# Para una sociología de la prisa, con referencia a un AVE extemporáneo.

noviembre 9, 2026 • Pedro Costa Morata • Opinión

ESST MEHR REICHE
PSYCHE VOR PROFIT

Screenshot

view of a high-speed train crossing a viaduct in El Burgo de Ebro, Saragossa, Aragon, Spain. AVE Madrid Barcelona

*Nuestra sociedad está dominada por numerosas pulsiones irreprimibles pero que la lógica del sistema impulsa, hace normales aunque no tengan ningún sentido. "Ahorrar tiempo" convertido en un fin en sí mismo. Y cuanto más tiempo ahorramos menos tiempo tenemos para gozar de la vida: Ahí está el AVE como tótem.*

Pedro Costa Morata, ingeniero , periodista y politólogo

Teniendo en cuenta lo que llamaríamos principios ecológico-civilizatorios, resulta que el tren es una creación social y orientada desde su concepción al uso colectivo, a diferencia de otras "soluciones sociotécnicas", como el automóvil, desde su origen destinado al uso privado y privativo… De ahí procede su prestigio general: de su inmensa utilidad social, a cambio de costes asumibles por lo inevitables, siendo los humanos los más dolorosos, pero siempre confiados a una progresiva garantía de previsión y reducción por la profesionalidad y -a su servicio- la instrumentación tecnológica. El tren, conceptual e históricamente, pertenece a las creaciones científico-tecnológicas de más positivo balance global, tanto en lo social como en lo físico-energético. Es una realidad dinámica que podemos considerar apropiada y alternativa, a más de *sostenible* en términos modernos (si no fuera por la rápida degradación a que ha llegado este concepto).

Analizado en su entorno socioecológico el tren es el sistema de transporte más adecuado para grandes ciudades y entornos metropolitanos, y también el medio técnico idóneo para combinar con otros modos de transporte público y personal: autobús de acceso, tranvía, metro, bicicleta y pies. Con todos ellos alcanza los más altos grados de eficiencia técnico-energética. En consecuencia, el tren suscita soluciones *negoentrópicas*, contrarias a la fatal tendencia a la degradación termodinámica (y social). Invita, por otra parte, a las reconversiones civilizadas y sostenibles: en primer lugar, la del sector del automóvil, que es insostenible socialmente, perjudicial sanitaria y ambientalmente y humillante laboralmente, y en segundo lugar la de una sociedad tecnológica energívora, obsesiva de la velocidad y progresivamente individualista e insolidaria.

Del AVE puede decirse que "no es un tren" en sentido social e ideológico, y apenas podemos emparejarlo, técnicamente, con el tren ordinario generado por necesidades populares y capaz de aportar soluciones casi ilimitadas y adaptadas a la movilidad personal y a la integración del territorio. Convengamos, pues, en que *el supertrén no es un tren* en sentido tradicional, histórico o psicológico y la aparición del tren de alta velocidad en nuestro paisaje físico, económico y social no obedece a política de ferrocarriles alguna ni responde a ninguna demanda social: para correr tanto, hace tiempo que están los aviones, y no figura entre los anhelos públicos claramente expresados que el ciudadano normal haya expresado nunca su deseo de disponer de trenes que lo lleven a 300 km/h. Esta constatación posee una potencia demoledora ya que descalifica rotundamente un invento cuya existencia no obedece a necesidades sociales constatables, sino que constituye una exhibición de oferta, basada en decisiones políticas caprichosas.

(En los primeros escritos contra el tren de alta velocidad, por ejemplo, "Los mitos del TAV: supertrenes contra trenes", publicados en la revista *Quercus-Documentos*, marzo de 1990, este cronista insistía en cuanto aquel TAV/AVE suponía de "alteración" de la idea y experiencia del tren social, por mor de su extravagante velocidad y los requisitos tecnológicos asociados, de muy directo impacto ambiental.)

Fuente: Allteridad

El AVE pretende saltarse la filosofía y las características del tren convencional dando un salto cualitativo que lo "desnaturaliza" y lo transforma en un medio de transporte distinto, peculiar y oportunista en el conjunto socioeconómico de las necesidades. Debido a esa transformación, que lo niega, ya no compite ecológicamente con otros medios de transporte nocivos ambientalmente: no supone un avance neto en cuanto a costes económicos o sociales, no representa alivio energético sensible… Responde además a la dinámica perversa de las tecnologías de prestigio, que no buscan cubrir necesidades colectivas, sino que son fiel expresión del tirón productivista de una tecnología en manos de élites económicas y burocráticas. Y debido a su inconsistencia, lleva a todo lo contrario de lo que siempre se ha considerado objetivo legítimo y urgente del tren, que es el aligerar la carga y los dramas de la carretera: al eliminar estaciones y paradas de forma drástica, dejando sin servicio a poblaciones y comarcas, estimula el aumento del recurso al automóvil y a la demanda de más y más carreteras. Su alineamiento con el lema terrible del "Más grande, más potente, más rápido", imitación pervertida del eslogan olímpico ("Más fuerte, más alto, más rápido") resume la ideología del sistema productivo "triunfal" en el que se inscribe, y explica al mismo tiempo las tragedias ecológicas, humanas y sociales con que va sembrando su presencia.

Desde varios puntos de vista, pues, supone una regresión ya que dilapida prácticamente todas las ventajas del tren tradicional, sacrificando en el altar de la velocidad -que es una cualidad espuria- todas sus ventajas comparativas. Porque en el corazón del problema, del falso paradigma del AVE, reside e impera el culto a la velocidad, y por esto es por lo que ha de ser la velocidad el objetivo contra el que deben dirigirse las críticas de fondo, que ya no habrán de ser sólo ambientales o sociales, sino que deben alcanzar lo ético-político. La carrera por la velocidad se enmarca en el exceso y el descontrol, características ambas del sistema socioeconómico imperante que es productivista, crematístico e insaciable. La sociedad liberal triunfante no quiere ni ha querido nunca controles, y aunque "sabe" muy bien que esto lleva periódicamente a sus crisis, cuenta igualmente con que acaba superándolas bien por simplificación de su esquema -falsamente- competitivo, bien por la intervención del Estado, siempre a su medida y disponible cuando lo necesita.

Hay que tomar nota de que esta crítica a la velocidad ya se viene desarrollando con creciente éxito. No me refiero solamente a la expansión, felizmente corrosiva, del "movimiento *slow*", que partió de una crítica decidida a la comida basura (rápida, *fast*) y ya se ha extendido a todos los ámbitos del vivir sensato. Me refiero a la crítica generalizada de la velocidad, concretamente de la velocidad llamada tecnológica, la que nos aportan obsesivamente los medios de transporte y también los de comunicación. Este es el marco global, profundo, en el que debemos inscribir nuestro análisis desmitificador del AVE, ya que esta creación tecnológica aparece inscrita en la tendencia fatal a la aceleración de nuestra sociedad, aceleración que es históricamente subsidiaria del desarrollo del capitalismo, pero no del desarrollo humano. Los humanos pagamos un alto coste por ser transportados a velocidades excesivas, es decir, inhumanas: por consumir la distancia fríamente, por menospreciar la vivencia geográfica y por empecinarnos en combatir más y más el tiempo y el espacio, todo lo cual tiene un coste que sólo los insensatos (grupo en el que han de incluirse los llamados tecnócratas) se empeñan en ignorar. Fue un directivo de RENFE quien, en los inicios del AVE, me alertó de la irracionalidad que sembraba en las conciencias el culto a la velocidad: "No importa la distancia, sino el tiempo…". Un insensato, en efecto.

Últimas publicaciones

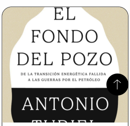
V Jornadas de escucha a la Ciencia y al Territorio
¿TRANSICIÓN ECOLÓGICA O ESPECULACIÓN ENERGÉTICA?
HAGAMOS LAS COSAS BIEN
6 · 7 Nov 2026
LUGO · Museo Universitario de la Domus del Mitreo
USC

Transición Energética

**¿Transición ecológica o especulación energética?**

Con el lema del titular se han desarrollado las V Jornadas de Escucha a la Ciencia y al Territorio celebradas en la Casa del Saber de Lugo. Dado el interés de las ponencias y su disposición online en magníficas condiciones técnicas, incluimos aquí la relación de las mismas y su distribución a lo largo de los 4 vídeos que recogen las 4 intensas sesiones de estos dos días.

**Redacción** / noviembre 13, 2026


EL FONDO DEL POZO
DE LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA FALLIDA A LAS GUERRAS POR EL PETRÓLEO
ANTONIO

Lecturas

**El último libro de Antonio Turiel**

Cuando uno abre un libro de Turiel sabe que, además de lo que cree saber sobre los temas que trata, saldrá con una mirada renovada y con información precisa, actualizada, y de gran utilidad para dimensionar y valorar la crítica coyuntura histórica en la que nos encontramos

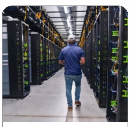
**Ángel Encinas** / noviembre 11, 2026

No a la Guerra

**Las pruebas de una «guerra híbrida» rusa en Europa son muy escasas**

Así se preparan las guerras y se caldea el ambiente. Thomas Fazi explica cómo se monta la narrativa de un conflicto total en la «zona gris» con Moscú evocando la «estrategia de la tensión» de Italia durante la Guerra Fría.

**Redacción** / noviembre 11, 2026

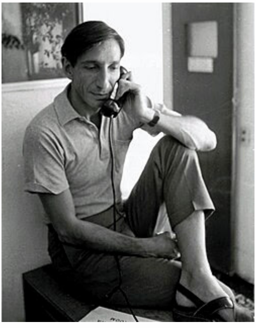


IA. Inteligencia Artificial

**Contra los centros de datos**

Según Marta Peirano, experta en tecnopolítica, ciberseguridad y derechos digitales, rechazar esos centros de datos no es un gesto retrógrado contra una tecnología de última generación, sino un movimiento democrático que demanda la protección de los derechos civiles de todos frente a media docena de Calígulas que quieren esclavizarnos.

**Redacción** / noviembre 11, 2026



Por eso no nos han faltado pensadores que nos han advertido del falso señuelo de las ganancias de la velocidad. Iván Illich (1926-2002), por ejemplo, quizás el más respetado de los pensadores ecologistas, advertía en *Energía y equidad* (1974) sobre la existencia de un umbral de velocidad "traspasado el cual se pierde más tiempo del que se cree ganar", o ahorrar, con lo que aludía al coste económico personal que (dejando aparte la escandalosa subvención que asiste al viajero del AVE) el ciudadano ha de introducir en su economía particular, valorando cuidadosamente el coste de su tiempo. Y también nos aseguraba que la vulneración de ese límite pone en relación inversa, y violenta, el consumo de energía y la equidad: cuanto más corramos menos justa será la sociedad, se atreve a decir. Y añade: porque "ampliando (y añadiríamos, y complicando) el medio se aleja el fin".

El arquitecto y urbanista Paul Virilio (1932-2018), en numerosas obras escritas a lo largo de su vida, supo constituir el culto a la velocidad en la sociedad tecnológica en una "teoría de la decadencia". Concretamente, en *Ciudad pánico* (2007) no duda en observar que "en el siglo XX la velocidad y la moralidad no han dejado de seguir líneas diametralmente opuestas". Y en *Cibermundo* (2005) declarará estar más preocupado por la contaminación de las distancias que por la de las sustancias. La velocidad mata el color, dice, pero no sólo el color: la velocidad mecánica, tecnológica, impuesta (la de un tren veloz que te traslada a velocidad muy superior a la necesaria) también mata al paisaje, a la durabilidad de la experiencia, la asimilación de cuanto se percibe, la discontinuidad entre acción y pausa… Virilio acuñó también el concepto de ecología/contaminación *gris*, que define como la "contaminación global que por su propia esencia es ubicua y expansiva", y tiende a extenderse por el universo de la *tecnosfera*. La velocidad excesiva también hace *gris* al color de nuestra percepción, y *engrisece* nuestra vida sin quererlo: la *monotoniza*, la desposee de nuestra propia capacidad de ingenio e iniciativa… El correr sin sentido se acaba pagando muy caro.

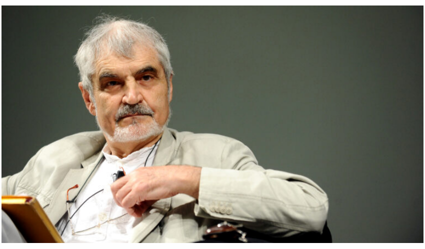


foto Alteridad

Serge Latouche (1940), seguramente el autor más conocido de las teorías del decrecimiento, advierte en *La apuesta por el decrecimiento* (2009) que "la comercialización del tiempo ha comportado una delirante aceleración que comprime nuestras vidas" y añade que para llevar a una vida sobria no es suficiente con las tres famosas R (reducir, reciclar, reutilizar), sino que es necesario añadir una cuarta: *ralentizar*.

Parecidos sentimientos inspiraban a John Ruskin (1819-1900), agudo crítico e intelectual libérrimo de la era victoriana cuando, observando los tiempos que corrían, no dudó en advertir que "un necio se empeña en acortar el espacio y el tiempo; un sabio siempre quiere alargar ambos", recordándonos la esencia odiséica del *viaje*, que consiste en darle mayor densidad e importancia que al *llegar*. José Saramago (1922-2010), otra referencia ética de nuestro tiempo, gustaba de puntualizar que "no hay que tener prisa, pero no hay que perder el tiempo", de sugerente aplicación a la brevedad de los viajes en alta velocidad: ni siquiera dan tiempo a leer con placidez textos pendientes, contemplar la sucesión de paisajes enriquecedores, reflexionar desde la pausa creativa…

Las "prisa competitiva" es inherente al sistema, como es evidente. Y la asumen, practican y expanden sus servidores más conspicuos, como es el caso de los ideólogos de la alta velocidad ferroviaria. A estos efectos, evoquemos finalmente, porque siempre es pertinente, a un Sócrates actual y redivivo, cuya sabiduría nos fue transmitida por su discípulo Platón en alguno de sus *Diálogos*, quizás el "Gorgias", y que seguiría propugnando el método reflexivo que él llamaba mayéutico (el que extraía la verdad con la interrogación profunda y persistente), imaginándonoslo interpelando, como hacía con algún ateniense, al ciudadano desarrollado actual de parecida forma, al encontrarlo obsesionado por la prisa y sintiéndolo discípulo de alguna de las numerosas escuelas sofistas modernas:

– *¿Por qué vas tan deprisa?*

– Porque quiero llegar pronto

– *¿A dónde quieres llegar tan pronto?*

– A una reunión muy importante

– *¿Y por qué son tan importantes tu reunión y tu prisa?*

– Pues porque me juego un buen negocio

– *¿Qué obtendrás de ese negocio?*

– Unos buenos ingresos

– *¿Y por qué persigues esos buenos ingresos?*

– Pues porque quiero aumentar las cifras de mi empresa

– *¿Y qué conseguirás con ese aumento de cifras?*

– Pues ganar más y ampliar el negocio

– *¿Y después de alcanzar esto?*

– Pues seguiré progresando y enriqueciéndome

– *¿Y crees que vivirás mejor?*

– Pues claro, tendré más dinero y más bienes

– *¿Pero, vivirás mejor?*

– Pues… tendré menos preocupaciones…

– *¿Estás seguro?*

– Pues… bueno… en realidad… seguro, seguro… no, maestro Sócrates, creo que sé lo que me quieres dar a entender: soy un necio.

Que es a lo que debiera llevarnos la reflexión sobre las prisas que nos arrastran, la velocidad a la que nos movemos y los resultados netos, de todo tipo, de tamaña agitación, que el ambiente falseado que respiramos se encarga de acelerar *ad infinitum*: ejemplo, el dichoso AVE.

(Extraído de "Elogio y defensa del tren", ponencia del autor en las *X Jornadas Estatales en Defensa del Ferrocarril Público*, Lorca, 5 de octubre de 2019)

artículo original publicado en Alteridad el 5 de Noviembre de 2026

« El mundo rural no está en venta. Queremos pueblos vivos

¿Cómo funcionan las granjas de bots? »

## Deja una respuesta

Tu dirección de correo electrónico no será publicada. Los campos obligatorios están marcados con *

Comentario *

Nombre *

Correo electrónico *

Web

☐ Guarda mi nombre, correo electrónico y web en este navegador para la próxima vez que comente.

Publicar el comentario

Periodismo libre, gratuito, no financiado,
sin miedo y con argumentos.

Suscríbete gratuitamente a nuestra newsletter

Una de las intenciones de nuestra publicación es generar debates. En ese sentido, hemos abierto la posibilidad de comentar cada uno de los artículos al final de todos ellos. Y, si es necesario, se puede contestar a través de otro artículo.

Contáctanos:

redaccion@rebelionecologista.org

Nuestras redes

Facebook
Instagram
X
YouTube
Bluesky

Rebelión Ecologista, fundado en 2025. Todos los derechos reservados. Los contenidos son de libre reproducción bajo una licencia de Creative Commons. Desarrollado por
PCSATSISTEMAS.