

El tiempo ha demostrado que el granollerense Josep Manau, el cesado gerente de Cercanías de Renfe, era inocente.

Un año después, todo peor

ROBERTO GIMÉNEZ

El pasado lunes, cuando todos los informativos abrían sus portadas con el caos de las obras del AVE, el cierre del servicio de Cercanías en el tramo de Gavà y la sustitución del mismo por servicios de autocar, me acordé de que ahora hace un año, para ser exactos durante la primera decena del mes de noviembre, la ministra **Magdalena Álvarez** decidió cortar la cabeza del gerente de Cercanías, el granollerense de adopción **Josep Manau**, para acallar las voces de la crítica ante el caos en que Renfe se había entonces instalado. Aquello era tan injusto que clamaba al cielo. Reconozco que desde ese día un servidor le ha cogido manía a la Ministra, por mucho que sea ella la que ha firmado el convenio de cubrimiento parcial de la vía del tren, pero es que esta forma de echar carnaza a la fiera de la opinión pública me pareció profundamente inmoral. Entonces era una sospecha. Un año después, de la 'a' a la 'z' todo se ha confirmado.

Un año después aquel gerente de Cercanías es un hombre tranquilo y prejubilado que ve estos mihuras detrás de la barrera, pero que, aunque nunca lo reconocerá públicamente, tiene el cor@zón corneado porque sus 47 años de servicio ininterrumpido en RENFE se tiraron por la borda en una decisión injusta y arbitraria, de esas que toman los políticos a modo de cortafuegos para evitar que el fuego prenda por la falda de su ministerio. Y lo de la falda no es una metáfora, por mucho que la señora ministra prefiera ir con pantalón.

Hace ahora un año escribí que Josep Manau era un hombre dolido. Un año después es un hombre que como todo prejubilado (el 31 de julio dejó RENFE), dispone de las 24 horas del día para disfrutar de esa edad en la que cuando uno está bien, aún es joven, pero sigue estando dolido por una decisión ministerial sin conocer concretamente los cargos inculpatorios que le han llevado a la condena. De su boca no ha salido ni saldrá ningún reproche contra nadie. Él es un ferroviario en el sentido más noble de la palabra, Renfe ha sido -y siempre lo será- su 'casa', y este sentimiento afectivo de pertenencia a algo más que a una empresa está por encima de una Álvarez cualquiera, las personas que en un momento determinado tienen las responsabilidades políticas. Él desde luego será la última persona que critique a RENFE, consciente como es de que todos los problemas que hoy padece la compañía no son fruto de la gestión ferroviaria, sino de los responsables políticos. Una responsabilidad compartida porque la decisión de que el AVE entrara en Barcelona por Sants fue una decisión políticamente consensuada por el gobierno central, el de la Generalitat y el Ayuntamiento de Barcelona, en contra de la opinión de los ferroviarios de RENFE que advirtieron que Sants era un cuello de botella...

La prueba del algodón de hasta qué punto fue arbitrario su cese es que su número dos, **Miguel Ángel Remacha**,

fue nombrado nuevo gerente. Y un año después Remacha continúa al frente de Cercanías, pese a que los problemas de hace un año eran un juego de niños si se compara con lo que hoy tiene la compañía.

Un lego en los asuntos de Renfe puede entender que ante la repetición de los fallos y las averías en la circulación de trenes, desde el 'vértice de la pirámide' se haya decidido cesar al gerente de 'cercanías', como su mismo nombre indica, el responsable más 'cercano' a los hechos. Pero esta decisión no soporta el mínimo análisis, a poco que se conozca el funcionamiento interno de Renfe. Manau fue el cabeza de turco. El apagafuegos provisional de la señora Ministra, pero muy provisional, apenas le duró tres días. El tiempo en que tardó en aparecer la siguiente incidencia.

¿Y por qué afirmo que Manau es inocente? Pues porque su responsabilidad era la gestión del tráfico y del personal de Cercanías, no del mantenimiento de las infraestructuras. Él no tenía competencias sobre los trenes ni sobre las vías. Ni tampoco en su mantenimiento.

Hace ya casi cinco años que RENFE decidió subdividirse en cuatro sociedades independientes entre sí. Los problemas actuales de Renfe tienen un fondo que se remonta a hace casi veinte años. Unos problemas que ahora, con la irrupción de las obras del AVE, han quedado dramáticamente al descubierto.

Llegado a este punto del artículo voy a repetir palabra por palabra lo que escribí hace un año:

"La decisión tomada hace tres años al alimón (Ministerio, Generalitat y Ayuntamiento de Barcelona) de que el AVE a Barcelona llegara por la Estación de Sants, obliga a colocar la nueva infraestructura por un corredor estrecho en el que apenas hay margen para trabajar. En las próximas semanas la capacidad de la estación de Sants se volverá a reducir porque no hay espacio para más, por lo que si los motivos del cese de Manau fueran las incidencias en la línea, podríamos asegurar, sin miedo a equivocarnos, que los días de su sucesor Miguel Ángel Remacha estarían contados. Probablemente no lo estén, porque de lo que se trataba con el cese del gerente era de apagar el fuego de la opinión pública. Un golpe de efecto. Hacer una demostración de fuerza al uso de este gobierno tan dado a la teatralidad.

En fin, esto es lo que hay. Esta semana, como si nada hubiera ocurrido, el ya ex-gerente de Cercanías, con el cese en el bolsillo y en espera de desti-

no, ha ido como todas las mañanas a trabajar cogiendo el tren en la estación de Granollers y bajando en la de Francia, de Barcelona. Probablemente, siga el camino de tantos ex-compañeros suyos: la prejubilación, y eso, a un año vista de la llegada del AVE a Barcelona, da grima a un hombre que tiene corazón de ferroviario..."

Así acababa aquella profética Carátula de hace un año y así debe acabar ésta un año después. La Ministra Álvarez es quien tendría que presentar la dimisión, si tuviera vergüenza, *Qui gladio occidit, gladio occisus erit* (Quien toma la espada a espada morirá).

