

L'endemà del dissabte

AVUI
DIUMENGE, 6 DE MARÇ DEL 2011



Matthew Tree

Camp. Me'n recordo bé, de l'estació de Camp de Tarragona: el blau suau del sostre majestuós, el petit exèrcit d'empleats tan uniformats com atents, i la luxosa cafeteria, farcida d'uns figus exòtics que fan goig. Em va sorprendre, doncs, que les dues vegades en què he fet servir aquesta estació idíl·lica, era l'únic passatger.



Xais. M'ha sorprès encara més que a la Renfe, tot i que s'ha vist amb cor de construir l'equivalent ferroviari del Palau de l'Òpera de Sydney a l'Alt Camp, ni li ha passat pel cap de posar una nova capa de pintura a la sauna gris-groguenca que és l'estació de Passeig de Gràcia o la claveguera sobredimensionada que és la de Clot-Aragó, per esmentar dues estacions

catalanes en les quals, lluny de ser l'únic viatger, sempre he estat envoltat de ramats sencers d'altres usuaris.



Bel. Ara que he llegit l'assaig recent *Espanya, capital París*, de l'economista Germà Bel, la meva sorpresa ha acabat com el rosari de l'aurora. Es veu que la funció principal de l'AVE –el tren que passa cada dia per Camp de Tarragona sense que ningú se n'adoni– no és millorar la mobilitat dels ciutadans sinó connectar Madrid amb totes les capitals de província, seguint un model ferroviari radial plasmat l'any 1855, que té els seus orígens en els camins reials construïts el 1720. És a dir, en comptes de seguir les rutes més comercialment via-



L'estació Camp de Tarragona, sovint, està desèrtica ■ O. MESSEGUER

bles, les línies de l'AVE no són res més, en el fons, que una metàfora metàl·lica de la unitat de l'Estat espanyol. (Fins i tot la línia més usada –Barcelona-Madrid– hauria de tenir 4 milions de passatgers més cada

any, per no patir el dèficit que pateix). És per això que aquest TGV de nom identitari –que ens ha costat 30.000 milions d'euros fins a la data (el doble de les inversions en aeroports durant l'última dècada)– té unes pèrdues anuals de 400 milions, que els contribuents (i a Catalunya, sabem prou bé què vol dir *contribuir*) hem de sufragar al bell mig d'una de les pitjors crisis econòmiques de l'última centúria, mentre les línies que fem servir cada dia, deixats de la mà de l'Adif, s'avarien setmana rere setmana. Fa anys que corre aquella broma que diu que valdria la pena aconseguir la independència tan sols per poder desfer-nos de la Renfe. Per als lectors del senyor Bel, si més no, no es tracta de cap broma, sinó d'una necessitat de primer ordre.