

# Setge al tren del Maresme

**P**assen uns minuts de les dues de la matinada, i fa un fred intens al Maresme Nord, aguditzat per una humitat que ve del mar i que passeja implacable dintre els ossos. A l'alçada del quilòmetre 62,7 de la línia C-1 de rodalia de Renfe, la foscor és impenetrable. Per la carretera comarcal no passa una ànima. Tampoc no hi ha vivendes a la vista. L'escenari arquetípic per a una violació sense judici, una injecció solitària d'heroïna, un passeig imprudent, una pel·lícula de por... o un sabotatge ferroviari.

Trepitjant un sòl insegur i de dubtosa composició, enmig de boixos i fent-se lloc entre les canyes agitades pel vent que ve del mar —quin soroll tan desagradable— s'accedeix a la via del tren. Quilòmetre 62,7. Just a la sortida del “pont sobre el riu Tordera”. (Exactament en aquest lloc fa vint nits. Matinada del 4 de gener, probablement a la mateixa hora. Un grup d'homes —tres? quatre?— s'emparen en la foscor per executar una obra perfecta de sabotatge. És el segon cop que actuen, i saben que la via està vigilada: seccionen el rail amb una serra. Per evitar que la secció sigui detectada a les estacions, fan

**La Guàrdia Civil ha sotmès la línia de tren del Maresme a un autèntic setge policíac després de tres accions seguides de sabotatge. Els autors continuen sent un misteri, no hi ha tampoc un mòbil clar.**

un pont elèctric entre els dos extrems del rail ajudant-se d'unes pinces metàl·liques. Desensrosquen més d'una vintena dels claus que uneixen el rail amb les fustes travesseres de la via. I finalment desplacen el rail cap a l'exterior. Possiblement amb trenta minuts n'han tingut prou. A les 6.10 hores del matí, quan encara sigui de nit, el primer tren del matí —que haurà sortit de Blanes cinc minuts abans— descarrillarà irremissiblement. Els responsables de Renfe i del Govern Civil rebran una trucada, que segurament els despertarà: “ho han tornat a fer”.)

Aquest és el tercer intent que fem en una nit d'arribar a la via. Des de les 00.30 hores hem intentat ja dues vegades accedir-hi, però ha resultat impossible; primer als afores de Sant Pol de Mar, on es va produir el primer descarrilament: hi ha una parella de la Guàrdia Civil vigilant l'únic accés possible a la via. Després a Cal·lèlla: és la policia local qui ens surt al pas quan ens apropem a vint metres dels rails. Prèviament hem passat un control de carretera: cinc Patrol de la Guàrdia Civil, un desplegament impressionant. A nosaltres, joves, gairebé ni ens miren. Però el cotxe del davant, ocupat per dos

ARXIU



**L'hermetisme sobre el curs de les investigacions és absolut. Aparentment, la Guàrdia Civil continua lluny dels autors.**

homes d'edat avançada, l'aturen i el regiren intensivament. Això indica que, tot i que oficialment ni Renfe ni el Govern Civil diuen res, segurament ja saben "alguna cosa" sobre els sabotejadors. (El setge de la policia al voltant de la línia és total. La costa del Maresme s'ha convertit, aquestes nits, en un escenari de persecució policíaca.)

Ara, a la tercera, hem arribat a la via. Xerrem en veu baixa, però no ens amaguem. Volem prendre imatges del dispositiu de vigilància. Segons ens ha dit un guàrdia civil a Calella, "si baixeu a la via no durareu ni dos minuts. Hi ha centenars d'agents vigilant-la. A la vista i amagats. D'uniforme i de paisà". Però ja fa cinc minuts, i res. De sobte el revolt més pròxim, a uns 200 metres, es comença a il·luminar. Es la màquina que, des del tercer sabotatge, recorre la línia durant tota la nit, fins que surt el primer tren del matí, a les sis. A mesura que avança cap a nosaltres els focus ens enceguen. Ens fem a un costat. La màquina frena damunt nostre.

Salten tres treballadors de Renfe, dos agents de seguretat de la companyia ferroviària i dos guàrdies civils. La llum de les seves llanternes s'agita nerviosament sobre nosaltres. No, no som els sabotejadors. Però es palpa el nerviosisme, especialment dels guardes de seguretat i els guàrdies civils. Quan aquests s'allunyen per comprovar la nostra documentació, un dels treballadors, enfundat en granota i anorac grocs, ens diu en veu baixa: "és que aquests van bojos per enganxar algú, el que sigui, i quan us han vist..."

La Guàrdia Civil ens torna els carnets. "Marxin i no tornin a pujar a la via. És perillós". Ells tornen a la màquina, que engega pesadament, s'allunya progressivament, i ens deixa de nou en la foscor. El vent de mar continua bufant, tornem a notar el fred. I en algun lloc els sabotejadors segurament dormen.

**A la recerca d'un mòbil.** L'hermetisme al voltant de les investigacions dels sabotatges ferroviaris del Maresme és total. Després de tres descarrilaments (15 de desembre, 4 de gener i 17 de gener), aparentment la Guàrdia Civil continua tan lluny dels responsables com el primer dia. Renfe ha donat prioritat al cas, i el responsable estatal de seguretat, Carlos Román, s'ha traslladat durant l'últim mes diverses vegades a Barcelona per seguir les investigacions.

El *modus operandi* dels sabotejadors ha estat molt semblant en els tres casos. Les informacions coincideixen a dir que les úniques restes que han deixat del seu treball són les pinces metàl·liques que utilitzen per a fer el pont elèc-



**El desplegament de la Guàrdia Civil és impressionant. El setge de la policia al voltant de la línia és total. La costa del Maresme s'ha convertit, aquestes nits, en un escenari de persecució policíaca.**

tric. Cap empremta, cap rastre. I cap víctima. Només una certesa: són professionals i actuen amb un material qualificat. I una pregunta que ja es fa gairebé claustrofòbica: per què?

Les investigacions han seguit rumbos molt diversos. Descartada la finalitat política, a través d'hipòtesis sobre el mòbil s'arriba a possibles sospitosos. Qui podria estar interessat en una venjança contra Renfe? En aquests moments sembla que el grup d'informació de la Guàrdia Civil centra les seves investigacions en treballadors acomiadats per la companyia en els últims temps. Fonts sindicals del sector consideren que no hi ha hagut cap conflicte suficientment greu per provocar en algú una resposta d'aquest tipus. Però la perfecció tècnica dels sabotatges i el material utilitzat fa pensar realment en la implicació de professionals del ferrocarril. Renfe, a més, contracta moltes de les obres que es realitzen en les seves línies a empreses privades especialitzades. Això amplia l'univers de treballadors relacionats amb la companyia que poden haver estat perjudicats directament o indirectament. Respecte a la metodologia usada, algunes informacions no oficials apunten que en el tram de via on s'han produït els tres descarrilaments no està instal·lat el sistema de seguretat elèctrica que els sabotejadors pretenen evitar amb les pinces metàl·liques. Això indicaria —segons aquestes informacions— que, tot i ser professionals, els sabotejadors no tenen un coneixement tan profund de la línia com s'hauria pensat en el primer moment. EL TEMPS ha volgut esbrinar si realment el sistema de seguretat elèctric està instal·lat al llarg de tota la línia C-1 de rodalia (l'Hospitalet-Maçanet de la Selva), però el cap de comunicació de Renfe, Mariano Palacín, no ha volgut ni confirmar-ho ni desmentir-ho: "Això forma part de la investigació. Contestar seria donar pistes als sabotejadors". Palacín, per cert, viu al Maresme —concretament a Arenys de Mar—, i es trasllada cada

matí amb tren a Barcelona. Si algun dels sabotatges s'hagués produït uns quilòmetres més avall, el podria haver enganxat a ell.

La hipòtesi de la venjança podria conduir també, per exemple, a familiars d'alguna de les desenes de persones que han perdut la vida els últims anys atropellades per trens de Renfe a la via del Maresme. Aquesta és precisament una de les línies més perilloses de Catalunya i amb un índex de sinistralitat més alt. Des del mes d'abril al de novembre de l'any passat —per exemple— hi van morir deu persones. La companyia ha estat acusada diverses vegades de no instal·lar suficients mesures de seguretat per evitar aquests accidents i de ser la responsable —si no legal, sí moral— d'aquestes morts.

També sembla que s'ha investigat companyies d'autobusos que exploten els mateixos trajectes que cobreix la línia C-1 de Renfe i que poguessin estar interessades a desprestigiar la companyia. Tampoc ha donat resultats. I sembla descartada també la hipòtesi del xantatge. Renfe nega taxativament haver rebut cap comunicació extorsionadora per part de ningú.

Crida l'atenció també l'acarnissament dels sabotejadors en una mateixa línia. En aquests moments l'únic projecte conegut del MOPT sobre la línia del Maresme és la construcció d'un ramal nou de via que porti el tren fins al nucli



ARXIU

**Es percep una clara voluntat de desafiament per part dels sabotejadors, que sembla que busquin el més difícil cada vegada. En aquests moments un quart sabotatge al Maresme sembla materialment impossible a causa de la pressió policíaca.**

urbà de Blanes i des d'allà fins a Lloret de Mar. El projecte té l'oposició d'ecologistes de la comarca i ajuntaments, però fins ara la qüestió no s'ha plantejat en termes de conflicte, i es descarta qualsevol relació amb els sabotatges.

El cas és que, tot i saber que després del segon descarrilament la via estava vigilada, els sabotejadors van optar per repetir l'acció a pocs quilòmetres de les dues primeres. Per què no canviar d'objectiu, es pregunten els investigadors? Per què no atempten contra qualsevol de les altres línies de Catalunya? I també: per què trien un sistema tan sofisticat i laboriós per efectuar els sabotatges, si l'experiència demostra que simplement amb un roc de grans dimensions n'hi ha prou per a fer descarrillar un tren? Es percep una clara voluntat de desafiament per part dels sabotejadors, que sembla que busquin el més difícil cada vegada. En aquests moments un quart sabotatge al Maresme sembla materialment impossible a causa de la pressió policíaca. Però aquest és un dispositiu que no pot durar eternament, ja que hi treballen tots els efectius de la Guàrdia Civil de la comarca, a més de contingents vinguts de Barcelona. La gent de la comarca es pregunta què passarà quan es relaxi la vigilància. I un quart sabotatge dispararia la psicosi...

Eduard Voltas

edicions  
**62**

# OBRES COMPLETES. LLENGUA, LITERATURA, HISTÒRIA, 2

## Joan Fuster

Un recull d'assajos brillants i incisius sobre la història cultural des del segle XV fins avui escrits per l'assagista més important de la cultura catalana contemporània

Clàssics Catalans del Segle XX, 70

DE VENDA A  
TOTES LES  
LLIBRERIES



## AMB LA FAM NO S'HI JUGA.

**COL-LABORA AMB AJUDA  
EN ACCIÓ. CREU-T'HO.**

Desitjo que m'envieu més informació

Nom.....

Cognoms.....

Adreça.....

CP..... Telèfon.....



C/Barquillo, 8. Madrid 28004. Tel. 529 23 35. C/ Aragón, 159. Barcelona 08011. Tel. 453 51 51.