

LA COMPANYIA ESPANYOLA DEFENSA EL MONOPOLI

# Renfe lluita amb el Talgo contra la via estreta

La campanya pel TGV ha obligat la Renfe a multiplicar les línies internacionals de la companyia. Però això no vol dir que el TGV no passi la frontera. La qüestió és si la passarà per Catalunya o pel País Basc.

Jordi Fortuny

**L'**invent espanyol per al canvi d'eixos dels trens, a la frontera amb França, potser no és una meravella de l'enginyeria, però ningú no pot negar que és enginyós. De tan senzill que és, sembla com si no hagués de funcionar. La cosa consisteix en uns rails elevats, a l'altura dels cotxes —terme ferroviari per designar els vagons—, sobre els quals va lliscant el tren de manera que les rodes queden lliures. Llavors es desprenen els eixos, que continuen rodant damunt la via i s'enfonsen per aquest pendent avall

mentre el tren manté l'horitzontal com si res gràcies als rails elevats.

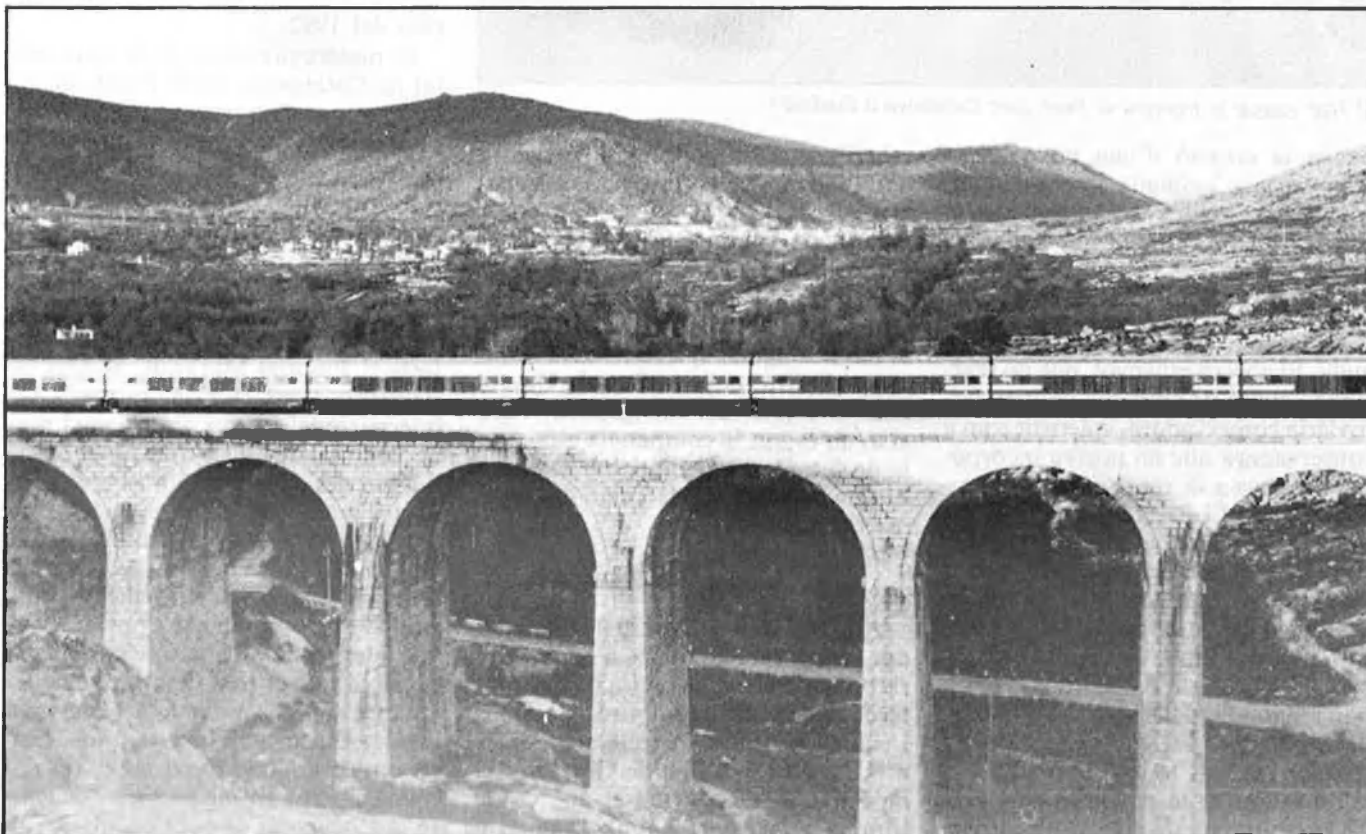
Uns metres enllà la via torna a pujar fins al seu nivell normal, punt on uns altres eixos —d'amplada internacional— ocupen el lloc dels antics, sota el tren. En aquest moment s'acaben els rails elevats i ningú no s'adona de res perquè tot ha passat en marxa. La via i els eixos són més estrets que els de moments abans, però ni es nota.

Si el sistema no s'entén del tot explicat d'aquesta manera, és perquè és massa senzill. Tant, que per evitar que s'elevi la temperatura dels rails sobre els quals llisca el tren quan va sense ro-



des, l'inventor va preveure uns rajolins d'aigua que van refredant el metall, de manera que allò sembla més aviat un abeurador que una obra d'enginyeria.

Aquest procediment ha fet possible que els trens espanyols, fonamentalment el Talgo, entrin a la xarxa ferroviària d'amplària internacional —més estret— i hi circulin amb normalitat, cosa que els trens europeus no poden



L'ofensiva comercial de Renfe coincideix amb un pla de millores, per part del Ministeri de Transports, que acabarà amb els retards.

fer en territori espanyol. En cap moment la possibilitat d'entrar a l'Estat espanyol no els ha estat prou atractiva per a construir uns trens capaços de fer les filigranes que fa el Talgo, quan canvia d'eixos per passar d'un costat a l'altre de la frontera d'Espanya amb França.

Fins ara això ha estat acceptat com una *quixotada* espanyola, perquè durant molts anys el tren havia anat de baixa. Però des de fa un temps, França ha demostrat que es poden aprofitar les possibilitats dels trens per complementar els altres mitjans de transport i, fins i tot, per fer la competència al cotxe i a l'avió. L'administració francesa ha estat pionera a Euro-

quències concretes. La Renfe ha intensificat els projectes per millorar la connexió ferroviària entre les ciutats espanyoles i les europees amb el Talgo, que com hem vist té el problema de l'amplada d'eixos solucionat. D'ací a pocs mesos l'oferta de línies internacionals de Renfe s'haurà multiplicat.

El 25 de setembre pròxim podria començar a funcionar el Talgo Barcelona-Tolosa de Llenguadoc passant per Puigcerdà. Renfe ho té tot a punt i només cal l'autorització de la SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer) perquè sigui possible. En aquests moments els francesos posen problemes per autoritzar-ho perquè s'estimen més que el Talgo passi per Perpinyà, d'on

cia, Castelló, Tarragona... però s'atura a la frontera i perd tota la gràcia.

La idea de Renfe per a les noves línies és prolongar el Talgo de Ginebra fins a Zuric, o bé dividir el Barcelona-Milà en dos abans d'arribar a la ciutat italiana i que una part se'n vagi cap a la ciutat suïssa. En tot cas la línia de més èxit sembla que seria la de Milà, ja que diverses institucions italianes s'han interessat a incrementar les comunicacions entre la capital llombarda i Barcelona, tant pels intercanvis turístics com de negocis.

### El TGV pot arribar a Madrid

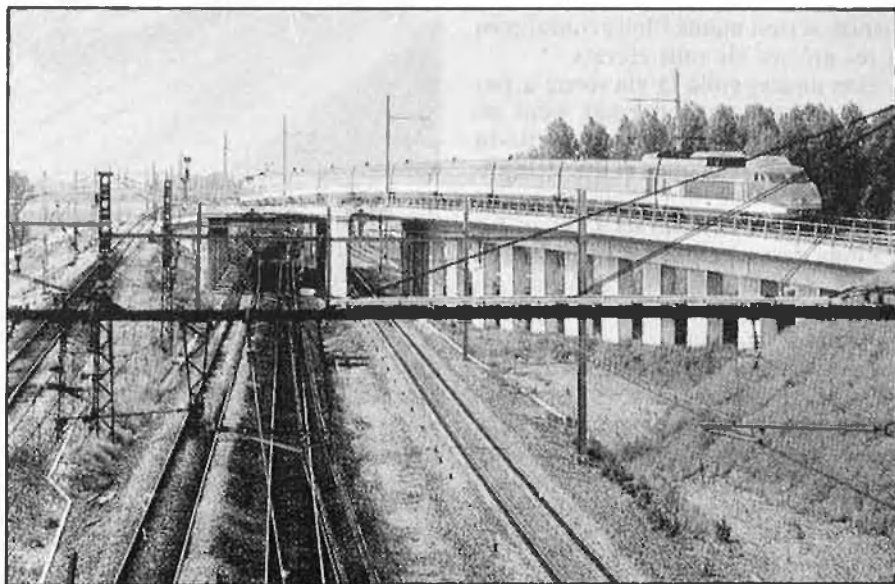
Tota aquesta ofensiva comercial i d'imatge de la Renfe coincideix amb el pla de millores de la xarxa ferroviària que porta a terme el Ministeri de Transports. El pla eliminarà tard o d'hora els típics retards de la Renfe i reduirà el temps de viatge d'alguns trajectes, com els de l'anomenat triangle Madrid-València-Barcelona.

La Generalitat de Catalunya i les altres institucions catalanes, pel seu compte, veuen aquest procés compatible amb la prolongació de la via d'amplada europea fins a Barcelona, que permetria l'entrada a territori espanyol dels trens europeus tant de mercaderies com de viatgers. També del TGV, que ara ja arriba a Montpeller i que, si li fan la via, no tindria inconvenient a arribar fins a la ciutat olímpica del 1992.

El mateix president de la Generalitat de Catalunya, Jordi Pujol, ha esbombat que s'atreveix a trobar finançament privat per a la construcció de la via si el govern espanyol dóna el permís, i que això obrirà la porta a una prolongació lògica del trajecte fins a València.

El candidat socialista a la presidència de la Generalitat, Raimon Obiols, també s'ha mostrat partidari del projecte, i Pasqual Maragall, alcalde de Barcelona, està convençut que la via internacional hauria d'arribar al port de la ciutat.

Però des de la mateixa Renfe es comença a preparar el terreny perquè els fets vagin en una altra direcció: ja que el 1990 el TGV té previst d'arribar des de París fins a Hendaia, al País Basc francès, no costaria gaire prolongar la via internacional fins a Madrid i fer possible que el tren de gran velocitat unís les capitals espanyola i francesa. Això —diuen— dibuixaria d'una banda un eix atlàntic basat en el TGV, i d'una altra un eix mediterrani que Renfe ja s'ocuparia de cobrir amb el Talgo. □



El TGV: passar la frontera sí. Però ¿per Catalunya o Euskadi?

pa en la creació d'una nova xarxa ferroviària d'amplada internacional, concebuda perquè els trens agafin grans velocitats com el famós TGV.

### Més Talgos que mai

La resta de la història és prou coneguda. El govern espanyol, que no reacciona i continua amb una política ferroviària conservadora, entenent com a conservadora que no preveu incorporar Espanya a la xarxa d'amplada internacional. El govern de la Generalitat de Catalunya que proposa justament el contrari, és a dir, que la via de tren d'amplada internacional es prolongui des de la frontera amb França fins a Barcelona i que, damunt, hi passi el TGV. I la Renfe, que, com a bon monopoli, defensa la via d'amplada espanyola per on només poden circular els seus trens.

De moment, la polèmica sobre els 23,3 centímetres de diferència entre la via espanyola i l'altra ha tingut conse-

reben pressions polítiques en contra d'afavorir trajectes ferroviaris alternatius.

Si Renfe se'n surt amb la seva, anar de Barcelona a Tolosa amb tren serà aquesta tardor una hora més curt que ara, sense fer transbord a la frontera ni haver d'agafar el tren francès de rebuig que ara uneix la Tor de Querol amb la capital del Llenguadoc. Però això no és tot: la companyia espanyola de ferrocarrils vol arribar també a Zuric i a Milà amb els Talgo del sistema rajolinet.

### «¿Va bene, la Renfe?»

A part el tren de Tolosa de Llenguadoc, els dos nous Talgos a Milà i Zuric doblarien l'actual oferta de línies internacionals entre els Països Catalans i ciutats europees, perquè ara només n'hi ha dos: el Talgo de Ginebra i el de París. A més, hi ha el que va de Múrcia a la frontera amb França, a Portbou, passant per Alacant, Valèn-