

Unitat de destí ferroviari en l'universal

«L'incompliment habitual de les partides pressupostàries i el panorama lamentable de les nostres infraestructures és un escarni de l'Estat al poble de Catalunya»

A Espanya, tot comença i s'acaba a Madrid, la ciutat sense óssos ni arboços, però que té com a símbol, paradoxalment, un ós i un arboç. Allà, a la Puerta del Sol, hi ha un petit monument a terra recordant que s'hi troba el quilòmetre zero de les comunicacions a la península, expressat amb tant de convenciment que sembla el quilòmetre zero del món i de la història de la humanitat a través dels segles. La visió, no ja castellanocèntrica, sinó madrilenyocèntrica de tot, és absoluta.

L'oligarquia espanyola, procedent de diferents territoris, no ha tingut mai cap altre objectiu que triomfar a la cort de Madrid, sigui oligarquia política, econòmica, judicial, administrativa, religiosa, militar, mediàtica o de les indústries de la cultura. Espanya és Madrid i Madrid s'ha quedat Espanya, tota, sencera. Si passa alguna cosa a Madrid, passa a Espanya. Si no, doncs sembla com si gairebé no passés res o bé que només ocorri en algun indret remot de províncies, tant se val on sigui.

Aquest centralisme mental, quotidià, existencial, té també la seva expressió ferroviària. L'objectiu fonamental de la xarxa ferroviària espanyola és que tot estigui en condicions per anar i venir de Madrid, en el menor temps possible. Aquesta evidència, ja històrica, va prendre cos encara amb més força sota el mandat d'Aznar en anunciar que, per al govern que presidia, era un propòsit fonamental connectar totes les capitals de província amb la capital de l'Estat. Allò més important no és, doncs, comunicar tots els territoris entre ells, atenant-ne pes demogràfic i dinàmiques econòmiques, sinó assegurar un transport ràpid i directe amb Madrid, d'acord amb criteris exclusivament polítics.

I com que les infraestructures, en ple segle XXI, són essencials per anar configurant un imaginari nacional també en el territori, justament per aquest motiu Catalunya i el País Valencià estan tan pèssimament comunicats entre ells, però tan ben enllaçats amb Madrid. L'absència del corredor ferroviari mediterrani respon, òbviament, a aquesta estratègia de desconectar-nos entre nosaltres per tal de connectar-nos a tots amb Madrid. Tant se val, doncs, el pes demogràfic dels dos territoris, la importància conjunta en el PIB estatal o la majoria aclaparadora en l'àmbit de les exportacions.

Aquesta realitat, resultat d'una pràctica centralista que no és fruit de cap improvisació, sinó d'una estratègia perfectament dissenyada, és incapaç d'entendre l'espai peninsular com un àmbit pluri-cèntric, atès que, en la seva lògica, de centre només n'hi ha un i es diu Madrid. El centralisme és perjudicial per a la cultura i la política, ben segur, però ho és també per a l'economia. Més enllà de Madrid, hi ha Lisboa, hi ha Bilbao i Sevilla i, pel que fa a nosaltres, hi ha Barcelona i València. Es tracta de ciutats que són referents insubstituïbles, reals i dinàmics de l'economia, la cultura i l'administració, que requereixen, en conseqüència, poder disposar d'unes infraestructures adequades al volum de persones i mercaderies que hi transiten i les tenen com a destinació final, amb regularitat quotidiana, una destinació final que no és Madrid.

Prioritzar un objectiu comporta sempre, en tots els àmbits, prestar una atenció menor a altres aspectes. I és això el que ocorre amb Renfe, Adif i *tutti quanti*... Els esforços inversors esmerçats en aconseguir que la capital d'Espanya tingui un transport ferroviari ràpid, còmode i amb un traçat segur, per anar on calgui de la resta de l'estat, s'han fet, precisament, en detriment de la

resta de l'estat. Aquests aires de grandesa, escandalosament provincians, que converteixen Espanya en el segon estat del món amb trens de gran velocitat -per comunicar, per exemple, amb territoris amb un 25% d'atur-, són els que han comportat, precisament, la marginació de tot el que no sigui Madrid.

La deixadesa tradicional, la desinversió històrica, s'ha traduït, en el nostre cas, en l'abandonament estructural del servei de rodalies i regional, perquè només tenen Madrid al cap. L'estat deficient d'algunes vies i certs combois, la manca d'inversió per al bon estat de les xarxes metàl·liques de contenció en talussos, l'absència de passos subterranis en indrets de gran circulació de vianants, en plena ciutat, els retards que formen part del paisatge quotidià, la lentitud de certs trajectes, similar al temps emprat ja fa un segle, i el pèssim servei en la informació deguda als usuaris, en cas d'alguna incidència, són la realitat nostra de cada dia. Tan real com les falses promeses d'inversions que mai no arriben, anunciades a bombo i plateret, això sí, per ministres de Foment de tots els colors polítics, suposant que, en aquesta matèria i amb aquest procediment, hi hagi gaire diversitat cromàtica. L'incompliment habitual de les partides pressupostàries publicitades, mai tan ben dit, és un escarni al poble de Catalunya, mentre continuï el panorama lamentable de les nostres infraestructures ferroviàries, clarament discriminades en les prioritats estatals.

Aquesta discriminació en les inversions, aquesta poca atenció al servei de rodalies, permanent en la història del darrer segle, aquesta deixadesa en el manteniment dels equipaments i l'absència d'un servei de trens dignes arreu del territori és el que permet entendre les claus darreres de l'accident de Vacarisses, que ha costat la vida a una persona i ocasionat desenes de ferits. Per això és encertat que des del govern de Catalunya es reclami la renegociació del traspàs del servei de rodalies i que comencem a pensar si, en un futur no llunyà, no fóra bo que els ferrocarrils de la Generalitat es fessin càrrec de certs trajectes, en lloc de Renfe, i, mentre no siguem una terra sobirana, que altres empreses ferroviàries, com la mateixa SNCF francesa, garantissin un servei de qualitat cosa que, de sempre, Renfe és incapaç d'assegurar-nos. Però, més enllà de la qualitat del servei (freqüència, puntualitat, higiene, informació, seguretat, comoditat) és l'estat espanyol qui ha de fer-se càrrec de les inversions imprescindibles per al manteniment adequat de les infraestructures, cosa que mai no ha fet. Al cap i a la fi, és a Espanya que paguem, amb escreix, els nostres impostos, i no pas per a ser tan maltractats.