

La lógica entrada del TGV por Cataluña

JOAQUIM FERRER

Entre las cuestiones emblemáticas para medir el grado de modernización de una sociedad en la Europa actual se encuentra en el campo de las comunicaciones, el Tren de Gran Velocidad (TGV) que Francia ya cuenta con un trayecto estrella entre París y Lyon por el que discurren comboyes capaces de desarrollar velocidades comerciales alrededor de los 200 km/hora.

Esta revolución en un medio de transporte como es el ferrocarril que había quedado rezagado con referencia al de carretera o el aéreo vuelve a prestigiarlo y a convertirlo en una solución con futuro.

Naturalmente el TGV no sólo se aplica en Francia sino que se plantea una red europea en la que se dibujan ya trayectos que recorrerán y miran con rapidez y seguridad gran parte de nuestro continente.

Por nuestra parte y tras la errónea decisión en tiempos pasados de optar por un ancho de vía distinto al europeo habitual es preciso reconocer que existe una especial sensibilidad por conseguir que no vuelva a ocurrir nada parecido y los progresos en este campo del transporte, como en cualquier otro, nos encuentren atentos y con capacidad de propuestas para completarlas. Europa nunca terminó en los Pirineos pero en al-

gunas épocas se empeñaron aquí y fuera en demostrar tan peregrina opinión. El recuerdo de aquellos períodos y sus decadencias son un acicate para actuar si es necesario con mayor rapidez y eficacia.

El europeísmo y el progreso no se demuestra solo con discursos, sino que requiere que en las mentes nuestro marco natural de actuación sea el que nos corresponda según el reciente ensayo de Robert Lafont «Nosotros el pueblo europeo» confirmado con el Edgar Morin «Pensar Europa».

Así pues, es indudable que existe en nuestra sociedad un gran interés no solo para incorporar a toda iniciativa importante de ámbito europeo, sino también por contribuir a los desafíos de la época desde la propia creatividad. Este conjunto de reflexiones explica que al iniciarse en 1983 la red del Tren de Gran Velocidad en Francia en Cataluña se haya seguido con gran interés esta cuestión y entre 1985 y 1986 la Generalidad haya realizado a través de su Departamento de Política Territorial y Obras Públicas un primer estudio sobre que opciones existían para que el TGV atravesara los Pirineos y viniera a Barcelona y otras ciudades como Valencia, Zaragoza y Madrid. Este estudio se inclinó por la construcción de una nueva línea destinada a alta

velocidad y de anchura internacional. Posteriormente en 1987 se continuaron los estudios como los de rentabilidad comparada a los otros proyectos europeos de características similares. Entre 1988 y 1989 se elaboró el Anteproyecto con la definición del trazado que debería seguir el TGV entre Barcelona y su conexión con la red francesa, y finalmente, entre 1989 y 1990 se ha concluido el estudio del Proyecto de la Nueva Línea. Tras estos trabajos que han sido seguidos con gran atención por la opinión pública fue presentada hace unos meses la Memoria del Proyecto de la Nueva Línea Barcelona-frontera francesa que incluye una previsión para su construcción que iniciándose las adquisiciones éste aún podría entrar en servicio en 1995, esta Memoria está firmada por Andrés López como Director Técnico del Proyecto y por Albert Vilalta como Director General del mismo.

La conexión de Barcelona con la red del TGV actualmente en construcción en Francia y que significa la incorporación de este revolucionario sistema de transporte hacia el sur y centro de la península requiere cuatro años, su puesta en funcionamiento se prevé para el 1.º de julio de 1995, la inversión necesaria es de 125.000 millones de pesetas en la construcción de la nueva línea y de 20.000 millones de pesetas en la adquisición del material ferroviario. La duración de los viajes se reducen a más del 50% y para las mercancías entre un 30% y un 50% según su destino. Esta pormenorizada Memoria fruto de un estudio en profundidad demuestra el gran interés de un proyecto como el TGV que en la Europa actual es emblemático porque define la capacidad de renovar el transporte por ferrocarril. Hasta aquí la simple definición de los trabajos emprendidos por la Generalidad de Cataluña representativos de un indudable interés de la opinión pública en que el TGV atravesase los Pirineos. Todo cuanto se ha hecho es lógico y conveniente y por esta razón que resulta incomprensible la reticencia demostrada por el Presidente González con referencia a este proyecto y la ambigüedad del Ministro Borrell. Debemos preguntarnos: ¿Puede la simple politiquería retrasar o frustrar una iniciativa de interés para todos?

Joaquim Ferrer es historiador. Actualmente es senador y ha sido con-seller de Cultura de la Generalidad de Cataluña.

La conexión de Barcelona con la red del TGV actualmente en construcción en Francia y que significa la incorporación de este transporte hacia el sur y centro de la península requiere cuatro años. Su inauguración se prevé para el 1.º de julio de 1995 y su inversión es de 125.000 millones de pesetas en la construcción y de 120.000 en la adquisición de material.



En 1988 La Generalidad elaboró el anteproyecto del trazado del TGV entre Barcelona y la red francesa y en 1990 se concluyó el proyecto.