

EL DAVANTAL DE PERE CALDERS

Culpes pròpies i alienes



Víctor Alba va publicar a l'AVUI un article que em va interessar molt. Deia coses carregades de raó sobre conquestes i colonitzacions i afirmava: "Des de fa molts anys és moda voler fomentar el sentiment de culpa dels occidentals o dels pobles del nord o dels països industrialitzats, fent-los retret del que els avis, besavis o rebesavis dels seus habitants cometeren fa un grapat d'anys." Víctor Alba acabava el seu article declarant que no se sentia culpable, però que l'averkonyiria sentir-se cofoi i satisfet aprofitant-se del Tercer Món.

En resum, Víctor Alba recordava que "no hi ha poble, al llarg de la història, que no hagi estat colinitzat o colonitzador en algun moment", o sigui que no tenen sentit les males consciències ni les actituds de revenja. Val més, hi afegiria jo, emprendre el futur sense arrossegat el passat com un pes mort.

Però el que em sembla evident és que hi ha pobles que no es poden treure del damunt determinades seqüeles històriques. M'hi ha fet pensar, ara, la sospita que Espanya té més vocació africanista que no pas europeista, tot i les reiterades manifestacions institucionals que farien creure el contrari. Episodis com el del TGV són tan significatius que les explicacions centrades en motius de *rendibilitat* per justificar que és més convenient el traçat Madrid-Sevilla que no pas la línia d'entrada i d'unió

amb Europa, no s'aguanten per enlloc. L'Administració actual sembla que miri el cèntim, i el mira malament, perquè encara no ha pogut aclarir algunes disbauxes de caixa, algunes expropiacions ruïnoses ni la caiguda de beneficis (un 87%) de l'INI, amb 16 empreses que han tingut pèrdues superiors als 1.000 milions de pessetes durant el 1990. I ara, ves per on, fila tan prim els càlculs sobre el tren de gran velocitat que si no s'efonca de cara a Àfrica —en comptes de cara a Europa—, s'hi perdran diners. Per molta voluntat que s'hi posi són coses difícils d'entendre i, és clar, quasi impossibles d'explicar.

D'altra banda, aquest recel ferroviari espanyol en relació amb Catalunya i amb Europa ve de lluny, i no tan sols en qüestions de velocitat, sinó també d'amplada de via. El cas de la separació entre rails marcava diferències i deien que fer-la més estreta era una protecció contra possibles invasions militars. Per si se'ns n'ha anat de la memòria, cal fer present que va haver-hi una època en la qual els països eren envaïts per ferrocarril i calia guardar-se'n molt. Era un pretext tan pueril (que ja és dir!) com el de la *rendibilitat* actual, quan una mitjana anual de quinze milions de turistes i viatgers creuen la línia fronterera

entre Catalunya i França. Ignoro quants passatgers es preveuen —per any— entre Madrid i Sevilla, a bord del TGV, o si els clients hauran de pagar un tant de més perquè el seu transport sigui patriòticament beneficiós.

Abans, quan m'he referit a amplades de via amb peculiaritats diferenciadores, tenia presents els Ferrocarrils de Catalunya S.A., companyia creada el 1912, un any que té per a mi una significació especial. El propòsit de l'empresa era enllaçar amb França per la collada de Toses i des d'allí continuar per la xarxa europea, la qual cosa comportava l'adopció de l'amplada continental de via (1.435 mm). Sense necessitat de recórrer a l'excusa de *rendibilitat*, el projecte va topar amb tota mena d'entrebancs oficials, i els Ferrocarrils de Catalunya no han pogut anar mai més enllà del Vallès. Ja aleshores, Espanya era diferent —segons un eslògan famós—, perquè la resta de la Península volia conservar gelosament els trens de via estreta. D'aquí vingué que la veu popular, la nostra, qualificués de *via estreta* qualsevol idea que pateixi de dèficits mentals.

Pere Calders