

Passarà el Nadal

Passarà el Nadal i Catalunya estarà unida a Europa per la via directa, directíssima, d'ample internacional; una via per la qual podran passar tota mena de trens, tots importants. Les possibilitats que s'albiren són enormes i els mitjans de comunicació en parlen. Expliquen detalls dels TGV que vindran, les proves que els fan a la nova línia o les mesures de seguretat que hi ha al túnel del Pertús, el rovell de l'ou de tot plegat. Centenars de persones fan de conillets d'Índies perquè tot vagi de primera, des del primer viatge.

N'hi ha, en canvi, que posen l'accent en el pas dels trens de mercaderies. Són gent a qui la via se'ls apareix com un riu d'or, com una vaca de llet que estan prestos a munyir. Sembla que al port de Barcelona hi faltava una peça indispensable que, finalment, ha estat trobada. L'èxit de la iniciativa es dona per descomptat. Crítiques, les mínimes, perquè a la fi els inconvenients de la nostra via diferent, més ampla, quedaran esborrats, anul·lats, arraconats com els papers antics que dormen als arxius o a les llibreries de vell. Els 1.668 mm, els sis peus castellans, són, des d'ara mateix, un anacronisme.

Correspondència amb el TGV

En el moment de publicar aquest article haurà entrat en funcionament l'estació Figueres-Vilafant. Servirà de final de trajecte per als TGV que, dos cops al dia, ens uniran amb París. Ha estat anunciat un tren directe des de Barcelona, que tindrà correspondència amb el tren francès. La manca de regularitat i les avaries que els darrers anys han minat la confiança del gironins que fan servir el tren provoquen dubtes, a hores d'ara, sobre l'eficàcia del servei anunciat.



La repercussió del fet és admirable. Segur que els primers bitllets a París es vendran a velocitat de TGV, que és molt alta. Prop de la Jonquera, les noves vies oferiran l'espectacle divers i multicolor dels trens que passen. L'estrena havia de ser el dia 12 de desembre. Tanmateix, descriure el futur un mes de novembre, quan els fanalets i els avets no han sortit dels armaris, quan tot just comencen a caure les fulles dels arbres, té un risc considerable. Serà veritat que arribarem tan ràpids a París? Les mercaderies, fluïran?

No fa pas gaire vaig llegir un informe voluminós en què s'acusava l'Administració d'haver construït un gran nombre d'universitats tot i que era sabut que la corba de natalitat minvava i que, per tant, cada cop hi hauria menys estudiants a les aules. Els redactors de l'informe detallaven les inversions i comptaven els diners que consideraven malbaratats. El llibre anunciava que havia arribat el moment en què potser calia tancar-ne alguna.

No sé si els autors d'aquell informe tenien raó, però això m'ha fet pensar en la nova línia de ferrocarril i posar en dubte si les seves dimensions són les més encertades. Per exemple, passejo per l'estació de Figueres-Vilafant i la trobo ridícula, de tràmit. Vies, les justes. L'edifici, vulgar. L'aparcament, minúscul. El conjunt resulta adequat, només, per a una estació de pas. Potser l'Estat va calcular alegrement el nombre de les universitats, però si no m'erro, va fer-ho pels mateixos anys en què decidia les característiques de la connexió europea d'ample internacional.