

Connectats amb Europa

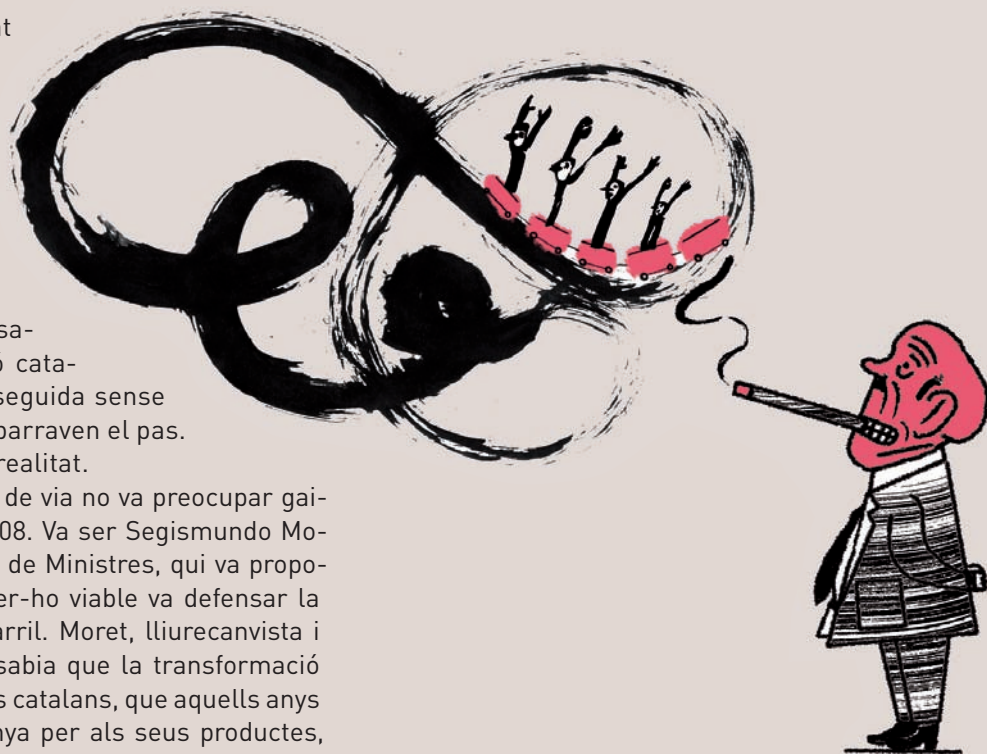
Girona ha quedat connectada amb Europa després que ADIF ha instal·lat un tercer carril en la línia convencional. La frontera, pel que fa al tren, ha quedat dissolta. La connexió hauria de satisfer una vella aspiració catalana que havia estat perseguida sense èxit, perquè uns altres li barraven el pas. Però res més lluny de la realitat.

La qüestió de l'ample de via no va preocupar gairebé ningú fins a l'any 1908. Va ser Segismundo Moret, president del Consell de Ministres, qui va proposar normalitzar-lo. Per fer-ho viable va defensar la instal·lació d'un tercer carril. Moret, lliurecanvista i contrari al catalanisme, sabia que la transformació perjudicaria els interessos catalans, que aquells anys perseguïen blindar Espanya per als seus productes, i alhora assegurar-se uns preus raonables en el transport del blat castellà cap a Barcelona.

La resposta a Moret la va donar l'enginyer Eduard Maristany, director de la companyia MZA, que va voler demostrar amb números sobre el paper que el cost de la transformació era excessiu en relació amb les expectatives de transport que generava. Maristany calculà que requeriria desemborsar prop de mil milions de pessetes, quan el trànsit de mercaderies a la frontera no arribava a l'1,6% del total de les que es transportaven per ferrocarril a l'Estat espanyol. A més, al seu parer, el sobrecost que implicaven els transbordaments protegia la indústria nacional i evitava que el resultat del seu treball escapés a l'exterior amb excessiva facilitat.

Tercer carril: la muntanya russa

Els trens de mercaderies que sortiran des del port de Barcelona en direcció a la Jonquera faran un itinerari pintoresc, que implicarà l'entrada i la sortida de la línia del TGV i el mateix periple en la convencional. Diferents línies, electrificacions, senyals... Tota una muntanya russa, tot un espectacle.



El problema de l'ample de via n'amagava, doncs, un altre de polític i de més abast. És per aquest motiu que va cuejar durant molts anys. Fins i tot en un moment tan difícil com l'octubre del 1938, en una conferència a Barcelona, Indalecio Prieto va afirmar que els danys causats per la guerra representaven una oportunitat per a la reconstrucció, amb l'ample europeu, del ferrocarril espanyol. I Prieto adduí com a argument el cas de l'exportació de les taronges, que equivalien a 61.000 vagons anuals, i el cost de transvasar-les a la frontera. La taronja valenciana era aleshores, i va ser-ho durant el franquisme, una de les principals fonts de divises de l'Estat.

Avui, com ahir, la connexió europea que impliquen el TGV i el tercer carril suposa unes inversions que són difícils de justificar pel trànsit de passatgers o de mercaderies que hi circularan. Al llarg del segle xx la perspectiva amb què ha estat vista la frontera ha canviat i, de ser considerada una amenaça per als interessos del país, ha passat a representar una oportunitat per al futur. Tanmateix, la manera com s'ha construït el TGV, i ara el carril addicional en la via normal, no sé si respon ben bé a les necessitats de Catalunya o a les intrigues cortesanes d'individus com Moret.