

# “¡Aquí para el AVE!”

Era el “somni” de José Bono, hi va haver reclamacions i des del desembre passat, Conca ja té estació i parada per a la gran velocitat. Una inversió pública important, inauguració pomposa, expectatives de creixement econòmic. Un detall distorsiona la fotografia, però: on són els viatgers?



PRATS I CAMPS

**T**ot és nou, gris i relluent. I buit. No hi ha ni una ànima. De fons, només el brunzit de les escales mecàniques. Per a acabar de consolidar aquesta sensació de film futurista i post-apocalíptic, aquest pensar que hi ha hagut una batalla final, un accident, una epidèmia i ja no queda ningú enlloc, però les màquines continuen funcionant lògicament impassibles a la tragèdia humana, les pantalles van repetint anuncis de propaganda, i cada cinquanta segons (la iteració fa augmentar la sensació de bucle) una veu melosa i mig somorta acaba de donar al conjunt un aire de surrealisme trist: “Benvinguts i gràcies per haver escollit aquesta experiència”, fa en castellà; “Ciutat de les Arts i les Ciències. Aquesta ciutat és un altre món”. Això sí.

Som a Conca, capital de la província espanyola homònima, a la comunitat

autònoma de Castella - la Manxa. O, més exactament, som a cinc quilòmetres de la ciutat de les cases penjades, a la flamant estació que aviat farà quatre mesos que es va inaugurar i que avui continua fent de camp congelat per a l'eco.

**Principi evangèlic.** Des del 15 de desembre de l'any passat, Castella - la Manxa ha esdevingut la primera comunitat autònoma de l'estat espanyol “amb totes les seves capitals de província comunicades per alta velocitat”. Ho explicava amb indissimulada satisfacció la mateixa Junta de Castella - la Manxa quan feia la crònica de la inauguració d'una terminal que, probablement, no ha vist des d'aleshores tanta gent caminar alhora pel seu vestíbul.

El president autonòmic, José Maria Barreda, el ministre de Foment, José

Blanco, i una tropa de funcionaris i autoritats de rang divers acompanyaven l'hereu de la corona espanyola i la seva muller per a la preceptiva cerimònia de descobrir la placa, fer fotografies que immortalitzin el moment i donar per inaugurat “este pantano”.

I tot van ser enhorabones i alegrois, és clar. Mentre el corredor mediterrani patia l'agonia del coll d'ampolla entre Tarragona i Castelló, mentre continuava ofegat un flux de passatgers i mercaderies que és real però no troba la infraestructura que el canalitzi, s'obria oficialment la sempre interessant línia de tren de gran velocitat entre Madrid i Albacete. En la inauguració de la flamant estació de Conca (anomenada Fernando Zóbel pel pintor i fundador, juntament amb Gerardo Rueda i Gustavo Torner, del Museu d'Art Abstracte Espanyol, situat a les conegudes cases



La diferència entre les 10 del matí i les 12 i 20 és que ara hi ha oberta la mena de botiga de souvenirs. El vestíbul de l'estació de l'AVE de Conca continua buit. I el pàrquing. I les andanes.



penjades de la ciutat) es va explicar la motivació que ha impulsat aquesta construcció, el tarannà que l'ha feta possible: "Aquesta vegada s'ha complert el principi evangèlic", deia, per exemple, el president de Castella - la Manxa, José Maria Barreda: "Els últims seran els primers."

La major part de les intervencions, val a dir-ho, coincidien en fons i forma: "És una realitat que ens situa a la primera divisió de sofisticació en mitjans moderns de transport i que, a més d'augmentar la mobilitat i la interrelació dels nostres ciutadans, reforça la nostra cohesió territorial", explicitava Felip de Borbó. I destacava, alhora, el "prestigi internacional" que aconseguia Espanya i la potenciació de la seva imatge de "marca" en esdevenir l'estat europeu amb la xarxa de gran velocitat més extensa: són 2.665 quilòmetres de

via en servei, i no compta pas on van ni per fer què, sinó quants n'hi ha.

Al capdavant, l'engegada de la línia Madrid-Conca-Albacete, continuava el príncep borbònic, és "una pàgina més d'aquesta particular i virtuosa història que des de fa dues dècades els espanyols escrivim amb l'AVE". És a dir, que són "a l'avantguarda mundial", en expressió de la presidenta de la comunitat de Madrid, Esperanza Aguirre (PP), i que, en paraules de José Maria Barreda (PSOE), obres com aquesta "fan més per la cohesió territorial d'Espanya que pomposos discursos o al·legats a favor de la unitat".

**"És això".** Baixes a l'andana acabada d'estrenar. Vuit persones més han decidit d'agafar aquest mateix primer tren des de València fins a Conca. Vuit. Molta estació per a tan poca gent. Com

que les andanes fan 400 metres de llargària, són pràcticament cinquanta metres per barba. El vestíbul, escales mecàniques amunt, és un llarg passadís perpendicular a les vies. Hi ha pantalles, cadires, persianes abaixades, una dona que neteja a terra, dos guardes de seguretat i para de comptar. "Sí, és això, no hi ha res més", confirma amb naturalitat un dels vigilants.

Quan es va presentar, s'afirmava que la "moderna" i "innovadora" terminal de "disseny original" comptaria "amb tots els serveis que una estació d'aquestes característiques necessita" i que quedaven enumerats a la web de turisme de Castella - la Manxa: "lloguer de cotxes, informació i atenció al viatger, venda de bitllets, locals comercials i de restauració, a més d'espais per a actuacions socials". Venda de bitllets i atenció, sí (no cal-



PRATS I CAMPS

Dues imatges igual de desolades: abans del tren i a l'hora d'embarcar. 400 metres de llargària i ben pocs usuaris.

dria sinó). La resta suma a la desolació general.

Només hi ha tres espais amb cartells, diguem-ne, comercials: una empresa de lloguer de cotxes, efectivament, però tancada: encara no s'han decidit a traslladar fins aquí dalt l'oficina que tenen a la ciutat, a tocar de l'estació d'autobusos. Ho havien d'haver fet quan s'obrí la terminal al públic, el desembre passat, però de moment ningú no confirma data. Ja ho veurà qui ho podrà veure. "La gent no es decideix a muntar res", ens comenta després una conquesta, amb aire escèptic i una prevenció que no costa gaire de comprendre.

Al costat de l'oficina tancada, dues persianes més: una per a la informació turística i una altra que no s'alçarà fins passades les 10.30 del matí, sense pressa. És la botiga de bibelots i productes típics, amb les inevitables ampolles de rosolis en forma de casa penjada, amb *alajú*, ceràmica i revistes del cor. Diaris, no. Ni cap altra cosa llegible. Ben mirat, és que no hi ha quiosc, en aquesta estació. L'opció és entre Tita Cervera o res, entre Carles d'Anglaterra i contemplar els camps ondulats del defora, passejar indolentment amunt i avall del vestíbul, conversar

en veu baixa amb algun acompanyant, seure a teclejar el mòbil, a repassar les pròpies cabòries o, si s'ha estat previsor, dedicar-se als papers que ja es duïen amb l'equipatge.

Res no se sap d'aquells "espais per a actuacions socials" que anunciava la propaganda, però el cas és que aquí, per no haver-hi, no hi ha ni cafeteria. Al final de tot del vestíbul, això sí, hi han col·locat una minúscula sala grisa, inhòspita, llum blanca quirofànica, set tamborets metal·litzats, dues tauletes del mateix to, una paperera al fons, soroll de l'aire condicionat i dues màquines expenedores, una per a cafès i una altra per a galindaines (patates, pastissos, aigua, sandvitxos). Sort n'hi ha dels dos gots de plàstic usats, de color torrat, sobre una de les tauletes: senyal que hi ha hagut vida, en algun moment.

**L'autobús.** Dues parelles s'esperen al vestíbul de l'estació. I un home sol, també. No sembla que el proper tren hagi de tenir gaire demanda. Set, n'hi comptarem, finalment, perquè l'autobús urbà encara arribarà a temps de descarregar un altre matrimoni gran. Són de Conca mateix, per bé que nascuts a la rodalia. Agafaran l'Alvia cap a Valèn-

cia, avui, però expliquen que, per anar a Madrid, continuen fidels a Auto Res, els autocars que els hi porten per menys d'un terç de l'import que els costa l'opció de la gran velocitat ferroviària.

És clar que l'autobús triga més del doble que no pas el tren, però aquest matrimoni de jubilats ha fet comptes: l'autocar de les 8 els deixa a les 10.30 a Madrid. Per agafar el tren de les 9, que arriba a lloc a les 9.50, han de sortir de casa abans de les 8 per no arriscar-se a perdre l'autobús que els ha de dur a l'estació (passa cada 20 minuts i triga una mica menys d'un quart a arribar). En realitat, expliquen, amb l'autocar viatgen cosa de mitja hora més que amb el tren. Són faves comptades. Mitja hora o 22 euros més per barba.

Tan bon punt encetes el tema de la terminal, surt a la palestra l'afer de l'emplaçament: "No sé si s'ha mirat què és Conca ciutat com a usuari directe de l'AVE", ens comenta la dona de l'estació. El seu marit s'hi afegeix de seguida: "Hauria estat ideal que això hagués servit per a impulsar una mica Conca industrialment, que falta ens fa." L'home sol se'ns ha acostat, quan ha vist que alguna cosa es coïa al vestíbul. De seguida hi fica cullerada:



“Potser sí que ho farà servir alguna gent per anar al Prado, el diumenge, o a comprar a fora. I potser sí que hi ha gent que ve, però ja venien abans. Ara, en canvi, no es queden a dormir.”

Hi va haver una campanya de mobilització ciutadana (“AVE por Cuenca, por derecho”, deia) per tal que la línia tingués parada aquí. Després n’hi va haver una altra perquè la terminal per a gran velocitat aprofités les instal·lacions ferroviàries que ja hi ha a la ciutat, però no se’n van sortir: la vella estació acull alguns trens de rodalia i llangueix de mig desballestament. Les taquilles només obren poc abans que passi un comboi, i encara. No venen els bitllets de llarg recorregut, però. “L’estació vella, la tenen ben morta”, ens comenta una veïna; “sembla que la vulguin tancar. Són molts metres quadrats al mig de la ciutat, saps?”

Davant del vestíbul de la Fernando Zóbel, s’hi estén un gran aparcament. Hi caben 250 vehicles. La buidor de l’indret, les línies que hi dibuixen les fileres de fanals llargaruts, les ratlles a terra, fan encara més intensa la sensació d’intempèrie. Hi ha tres taxis que s’esperen. Un dels conductors s’acosta a vigilar les andanes. Mentrestant,

ha arribat l’autobús. Quatre parades alçades per a un sol vehicle groc que hi compareix cada vint minuts, aproximadament. És l’única línia de la ciutat que funciona bé, ens explicaran després. És més cara que no les altres, però va a l’hora. Hi pugem. No hi ha ningú més. Es veuen les andanes, des d’aquí dalt. Ara arriba el tren de València. Fa cinc minuts que el conductor ha dit que faltaven cinc minuts perquè se n’anés. S’esperarà? A la ràdio sonen els senyals horaris de les onze en punt. El tren ja s’ha aturat. L’home tanca les portes del bus i se’n va. Millor per als taxistes.

**“No ho he notat”.** Si la intenció declarada és propiciar l’arribada de turistes (el gremi d’hotelers confiava, l’any passat, que l’efecte tren propiciés un augment entre el 5% i el 8% de turistes), les circumstàncies no sembla que els ho acabin de facilitar. En arribar a la ciutat, si és que, com és preceptiu, volen fer cap a la part antiga, encara hauran d’agafar un altre autobús. I si, com és més preceptiu encara, volen contemplar la bella “ciutat encantada”, el paratge natural de formacions rocoses amb perfils fantàstics causats per

l’erosió, es trobaran que ningú no hi ha previst transport. O cotxe, o res. Si hi vens amb tren, per tant, res.

Prop de la catedral, en una botiga de *souvenirs*, es miren les possibilitats amb cert escepticisme: “No ho he notat, si ve més gent. El cas és que es ven menys.” I expliquen que sí, que això de la gran velocitat “és un invent”, que “molt bé”, segurament, i que s’haurà de veure d’aquí a un any però que, de moment, continuen sense autobús a la ciutat encantada. Al capdavant, de tot plegat en queda una frase d’antologia que aconsegueix general assentiment: “El sistema i l’aparell estan molt bé, però la incidència no és majoritària.”

Les marquesines dels autobusos tenen propaganda institucional: “Cuenca, ciudad de futuro”, hi diuen. I, per demostrar-ho, la fita: “¡Aquí para el AVE!”. Uns quants anys enrere, quan es dirimien traçats i estacions, es va establir que aquesta parada portaria a la ciutat el progrés que li calia. I, com que des d’aquest raonament *progrés* no significa qualitat de vida sinó expansió i construcció, es deia que dels 56.000 habitants que ara té, s’arribaria als 200.000, que tot seria ampliar l’urbs cap allà, cap a la nova estació, per a encabir-hi tanta gent com hi vindria: terreny barat i tren ràpid igual a la gent viurà aquí i treballarà allà, a València o a Madrid o on sigui, però la casa, aquí. No cal dir que, ara per ara, el resultat de la suma no ha estat allò que escampava la propaganda.

És possible, però, que res d’això no tingui cap importància, que no calguin estudis objectius sobre l’impacte que pot tenir una estació com aquesta en una població com Conca (o, si és que és l’objectiu, quines intervencions farien realment falta per a revitalitzar-la), és possible que no calgui analitzar necessitats reals abans de decidir quines infraestructures s’han de fer i on. L’actual president del Congrés espanyol i ex-president de Castella - la Manxa, José Bono, ha maldat per presentar-se com el factòtum de l’obra. Diu que veure arribar la gran velocitat a Conca i Albacete és “un somni fet realitat”. Perquè sí, com en aquell anunci: perquè tu ho vals. I ja veurem qui ho paga.

*Núria Cadenes*