

Diàleg a tot tren

Madrid ha gaudit durant la democràcia d'inversions ferroviàries enormement més altes que Barcelona. Durant molts anys de 4 a 8 vegades més (amb un màxim de 13 cops el 1990)

Manel Larrosa, arquitecte

Resulta que l'“operació Catalunya” del govern espanyol ara es proposa millorar la seva imatge fent alguna inversió en Rodalies. Hem de fer notar, però, que les Rodalies de Madrid s'han construït durant la democràcia, amb més de 65 quilòmetres de noves vies i un munt d'estacions, fent una metròpoli de cinc milions d'habitants. A Barcelona, en canvi, només es van construir, fa trenta anys, els 17 quilòmetres de la línia Mollet-Papiol, concebuda per a mercaderies.

Amb tot, la gran concentració d'inversió a Madrid no ha aconseguit distanciar-se en resultats de Barcelona. Entre ambdues ciutats hi ha una permanent relació del doble d'usuaris a Madrid respecte a Barcelona, però a còpia de grans inversions allà, i sense aquí. Els trens de Rodalies, a Barcelona, han perdut pes respecte a Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) i fins i tot respecte al bus interurbà, perquè ha abandonat la seva responsabilitat regional.

Per si no fos prou, però, a Madrid la inversió s'ha vist acompanyada de l'Alta Velocitat. El nombre de viatges ha augmentat en llarga distància, consolidant la marginació de la mitjana distància (MD). Sabem que les línies de MD a Tortosa, Ribarroja, Puigcerdà, Lleida,... estan absolutament desateses. Doncs resulta que, en termes de MD, Barcelona és la capital del regne amb el 39% del total de viatgers (i fa una dècada havia superat aquesta proporció). La MD explica la galàxia de ciutats catalanes, i el seu abandonament és un atac al país.

Madrid ha gaudit durant la democràcia d'inversions ferroviàries enormement més altes que Barcelona. Durant molts anys de 4 a 8 vegades més (amb un màxim de 13 cops el 1990). Una concentració que havia arribat a engolir la meitat de la inversió de tot l'Estat i que només ha disminuït a mesura que l'AV s'ha allargat fora de Madrid, conservant sempre el node central. Una concentració d'inversió bestial, suficient perquè Madrid atrapés Barcelona en la suma de viatges en mitjana i llarga distància, que només ara està assolint, quan al llarg de la història la primera metròpoli ferroviària ha estat sempre Barcelona. Només en una dècada (del 2004 al 2013) Madrid ha passat dels dos terços de viatges respecte a Barcelona a l'empat.

En aquesta situació el govern espanyol pretén fer-nos un simulacre d'accions que ens facin oblidar un maltractament històric de fons. Les inversions ferroviàries són un servei a la gent i un combat de capitalitat en el qual s'ha volgut sotmetre Catalunya. La duresa de les xifres no permet albirar l'equitat en el tracte, perquè és massa gran la diferència a reequilibrar.