

Llorca-Montpeller i l'eix mediterrani

Ara com ara, el corredor ferroviari mediterrani de passatgers és un servei de tren Talgo que cada matí surt de la ciutat de Llorca, a Múrcia, i arriba al vespre a Montpeller, a França. I tornem-hi. Calen quasi tretze hores de viatge per fer poc més de 1.000 quilòmetres: facin comptes, 76 km/h de velocitat comercial. Una mica agafat amb pinces, però com que és una mena de tren tramvia serveix per a tot tipus de viatges amb origen i destí en alguna de les moltes ciutats que enfila.

Per què va fins a Llorca? Llorca és la tercera ciutat de Múrcia, després de la capital i Cartagena, i és la capçalera d'una ufanosa i immensa horta, a mig camí entre Alacant i Almeria. Bé que ho sap tothom, entre d'altres els camions amb tràilers que traguin fruites i verdures d'Almeria cap als mercats del centre d'Europa. El tren acaba a Llorca perquè la connexió entre Múrcia i l'Andalusia oriental no existeix. Les ciutats d'Almeria, Granada i Màlaga, és a dir, aproximadament l'antic Regne de Granada, mai han estat connectades per ferrocarril amb el llevant ibèric, com si els *campos de Nijar* fossin encara aquell paisatge humà descrit per Juan Goytisolo fa quasi seixanta anys. Com si es tractés d'un forat negre de la geografia, quan, en realitat, des de fa més de trenta anys el creixement d'Almeria demostra que aquesta desconnexió ferroviària és incomprensible. Llorca, a més d'haver sofert un important terratrèmol el maig del 2011 que encara ho amara tot, té, doncs, el dubtós privilegi de ser l'estació terminal de l'eix mediterrani.

Què significa el servei Llorca-Montpeller? L'empresa Talgo, que des de la seva fundació el 1944 es va

distingir per crear tecnologia ferroviària avançada, va idear fa molts anys un mecanisme per resoldre el diferent ample de via europeu i ibèric sense haver de canviar de trens. És un progrés de les comunicacions amb la resta d'Europa, perquè permet la circulació dels seus trens fora de les fronteres espanyoles, un fet d'internacionalització en el context d'exploració d'itineraris i incipient concurrència de companyies que és ara la tònica general impulsada des de Brussel·les. Encara avui en dia els Talgo serveixen la connexió de nit des de Barcelona, passant per Portbou –on hi ha instal·lat el giny que els permet adaptar l'ample d'eix dels vagons–, fins a París, Zuric i Milà. I a l'línia Llorca-Montpeller és ara com ara l'únic tren diürn de moviment de passatgers que aprofita aquest sistema. El



JOSEP PARCERISA

ARQUITECTE, CATEDRÀTIC DE LA UPC

Les prioritats del ministeri de Foment passen per ignorar Catalunya

tren acaba a Montpeller perquè des d'aquella ciutat les connexions en alta velocitat cap al continent són nombroses i diverses. Llorca-Montpeller expressa, si es vol simbòlicament, l'amplitud de les interrelacions del litoral mediterrani, que són de més abast que l'Alacant-Barcelona.

Cap on anem? Tal com es pot comprovar al portal web d'Adif, el desplegament a tota la geografia de les infraestructures d'alta velocitat de titularitat estatal és enorme. Aviat Llorca deixarà de ser terminal. Avancen trepidants les obres de la connexió amb alta velocitat entre Almeria i Múrcia per a passatgers i mercaderies. Però, ¿això vol dir que la línia s'incorporarà al corredor mediterrani? ¿Es tracta, doncs, de resoldre finalment l'anacrònic fet que els trens

s'acabin a Llorca? Doncs no. Mirant els mapes d'Adif es comprova que els flamants túnels de la nova línia Almeria-Múrcia són una branca més que s'afegeix a l'arbre de línies Madrid-Levante, les quals tenen per objecte comunicar Castelló, València, Alacant, Múrcia i Almeria amb Madrid. Es tracta de facilitar la progressiva intensificació dels fluxos entre la capital d'Espanya i totes les capitals de província. Al llavors es dibuixen línies de la mateixa manera que s'està fent al nord –amb un arbre amb bifurcacions des de Valladolid– i que s'ha fet amb el Madrid-Andalusia –per Còrdova i amb bifurcacions fins a Sevilla, Màlaga i Granada.

Entre Castelló i Tarragona no hi ha prevista connexió amb alta velocitat. En els mapes d'Adif el forat negre al litoral mediterrani aviat no serà al sud de Llorca, sinó a l'altura de Benicarló. Potser algun dia les mercaderies podran circular en tren des dels ports andalusos i les hortes de Múrcia fins a França, de nit i per l'itinerari de l'Euromed, i si acaben de fer les vies i hi posen un carril addicional a l'ample ibèric, entre Castelló i Perafort (Tarragona); i això –afegeixo jo– només si no hi ha més remei. El Llorca-Montpeller desapareixerà sense que pugui substituir-lo un Almeria-Barcelona ni un València-Montpeller, i potser mentrestant arribaran rampants uns quants SNCF (trens de l'operadora francesa) a Barcelona o a Perafort. Deia el president Maragall ja fa anys que Madrid se n'havia anat; ara sabem que, per fer-ho possible, als despatxos del ministeri de Foment fa dècades van decidir cenyir-se a prioritats, i això és tant com descomptar Catalunya. No fos cas.

DAVID BORRAT



CARTES I MISSATGES

Carta al ministre Wert

Va començar dient que calia espanyolitzar l'alumnat català, ja que l'escola catalana és, segons vostè, una fàbrica d'independentistes. No ho va afirmar explícitament, però queda clar que la seva manera d'espanyolitzar-nos era aplicant aquesta llei orgànica de millora de l'educació espanyola, on es deixa la nostra llengua com a llengua residual, on el català passa de ser una matèria troncal a una optativa que no es necessitaria per obtenir el graduat de l'ESO i el batxillerat. Creiem que a tots ens ha quedat clar que és aquesta la seva forma d'espanyolitzar els alumnes catalans.

Potser no se n'adona, però a cada pas que fa i a cada frase que diu en contra de Catalunya es crea més enemics, crea més independentistes i nacionalistes catalans. No ho veu? És vostè; són tots vostès els qui creen les nostres ganes de marxar, de ser lliures. Privant-nos de la nostra llengua només augmenten encara més aquestes ganes. Poden posar-nos obstacles, impediments, i poden fer-nos més dur el camí, però no aconseguiran esborrar la nostra

identitat. Perquè som catalans i no volem deixar de ser-ho. I mai podran canviar-ho. No es tracta de diners, economia, feina o política. És un sentiment.

L'escola catalana no ens fa independentistes, som tots nosaltres els qui ho portem a dins. Privar-nos de la nostra llengua i cultura ens sembla intolerable. És normal que el poble català estigui enfadat, indignat i trist. Què els semblaria a vostès si alguna altra nació o estat els fes el mateix?

El català no és només una llengua: transmet una manera de pensar i de fer. És la nostra manera de veure el món. I l'estimem.

IVET ZWARZTKO I TRES FIRMES MÉS
MANLLEU

I ara què?

Finalment el famós esborrany publicat per un significat diari madrileny difamant el president Mas, el president Pujol i altres persones significades de la política catalana, segons la mateixa policia espanyola, és totalment fals. Val la pena preguntar-se: i ara què? Hem de recordar que

a aquest esborrany s'hi van agafar bona part dels partits, des dels crims d'"a la càrcel, a la càrcel" emesos en presència de la vicepresidenta del govern espanyol i de la senyora Alicia Sánchez-Camacho –que no els van intentar impedir, ni de bon tros– fins a l'ús que sense cap mania en va fer la senyora Carme Chacón. No es pot negar de cap manera que aquest episodi va influir en la campanya electoral i, molt probablement, també en els resultats.

Si fóssim en un país amb normalitat democràtica segurament hi hauria des de dimissions o destitucions al més alt nivell (quin paper tan galdós ha fet el ministre de l'Interior!) fins a importants sancions per al diari que ho va escampar. Alguna cosa d'aquestes passarà? Jo ho dubto molt.

AGUSTI VILELLA GUASCH
CAMBRILS

Gastar per Nadal

Sense que calgui caure en el consumisme desmesurat, s'acosten dies de compres inevitables: dinars, trobades familiars, detalls per a qui estimes, per als que t'importen.

Acabarem regalant abraçades, converses, mirades, anècdotes de sempre. I també hores de cuina il·lusionades, plats especials, regals i obsequis. Tots gastarem, per Nadal. I tots tenim gent a prop que es passa l'any venent allò que sap produir. Amb dificultat, optimisme, pujades d'impostos i necessitat d'anar tirant.

Jo us proposo que aquests dies comprem als comerços del poble o del barri, al pagès de sempre. Enshi deixarem uns euros de més, haurem d'allargar la compra i entrar a més botigues, però també farem que això no vagi cap avall en caiguda lliure. Podem estendre les ganes d'estar amb els nostres més enllà de la porta de casa i ajudar-nos a anar passant aquesta estafa imposada, aquesta crisi de l'ètica, d'una manera més confortable i propera.

ALBA VINYES I LASSO
BARCELONA

Les cartes enviades pels lectors han de tenir un màxim de 1.000 caràcters. El diari es reserva el dret de resumir-les. Els seus autors hi han de fer constar nom i cognoms, adreça postal i electrònica, número de carnet d'identitat i un telèfon de contacte. Les cartes no es respondran.

Podem expressar-vos al diari a través de la web www.ara.cat, i per les següents vies:

✉ @diariARA facebook.com/diariARA @cartes@ara.cat ☐ Carrer Diputació, 119, 08015, Barcelona Fe d'errades: opinio@ara.cat