

## Cinc-cents camions

**C**inc-cents camions travessaran cada dia els carrers de Girona. Aniran i vindran de les obres del TGV. S'enduran la terra que vagi traient la tuneladora en el seu avanç pel subsòl de la ciutat. Cinc-cents al dia són molts camions. En tot un any resulten uns divuit mil i, si les obres s'allarguen, per culpa de la dificultat del terreny, caldrà anar sumant-ne més. No resulta fàcil imaginar tota aquesta *camionada* posada en filera, amb el soroll dels motors, el fum dels tubs d'escapament i la pols que, malgrat els tendals amb què cobriran la càrrega, aniran escampant. Només de pensar-ho em ve al cap un documental que mostrava tot un any del moviment d'un carrer tranquil, suburbial, a Sant Petersburg, vist des d'una finestra. Res a veure.

Fa temps que el camió ha guanyat la partida al tren. Al damunt dels camions s'hi poden veure rails, travesses o balast i, fins i tot, algunes de les locomotores que arrossegaran els TGV. Ara, se'ls afegiran els centenars que han de servir per endur-se la terra de la Girona més profunda. No puc deixar d'estar-ne sorprès, perquè, precisament, el ferrocarril va néixer per transportar mercaderies i ha acabat convertint-se ell mateix en embalum. Els papers s'han trastornat. Anem

### El color dels pals

En el primer TGV espanyol, el de Sevilla, els pals que sustentaven la catenària es van fer de formigó. En la resta de traçats, de metall. En la línia de Madrid a Barcelona els pals els van pintar de color blau. Un blau ben viu, gairebé rabiós, si és que el qualificatiu pot escaure al color. En canvi, els pals que s'estan instal·lant a partir de la Roca del Vallès en direcció a Girona els pinten de color verd, com els del TGV Madrid-València. El canvi de color no és gratuït. El blau va ser el color del GIF i el verd és el d'ADIF. Cap record visible dels pactes del Majestic...



a l'avançada del retrocés. Reconforta saber que, en altres països, el ferrocarril resisteix millor.

Em pregunto si per endur-se tota aquesta terra no hi havia cap altra solució, si no es podia haver donat al ferrocarril la responsabilitat de treure-la de la ciutat. A Girona el pou de la tuneladora és a prop de les vies i de l'estació del tren, per la qual cosa sobta que ningú no hagi proposat aprofitar aquest avantatge per endur-se la runa d'una manera més amable. N'hi hauria hagut prou d'instal·lar un ferrocarril miner des de la boca del pou fins al peu del viaducte. En aquest punt una cinta contínua podria haver pujat el material i abocar-lo en vagons adequats que, un cop carregats, marxarien tranquil·lament i sense fer soroll enganxats a una locomotora, en direcció a un lloc en què la descàrrega no suposés cap trasbals. Que senzill que és fer anar la imaginació!

Es diu que cada cop es tenen més en compte les persones. Tanmateix, la realitat demostra que les molèsties que se'ls provoca amb la construcció d'una gran infraestructura esdevenen proporcionals al volum de la inversió. «No volíeu TGV? Doncs va, patiu-ne les conseqüències!», deuen pensar els executors. A la fi, el més probable és que els veïns de Girona, abans d'anar i venir a tres-cents per hora, haurien preferit continuar vivint en uns carrers tranquils.