

Les irregularitats de Renfe poden afectar la Barcelona del 92

Renfe i la Vila Olímpica

Quan és quasi imminent la dimissió de Julián García Valverde arran de les investigacions sobre les irregularitats de Renfe, Pasqual Maragall ha estat citat a declarar. Els acords amb Renfe per a construir la Vila Olímpica poden ser investigats.

A finals del passat novembre, Julián García Valverde declarava a la premsa, com qui espera obtenir la redempció amb una frase solemne: "Si no hagués estat per operacions com aquesta (es referia a la venda de terrenys de San Sebastián de los Reyes) no tindríem Vila Olímpica de Barcelona, ja que gràcies a la utilització de terrenys que eren propietat de Renfe han pogut realitzar-se aquestes obres". Era una frase exculpatòria per intentar justificar un escàndol que està a punt de fer saltar García Valverde del càrrec de ministre de Sanitat.

La llebre va saltar arran de l'operació urbanística de Renfe a San Sebastián de los Reyes. Amb ella es pretenia l'obtenció de plusvàlues calculades en 5.000 milions de pessetes. Renfe especulava amb la compra i venda de terrenys recurrent a la sentència de "la finalitat justifica els mitjans". No tothom va estar d'acord amb aquest plantejament i des del mateix govern central es va posar en dubte un sistema de finançament, que d'altra banda, també, era investigat per Hisenda en relació al frau de l'IVA.

Després de les reticències de diferents sectors, finalment, el Congrés va constituir una comissió d'investigació sobre les presumptes irregularitats de Renfe, el passat 27 de desembre. Hores després de la creació d'aquesta comissió, que ha de finalitzar les seves tasques a finals de febrer, el Partit Popular i Izquierda Unida van cridar a declarar a Pasqual Maragall, alcalde de Barcelona. El PSOE, d'entrada, s'hi oposa fermament. Admetria que el ministre Borrell anés a declarar davant la Comissió, però Maragall no. En total, la Comissió ha fet més de cent sol·licituds per a declarar sobre l'afer. Entre els citats, hi ha molts alts càrrecs. Moltíssims.

Les raons al·legades per a vetar la presència de l'alcalde de Barcelona davant la comissió d'investigació del Congrés és que "no es pot convertir en un circ o un



La investigació sobre les presumptes irregularitats de Renfe pot acabar amb la carrera de l'actual ministre de Sanitat, García Valverde.

IKONO

cercavila" amb tantes compareixences i que Pasqual Maragall no té res a veure amb el que ha succeït a San Sebastián de los Reyes.

Aquestes informacions contrasten amb les que exposà el representant d'Izquierda Unida, Jerónimo Andreu, a la Comissió en les quals assegura que l'Ajuntament de Barcelona va tenir relació amb una empresa posteriorment implicada en les especulacions realitzades per Renfe. Altres informacions facilitades per la comissió que investiga les presumptes irregularitats de Renfe en el Congrés van més enllà. I, asseguren que la firma Equidesa va fer una ampliació de capital que va ser finançada amb els rendiments del conveni urbanístic firmat per l'Ajuntament de Barcelona.

Aquesta operació es remunta a l'any 1986, quan els prohoms de Barcelona esperaven amb candeletes que la ciutat fos

proclamada seu del Jocs Olímpics. Era l'època dels preparatius i sobretot de les presses per a posar les bases que permetessin tenir la Barcelona del 92. El Poble Nou, desaparegut sota les excavadores olímpiques, vivia dies d'incertesa. Es parlava d'inversions, d'infraestructures, de reptes i de canvis. Sobretot de canvis i millores per un futur prometedor. Les expropiacions començaven a fer-se. Les protestes i les queixes començaven a sorgir. Aviat serien soterrades amb la mateixa contundència que ho serien els edificis. Tot anava molt ràpid.

Les presses van ser precisament les que van acompanyar les negociacions de Renfe amb les institucions catalanes. Els dies ja es comptaven d'un en un. L'empresa Arthur Young, encarregada d'estudiar la viabilitat econòmica i de programació de la Vila Olímpica establí que es necessitava un mínim de 1.562 dies per a poder

acabar les obres previstes.

Hi havia un vell i necessari projecte de reestructuració de la xarxa arterial ferroviària de Barcelona, aprovat el 8 de febrer de 1985, per afrontar el qual es va calcular un pressupost de 7.000 milions. Era un paquet important d'obres. Les negociacions eren difícils. D'una banda la discussió anava sobre qui pagava les obres i, de l'altra, quins paquets s'incorporaven. Per exemple l'Ajuntament de Barcelona considerava que l'estació de mercaderies i les naus de Talgo havien d'anar en un altre bloc.

No va anar així. Es van imposar les tesis de Renfe. El que estava pressupostat en 7.000 milions va passar a costar 8.451 milions. I les pretensions que, el 40% de les obres, les pagués el Ministeri, el 30% la Generalitat i el restant 30% l'Ajuntament i la desapareguda Corporació Metropolitana, tampoc es reeixir.

El resultat de l'acord econòmic signat el dia 13 de febrer de 1986 va ser bastant diferent. El Ministeri de Transportes va assumir només un 28% de les obres,

la Generalitat un 23% i l'Ajuntament un 32%, al qual s'ha de sumar el 14% que en el seu moment va assumir la Corporació Metropolitana de Barcelona.

En la foto publicada aquell dia en la premsa els rostres no eren gaire alegres. El preàmbul de la negociació havia estat dur. Més dur encara havia estat aconseguir un acord sobre el lloc on s'havia d'estampar la firma. Martí Jusmet va fer valer les seves dots diplomàtiques i les firmes es van estampar en territori presumiblement neutral: un vagó de tren.

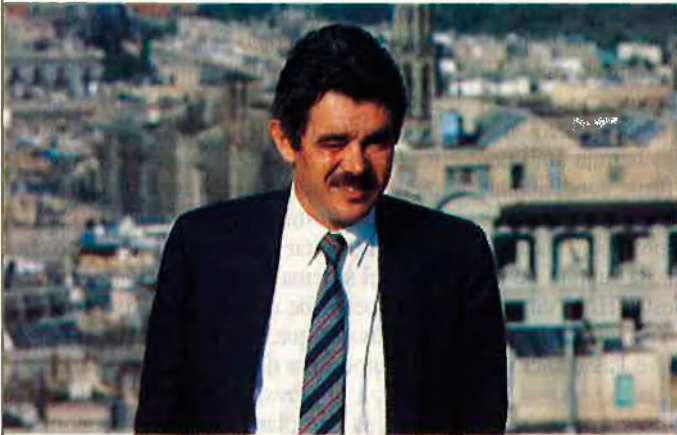
La firma del primer conveni entre totes les institucions deixava clar que Renfe s'aprofitava de la manca de temps dels negociadors municipals per tal d'imposar la seva pretensió d'incloure en el conjunt de la despesa olímpica tota la reforma ferroviària de la ciutat. En el segon conveni, firmat només amb l'Ajuntament, el negoci de Renfe, ara investigat per altres causes en el Congrés, era d'entrada rodó.

Aquest conveni establia el pagament de 4.000 milions per part de l'Ajunta-

ment de Barcelona en concepte d'expropiació a Renfe pels terrenys alliberats amb l'aixecament de vies del Poblenou. Aquests terrenys, sembla que ningú ho va voler remarcar en el moment de la signatura ni tampoc ara, havien estat obtinguts per la companyia ferroviària mitjançant expropiacions forçoses a baix preu al segle passat. Per tant, la xifra pagada per l'Ajuntament i exigida per Renfe, pel cap baix donava uns beneficis difícilment justificables per una empresa pública enfront d'un consitori.

La investigació del Congrés pot posar sobre la taula molts detalls d'uns acords dels temps pre-olímpics en què l'eufòria va deixar moltes precisions a fer. A hores d'ara els ciutadans comencen a beneficiar-se de les millores de les actuacions en la xarxa ferroviària. Però, tot i així, el que no queda gens clar és per què aquestes millores han anat a compte substancialment de les administracions catalanes.

Salvador Balcells/Assumpció Maresma



L'escàndol de Renfe a San Sebastián de los Reyes pot acabar esquitxant Pasqual Maragall; 4.000 milions va rebre Renfe per l'expropiació dels terrenys de la Vila Olímpica. Abans, havien estat expropiats a baix preu per la companyia ferroviària de l'època.

D. UMBERT

Trajectòria històrica d'una línia ferroviària capdavantera

Gràcies a l'impuls del patrici matoroní Miquel Biada, el dia 28 d'octubre de 1848 s'inaugurava la primera línia ferroviària de la Península Ibèrica, la de Barcelona a Mataró. Biada no va poder veure completada la seva obra, ja que va morir a principi del mateix any. Per a la construcció i explotació del ferrocarril es creà la companyia Camins de Ferro de Barcelona a Mataró, que, atesa la negativa dels pagesos del Maresme a vendre

els terrenys necessaris, va decidir fer passar la línia per vora la mar. En canvi, a Barcelona i a les rodalies foren expropiats molts horts i terres de conreu. L'any 1861, la companyia es fusiona amb Camins de Ferro de Barcelona a Granollers, empresa acabada de crear, per constituir la Companyia de Camins de Ferro de Barcelona a Girona i esdevenir, després de successives ampliacions de línia, en la Companyia de Camins de Fer-

ro de Barcelona a França. L'any 1875 té lloc una nova fusió, aquesta vegada amb la Companyia de Ferrocarrils de Tarragona a Martorell, per formar finalment la Companyia de Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França. Aquí s'acaba la trajectòria autòctona de la companyia, perquè el 1891 té lloc una fusió per absorció amb la Companyia de Ferrocarrils de Madrid, Zaragoza i Alicante, i va passar a convertir-se en la Xarxa Cata-

lana de M.Z.A. Aquesta denominació es manté fins l'any 1925, en què la dictadura de Primo de Rivera elimina la primera part del nom, i passa a dir-se Madrid, Zaragoza, Alicante.

L'any 1941, amb un decret del general Franco, desapareix definitivament MZA, i és absorbida pel monopoli ferroviari acabat de constituir, anomenat Renfe (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles).

S. B.