

Excentricitats i estacions

En el discurs de l'alta velocitat sovint s'ha mantingut que les línies del TGV havien de tenir poques estacions per enllaçar amb rapidesa els dos extrems, dues ciutats. Situar bé el lloc en el qual han d'aturar-se els trens és la decisió més transcendent en la construcció d'una línia. Malgrat que els enginyers puguin dissenyar ponts espectaculars i perforar muntanyes inexpugnables, si no hi ha una decisió política ferma i enraonada de situar l'estació allà on és més necessària, la resta no té valor.

En la construcció de la xarxa peninsular d'alta velocitat es van acumulant decisions que, preses des d'unes premisses caducades, hipotequen el seu desenvolupament futur. No és que els ponts hagin de caure ni que els túnels s'ensorrin. De fet, ni tan sols les dolines d'Aragó han mostrat cap més intenció de moure's. El que passa és que l'emplaçament d'algunes estacions està resultant una aposta discutible, cosa que és fàcil de comprovar fent un petit viatge cap al sud, a Andalusia.

Antequera és una ciutat de quaranta-quatre mil habitants situada a la província de Màlaga, i separa-



da de la capital per menys de mitja hora de viatge. Fa cent cinquanta anys que té estació de ferrocarril i, des de l'any 2007, s'hi atura el TGV. Fent un resum de la situació es pot dir que, malgrat la centralitat de l'estació convencional, Foment va decidir situar la del tren d'alta velocitat a sis quilòmetres de la ciutat. Cal destacar que a la mateixa distància però en una altra direcció hi ha l'estació de Bobadilla, la cruïlla ferroviària més important de la regió. Amb la nova ja són tres les estacions de ferrocarril a la *vega antequerana*. El nou emplaçament va ser defensat per l'alcalde de la ciutat, Rafael Millán, i per la malaguenya ministra de Foment, Magdalena Álvarez, com una oportunitat per al desenvolupament, com la llavor d'una nova zona de serveis que revolucionaria el territori. Amb l'estació havien d'arribar, a més, un port sec i un aeroport, a la vegada que es proposava

el trasllat del tren convencional fora del nucli urbà.

Costa d'entendre que, amb Màlaga tan a prop, amb el pes del seu milió llarg d'habitants i amb una oferta de serveis pròpia d'una gran ciutat, algú pogués creure que la construcció d'una estació en un lloc allunyat del centre podria protagonitzar les revolucions previstes. El fet, però, és que els TGV hi circulen, tot i que la majoria hi passen de llarg, sense que ningú no hagi instaurat un servei de rodalies que uneixi Antequera amb la capital. Al cap de gairebé un any d'haver entrat en servei, encara no hi ha cap autobús que porti els viatgers vinguts amb l'AVE fins al centre de la ciutat, i els voltants de la nova estació de Santa Ana, com s'anomena oficialment, continuen deserts. Després de l'experiència, una part important de la població reclama una estació unificada i soterrada al centre urbà, al·legant que, si altres en disposen, ¿per quin motiu ells n'han de prescindir?

I aquí, a casa nostra, mentre la tuneladora és a punt de perforar Girona, a Figueres hi ha qui es pregunta per què ells hauran d'anar a buscar el tren a Vilafant, o per què és un problema aparcar al centre quan no ho és a la ciutat del costat. A la fi, hom pot acabar pensant que la resolució satisfactòria dels problemes és només una qüestió d'influència i que la política fa més força allà on recull més vots i abandona a mans dels tècnics el destí dels llocs més febles. Ildelfons Cerdà, en dissenyar l'Eixample de Barcelona, va tenir molt en compte les estacions de ferrocarril. La necessitat d'acceptar una xarxa de trens que ja existia va determinar les úniques excepcions en la urbs quadrículada, que són les diagonals que la retallen: la Meridiana, l'avinguda de Roma... Les estacions, llavors excèntriques, van passar, per obra de Cerdà, a integrar-se en la ciutat. De manera contrària, els plantejaments urbanístics dels darrers decennis no han sabut fer altra cosa amb el ferrocarril que fer-lo fora d'allà on era. Pobles i ciutats han crescut llançant-se, literalment, sobre les vies del tren, les quals han passat de ser considerades vehicle de progrés a ser vistes com un fre per al creixement. Els moviments als quals assistim avui, especialment visibles a Figueres, són una mostra de la dificultat per reprendre d'una manera satisfactòria el diàleg entre la ciutat i el ferrocarril, de la incapacitat d'interpretar d'una manera correcta la vertadera dimensió de l'estació.