

12 DE MARZO DE 1992

## EL PRIMER AVE

Construido en un tiempo récord, el 12 de marzo de 1992 hizo su primer viaje de pruebas el tren de alta velocidad española (AVE) que une Madrid con Sevilla en menos de tres horas. A partir de ese día las críticas, los comentarios y elogios al nuevo tren se sucedieron si parar, tanto en España como a nivel internacional.

Levaba 10 años en el poder el PSOE con Felipe González a la cabeza y el periodo había sido bautizado como "el año de España", sin duda de-

Centrándonos en lo que nos ocupa, el periodista Andrés Aberasturi, por medio del artículo titulado "El primer viaje del AVE", recuerda las polémicas que suscitó y expone las características del AVE después de haber viajado en él.

"Andábamos aún quitándonos los lutos y aquellos hábitos tan de toda la vida, mientras metíamos a las pobres gallinas en jaulas en lugar de en cestos. Aún se paseaban por los vagones de cercanías tullidos de ninguna guerra haciendo rifas con las cartas de la baraja de dos paquetes de Farias o un kilo de caramelos Paco. La gente seguía comprando a toda prisa tortas de Alcázar en Alcázar de San Juan ("importante nudo ferroviario", según la geografía de Tortajada Pérez) y almendras garrapiñadas en Alcalá de Henares. Las literas del sur llegaban llenas de *marroquines* y *paisas* y las que iban hacia el norte, de presuntos vendimiadores con transbordo en Irún-Hendaya. Cuando se abrían los vagones en el amanecer de las grandes capitales, los de la construcción se adormilaban en asientos de plástico húmedos mientras una calefacción siempre extrema llenaba de gotitas los murmullos de las reivindicaciones y posibles paros. Había aún apeaderos sin jefe de estación y jefes de estación con gallinas y reloj Longines, y placas negras señalando la altitud de la localidad a nivel del mar en Alicante.

Es verdad que también había coches-cama con ducha claustrófica y vagones que eran guarderías, y vídeos con auriculares y espaguetis casi siempre en el Intercity Madrid-Valencia. Es verdad. Pero las estaciones seguían siendo un lugar misterioso y libre frente a la rígida transparencia de los aeropuertos: no había detector de metales para entrar en los trenes y podías despedirte de quien fuera al pie mismo de las siempre peligrosas escaleras del vagón, seguir después con la mirada la lenta salida del convoy, y hasta correr junto a la ventanilla unos pasos con la mano extendida tocando la otra mano. Todo estaba así, y así hubiera seguido si el 11 de octubre de 1986 el consejo de ministros no hubiera acordado la construcción del Nuevo Acceso Ferroviario a Anda-

lucía, el NAFA para los amigos de las siglas, que fue el principio del fin y el fin del principio: ni los ministros sabían que estaban aprobando el tren de alta velocidad española (AVE) ni el AVE sabía que iba a terminar de golpe con el poco romanticismo que aún quedaba en pie sobre los anchos raíles de los viejos trenes españoles de siempre.

Porque el AVE nos llegó sin premeditación ni alevosía, casi sobre la marcha, como todo en España: se les ocurrió lo del NAFA porque llegar al sur por tren era una odisea. Y lo aprobaron. Una vez aprobado se les ocurrió que, ya puestos, podían hacer un diseño que permitiera alcanzar unas velocidades respetables, nada del otro mundo, unos doscientos kilómetros por hora. Y lo aprobaron. Una vez aprobado, a alguien se le ocurrió que por qué no hacíamos el ancho europeo, que no parecía que los fran-

ceses estuviesen por la labor de invadimos por tren, al menos por entonces; y se le encargó a Renfe que estudiara ese proyecto y lo presentase, y una vez estudiado, se aprobó. Y ya que teníamos vías internacionales y queríamos correr y el 1992 estaba a la vuelta de la esquina y las elecciones son siempre cada cuatro años en el mejor de los casos, ¿por qué no marcarnos la chulada de la alta velocidad? En Europa, sólo los franceses y los alemanes la disfrutaban; no teníamos pues ni la coartada siempre habitual de nuestro entorno, pero a qué gobierno le amarga marcarse un tanto así. La gran decisión se tomó en las Navidades del 1988 y el día de San Fermín del año siguiente se aprobó un presupuesto escalofriante: 262.500 millones de pesetas se iban a gastar en la infraestructura de la línea Madrid-Sevilla. Pero ya se sabe que, en esto de los números, el gobierno siempre se queda corto; la realidad es que la cosa, sumando todo, un imprevisto de aquí y unas locomotoras de allá, salió por unos 480.000 millones, es decir, casi medio billón de pesetas.

La gran polémica del AVE, costes aparte, fue si era Sevilla su mejor destino; la prensa, de forma más o menos unánime, y la opinión pública entendían que si había que empezar por unir dos ciudades, ésas eran Madrid y Barcelona, que, además, resultaba también la puerta de Europa.

**La gran polémica del AVE, costes aparte, fue si era Sevilla su mejor destino; la prensa, de forma más o menos unánime, y la opinión pública entendían que si había que empezar por unir dos ciudades, ésas eran Madrid y Barcelona, que, además, resultaba también la puerta de Europa.**

La gran polémica del AVE, costes aparte, fue si era Sevilla su mejor destino; la prensa, de forma más o menos unánime, y la opinión pública entendían que si había que empezar por unir dos ciudades, ésas eran Madrid y Barcelona, que, además, resultaba también la puerta de Europa. Y mire usted por donde, las ironías de la política no saben de acentos, le tocó inaugurar el AVE, en su primer tramo de pruebas el 12 de marzo de 1992, al ministro Josep Borrell y a la presidenta de Renfe, recién llegada al cargo, Mercé Sala, los dos catalanes y a las órdenes de un vicepresidente llamado Narcís Serra, ex alcalde de la mismísima Barcelona.

Las críticas, naturalmente, continuaron. Como continuaron toda clase de chistes, viñetas, gracias y comentarios. Sólo una cosa era cierta: el AVE, mejor que el de los franceses, construido en un tiempo récord, era como un juguete en manos de los españoles, como la primera montaña rusa o aquel mítico Cinerama; "¿qué se siente?", era la pregunta que todos hacíamos a los afortunados que lo habían proba-

