

Era aquesta, la mercaderia que esperàvem?

Fa uns mesos que circula un tren de mercaderies que no és com els altres. Va per la nova via d'ample normal que connecta el port de Barcelona amb la xarxa ferroviària europea, i diuen que és necessari per al creixement del port, per fer-ne la gran porta d'entrada a Europa. Però quan l'he vist passar per Girona me l'he mirat bé, i el que hi he trobat de diferent és que al davant hi duu dues locomotores potentíssimes que arrosseguen una corrua de plataformes gairebé buides.

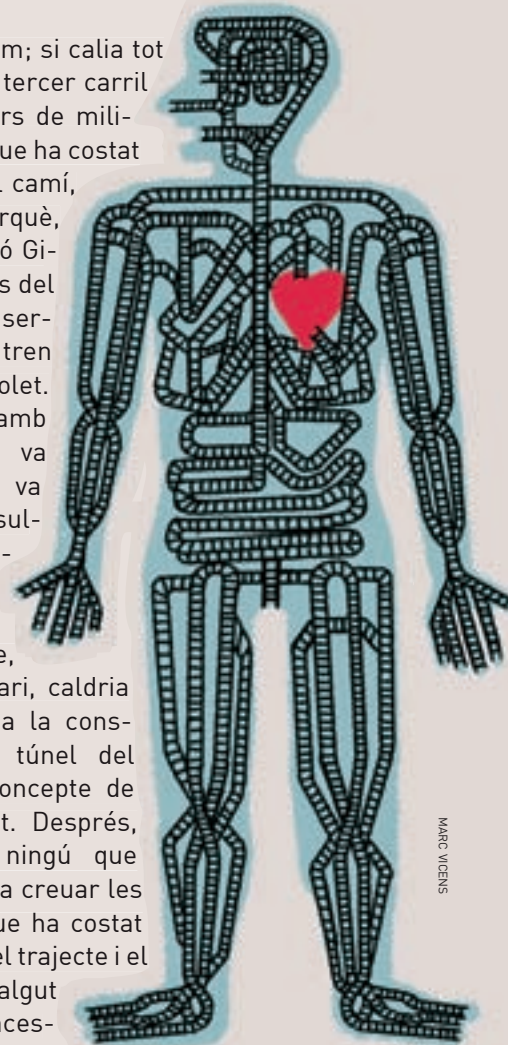
He preguntat el perquè de les dues locomotores (que reconec que, plàsticament, fan molta patxoca, totes dues amb els pantògrafs enlairats) i la resposta, en cas de ser certa, és decebedora: resulta que el model no és adequat per al servei que se li ha encomanat i, com que per la disposició dels seus eixos una de sola patinaria sobre els rails (el tren, si anés complet, pesaria mil nou-cents tones), tot i que té potència de sobres n'hi han de posar dues, per dosificar la força repartint-la entre més rodes.

Un s'imagina, doncs, que el negoci que es fa amb aquest tren no ha de ser gaire bo. Pregunto al meu informador que, si hi ha viatges en què el tren va mig buit, per què en aquests casos no el fan més curt i així s'estalvien la despesa de la segona màquina i el moviment dels vagons. Em mira i respon encongint les espatlles. Arribats en aquest punt li faig una darrera pregunta: vull saber quants trens circulen. Resposta: «Només dos per setmana».

Vist el tren com se'l veu passar, gairebé en secret, un pot arribar a dubtar si era aquesta la mercaderia

que esperàvem; si calia tot l'embolic del tercer carril i els centenars de milions d'euros que ha costat preparar-li el camí, sobretot perquè, quan la secció Girona-Figueres del TGV entri en servei, aquest tren quedarà obsolet. L'argument amb què Foment va defensar-lo va ser que resultava imprescindible per estalviar-se els diners que, en cas contrari, caldria haver pagat a la constructora del túnel del Pertús, en concepte de lucre cessant. Després, no he vist ningú que s'entretengui a creuar les sumes del que ha costat l'adaptació del trajecte i el que hauria calgut pagar als concessionaris del túnel.

Sóc conscient que, al costat del vertigen de milions que suposen les obres faraòniques del TGV, el fet que un tren de mercaderies es passegi mig buit té una importància relativa. Tanmateix, potser caldria no menystenir la despesa i sumar-la, per exemple, a la de la construcció dels túnels que travessen Girona i del que caldrà pagar per la desconstrucció del viaducte. No proposo comptar els diners per saber si es podria haver fet amb més o amb menys, sinó perquè, per a més endavant, potser d'aquí a dos o tres-cents anys, els que ens succeiran puguin trobar alguna constància escrita de la nostra frivolitat, perquè els historiadors la revelin als seus conciutadans –si és que aquella civilització se'ls escolta– i els serveixi d'avertiment de com de rics ens vam pensar que érem i com de confosos estàvem.



Encara no som Europa

Al cor d'Europa hi ha diverses artèries ferroviàries dedicades al transport de mercaderies. Potser les més conegudes són les que voregen el Rin i el Roine. Els mercants hi circulen, sovint, amb freqüències inferiors als deu minuts. Per fer-nos una imatge propera, podríem imaginar que substituïm el trànsit de trens de Rodalies per trens de mercaderies, a Barcelona. Malgrat la nova via que ens connecta, pel que fa al transport de mercaderies per ferrocarril encara som lluny d'Europa.