



## KINTA KOLUMNA

### L'EDAT DEL COURE A EUROPA

#### Com ens des-informen dels robatoris des de fa 20 anys

Amb aquest article busquem elaborar una síntesi del desenvolupament generalitzat dels robatoris de coure a Catalunya, Espanya i Europa durant la fase final del segle XX, començament de l'actual i fins el 2024.

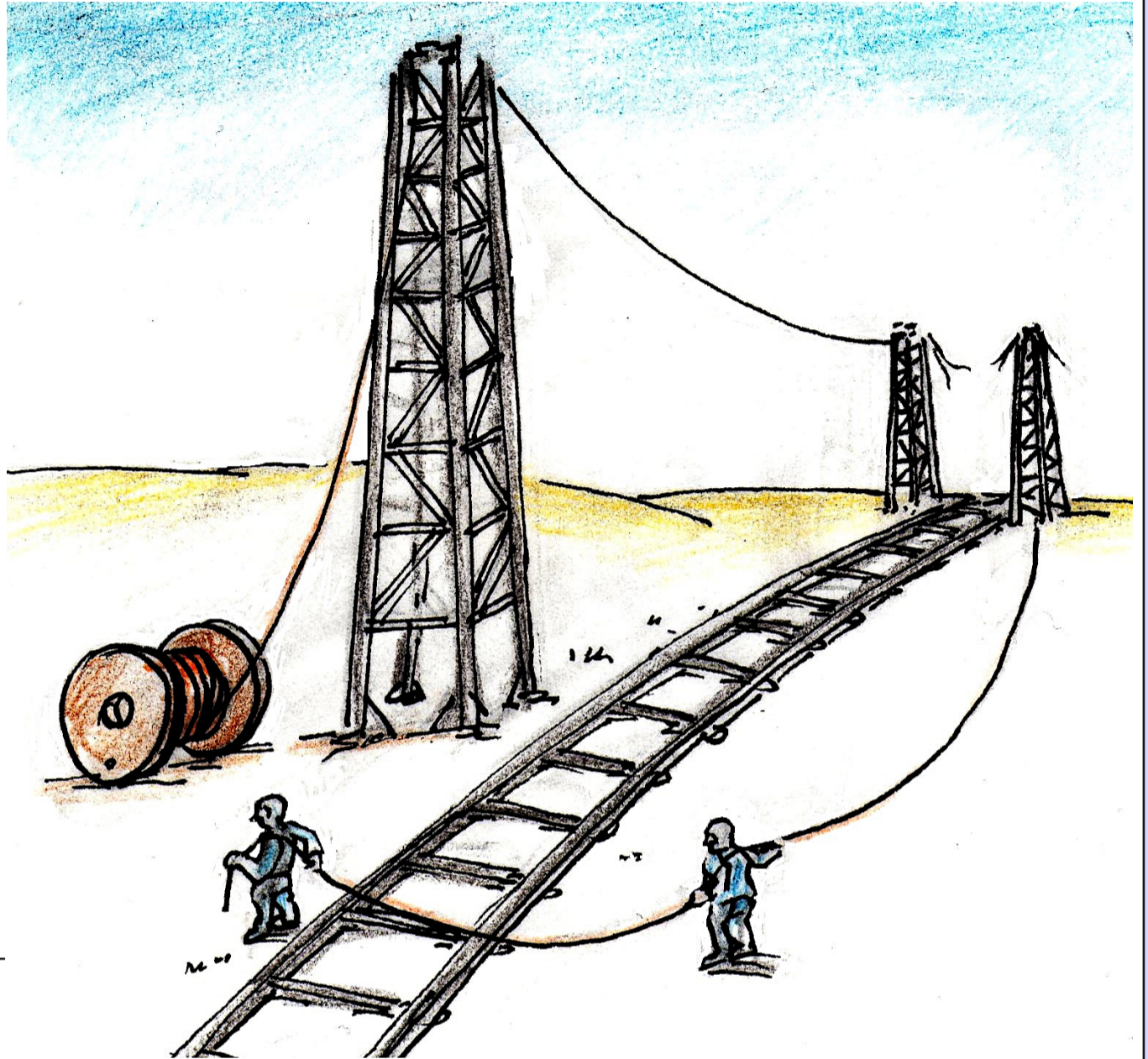
Els motius dels robatoris són variats, però un dels principals és el canvi sobtat –tecnològicament– en les noves instal·lacions d'una xarxa ferroviària europea en expansió constant. Com també, el fet que les grans empreses del sector han tingut de destruir les antigues instal·lacions com si fos un ritual funerari, amb la incineració generalitzada de cablejats vells per recuperar el coure. Aquest canvi coincideix amb una important deriva electrònic-informàtica que ha modificat els sistemes productius actuals i la sedentarització dels treballadors. Aquests canvis econòmics i socials van fer aparèixer la indústria del coure robat en la qual, actualment, hi participen 32 empreses només a Catalunya. Una siderúrgia nova i amb ella, un dels canvis més significatius en la tecnologia metal·lúrgica.

El marc cronològic escollit com a estudi és una època de molts canvis socials, econòmics i moral-religiosos. Al començament del període (1990), les grans companyies ferroviàries locals-nacionals eren molt diferents entre elles i formaven societats de treballadors-fixes-funcionaris autosuficients i fragmentades. Al final del període estudiat (2024), aquestes empreses han evolucionar cap a una forma de treball protourbana i militaritzada alhora que s'han oblidat que transporten persones.

A l'edat del coure, encara podem parlar d'una explotació "sostenible" dels treballadors? Tot i que part del paisatge ha estat transformat per noves vies, noves catenàries, nous sistemes de control a distància, les empreses estan massa degradades per funcionar correctament de cara als usuaris.



Alhora, la incessant pressió robatòria, s'ha traduït en el retrocés de l'eficiència i l'establiment de resistències, que s'han afegit a la sequera empresarial. La transició cap a l'edat del coure va estar marcada pel predomini de l'ús d'aquest metall a tot Europa, però alhora van deixar de banda línies mixtes, de mitja distància o de rodalies. Línies que deixades



sense prou personal, sense renovació i sense quasi vigilància van permetre que el territori s'omplís de bandes de recuperació del metall, des de la seva fosa fins a la seva reintroducció al mercat. Estem parlant de muntanyes de coure...

Cal afegir que les inclemències, les pluges, l'absència de personal d'aquell moment no van comportar una modernització racional, sinó que la irrupció dels trens d'alta velocitat i la nova tecnologia de cablejats van fer augmentar la demanda de coure al preu que fos.

Els canvis comportamentals d'aquest període, com la introducció de la indústria siderúrgica de reciclatge del coure, van crear l'especialització, l'augment de bandes estructurades i les complicitats amb les empreses compradores. De vegades hi ha hagut, inclús, producció d'excedents de coure, que es van traduir inevitablement en un augment de la demanda i en una diversificació dels productes. Així, ara, el coure robat a Catalunya es pot comprar a Suècia o arreu, ja que les pràctiques metal·lúrgiques requereixen un mercat abundant com a millor combustible per continuar robant amb tota impunitat.

A nivell paisatgístic, hi ha alguns canvis que es poden relacionar amb l'ampliació dels llocs on és fàcil de sostraure el metall, però la transformació més important es pot observar durant la consolidació de l'edat del coure, quan s'han intensificat els contactes europeus i mediterranis. La RENFE, la SNCF, la REFER, etc. han pogut promoure l'aplicació d'un sistema intensiu de connexió entre les grans capitals, això ha fet possible l'augment de la capacitat de producció del coure robat-reciclat però han deixar en pilotes la gent que no viatja per negocis a les grans capitals.