

Entrevista a José María Ureña en el marco del proyecto “Infraestructura y transformaciones territoriales en el Paraguay (1960-2014)”, cofinanciado por el CONACYT y la FADA-UNA

JC: – Buen día, José María Ureña. Hoy estamos en una serie más de las conversaciones que tenemos con respecto al proyecto “Infraestructura y transformaciones territoriales en Paraguay”. Muchas gracias por estar con nosotros.

¿Nos podría comentar algunos datos del proyecto o proyectos sobre los cuales le gustaría conversar con nosotros hoy?

JU: – Quizás los casos que yo puedo conocer más son el Puerto de Algeciras, en el sur de España, que se desarrolla en el ámbito de toda la bahía de Algeciras en el estrecho de Gibraltar y pegado a la colonia británica de Gibraltar.

Este es un proyecto que se desarrolla en la segunda mitad del siglo XX, aunque evidentemente la ciudad de Algeciras y Gibraltar existen anteriormente, pero el gran desarrollo portuario de Algeciras sucede en la segunda mitad del siglo XX con una intención de incidir en el desarrollo de esa comarca relativamente aislada del resto del territorio español, está en un borde de la península y, digamos, no está enmarcado en un ámbito con desarrollo territorial importante previo. Quizás con un desarrollo en época medieval, renacentista, con el control del estrecho y demás pero en época moderna era un espacio “dejado de la mano de Dios”.

Luego puedo hacer alguna reflexión también sobre los nuevos intercambiadores de transporte que aparecen con el ferrocarril de alta velocidad en España, y en concreto el que conozco quizás más es el de la ciudad de Córdoba, en el sur de España también. Conozco otros más pequeños también, pero creo que el de Córdoba podría ser interesante.

JC: – Buenísimo, en ese sentido, y siguiendo con lo que mencionabas, nos gustaría preguntarte si nos podés comentar un poco más sobre los territorios que afectan a ambos proyectos, en este caso el puerto de Algeciras y el intercambiador de Córdoba.

JU: – El puerto de Algeciras es una infraestructura digamos comarcal, su implantación territorial no es un punto pequeño en la ciudad, aunque es una parte importante de la ciudad de Algeciras, sino que se extiende en otros tres [sic]municipios, el de San Roque, el de la Línea, y tiene implantaciones continuas y discontinuas en estos tres municipios y por tanto este territorio, que como digo era un territorio poco poblado y con poco desarrollo económico, ha tenido un cierto desarrollo económico quizás debido a tres cosas: debido al propio puerto por la aparición de tráficos importantes mundiales, digamos, y con implantaciones industriales importantes; debido al desarrollo turístico de la costa mediterránea y la costa atlántica cercano a este lugar también, y en tercer lugar el hecho fronterizo con Gibraltar y fronterizo con Marruecos y África.

En el caso del intercambiador de Córdoba, es un elemento mucho más pequeño que sucede en lo que era el borde la ciudad del siglo XIX de Córdoba y que progresivamente con el crecimiento de Córdoba hacia el Norte, la estación y la línea ferroviaria cortan la ciudad norte-sur en dos partes. Al sur evidentemente está la parte más poblada, pero genera un cierto efecto barrera en la ciudad de Córdoba. Y la ciudad de Córdoba es una ciudad muy tradicional, con muchos siglos de historia, y que quizás en el siglo XX queda un poco con menor dinámica dentro del contexto de Andalucía, donde en la costa crece más la capital de Sevilla, y Córdoba quizás es una ciudad que languidece un poco.

JC: – ¿Cuáles fueron los principales actores que impulsaron estos proyectos, y cuáles fueron, si hubo, los actores que resistieron a estos proyectos?

JU: – En el caso de Algeciras, el principal actor es el Gobierno de España. Hay un cierto deseo de que esta comarca que está colindante a la colonia de Gibraltar sea más próspera y en ese sentido el Gobierno de España diseña una estrategia de generar un puerto en un lugar estratégico y en atraer varias industrias clave: petroquímicas y del acero. Digamos que la localización de Algeciras es una localización clave que a los ingleses les interesó hace bastante tiempo para controlar el acceso al Mediterráneo, y desde el punto de vista portuario, el puerto de Algeciras cumple un papel de estar en un cruce de caminos marítimos. El camino marítimo Europa-África, (Algeciras no está exactamente en ese camino, está a unos cuantos kilómetros al este de ese camino) y el camino América-Mediterráneo-Canal de Suez-Asia, también. Y en ese punto de encuentro de tráficos portuarios, se plantea hacer un puerto que utilice esa ventaja

comparativa de estar ahí, con la ventaja de ser un puerto natural y un puerto de aguas muy profundas, por lo cual funcionalmente es un lugar adecuado para un puerto, con el inconveniente de estar alejado del resto de España, y la comunicación tanto por carretera como por ferrocarril con Algeciras, aunque existe en los dos casos, es una comunicación que era débil, que se ha mejorado desde el punto de vista de carreteras, y que sigue siendo débil desde el punto de vista ferroviario.

¿Quiénes son los actores que se oponen, si se quiere en alguna medida? Son actores que surgen después, no surgen cuando el proyecto se inicia, sino que posteriormente los actores que propugnan la protección medioambiental sugieren, argumentan, solicitan, que esa bahía que desde el punto de vista ambiental también es muy importante, no sea condicionada todo su frente marítimo, no sea condicionada con riesgos de residuos de petróleo, etc. y se tenga en cuenta un poco más de balance entre una estrategia, diría nacional, que tiene menos en cuenta lo local, y una estrategia local, que pide este tema y pide además que el frente urbano de la ciudad de Algeciras —que es el más grande en este contexto—, no sea tan penalizado por la implantación ferroviaria.

En el caso de Córdoba, el agente principal también es un agente nacional, digamos con la implantación del ferrocarril de alta velocidad, también con una importante participación local, porque Córdoba, desde los años 60, viene intentado estudiar cómo suprimir esa barrera ferroviaria al desarrollo urbano, y la llegada del AVE con sus recursos es un buen momento histórico, un buen catalizador para solucionar esa situación.

En Córdoba, las instituciones que promueven el proyecto [lo hacen] a nivel nacional, pero con un fuerte apoyo local que quizás también existía en Algeciras, pero en este caso es más claro, porque el ayuntamiento de Córdoba, desde los años 60, venía estudiando cómo suprimir la barrera que significaba para la ciudad de Córdoba el ferrocarril que separaba el norte de la ciudad del sur de la ciudad. La llegada del AVE con la capacidad inversora y la capacidad de imagen que tenía es un buen catalizador para soterrar las vías y hacer una nueva estación.

El intercambiador de Córdoba es ferroviario y de autobuses, y a tres niveles (nacional, provincial y local) porque al lado de la estación se concentran muchas paradas de los autobuses urbanos de Córdoba. En el caso de Córdoba el único problema que hubo de crítica y demás es que se encontraron unos restos arqueológicos romanos y árabes y esto casi lleva al traste con la operación, pero finalmente se protegen esos elementos pero al mismo tiempo se hace la estación, que posiblemente si hubiera sido una iniciativa solo local, en gran medida posiblemente se hubiese parado.

JC: – ¿Los mecanismos de financiamiento de estos dos proyectos son nacionales, son la de Unión Europea? ¿Cómo financian estas obras?

JU: – En el caso de Algeciras, es antes de que España pertenezca a la Unión Europea, por lo cual es nacional. En el caso de Córdoba, en general, todo el proyecto de AVE en España tiene una importante financiación europea de la Unión Europea, con lo cual no sé específicamente en Córdoba, pero se podría decir que aproximadamente el 30% está pagado con fondos europeos; el 30% de todo.

En todo caso, en el caso de Córdoba hay una financiación local también, ya que en paralelo con el proyecto del intercambiador se reduce el espacio ferroviario porque la estación de mercancías se lleva fuera de la ciudad, y en esos suelos que quedan redundantes se hace una operación inmobiliaria que genera un dinero que puede ser utilizado para ese fin.

JC: – En tu opinión ¿cuáles fueron los principales resultados positivos del proyecto y los principales resultados negativos, si los hubo?

JU: – Yo creo que una cosa que hay que tener en cuenta de los proyectos de transporte es que cuando se implanta una nueva infraestructura de transporte, ese territorio mejora su conectividad con otros territorios, y como consecuencia de eso siempre pueden desaparecer actividades o aparecer nuevas actividades, siempre hay un flujo de ida y vuelta. No todas son actividades nuevas que llegan a ese lugar, o acciones nuevas, sino que también ese nuevo medio de transporte permite que cosas locales ya no tengan que ser locales sino que se puedan satisfacer desde afuera, por lo cual no es un proceso automático sino que ahí entran ya las ventajas de los

distintos territorios y las estrategias locales o nacionales que permiten aportar o vaciar a ese territorio.

En el caso de Algeciras hay una paradoja curiosa que es que de las actividades nuevas que llegan al puerto de Algeciras, porque se implanta una petroquímica, porque hay una gran terminal de contenedores y porque se mantienen las actividades convencionales. Es curioso que las actividades que más tráfico marítimo generan, que son los contenedores, es la que genera menos empleo por unidad de tráfico marítimo; y sin embargo, las actividades más tradicionales como la pesca, que no crece mucho, pero es la que por kilogramo de pesca o tonelada de pesca genera más empleo, por lo cual hay una contradicción entre lo nuevo —que genera mucha actividad pero no tanto empleo— y lo convencional. La otra cuestión interesante de Algeciras es que al ser un puerto que está alejado de la zona más industrial de España que es más al norte (País Vasco, Madrid, Cataluña, etc.), el puerto de Algeciras lo que hace con más potencia es ser un puerto isla, que es que la mayoría de las mercancías que entran por barco al puerto salen por barco también, o sea que es un punto de intercambio más que un punto de relación con su hinterland territorial. Y desde ese punto de vista, claro —el puerto y las industrias del puerto— significa una transformación importante[en cuanto a] la ciudad y los otros municipios para la ciudad y mano de obra, etc., pero no hay tantas ligazones con el resto de la economía regional o provincial, porque las ligazones son siempre a larga distancia. El caso más típico es el de los contenedores: en torno al 10 o 15% de los contenedores solamente son los que entran en tierra, el 85-90 % llega por mar y se va por mar con otro barco. Entonces, desde ese punto de vista el impacto local es grande, pero el impacto inducido en la economía de la provincia y demás es más pequeño de lo deseable.

En el caso de Córdoba, es curioso que ahí no hay —da la sensación— un efecto en toda la ciudad, porque comparativamente con otras ciudades del mismo tamaño y ubicación parecida en España, Córdoba no aumenta su dinámica, su crecimiento poblacional en los años después el AVE. Desde ese punto de vista no es que el AVE aporte mucho a la ciudad, sin embargo es importante el proyecto urbano que consigue darle a Córdoba una visibilidad importante y luego también tiene un efecto positivo en el turismo.

Córdoba está a 150 km de Sevilla y a 450 km de Madrid. El número de turistas en Córdoba aumenta; la media de pernoctaciones se reduce un poco porque los turistas son más capaces de ir y volver en el día desde Madrid y desde otros lugares, y las pernoctaciones totales suben, aunque menos que el número de turistas. O sea que el efecto es positivo aunque menos que el número de turistas porque hay posibilidad de no pernoctar en Córdoba, cosa que antes era mucho más complicado. También es cierto que profesionales de Córdoba son capaces de tener mejores relaciones con otros profesionales de afuera y en concreto hay algunos despachos de abogados de Córdoba que montan una, por ejemplo, una sucursal en Madrid y trabajan en Madrid un día a la semana. O sea que Córdoba amplía también su ámbito territorial de actuación en profesionales y demás.

JC: – ¿Quién te parece que en el caso del puerto de Algeciras y el intercambiador de Córdoba fueron los principales beneficiarios como actores sociales? ¿Quién salió “ganador” de estos proyectos?

JU: – Yo creo que en este caso las empresas de transporte y las empresas industriales que se han ubicado en Algeciras. En el caso de Córdoba, yo creo que todos los habitantes de Córdoba, los profesionales y quizás también yo creo que a largo plazo —pero eso va a tardar más tiempo— las empresas de Córdoba. Esto que yo comentaba de que algunos profesionales han sido capaces de montar una sucursal en Madrid, yo creo que va a pasar más en Córdoba, pero yo creo que es una dinámica lenta. Córdoba tiene muchos siglos de historia y por tanto una nueva infraestructura quizás tarda en generar sus efectos, o más bien tarda en ser utilizada por los agentes que operan en esa ciudad. Así como quizás el tema de Algeciras fue más rápido, aunque ya lleva 50-60 años funcionando, yo creo que otras infraestructuras quizás tienen menos efectos catalizadores, o efectos catalizadores más lentos.

JC: – ¿Quiénes, si es que lo tienes identificado, podrían ser actores o sectores afectados negativamente por ambos proyectos?

JU: – En el caso del transporte en general, no sé si tanto en estos dos casos, los negocios más tradicionales y que tienen un público más cautivo son los que llevan las de perder cuando el mundo se hace más grande. Cuando la gente de Córdoba puede ir más fácilmente a comprar a

un comercio a Sevilla o ir a Madrid a hacer determinadas gestiones, digamos que los comercios locales que no quieran, o los profesionales locales que no se modernicen o no sean capaces de competir en un mundo más grande, son los que tienen un poco más las de perder. Desde ese punto de vista, cuando hay una infraestructura de transporte, quizás las actividades más artesanales, más tradicionales, son las que al mismo tiempo hay que ayudar a que se modernicen y a que sean capaces de competir con agentes que van a venir desde afuera. Digamos que una zapatería, un abogado, un gestor, un médico, etc., el ser más fácil ir a Sevilla o ir a Madrid, hace que si no son buenos profesionales, si no son modernos, quizás pueden perder parte de su clientela.

JC: – Eso fue algo que es una de varias cuestiones que son recurrentes en las conversaciones que estamos teniendo, que es parte de la necesidad de vincular la obra en sí con otros proyectos o iniciativas para que esa obra o proyecto pueda ser realmente aprovechada por las comunidades que lo reciben.

JU: – Claro, porque si no puede quitar parte de sus ventajas comparativas de lo que ha soportado la actividad tradicional histórica de ese territorio al poderse servir desde fuera de ese territorio.

JC: – José María, en realidad al hablarnos un poco de la primera pregunta en describir los proyectos yo creo que contestaste en parte esta pregunta, pero te quería pedir si podés profundizar un poco. En términos espaciales, ¿te parece que estos proyectos fueron concebidos para servir específicamente a las regiones en las que están, o fueron concebidos para proveer servicios o mejorar la conectividad en una escala mucho más grande? El ejemplo que nosotros siempre damos es el siguiente: en la Triple Frontera, la represa de Itaipú, con el tamaño que tiene y con la cantidad de energía que tiene, obviamente no está pensada ni siquiera para Asunción, eso está pensado para Sao Paulo. Entonces, ¿cómo se da la relación entre lo local y un territorio mayor en estos proyectos?

JU: – En el caso del Puerto de Algeciras hay una estrategia nacional de que ese territorio colindante con Gibraltar (inglés) sea un territorio más dinámico, más potente para reducir la desigualdad con Gibraltar, por ejemplo, y desde ese punto de vista es una estrategia nacional llevada ahí. No sé si pensado desde el campo de Gibraltar, donde está Algeciras, la estrategia mejor podría haber sido otra para potenciar más a los habitantes locales. Pero en este primer caso hay una operativa nacional o internacional con una intención local.

En el caso de Córdoba, yo creo que, claro, el ferrocarril de alta velocidad no es una estrategia local, es una estrategia nacional: acercar las grandes ciudades entre ellas, hacer un país más conectado. Pero, sin embargo, yo creo que en concreto la estación, dónde se ubica la estación, una posibilidad hubiera sido ubicarla lejos de la ciudad de Córdoba. Y no; se decide explícitamente intentar hacer la estación y, al mismo tiempo, solucionar un problema local de la ciudad de Córdoba, por lo cual yo creo que ahí quizás hay un intento local más potente. Yo creo que el resultado en Córdoba, aunque en la dinámica del total de la ciudad no está teniendo en las cifras estadísticas tanto efecto, en lo local yo creo que ha sido pensada de manera bastante adecuada a los usuarios y a los intereses locales de la ciudad.

JC: – ¿Hay lecciones que podríamos resumir de estos proyectos, sean positivas o negativas? ¿Caminos que no queremos seguir o lógicas que nos gustaría tener en cuenta?

JU: – Yo creo que, en relación al puerto de Algeciras, la lección es que un gran intercambiador de transporte —porque el puerto de Algeciras es el que mueve más tráfico de toda España, no sé si Tenerife o Bilbao están muy cerquita y no sé si ahora es el segundo y no el primero pero es de los que más mueve— no es una condición suficiente para que se produzca un desarrollo local potente.

En el caso de Algeciras, si hay una ciudad potente detrás como Barcelona o Bilbao, es más sencillo que una inversión importante en un puerto tenga quizás en el medio plazo un beneficio importante a nivel local. Pero en el caso de Algeciras, que la ciudad es pequeña —porque debe tener 100 mil habitantes o 150 mil habitantes y también está relativamente alejada de otras ciudades— eso no ha sido suficiente. Y de hecho los sectores industriales locales que hay en Algeciras no están bastante interrelacionados con el resto de la economía local, sino que son, por decirlo de otra manera, como otras islas allí.

Yo creo que se debería poner más énfasis en la parte industrial también, no solo en la parte portuaria —que se puso en su día, pero en estos momentos no existe—, entonces claro que a lo mejor haber puesto el puerto de Algeciras en la ciudad de Huelva, que está relativamente cerca, o en la ciudad de Cádiz —que son más importantes— podría haber tendido sentido. Lo que pasa acá es que, en este caso, el tema estratégico era que la parte española del campo de Gibraltar tuviese una dinámica económica importante por lo cual la ubicación era fija, no se podía cambiar a otro lugar. Aunque en Cádiz o en Huelva podría haber cumplido el mismo papel de, digamos, el cruce de las líneas Norte-Sur, Este-Oeste de barcos.

En el caso de Córdoba, después de revisar o de pensarlo, yo creo que el tema fundamental es el espacio público que se ha creado en la ciudad de Córdoba. Yo creo que es un gran beneficio para la ciudad el haber suprimido la barrera Norte-Sur, el haber creado un intercambiador a tres niveles está muy bien. Y Córdoba, que estaba bastante aletargada en su dinámica, todavía no sale de ese letargo, pero yo creo que seguro que va a tener un futuro más interesante que sin este gran intercambiador de transporte. Yo creo que la lección de cosas a no repetir sería que el espacio público que se ha creado en torno a la estación es excesivamente grande. Además es un espacio que no acaba de cortar o de suprimir la barrera porque hay un cierto desnivel que hace que los pasos Norte-Sur no se produzcan en todos los lugares. Hubiese merecido la pena gastarse un poco más de dinero para soterrar las vías un poco más y haber permitido que esa permeabilidad hubiese sucedido por todos lados. O sea, hacer un espacio más al tamaño de la ciudad de Córdoba, un espacio público que en estos momentos es excesivamente grande y quizás haberse gastado un poco más de dinero para que esa barrera, que el intercambiador ayuda a suprimir y el soterramiento de las vías ayuda a suprimir, haberlo hecho más definitivo. En Lérida se planteaba que la estación fuese un gran puente, o un gran túnel a dos lados de la ciudad y eso ha quedado también a medio hacer y es una pena. Nos *pilló* la crisis inmobiliaria y en estos momentos el interés del Gobierno nacional está en seguir poniendo el AVE en otros lugares y quizás no tanto en refinar la implantación en Córdoba.

JC: – Por último —y quizás en esto haya un poco más de pensamiento exploratorio pero me parece que vale la pena la pregunta—, ¿encontrás algún vínculo entre los proyectos que nos comentás, entre las cosas que nos comentás y lo que estamos estudiando acá en Paraguay, por ejemplo las represas de Itaipú, Yacyretá o la zona central del Chaco? ¿Se te ocurre alguna conexión?

JU: – En España hay muchas centrales hidroeléctricas, quizás no tan grandes como las vuestras, porque los vuestros son ríos de verdad y los nuestros son ríos más pequeños. Una central hidroeléctrica también genera poco en su entorno, inunda un territorio que a veces es fértil, desplaza personas y núcleos de población y demás; y luego, no sé vuestro caso, si también el agua se utiliza para planes de irrigación, pero normalmente esos recursos que se transforman localmente se utilizan lejos. Entonces, claro que el puerto de Algeciras es beneficioso para las líneas marítimas que van Norte-Sur y Este-Oeste, pero el beneficiario final está en Rotterdam, o está en Panamá, o está en Arabia Saudita. Entonces, yo creo que esos grandes proyectos deberían conectarse más con desarrollos territoriales.

A veces la ubicación del puerto de Algeciras podría haber sido en la ciudad de Huelva o en la de Cádiz y a lo mejor eso hubiera tenido un resultado mejor y a lo mejor habría que buscar subóptimos desde el punto de vista hidráulico que fuesen más óptimos también desde el punto de vista territorial. O sea, no hay que hacer una represa donde no se puede hacer; pero, a lo mejor, si existen dos o tres alternativas y si se mira la represa no como simplemente un productor de energía eléctrica, sino como un instrumento de desarrollo territorial, a lo mejor es preferible ponerla en otro lado para que sea compatible con un desarrollo territorial.

Hablemos desde el punto de vista del AVE también, que yo conozco bastante. En Francia hay muchas ciudades pequeñas que tienen la estación lejos del núcleo de población, digamos a 5 o 10 km; la razón es que la línea tiene que desviarse lo menos posible de la mínima distancia entre las dos grandes metrópolis para perder menos tiempo. Sin embargo quizás tendría sentido desviarla un poco, hacerla pasar más cerca de ese núcleo de población o hacer una inversión más grande, que es hacer una línea directa y una que pase por el centro del núcleo y que pueda volver a la línea de tal manera que algunos trenes pasen por el centro de la ciudad, —como en Lérida, que existe el Bypass que no tiene estación y el vial que entra en la estación que está en el centro de la ciudad—, para hacer más compatible una gran inversión cuyo objetivo principal no es el desarrollo territorial local, pero que debería cumplir un papel en el desarrollo territorial

local. O sea que, desde ese punto de vista, no sé cuánto las cosas que se pueden aprender de Algeciras son aplicables a las represas de Itaipú.

En España hay poco desarrollo cerca de grandes represas con central hidroeléctrica. Hay algún desarrollo turístico digamos de crear una zona de recreo acuático en el embalse, pero no hay industrias de transformación cerca de centrales eléctricas. Hay a una cierta distancia, en Galicia, fábricas de producción de aluminio. También en el Pirineo aragonés hay alguna fábrica, pero nunca está a pie de la represa, siempre está en el núcleo de población que quizás está a 30 km, a 50 km de la producción barata de energía eléctrica y con escasos costos de transporte de energía.

Yo tenía ganas de contaros otra cosa que no tiene que ver con estos dos intercambiadores. Una infraestructura de transporte siempre tiene efectos de ida y vuelta. Por ejemplo, después de la ampliación del puerto de Bilbao se construye una autopista hacia Vitoria, que es una ciudad más pequeña interior, que es la capital del País Vasco, pero es una ciudad más pequeña; y también se construye una autopista hacia Santander. Bueno, hay dos cosas que suceden en las ciudades de Vitoria, de Santander y de Bilbao. Una es que se produce una segregación de usos del suelo más intensivos y menos intensivos; los menos intensivos se van de Bilbao a Vitoria o a Santander, y los más intensivos se refuerzan en Bilbao. Porque allí en m² de suelo es más escaso y es más caro y con las autopistas a Santander o a Vitoria hay determinados almacenes, que son más extensivos, que se desplazan ahí. Y también otra cosa que sucede es que determinados servicios que tenían que estar en Santander —por ejemplo, como ser un depósito de distribución de gasoil— se elimina, porque desde el depósito de distribución de gasoil que había en las afueras de Bilbao ya se puede abastecer Santander con una autopista que va en caminos más sencillos para desplazarse por esos *ciento y pico* de kilómetros que hay entre esas dos ciudades. Por lo cual, yo creo que es muy importante ver que cualquier infraestructura de transporte tiene efectos de ida y vuelta, ni vacía ni llena, sino que a lo mejor vacía algunas actividades y llena otras actividades, ese doble efecto que yo creo que es muy importante de tener en cuenta.

JC: – Desde tu experiencia profesional ¿te parece que la dimensión de esos procesos de redistribución o de relocalización espacial es conocida anteriormente, es tenida en cuenta en el momento de diseñar la infraestructura o generalmente es algo de lo que nos damos cuenta luego?

JU: – Yo creo que es la segunda. Yo creo que bastantes veces, cuando se construye una gran infraestructura, se piensa poco en el territorio intermedio: hay una autopista que va de Madrid a Zaragoza y por donde pasa es por el medio, por el sitio más fácil, etc. Por ejemplo, yo pienso que el AVE de Madrid a Zaragoza y a Barcelona ha dejado sin servir a una ciudad que es Soria. Y haber pasado por Soria hubiese significado posiblemente unos 5 minutos más de tiempo en llegar a Barcelona. ¿Qué queremos en España? Que funcionen bien las grandes áreas metropolitanas porque tienen que competir en el sistema mundial de áreas metropolitanas, pero también necesitamos que nuestras ciudades pequeñas funcionen bien. Entonces, desde ese punto de vista, yo creo que habría situaciones intermedias que merecen la pena estudiar.

Pongo otro caso: por ejemplo, se ha debatido en España una autopista desde Lisboa a Valencia y una segunda autopista desde Madrid a Andalucía y esas dos se cruzarían cerca de Ciudad Real y de Puerto Llano, donde hay dos estaciones del AVE. En el fondo, la propuesta más sencilla es que el cruce de autopistas se produzca solo en Ciudad Real, y que Puertollano quede un poco aislado. Y si el cruce de autopistas tienen en común Ciudad Real y Puertollano —digamos que la Norte-Sur pasa por Ciudad Real y Puertollano, y la Este-Oeste viene por Ciudad Real, baja a Puerto Llano y va a Lisboa—, tendría más potencia local. Entonces, yo creo que ese tipo de decisiones son decisiones que habría que domesticar a los grandes constructores de infraestructura que tienen pequeña visión local.

Yo creo que, desde ese punto de vista, el reforzamiento de las autoridades locales, el que ellas ganen peso político sería muy bueno para que esas grandes infraestructuras se domesticasen un poco a nivel local y cumplieren un papel, no solo a nivel territorial grande sino también a nivel territorial pequeño.

JC: – Clarísimo. Una de las cosas que nosotros estamos conversando siempre es una tensión que un colega nuestro de Perú definió como el conflicto entre el trazo y la línea. Que estas cosas que son para conectar Madrid con Barcelona o Asunción con San Paulo son en escala de San

Paulo a Asunción una línea, pero uno mira en el territorio y son una cosa inmensa y hay un desajuste. Y sobre lo que contabas también, esta cuestión de cómo la pieza en sí de gran infraestructura no garantiza desarrollo local, nosotros tenemos una situación muy curiosa porque la represa de Itaipú está aguas arriba de Ciudad del Este. Su efecto en la configuración urbana de Ciudad del Este se limita fundamentalmente a que se construyeron los barrios obreros y técnicos para construir la represa pero poco más.

JU: – Y se hicieron en la ciudad, digamos.

JC: – Y se hicieron en la ciudad pero poco más.

Sin embargo en el caso de Encarnación y Posadas la represa está aguas abajo, la crecida del agua ha afectado a las dos ciudades más importantes de la región del lago que son Encarnación en Paraguay y Posadas en Argentina, y ha obligado —porque no hay mejor palabra que decir eso— a hacer una inversión muy grande en reconfiguración urbana en ambas ciudades. Lo que estoy diciendo es que se ha producido cierto nivel de desarrollo local, que también podrá tener sus objeciones, en el caso de Encarnación y Posadas, pero solamente porque era una necesidad material de la infraestructura. En el otro caso, se construyó la infraestructura y fuera de los barrios creados para construirla, pues nada.

JU: – Claro. En Francia las personas que han trabajado en el tren de alta velocidad, el TGV, están muy sorprendidas de que en España haya habido muy pocas protestas. En Francia ha habido más protestas: por dónde pasa, por dónde no pasa. Y una cosa que no sé si es derivación de esto o de otras cosas es que en Francia, cuando se va a construir una gran infraestructura, hay un porcentaje del costo del proyecto que tiene que ser entregado a las comunidades locales por las que pasa, para que puedan hacer estudios en contra o anegaciones a esa infraestructura. El problema también es que el aparato del Ministerio de Obras Públicas —o no sé cómo se llamará en vuestro caso, en nuestro caso se llama ahora Ministerio de Fomento— es tan potente que hacen estudios muy grandes, la comunidades locales no tienen medios para sugerir alternativas. En Francia es obligatorio dedicar dinero para que las comunidades locales puedan, y a mí me parece interesantísimo porque, claro, se puede argumentar que no es bueno, poner problemas o pedir más requisitos a esas grandes infraestructuras; pero, sin embargo, esas grandes infraestructuras dejan unas huellas en el territorio para siempre, y después de construida la infraestructura es muy complicado de modificar, por lo cual se debería pensar con más tiempo. La ampliación del aeropuerto de Heathrow llevo 15 años de debates y alternativas y demás. La ampliación de la residencia universitaria en Ginebra —que dirigió un primo mío— les ha llevado 15 años de debates con la autoridad local para ver cómo... Yo creo que para el territorio un tiempo de 10 años es como un segundo para nosotros. Claro, nosotros vivimos 50 años, 40 años, 60, 80 años o lo que sea, el territorio vive miles de años por lo cual tardar 5 años más o 5 años menos para que una infraestructura grande que va a dejar un sello importantísimo en el territorio se acomode bien al territorio y a la sociedad, yo creo que es clave, y desde ese punto de vista no deberíamos cerrarnos con estudiar esas alternativas y con facilitar que tengan un papel más territorial que no solamente de transporte.

JC: – Buenísimo, José María. Muchísimas gracias por tu tiempo hoy y por ayudarnos a reflexionar sobre estos casos del puerto de Algeciras y la estación de Córdoba. Creo que fue muy interesante discutir esta relación entre las aspiraciones globales que tienen estos proyectos y las locales. Creo que es también muy interesante esto de comprender que los grandes proyectos no llevan automáticamente al desarrollo local, depende de qué condiciones haya de aprovechar esa oportunidad. Me pareció extremadamente interesante esto que nos comentabas de cómo financiar alternativas y también de potenciar los gobiernos locales. Así que una vez más, muchas gracias. Ha sido extremadamente interesante y esperamos contar con tu ayuda en el proyecto.