con decisión pero con firmeza de criterio, y que Ayuntamientos y áreas metropolitanas se fijen en quienes lo están haciendo bien, pero también con fundamento sólido y racionalidad. ■