



Construcción de uno de los puentes sobre el Tajo, dentro de las obras del AVE en Extremadura. :: PALMA

**Q**ue la carencia de infraestructuras ha sido endémica en Extremadura, nadie podrá discutirlo. Que se han invertido, desde hace algunos años, importantes sumas para corregir el aberrante déficit, es indudable. Que aún queda mucho por hacer, es incontestable. Por eso son recurrentes los debates sobre necesidades que conviene corregir: por ejemplo, en materia de transportes.

Afortunadamente, nuestras carreteras han experimentado un avance espectacular. Los que somos del siglo pasado hemos tenido que recorrer algunas que bien pudieran pertenecer, por decir algo, a Burkina Faso. Hoy disponemos de autovías y de vías secundarias bien distintas a las de hace dos o tres décadas; empero, todavía se precisan mejoras. Evidentemente, al disponer de mejores vías se fomenta el tráfico rodado. Hoy es una gozada plantarse en Sevilla en poco más de una hora, o en poco más de tres y media en los Madriles. El flujo de ida y vuelta a todos beneficia, sin duda.

Sin embargo, seguimos cuasi aislados en servicios aeronáuticos y de ferrocarril. Son escasos los vuelos, menos aún los destinos, y probablemente poco adecuados los horarios. Por su parte, los trenes en Extremadura no conocen la electrificación, ni el desdoble de vías ni, muchísimo menos, la alta velocidad. Es más, alguna ruta de importancia desapareció hace años: el tren Ruta de la Plata pasó a me-



**JUAN CARLOS FERNÁNDEZ\***

## DE TRENES Y AVIONES

¿Qué peso específico tenemos como región para que el desarrollo de estas infraestructuras no se eternice?

yor vida, y su resurrección fue una reivindicación continua de Francisco Luna, que tuvo en la Renfe una de sus fijaciones políticas.

¿Qué denominador común encuentro entre las escaseces aéreas y del ferrocarril? A riesgo de ser atrevido, pues no soy experto en estas materias (ni en muchísimas otras), me permito señalar dos factores: en primer lugar, el económico: somos una región enorme, con población muy dispersa, sin peso industrial. De tal modo que la explotación de aquellos medios de comunicación se hace por fuerza deficitaria. Y, en segundo término, el político: me malicio que nuestra capacidad de influencia no es excesiva y esto hace que algunas cosas se demoren o se

disipen.

No estamos ante cuestiones de ahora. Fijense, por ejemplo, en la cuestión de los vuelos desde Badajoz. En mayo de 1958 ya se suscribió un convenio entre la Diputación, el Ayuntamiento de la capital y la aerolínea Aviaco. Las corporaciones pacenses garantizaban que, en tres vuelos semanales con Madrid (ida y vuelta), se ocuparían 8 plazas. Es decir, las administraciones tenían que asumir el coste de esos billetes. Ese convenio se renovó en varias ocasiones hasta que se desistió por su inviabilidad económica. Algunos apuntaron la pintoresca idea de que se estableciesen vuelos Madrid-Badajoz-Sevilla, algo que, aunque no me entretendré aquí en razones,

me parece descabellado. Cuando años más tarde, en 1970, se pedía al Ministerio del Aire el restablecimiento del servicio aéreo, contestó la Administración que los vuelos ni servirían "para levantar la depresión de Badajoz", ni en nada contribuirían al desarrollo turístico. Se consiguió, por fin, que se retomasen en 1976. Desde entonces la historia, como todos ustedes bien conocen, ha tenido como elemento más notable la irregularidad. Veamos un caso práctico: de Zafra a Madrid, en coche, son poco más de tres horas y media. En avión se tarda una hora, más otra para llegar al aeropuerto, otra más para los trámites de embarque, más el desplazamiento de Barajas a la capital... Al final probablemente, se tarde más en avión. De modo que intuyo que el mayor número de usuarios vendrá de las cercanías de Badajoz, tal vez de Mérida... Otra cosa es volar a Barcelona, ahí sí que el ahorro de tiempo es notable.

Poco más o menos puede ocurrir, quizá, con el futuro AVE, si bien con la diferencia de que el tren te deja en el centro de Madrid. Para que se haga rentable debe darse una potencial masa crítica de viajeros que, al día de la fecha, tengo mis dudas que pueda existir. Sin embargo, otra cosa sería si el AVE que discurre por Extremadura enlaza Madrid y Lisboa. Entonces sí que debería haber el suficiente flujo de viajeros, y las paradas intermedias en Extremadura tendrían más uso. Tal vez esa

perspectiva generase algo más de entusiasmo en los inversores, es decir en el Estado.

En todo caso, hay aeropuerto. Y las obras del AVE están en marcha. El factor económico, por supuesto, será fundamental en el futuro del ferrocarril y del transporte aéreo por Extremadura. Pero, ¿y el político? ¿Qué peso específico tenemos como región para intentar que el desarrollo de tan importantes infraestructuras no se eternice? Lamento defraudarles, pero no soy capaz de pergeñar una respuesta. El articulista se mueve por una doble pulsión: la de opinar y la de escribir. Pero en ocasiones, y estamos ante una de ellas, el vicio de decir se ve forzosamente atemperado por el miedo a la imprudencia. Cuando se llevan décadas dándole vueltas a ciertas cuestiones, cuando existen dudas razonables sobre tantas cosas, es mejor dejar que hablen los expertos. O los que, sin serlo, tengan algunas pistas que un servidor no posee. De modo que, a las preguntas: "¿Cuándo y cómo cree que dispondremos de mejores enlaces aéreos, y cuándo y cómo cree que el AVE por Extremadura será una realidad?", respondo: "No sabe/No contesta".

Me pongo en el lugar de ustedes y, si tras haber aguantado hasta aquí la lectura, deploran mi indefinición y piensan que para este viaje no hacían falta alforjas, les doy la razón. Lo que hacen falta son trenes y aviones. ¿O no?

**\*Presidente del Foro Zafense**