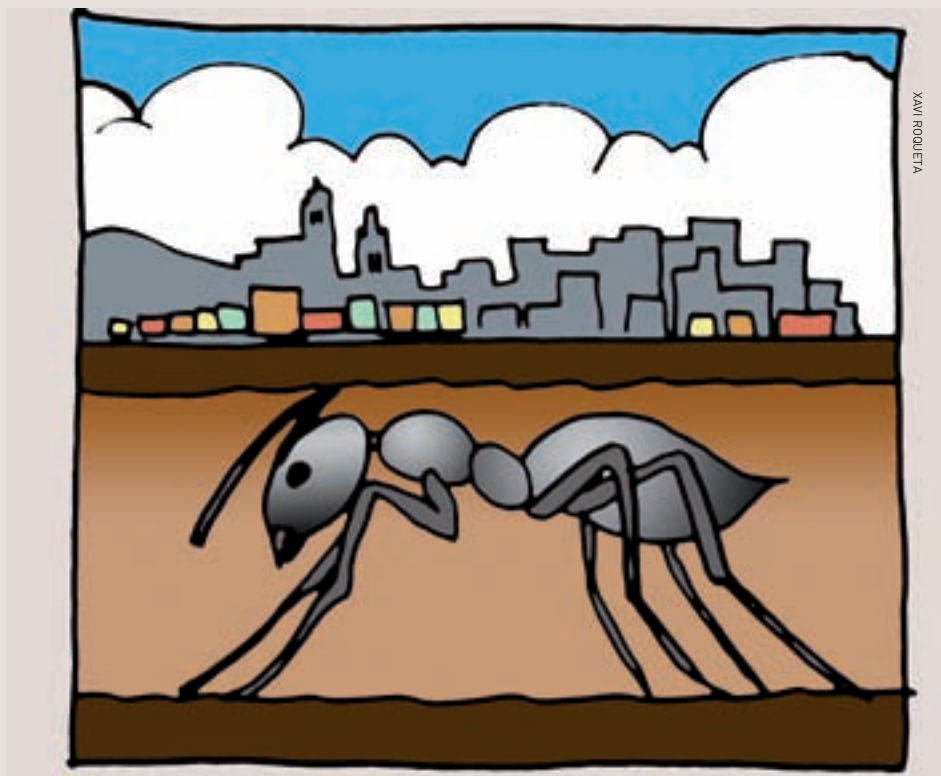


# Un ferrocarril impossible d'aturar



Les obres del TGV han assolit unes dimensions tan grans que el seu avanç resulta gairebé imperceptible. Avancen, com si diguéssim, a una velocitat geològica. És un fenomen que s'assembla al que acompanya el moviment de les muntanyes, que ens és invisible.

Sí, els mitjans de comunicació ens informen –per exemple– dels metres diaris que avança la tuneladora a través del subsòl de la ciutat de Girona, del moment en què es comença a posar el balast en un punt o altre de la línia o de la data en què es completa el taulell d'un pont. Però us reptaria que em

## TGV a Extremadura i Galícia

Malgrat la conjuntura de crisi i les retallades pressupostàries, el govern de l'Estat ha emprès la construcció de dues línies d'alta velocitat, l'una cap a Extremadura i l'altra cap a Galícia. Les actuals perturbacions econòmiques no semblen tenir prou entitat per detenir el model espanyol del TGV.

diguéssiu, amb sinceritat, si cada cop que passeu pel costat de les obres no teniu la sensació que sempre presenten la mateixa fessomia, si no les veieu inertes, incommovibles.

El del TGV és un model de ferrocarril que s'allunya del que havien preferit els nostres avantpassats, els quals, en l'aspecte de les dimensions, s'estimaven més deixar-se guiar per la prudència. Va ser així en les beceroles del ferrocarril. Va ser-ho, sobretot, als Estats Units, on, quan construïen una nova línia de ferrocarril, el que volien era posar-la en servei de seguida. Per aconseguir-ho la feien avançar uns quants quilòmetres cada dia –potser deu o dotze–; tan bon punt els obrers havien acabat de clavar les escàrpias ja venien els

primers trens, a banda i banda s'aixecaven ciutats i la resta l'hem vist a les pel·lícules. Els americans, pragmàtics, construïen de qualsevol manera, sovint de forma molt precària, perquè el que volien era comprovar si el projecte en què acabaven d'invertir els tornaria els capitals, si podia ser, amb escreix. Si el negoci era favorable, aleshores hi abocaven diners a cabassos i el que havia estat un establiment de nyigui-nyogui acabava per convertir-se en un ferrocarril amb tots els ets i uts, sòlidament incrustat en el paisatge. En canvi, si el negoci anava de mal borràs es desmantellava tot i la pèrdua resultava la mínima per a l'empresa que havia decidit assumir el risc.

Però avui els constructors de línies d'alta velocitat saben que fer córrer els trens no els donarà diners. En conseqüència, s'afanyen a construir línies de dimensions faraòniques, perquè és precisament amb l'aparat que fan el negoci. I perquè ningú no sospiti les fan progressar tan a poc a poc com poden, perquè, malgrat les ingents sumes de diners públics que devoren, no sembli que allà se'ls gastin com se'ls gasten. L'avanç imperceptible d'una línia de TGV és com el de les muntanyes: impossible d'aturar.