

## Camí de París

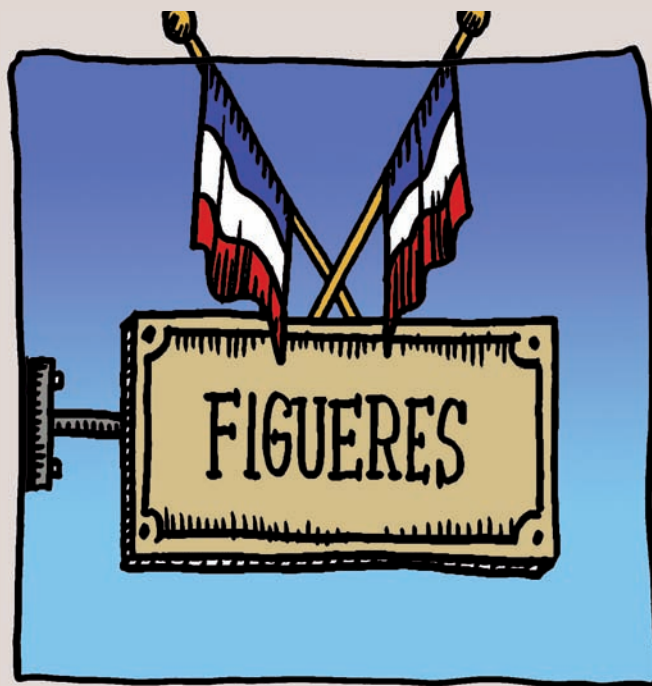
Un TGV que ha sortit de Figueres a les 11.06 h del matí passa per Pont de Molins, camí de París. Fa un sol magnífic de gener. L'aigua de la Muga retorna la imatge del tren, del pont, de les cases. Formen una amalgama que reproduïx, una per una, totes les peces d'un tren-caclosques gairebé enllestit. Tanmateix, la del tren francès era una peça que m'ha sorprès trobar, que no acabava d'encaixar. El seu pas és el resultat d'una estratègia –com la de fer-hi passar trens de mercaderies– dissenyada per abaratir les despeses que ocasiona a les administracions públiques el contracte que es va signar amb el concessionari del túnel del Pertús pel retard en la construcció de la línia.

Mentre l'observo, tinc la sensació que la imatge del tren francès en terres catalanes em projecta a un futur en què la xarxa de relacions d'aquest país pot bascular cap al nord. Tanmateix, també podria afegir un element més de tensió si els encarregats de la cosa pública veïna l'exploten amb la intenció de dificultar l'aparició d'un espai d'interessos econòmics i socials comuns entre Catalunya i el Migdia francès. Fa més de vint-i-cinc anys que es parla del TGV. Amb més o menys intensitat, però les peripècies del tren veloç han estat una notícia força present. En tot aquest temps he après que en la construcció i posterior posada en servei de la xarxa ferroviària d'alta velocitat hi intervenen diversos factors, entre els quals els taticismes polítics no són menyspreables.

Assisteixo, doncs, a les primeres escaramusses de la batalla de Barcelona. Batalla ferroviària, és clar, però a la fi, una guerra pel pastís de viatgers

### El nom de l'estació

A principi de novembre l'estació de Figueres-Vilafant duia per nom *Alt Empordà*. Ho deia un rètol molt gran, de sis o vuit metres d'alçada, que presidia l'entrada al recinte ferroviari. El que no sabem és si, a més del rètol, hi havia més indicadors, fulletons, catàlegs i tot allò que acompanya una estació que, més que per vocació, ha nascut internacional per obligació. I sobretot, el que no ens han dit és el preu de canviar-li el nom.



catalans, ja que les distàncies que ens separen de Madrid (i Saragossa o València) i París (i Lió o Tolosa), no són tan grans perquè, uns i altres, no es disputin un territori interessant com el nostre. És el TGV que ara veig passar per Pont de Molins allò que els castellans en diuen *poner una pica en Flandes*?

Els francesos tenen més trens, més experiència, poden oferir més i millors connexions, perquè la integració de la seva xarxa és superior a l'espanyola. Catalunya i, sobretot, Girona tindran mitja França –París– molt més a l'abast del que ho havia estat mai. I també ens podrem aprofitar de l'oportunitat que mitja França estarà més a prop de casa nostra.

El TGV s'allunya, torna el silenci i em pregunto si aquest pastís, que som nosaltres, només poden repartir-se'l Renfe i SNCF. No sé si no es podria pensar en Barcelona i Catalunya com en el centre d'un nou eix ferroviari, però això, possiblement, mai no podrà passar de ser una idea que no s'expressarà de viva veu per por de ser acusats de centralistes i de voler construir una xarxa radial.