# DEPRISA, DEPRISA

https://www.alfdurancorner.com/articulos/deprisa-deprisa.html

**Focus: Sociedad**

**Fecha: 30/10/2026**

A primeros de los ochenta del siglo pasado, cuando ya se apuntaba la gran estafa de la *"transición-transacción"*, el director de cine Carlos Saura presentó una película con el título *"Deprisa, deprisa"*, en la que hacía un retrato de una generación del mundo suburbial de la capital del Estado, en un contexto de transformación social y cambio de valores que los conducía a la marginalidad. Todo iba deprisa, tan deprisa que no se podía procesar. Saura visualizaba ese momento con la imagen recurrente de unos trenes que atravesaban el espacio de fondo. Esos trenes tienen hoy un valor simbólico.

Se diría que los políticos españoles (los que iban de progres y los reconvertidos) se sintieron aludidos y se apuntaron al carro, un carro (el de los ferrocarriles) que partía de una historia plagada de insensateces, como fue implantar en el siglo XIX un ancho de vía totalmente diferente del existente en Europa y así evitar el *"contagio de las corrientes liberales"* que procedían del exterior.

En este orden de cosas, la pseudodemocracia o democracia débil heredera del tardofranquismo interpretó que uno de los grandes pasos de la modernización era solucionar el tema de los ferrocarriles. Dentro de este apartado había tres capítulos diferenciados: el transporte de viajeros, el transporte de mercancías y el tren de alta velocidad. La lógica económica y social recomendaba priorizar los dos primeros, pero los políticos optaron por el último.

Fue otro destello (en este caso carísimo) de su estructural megalomanía. Es el comportamiento enfermizo de unos personajes (sin distinción de partidos, ni de clases, ni de territorios), que se creen todavía herederos del imperio y son incapaces de asumir el papel irrelevante de un Estado deteriorado en una Europa decadente.

Y así entraron a competir para ser los más guapos (*"España y yo somos así señora"*) e invirtieron unos 60.000 millones de euros para hacer unos 4.000 kilómetros del AVE (tren de alta velocidad) y siguen construyendo (unos 1.500 kilómetros en la actualidad) para llegar al objetivo de 5.700 kilómetros planificados, lo que supondrá un coste total de 75.000 millones de euros.

El primer paso en ese torcido camino hacia ninguna parte fue la línea Madrid-Sevilla, superando dificultades que la propia orografía y los técnicos especializados recomendaban no acometer. Fue en 1992, bajo la presidencia del gobierno socialista de Felipe González. En aquel momento el proyecto fue calificado como un tren para ricos que pagaban los pobres. Se adornó con el evento fracasado de la Expo de Sevilla, que tenía un presupuesto de 55.000 millones de pesetas y costó 140.000. Era un despilfarro más. Como siempre todo ello a cargo de los contribuyentes, que pagan ordenadamente sus impuestos (el IVA, el IRPF, los especiales, el de transmisiones patrimoniales, etc.).

Resultaba un escándalo que el conjunto de los ciudadanos pagara los caprichos de la rancia aristocracia española y de los altos funcionarios de la capital del Reino. Pero no pasó nada. Nunca pasa nada, que apuntaba Bardem en una de sus películas.

El haber aparcado las necesidades reales de la gente en el tema de los ferrocarriles, ha llevado al desastre de los servicios de cercanías (con especial énfasis en Catalunya), donde no se ha invertido en mejoras ni se ha seguido el exigido protocolo de mantenimiento. Cada día hay problemas. Se hacen apaños envueltos en retórica barata (acuerdos PSOE – ERC sobre una sociedad de gestión que dará ocupación a unos cuantos políticos desocupados).

En cuanto al mundo empresarial, los gobiernos sucesivos del Estado han puesto todas las trabas posibles para el desarrollo total del Corredor Mediterráneo para mercancías (desde Algeciras a la frontera francesa), que es donde se concentra el mayor peso de la riqueza industrial y agrícola española, junto a los principales puertos. En lugar de hacer esto (en un país donde la rentabilidad de los activos parece no preocupar) se optó por la España radial del AVE: todo desde Madrid. La hemeroteca nos recuerda que la ministra socialista Magdalena Álvarez (del gobierno del señor Rodríguez Zapatero) soltó la siguiente majadería: *"Estamos cosiendo España con cables de acero"*.

A modo de acotación vale la pena señalar que el transporte de mercancías por ferrocarril es muy escaso en España (el 4.5% del total), en tanto que en Europa roza una media del 30%. Esto explica los grandes problemas de circulación por las autopistas, dado el tránsito de camiones, que de nuevo impactan sobre todo al arco mediterráneo. Añadamos que por las líneas del AVE solo pueden circular trenes de pasajeros. No sirven ni para el transporte de mercancías ni para la red de cercanías.

Esa obsesión por la centralidad jacobina (que todo el mundo pudiera acceder a Madrid en menos de tres horas) ha producido un conjunto de infraestructuras en localidades donde escasea la movilidad, con líneas de AVE infrautilizadas que producen enormes pérdidas de explotación. Es el mismo problema de los aeropuertos (solo muy pocos son rentables) pero en este caso multiplicado por cien. Si nos atenemos a los cálculos reales, se podría decir que ninguna línea del AVE es rentable por sí misma, si incluimos los costes de la infraestructura utilizada. Y ya sabemos cómo el Estado resuelve estos problemas: subsidiando a los operadores (ADIF, Renfe, etc.). Subsidiando con el dinero de todos.

Hay que decirlo alto y claro: el AVE en España ha sido un fracaso y lo razonable hubiera sido bloquearlo y reestructurar a la baja el proyecto. En lugar de esto, se ha aprovechado la liberalización del sector (a instancias de la Unión Europea) para incorporar nuevos agentes (Iryo, Avlo, Ouigo), mientras que otros países (como Francia e Italia) la han frenado. Por si la plaza no estaba suficiente llena, le hemos incorporado más gente. Todos bien apretujados. Y de nuevo, esta pandilla de incompetentes están muy contentos porque el sistema ha pasado de 22 millones de viajeros en 2019 a 44 este año. Parecidos idiotas a los que se satisfacen de que Catalunya haya pasado de 6 a 8 millones de personas. Es la aritmética, estúpido.

Toda esta película de terror se ha vendido como un símbolo de modernidad y de prestigio, como lo han hecho con los campos de fútbol esparcidos a gogó. Esto es más importante que la educación y la sanidad. El AVE ahora ya no es un tren para ricos,

sino para que todo el mundo pueda ir desde Madrid a cualquier sitio, a un precio razonable, a la hora que quiera y muy deprisa. Sobre todo, muy deprisa.

El sistema se cae a trozos (como se cayeron los sistemas informáticos de señalización), pero nos pillará corriendo. Decía mi buen amigo Bernat Muniesa que *"la prisa es esa forma estúpida del tiempo"*. Ahora estamos todos consternados por el reciente accidente. Dentro de unos días nos olvidaremos, en tanto que la burocracia del Estado seguirá su precipitado camino hacia el caos, acompañado de todos nosotros.

Dijo Mario Benedetti que *"un pesimista es un optimista bien informado"*. Ahí lo dejo.

alfdurancorner.com