

Del camí de ferro al TGV

RENFE va ser creada el 1941 pel govern franquista. Els ferrocarrils catalans i valencians havien estat pagats per capital privat, però cap empresa no va poder fer front a les pèrdues i destrosses motivades per la Guerra Civil. Franco va nacionalitzar la xarxa, inclosa la de rodalia, que ara és objecte de debat entre l'administració espanyola –que es resisteix a transferir-la– i els governs català i valencià, que la reclamen.

Francesc Cabana

Historiador
i economista



El ferrocarril va ser el mitjà que revolucionà el transport al segle XIX. Es va passar de les carreteres de terra i les diligències, al camí de ferro i a la màquina de vapor, que cremava carbó i arrossegava uns vagons; de deu quilòmetres per hora a cinquanta, dit d'una altra manera. A començament del segle XXI, el tren de gran velocitat –fins a 300 km/hora– és l'aspiració màxima de moltes comunitats. Al marge d'aquesta alta velocitat, és evident per a tot analista que el ferrocarril és el mitjà de transport que més pot fer per solucionar el problema del transport de mercaderies a distàncies mitjanes i llargues, i el de passatgers a la rodalia dels grans nuclis urbans i entre ciutats properes. Si es manté el creixement del parc automobilístic, col·lapsarem les autopistes i haurem d'anar-les ampliant indefinidament. S'ha de desenvolupar una xarxa ferroviària eficient, com tenen els altres països desenvolupats.

El primer ferrocarril a la península va ser el de Barcelona a Mataró, el 1848. Va costar un milió de duros, va ser finançat per capital privat, comptà amb tecnologia anglesa i els catalans s'ofengueren per-



què la reina Isabel II no anà a la inauguració. Un any i mig més tard s'inaugurà el de Madrid a Aranjuez, on hi havia la residència favorita dels reis d'Espanya. El de Mataró apropiava fàbriques i producció industrial, i el segon els famosos jardins. Espanya era així.

La xarxa ferroviària espanyola es construí, la segona part del segle XIX, al voltant de dues grans empreses financeres amb capital majoritari francès i domicili social a Madrid, les quals crearan el que serien els Caminos de Hierro del Norte de Espana i els ferrocarrils de Madrid-Saragossa-Alacant (MZA). Catalunya i el País Valencià foren una excepció a la

regla. Al Principat va ser capital català el responsable de la construcció dels ferrocarrils de Barcelona cap a Girona i França, cap a Saragossa i cap a Tarragona, al marge de més línies secundàries. Al País Valencià, el financer Josep Campo Pérez i la seva Societat dels Ferrocarrils Valencians connectaren la capital amb Xàtiva, Almansa i Tarragona. Però a final del segle XIX la majoria d'aquestes societats suspengueren pagaments o foren absorbides per les dues empreses franco-espanyoles. A Catalunya es mantingué la que s'anomenava la xarxa catalana del ferrocarril MZA, mentre que al País Valencià hi dominava el Norte.

Qui hi feia el veritable negoci? L'exploració d'aquestes línies era privada, però callia una concessió de l'estat i una subvenció per quilòmetre construït perquè la inversió fos rendible. De rendibles, les línies no ho foren gaire per a les concessionàries, però sí per a les empreses constructores. Algunes concessionàries, cansades d'esperar l'autorització, es llançaren a la construcció sense ajuts de l'estat. És el cas de la línia de Francesc Gumà: la que ressegueix la costa de Barcelona fins a Vilanova i la Geltrú i després cap a Reus. Es construïren, també, línies secundàries que no podien tenir futur. Els capitals catalans sortiren, en alguns casos, per entrar a l'Aragó, i al País Valencià i fins a Múrcia. Tenien domicili barceloní companyies com les d'Onda al Grau de Castelló de la Plana, o la del Ferrocarril de Villena a Alcoi i Iecla.

Els ferrocarrils espanyols adoptaren allò que se'n deia *ample normal de via*, però que dins Europa era anormal. S'ha dit que l'amplada més gran entre carril i carril va ser una decisió política per a protegir la xarxa ferroviària espanyola d'invasions de l'exterior, perquè s'exigia el canvi de tren a la frontera. Alguna cosa d'això hi podia haver, però també sembla conseqüència d'un acord dels enginyers francesos, que apreciaren que el territori espanyol era geològicament més ondulat i inestable que no el del centre d'Europa i l'amplada més gran cercava més estabilitat dels trens. Sigui com sigui, aquesta diferència d'amplada de via és, encara ara, un greu obstacle al moviment ferroviari internacional. Els trens que durant el franquisme rebien el nom de *ferrocarrils de via estreta* —per exemple, el de Barcelona a Manresa i Guardiola de Berguedà o els actuals del Ferrocarrils de la Generalitat— eren els d'amplada normal europea, i no s'apropaven en cap cas a la frontera francesa.

Els ferrocarrils es mantingueren a mans privades fins a la Guerra Civil. Les destrosses en el sistema ferroviari, conseqüència del conflicte, i les pèrdues acumulades per les companyies afavoriren la nacionalització de tot el sistema ferroviari, el 1941, per part de la dictadura, amb la creació de la Red Nacional de

Tot el sistema ferroviari de l'estat espanyol fou nacionalitzat al començament de la dictadura franquista. Així va néixer la RENFE.





La xarxa ferroviària de l'estat espanyol es va començar d'electrificar –amb un gran retard– a la rodalia de Madrid, i es va acabar a Catalunya i el País Valencià.

Ferrocarriles Espanoles –RENFE–, que es manté íntegrament.

La RENFE fou un model de pèssima gestió durant el franquisme: baixes inversions, mal servei, brutícia, mínima puntualitat, salaris baixos, excés de personal i poc motivat. La dictadura franquista accentuà el model radial de la xarxa, que tenia les estacions de Madrid com a origen de totes les línies principals i la destinació darrera de les que començaven a províncies. Aquest centralisme es posà en evidència quan va començar –amb un gran retard en relació amb Europa– l'electrificació del sistema. Es començà electrificant els ferrocarrils propers a Madrid i s'acabà amb els de la perifèria –Catalunya i el País Valencià–, prescindint de la demanda de passatgers i mercaderies. Tot i el pèssim servei, la RENFE acumulà unes pèrdues enormes, que van ser absorbides pel pressupost de l'estat. És un bon exemple de compatibilitat entre mala gestió i grans pèrdues.

Un intent de modernitzar el sistema ferroviari. Després de la mort del dictador i durant la transició democràtica, la imatge popular del ferrocarril era la d'un mitjà de transport propi del tercer món o del segle XIX. Calia haver viatjat per a saber que als Estats Units i a l'Europa occidental hi havia sistemes

ferroviaris nets, puntuals i eficients, que cobrien amb eficàcia el servei de rodalia al voltant dels grans nuclis urbans. L'aparició quasi simultània, a la dècada dels anys 70, del TGV entre París i Lió i el tren bala japonès, posà en evidència que, en les distàncies mitjanes, els ferrocarrils tenien futur i podien ser competitiu amb l'aviació, gràcies al fet que les estacions d'arribada i de sortida eren al centre de les ciutats i evitaven temps d'espera als aeroports.

A l'estat espanyol es volgué cremar una etapa de desenvolupament ferroviari i passar directament d'un sistema vell i antiquat a un d'avançat. El govern socialista de Felipe González, que va fer una bona feina en l'intent de modernitzar i reorganitzar la RENFE amb la catalana Mercè Sala a la presidència, caigué en la temptació de construir el primer ferrocarril de gran velocitat entre Madrid i Sevilla, amb motiu de l'exposició universal de Sevilla del 1992, el mateix any en què Barcelona era la seu dels Jocs Olímpics. Va ser una operació "d'una gran frivolitat", vaig sentir dir fa poques setmanes a un polític socialista molt proper al president del govern en aquella època. Des d'un punt de vista de racionalitat econòmica, els trens de gran velocitat, que ara es diuen d'Alta Velocidad Espanola –tot i que la tecnologia pròpia és més aviat

limitada–, havien d'unir primer de tot Espanya amb Europa i, dintre del territori de l'estat, connectar la frontera amb Madrid, a través de Barcelona i Bilbao, i resseguir la costa mediterrània. El Banc Mundial impulsà durant els anys 60 la construcció de l'autopista mediterrània de la Jonquera fins Alacant, que considerà prioritària, gràcies al fet que l'estat espanyol estava en situació de fallida financera i que el finançament era privat, no pas públic. No hi havia raons econòmiques per a no fer una cosa semblant amb la gran velocitat. Tal com van les coses, aquesta línia serà una de les darreres a construir-se. Des d'un punt de vista social, l'AVE Madrid-Sevilla tampoc no es pot considerar un servei a la població andalusa, sinó a la seva alta burgesia.

El transport de mercaderies, oblidat.

La gran velocitat ha creat un cert mite. Tothom la reclama i la considera imprescindible. Però no cal anar a 300 quilòmetres per hora, si es tracta de cobrir recorreguts curts i mitjans. Una velocitat mitjana entre 150 i 200 seria una bona solució per a totes les distàncies intermèdies, que tenen un cost molt inferior de construcció i de manteniment. Avui dia encara abunden els recorreguts interiors de ferrocarril en els quals les mitjanes de velocitat són similars a les aconseguïdes pels seus avantpassats amb trens moguts per màquines de vapor que cremaven carbó.

Quan es parla de ferrocarrils es pensa poc en el pes del transport de mercaderies. L'avió concentra una part majoritària del moviment de passatgers en distàncies mitjanes i grans, però el moviment de mercaderies –d'una gran importància econòmica, tot i que no tan visible– correspon al ferrocarril i al transport marítim o a una combinació de tots dos. Una bona part del moviment comercial europeu amb els països asiàtics podria passar pels ports de València i Barcelona, si disposessin de ferrocarrils d'ample europeu amb els quals es pogués traslladar la mercaderia –d'anada i tornada– cap al centre d'Europa. Però aquestes línies no hi són i trigaran a arribar mentre es mantingui el model centralista i radial. En temps de globalització, els ferrocarrils i els vols aeris han d'apuntar cap a fora de la península, més que no cap endins.

Uns 150 km de vies noves i una altra línia completa de la xarxa de rodalia a Madrid. Inversió necessària: 5.000 milions d'euros. Barcelona: 550 avaries el 2007. La posada al dia de la xarxa ferroviària actual costaria uns 6.000 milions. En el cas de la capital espanyola, la descripció correspon a la darrera promesa electoral del candidat socialista a les eleccions del proper 9 de març. Pel que fa a Barcelona, és només la diagnosi de l'estat del servei que presta l'operador dependent del Ministeri de Foment espanyol. A l'espera que Zapatero presenti un pla de xoc per al servei de Renfe a Barcelona, a la propera visita a la ciutat, de moment només hi ha una reunió fracassada de la comissió bilateral estat-Generalitat el 9 de gener passat, en què suposadament s'havien de pactar les condicions del traspàs de la gestió de Rodalies a Catalunya. L'executiu del PSOE pretenia que el govern català entrés en una cogestió del servei fins el 2010, de manera que es fes càrrec de pagar una part de les intervencions necessàries per a modernitzar la xarxa de la capital catalana.

Tot esperant un pla de xoc fora de mandat. El mateix dia en què Zapatero anunciava la pluja de milions per al tren de Madrid, els usuaris de Renfe a Barcelona quedaven atrapats una hora en un tren per una avaria. Tot plegat va ser qualificat pels partits catalans, llevat del PSC, "d'humiliació" i "burla" per al país. De fet, les relacions de CiU i ERC amb el PSOE ja havien canviat radicalment quan, ara fa uns mesos, aquestes dues formacions van gosar criticar l'actuació de la ministra de Foment. De les bones relacions i fins i tot una certa submissió a la voluntat dels socialistes s'ha passat a la tensió i a una malfiança mútua.

Pel que fa als socialistes catalans, confien que el 16 de febrer, quan el candidat del PSOE farà un míting a l'Hospitalet de Llobregat —una de les zones més afectades pel caos ferroviari que ha viscut Catalunya els darrers temps—, obtindran una alenada d'aire. Aleshores ja haurà entrat en funcionament el TGV fins a Sants, i no es descarta que Zapatero faci servir l'alta velocitat per arribar a la capital catalana,

Zapatero s'apunta a l'espoli ferroviari



La xarxa de rodalia de Barcelona necessitaria una inversió mínima de 6.000 milions d'euros. Zapatero en promet 5.000 per a Madrid en plena cursa electoral.

El mateix dia en què els passatgers de Renfe a Barcelona quedaven atrapats una hora al tren, Zapatero prometia 150 quilòmetres més de vies a Madrid. Els partits catalans, tret del PSC, parlen de burla i humiliació.

tot i que fonts socialistes insisteixen a descartar-ho. Sigui com sigui, serà el context idoni perquè el president espanyol faci un anunci-promesa relacionat amb Rodalies. L'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, esquivava les crítiques pel pla de la rodalia de Madrid dissenyat pel PSOE, en un moment de crispació i urgència per a resoldre el caos d'aquesta infraestructura a Catalunya, i

assegurava: "Estic segur que hi ha un pla de Rodalies en marxa i que es treballa per capgirar la dinàmica de quinze anys de desinversió, perquè, si no, no hi haurà traspàs de Rodalies. Estic convençut que es farà la inversió per a vies i estacions noves i més capacitat de transport públic."

L'espoli ferroviari de Zapatero.

Però des que el 2004 el PSOE va accedir al poder resulta difícil de trobar mesures per a pal·liar els efectes d'aquesta desinversió de l'estat. La xarxa de rodalia de Barcelona va rebre menys de la meitat d'inversió que la de Madrid durant el 2006. Així, mentre el ministeri va invertir 598,7 milions d'euros a la xarxa madrilenya, els diners destinats a millorar vies, trens i estacions de rodalia a Barcelona amb prou feines va arribar a 260. I aquesta inversió de 260 milions inclou els 107 milions d'euros que costa la reforma de l'estació de Sants per adaptar-la a l'arribada del TGV. Una distribució de la inversió amb clara tendència a l'espoli, que ja va ser la tònica general dels primers anys de Zapatero. En aquest

Cronologia de la negociació per al traspàs de Rodalies

29/01/2007 El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, en una resposta parlamentària a CiU, deia, en referència al traspàs del servei de rodalia de Renfe: "El govern ha sol·licitat la creació d'un grup de treball tècnic per tal de preparar la documentació que haurà de ser estudiada en el marc de les comissions de transferències i les comissions de desenvolupament de l'Estatut."

27/02/07 El conseller de l'Interior i de Relacions Institucionals i Participació, Joan Saura, força que la comissió bilateral abordi a la primavera la transferència del servei de rodalia.

16/04/2007 La comissió bilateral estat-Generalitat decideix que la negociació per a traspasar Rodalies es demora fins a l'estiu.

6/06/2007 El conseller Saura indica que en la comissió bilateral d'abans de l'estiu "s'haurien de formalitzar les ponències sobre el traspàs de Rodalies i els aeroports d'interès no general".

13/06/2007 El govern s'havia fixat a principi d'any un termini de sis mesos per a aconseguir el traspàs de Rodalies. De moment, no hi ha hagut moviments destacats en aquest sentit.

28/06/2007 El president del govern català, José Montilla, anuncia que demanarà el traspàs de Rodalies sense esperar la inversió de l'estat.

3/07/2007 El president de l'executiu espanyol, José Luis Rodríguez Zapatero, anuncia al Congrés que traspasarà el servei el gener del 2008.

18/07/2007 La comissió bilateral dona via lliure al traspàs.

14/12/2007 L'executiu català acusa el Ministeri de Foment de blocar el traspàs del servei de rodalia.

27/12/2007 La comissió bilateral no es reuneix a causa de la manca de punts a tractar. Ni el govern català ni l'espanyol no parlen de terminis.

07/01/2008 José Montilla descarta el traspàs definitiu, i assegura que ara aspira, "sense presses", a la confecció d'un "calendari que garanteixi les inversions en aquesta infraestructura i el seu definitiu traspàs en els propers mesos".

08/01/2008 El govern ja no posa data al traspàs si no es fixa la inversió necessària. L'executiu assegura que ja no té pressa i que li és igual "si el traspàs és al gener, al març o a l'octubre, sempre que es faci amb totes les garanties i amb les inversions necessàries". El conseller Nadal assegura que "només hi haurà acord quan es donin les condicions perquè es reconegui un mínim de garanties que facin possible i raonable la prestació de servei i l'exercici de la competència amb eficàcia".

9/01/2008 El Govern fa set propostes sense èxit a l'estat per acordar el traspàs de Rodalies.

24/01/2008 Joaquim Nadal insisteix que l'última oferta que va plantejar el govern espanyol sobre el traspàs de Rodalies a Catalunya era "absolutament inacceptable".

30/01/2008: Zapatero promet invertir 5.000 milions d'euros per a l'ampliació de la xarxa de la rodalia de Madrid.

període, la despesa estatal a la rodalia de Madrid va doblar la destinada a la capital catalana.

Una voluntat d'acord qüestionable. L'experiència de la darrera reunió de la comissió bilateral no dona gaires esperances per a una solució immediata al caos de Renfe. L'executiu de Zapatero va presentar al govern català un document amb les directrius que havien de guiar el traspàs de la gestió de Rodalies. El text proposava que durant un "període transitori", la gestió del servei a Barcelona continués a mans de Renfe-Operadora, a partir d'un conveni amb la Generalitat.

Aquest període transitori hauria d'acabar en el moment en què comencés la liberalització d'aquesta mena de servei a l'àmbit comunitari, prevista el 2010. Aquesta condició va motivar el rebuig de la part negociadora catalana, perquè significa "un pas enrere" respecte als pocs avenços que s'havien fet, i no s'ajusta a l'esperit de l'article 169 de l'Estatut, que recull el traspàs. Però el xoc va anar més enllà, fins al punt que l'executiu català es va plantar i va titllar d'inacceptable la proposta del PSOE, quan la part espanyola va expressar la pretensió que "ambdues administracions" assumissin el cost del finançament i de la modernització

del servei. És a dir, que Catalunya acumula un dèficit fiscal del 10,5% del seu PIB, rep menys inversions en infraestructures de les que li pertocarien per l'aportació al PIB espanyol i, a més, s'hauria de fer càrrec de mantenir una infraestructura que és propietat de l'estat.

Un cop el govern català i fins i tot el president José Montilla han denunciat l'ensarronada, encara no hi ha data fixada per a la propera reunió de la comissió que ha de tractar de la qüestió de Rodalies. Diverses fonts apunten que es podria demorar fins al juny.

Gemma Aguilera