

Un enginyer infatigable i crític

No fa pas gaire temps que Lluís Batlle i Gargallo s'ha jubilat, després d'haver treballat tota la vida com a enginyer a la RENFE. Aquest gironí, al qual la feina es va endur lluny de la seva ciutat, va ocupar diversos càrrecs a la companyia, en una trajectòria comuna a tots els enginyers de ferrocarrils. Ja l'any 1965, quan començaven les declaracions triomfalistes respecte del futur del ferrocarril a Girona, les va matisar des de les pàgines de *Los Sitios*.

Batlle ha publicat diversos estudis sobre la xarxa catalana de ferrocarrils. Per exemple, l'Institut Català de Desenvolupament del Transport li va encomanar, el 1986, una diagnosi de la situació en què es trobava el transport ferroviari a Catalunya. El llibre, voluminós i ple de dades, és un clàssic del gènere que fa temps que dorm a les prestatgeries dels entesos. Més endavant, en el marc del Pla territorial de l'àmbit metropolità de Barcelona, va ser el responsable d'estudiar la viabilitat del canvi d'amplària de via a Catalunya, un estudi que després es va estendre a una tercera part del territori de l'Estat espanyol. Els seus càlculs demostraven que, aprofitant els períodes de renovació dels carrils, en uns vint anys es podia realitzar el canvi d'ample a tot Espanya amb un cost que no superava el 0,025% del pressupost de l'Estat. Si s'hagués acceptat la proposta, avui estaríem connectats a Europa per no gaires diners. Infatigable, Batlle ha continuat publicant estudis i divulgant-los en els mitjans. La seva postura crítica davant de projectes que sovint s'han executat contra les recomanacions dels tècnics i dels economistes ha fet que,

Una guerra de desgast

ADIF ha commemorat fa unes setmanes el primer aniversari de l'arribada del TGV a Barcelona. Mentrestant, els gironins que han d'agafar el tren pateixen més i més retards. ADIF ha mirat d'apaujar les protestes dels viatgers amb una bateria d'arguments tècnics que no serveixen, però, per recuperar la normalitat. El servei es va deteriorant a poc a poc, però de manera inexorable. A la fi, ben farts, aquells que hagin de fer servir el tren amb assiduitat acceptaran per bona qualsevol alternativa que se'ls pugui donar. La construcció del TGV comença a semblar una guerra de desgast: la que lliura el TGV contra el tren.



MARC VICENS

en diverses ocasions, alguns polítics es molestessin. Ell reconeix que ara, com abans, no hi ha persones independents en els llocs de decisió que puguin aportar una visió tècnica al planejament del transport.

Quan el TGV s'acostava a Girona, Batlle va presentar al·legacions al Ministerio de Fomento en contra del traçat que es proposava. No va obtenir cap resposta, segons diu, perquè els seus arguments eren irrebatibles. Afirma que desviar la línia principal pel centre de la ciutat suposa un augment del cinquanta per cent sobre el cost de fer una variant en superfície i un accés al centre de Girona i Figueres. A més, el traçat escollit obligarà els combois a aminorar la marxa, perquè al túnel hi haurà diversos revolts poc oberts. Tots els trens, encara que siguin directes, hauran de reduir la velocitat a uns cent quaranta quilòmetres per hora, «suposant que aquesta velocitat la puguin suportar els viatgers que són a les andanes de l'estació», puntualitza, mentre recorda a tots aquells que hagin notat la clatellada que venta el Talgo quan passa per l'estació de passeig de Gràcia que, allà, només va a setanta. L'error que Batlle veu en tot això és que s'ha volgut fer un túnel on no calia. Un túnel, explica, és més perillós que un traçat de superfície, perquè les conseqüències d'un accident hi són més greus. Per disminuir aquest perill, és necessari instal·lar i mantenir tot un seguit de mesures de seguretat que fan molt més cara l'exploració ferroviària.

Després de tants anys de professió, contempla atònit la gran sensibilitat que s'ha desfermat en aquest país i que ha obligat a soterrar totes les infraestructures. «De fer molts de túnels en fem una bandera, un èxit, la qual cosa no passa a la resta d'Europa. Sospitem!», adverteix.