



EL TEMPS

# El tren ignorat

És l'any 1985. Un TGV connecta Madrid, Barcelona i Portbou. 728,5 km de via d'amplada europea amb combois que volen a una velocitat màxima de 300 km/h. L'estat espanyol se situa en l'elit mundial dels serveis ferroviaris. Era el projecte que la dictadura havia encarregat a Renfe l'any 1972, però que, amb la mort de Franco, també va quedar enterrat. EL TEMPS ha consultat els informes econòmics i tècnics d'un traçat que, gairebé tres decennis després, encara no s'ha materialitzat.

# El TGV que el franquisme va deixar al calaix

Franco no va tenir temps de revisar l'avantprojecte de tren de gran velocitat Madrid-Barcelona-Portbou que havia encarregat a Renfe el 1972. Es va morir pocs dies abans del lliurament dels vuitanta volums i les sis carpetes que donaven forma a un TGV a 300 km/h en amplada internacional, un tren que prioritzava la sortida de l'economia catalana a Europa. Mort el dictador, el projecte va romandre al calaix uns quants anys, fins que el PSOE de Felipe González el va enterrar definitivament.

“**R**enfe estarà en condicions de començar la construcció de les línies d'alta velocitat en combinació amb la xarxa europea d'aquest tipus i situar les nostres dues grans ciutats, Madrid i Barcelona, a dues hores i mitja de viatge.” Ho assegurava el president de la companyia ferroviària estatal, Francisco Lozano Vicente, el juny del 1973. I no era pas xerrameca. El Pla Renfe 1972-1975 recollia una directriu del tercer Pla de Desenvolupament respecte al plantejament de la gran velocitat “sobre la base de 250 km/h a 300 km/h com a element essencial del ferrocarril del futur”, en què instava a realitzar “un estudi econòmic i financer per a la tria del model de transport (ferrocarril de gran velocitat, avió i autopista) més convenient als interessos de la col·lectivitat entre Madrid i una capital perifèrica”, a més d'un estudi detallat “d'una línia d'alta velocitat Madrid-Barcelona-Portbou, amb amplada de via internacional, tant en els aspectes tècnics com en els econòmics i financers”.

De fet, el 1972 mateix, Renfe ja havia encarregat a la seva filial Ineco un treball multidisciplinari d'aquesta línia de TGV. Per tant, quan el president de

la ferroviària pronunciava el seu discurs, ja disposava de moltes dades que garantien la viabilitat d'aquella empresa d'abast internacional que havia de situar la xarxa ferroviària espanyola al màxim nivell mundial. El projecte va arribar als despatxos de Madrid el desembre del 1975, pocs dies després de la mort del dictador. Vuitanta volums i sis carpetes que contenien mapes detallats del traçat es van convertir, oficialment, en el primer avantprojecte del ferrocarril de gran velocitat de l'estat espanyol.

La documentació, que es conserva a la Biblioteca Ferroviària de la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols de Madrid, certifica que, si s'hagués executat aquest projecte –elaborat fa més de tres dècades per un reduït equip de tècnics encapçalat per l'enginyer responsable de la divisió d'innovació de Renfe, Fernando Oliveros–, hauria significat una fita tecnològica de primer ordre en la història del ferrocarril. Perquè cal tenir en compte que el 1975, l'única línia de gran velocitat projectada a 300 km/h era la de París-Lió, que aleshores es trobava en construcció. Al Japó, país pioner de la gran velocitat, els trens hi circulaven



Franco, a la dreta de la imatge, viatja amb un

a 210 km/h. Itàlia també estudiava un tren de gran velocitat a 300 km/h per al trajecte Milà-Bolonya, i Alemanya per a la línia de Colònia que havia de passar per Frankfurt. A banda del lideratge tecnològic, aquella línia de TGV a l'estat espanyol hauria portat un progrés econòmic i social d'efectes immediats, perquè prioritzava la sortida europea de Catalunya, la gran locomotora d'un estat encara abocat a la depressió econòmica.

Sens dubte, aquell projecte –batejat pels mateixos tècnics amb el nom de *piano*, per les dimensions de la documentació– era una mirada nítida cap a Europa i cap a una xarxa d'abast continental, que s'explicava en bona mesura pels contactes que havien tingut els enginyers de Renfe amb els de la companyia pública ferroviària francesa, SNF, i amb més experts ferroviaris europeus.



tren de Renfe que fa la ruta Ferrol-Gijón, el setembre del 1972, acompanyat de dos ministres.

**Un TGV capdavanter.** Pere Macias, doctor enginyer de camins, canals i ports i diputat de CiU al Congrés espanyol, és autor de *Via ampla, ment estreta. Crònica de 150 anys d'aïllament ferroviari (1848-1998)* (Editorial Terminus, 2012), un treball exhaustiu que, entre més qüestions, fa referència a aquest projecte. Mercès a la recerca prèvia de Macias, EL TEMPS ha pogut consultar la memòria econòmica i tècnica d'aquest projecte, que posa de manifest que la política d'infraestructures ferroviàries de principi dels 70 tenia una vocació europeïsta i d'innovació tecnològica, si més no en el pla teòric, prou més elevada que no la que van implantar els successius governs democràtics, que van fer desaparèixer el TGV Madrid-Barcelona-Portbou retirant-lo dels despatxos el 1978 i enterant-lo públicament a partir del 1982, quan el govern socialista de Felipe

González va fer un tomb radical en la política d'infraestructures.

La línia hauria tingut una longitud de 738 km, amb estacions a Madrid, Saragossa, Barcelona i Portbou. El trajecte hauria inclòs 60 km de túnels i 49 de viaductes. La velocitat màxima hauria estat de 300 km/h, i la comercial, de 250 km/h. Això volia dir que l'enllaç entre Madrid i Barcelona s'hauria fet en 2 h i 30 minuts, i fins i tot s'hauria pogut escurçar deu minuts més. Al pròleg de l'estudi ja s'advertia que "la introducció de l'alta velocitat exigeix un examen a fons de les noves tècniques d'infraestructura, via, tracció i seguretat, a més de les corresponents alternatives econòmiques en cada cas".

L'avantprojecte incloïa els corresponents estudis geològics —alguns dels quals elaborats per reconeguts experts catalans, com ara Oriol Riba i Lluís

Palli—, geotècnics del traçat, i geofísics dels túnels, a més de la definició del traçat a escala 1:5.000 en planta i en alçat. Pel que fa a les qüestions econòmiques, es valorava el cost de tota la línia en 76.321,1 milions de pessetes —uns 1.000 milions de dòlars del 1974. Per tal de donar una idea de la magnitud del projecte, es remarcava que els recursos que calia destinar-hi eren equivalents al total d'inversions que preveia el pla decennal de modernització de Renfe del 1964, o tot el pla de Renfe 1972-1975, que havia de posar al dia sobretot en freqüències de pas i en infraestructures tota la xarxa ferroviària espanyola. Certament, la posada en funcionament de la línia de gran velocitat hauria tingut repercussions sobre les previsions d'explotació i el rendiment de les antigues línies de Renfe: "Concentrar les inversions en la línia de gran velocitat implicarà el retard o l'anul·lació de les inversions de racionalització i productivitat de les línies actuals, de les inversions en material motor i mòbil necessaris i la reducció dels ingressos per trànsit de viatges en els serveis actuals, i obligarà a fer un pla de reducció dels costos d'explotació generals, a millorar el rendiment del tràfic de mercaderies augmentant-ne la regularitat, a més d'executar una campanya per a millorar el prestigi del transport per ferrocarril", adverteix l'informe.

El document també glossa un seguit de possibles desavantatges que tindria per a la societat la implantació del TGV Madrid-Barcelona-Portbou, tant des del punt de vista econòmic com social: "Desinversions en uns altres àmbits per part de Renfe, desviació de les inversions públiques cap a aquesta línia en detriment d'unes altres, utilització de tecnologies no espanyoles, i, per tant, exportació d'aquestes en detriment de la indústria espanyola, i una possible situació de privilegi de Catalunya i Madrid —i, en una segona fase, de Bilbao— enfront de les altres regions."

D'una altra banda, apunta amenaces com ara la reducció de la demanda d'automòbils —cal tenir en compte que els anys 70 hi ha el boom de la companyia SEAT—, perquè el ferrocarril hauria sostret usuaris de carretera,

o “l'augment del risc financer a les autopistes de peatge”, on s'haurien reduït beneficis. També s'apunta al greuge que hauria implicat per a la caixa pública de l'estat la caiguda dels ingressos tributaris procedents de l'impost sobre carburants, l'ocupació del territori, és a dir, expropiacions obligades en el traçat del TGV, amb el consegüent perjudici per als ciutadans afectats, i un encariment del bitllet respecte a les tarifes de llavors.

Per tot plegat, els tècnics que signen l'avantprojecte remarquen que “caldrà fer una bona campanya de comunicació pública del projecte, a més de crear grups regionals per a evitar una situació paral·lela a la de l'autopista de la Mediterrània”. L'estiu del 1973, la polèmica pel traçat d'aquesta via, que va tenir més d'un miler d'impugnacions, va suscitar protestes encapçalades per veïns de Benidorm, Altea, Alacant, Gandia i Oliva, entre més, que eren afectats per les expropiacions d'aquest traçat o que temien conseqüències negatives per al territori, ateses les característiques orogràfiques.

**Inversió prou rendible.** Al marge d'aquestes consideracions, es calculava que s'obtidrien taxes admissibles de rendibilitat a partir del 1990, segons el preu del bitllet que determinés Renfe. Ara bé, l'administració espanyola hi hauria de destinar 2.212 milions de pessetes com a inversió final, que anirien a fons perdut. Com més alt fos el preu, abans seria rendible la inversió, això sí, suposant que les previsions d'ús es complissin, i que els mitjans de transport alternatius, l'avió i la carretera, es mantinguessin en preus no massa competitius respecte al ferrocarril.

Per exemple, l'estudi adverteix que “la inversió no serà rendible si el preu del bitllet per al trajecte Madrid-Barcelona és inferior a 2.000 pessetes en valor del 1974 si la línia entra en funcionament l'any 1985, i tampoc no serà rendible si el servei comença el 1990 amb bitllets a un preu de 1.800 pessetes”. Si el preu del bitllet hagués estat de 3.000 pessetes, tota la inversió s'hauria recuperat en dotze anys. Finalment, si el preu del passatge s'hagués enfilat fins a 4.500 pessetes,



**Dalt, placa commemorativa del lliurament de l'avantprojecte de TGV Madrid-Barcelona-Portbou, sota la direcció de l'enginyer Fernando Oliveros. Baix, un dels primers AVE Madrid-Sevilla, el 1993.**

la companyia només hauria trigat nou anys a fer rendible la inversió.

L'estudi analitza els preus del bitllet de tren convencional entre Madrid i Barcelona entre els anys 1970 i 1974, que passen de 1.069 pessetes a 1.240 pessetes, mentre que el temps mitjà del trajecte en el mateix període havia passat de 9 h 54 minuts el 1970 a les 9 h 57 minuts el 1974, per qüestions d'obsolescència tècnica.

També fa referència al cost del transport per avió en la mateixa ruta. El 1970, el vol costava 3.075 pessetes, i el preu va ajustant-se a la baixa fins a situar-se, el 1972, en 2.660 pessetes, i s'enfila fins a 2.822 pessetes el 1974. Pel que fa al transport per carretera, el cost del mateix viatge es redueix notablement: el 1970, la benzina per als més de 500

km costava 516 pessetes, cau fins a 468 pessetes el 1973 i s'apuja notablement fins a 616 pessetes l'any 1974.

Amb aquestes referències, les tarifes de la nova línia de gran velocitat esdevien molt atractives per als 99.547 passatgers que el 1973 van usar el ferrocarril per a desplaçar-se entre totes dues capitals. De fet, els informadors remarquen que, en el cas de la gran velocitat, cal focalitzar tots els esforços en els passatgers que fan el recorregut Madrid-Barcelona, que “duplicuen els que fan el trajecte Saragossa-Madrid”, perquè “és el client més interessant tant per població com per renda”. Amb tot, el disseny final del trajecte té una estació central a Saragossa i, en canvi, deixa de banda els passatgers catalans de Girona, Lleida i Tarragona.

## El traçat Madrid-Barcelona-Portbou, en detall



El trajecte comença a l'estació madrilenya de Chamartín, surt de Madrid cap a Valdebebas i passa pel nord de l'aeroport de Barajas. Després segueix el traçat actual del TGV fins a la plana de Saragossa –vorejant Sòria i passant a tocar d'Alcolea del Pinar (Guadalajara)–, on es preveu una variant exterior i un accés a la capital aragonesa amb aturada a l'estació de Delicias. La via del tren continua en paral·lel al riu Ebre i travessa Pina de Ebro i la N-II. A partir d'aquí, discorre per diverses poblacions fins a vorejar Fraga. Al sud d'aquesta localitat, travessa el riu Cinca i entra a la demarcació de Lleida. Però passa de llarg de la capital. Travessa el riu Segre al sud d'Aitona (Segrià) i discorre pels voltants d'Alcanó, Cogul, l'Albagés, Cervià, l'Albi i Tarrés, municipis de les Garrigues. El recorregut enfila cap a la demarcació de Tarragona seguint el traçat de l'autopista AP2, al nord de Vimbodí (Conca de Barberà), deixen al sud l'Espluga de Francolí i al nord Guàrdia de Prats, i passen al sud el coll de Cabra de Camp, a cavall entre la Conca de Barberà i el Baix Camp.

La ruta segueix per la conca del riu Gaià fins a Vila-Rodona, on canvia de direcció, passa al nord de la Bisbal del

Penedès i de Sant Jaume de Domenys, abandona la demarcació i penetra a Barcelona. A la capital catalana hi accedeix pel Baix Llobregat i preveu estacions a Sants i a la Sagrera, amb un recorregut totalment soterrat entre Cornellà de Llobregat i Montcada de més de 24 km de longitud, que travessa l'Eixample de Barcelona per sota de l'avinguda de Roma i el carrer d'Aragó. També es va preveure –però es va acabar descartant– un traçat pel nord-est de la ciutat, amb una estació central a la Vall d'Hebron, a la qual s'accediria pel traçat de l'actual Ronda de Dalt.

El traçat pel Vallès, la Selva i el Gironès és prou coincident amb el del TGV actual, i se'n diferencia només en el pas de Girona, on opta per un traçat paral·lel a l'autopista per Salt. Després enfila la conca del riu Ter i s'adreça cap al nord, on passa prop de Camallera, Palau de Santa Eulàlia i Figueres. A partir d'aquest punt, l'orografia es complica i el traçat discorre paral·lel a la línia de tren Barcelona-Portbou. Deixant Figueres a ponent, el tren s'encamina finalment cap a la frontera per Vilajuïga i Llançà fins al final del recorregut, a l'estació internacional de Portbou.

Els càlculs dels experts conclouen que “Renfe no hauria de dur a terme l’obra si abans no assegura una tarifa entorn de 2.500 pessetes del 1974 per al trajecte Madrid-Barcelona, sigui quin sigui l’any de l’inici de l’explotació”, i afegeixen que “en els escenaris de preus descrits anteriorment, l’obra té un gran interès per a Renfe, perquè fins i tot duent a terme la totalitat de la inversió s’aconsegueix una rendibilitat neta del capital superior al 8% en l’escenari més pessimista”.

Pel que fa al calendari d’execució de l’obra, és summament ambiciós. Els tècnics defensen de començar la construcció de tota la línia Madrid-Portbou simultàniament i no pas per trams, com s’ha fet amb la línia de gran velocitat actual. Calculen un temps total de nou anys per a veure circular els primers trens. Els tres primers anys, entre el 1976 i el 1978, s’haurien dut a terme “els estudis complementaris que fossin necessaris, els tràmits legals per a aprovar-los, el projecte constructiu i la contractació d’obra”. Després, entre el 1979 i el 1984, durant sis anys, s’hauria executat simultàniament l’obra en els deu trams previstos: Madrid - Villanueva de Argecilla - Sisamon - Calatorao - rodalia del riu Cinca - Cabra del Camp - Molins de Rei - Martorelles - Girona - Portbou. Del total pressupostat, es volien dedicar 1.000 milions de pessetes a la primera fase d’estudis complementaris, i 1.478,3 milions a expropiacions i indemnitzacions. La resta, fins a arribar a 76.321,1 milions de pessetes, es volien destinar a les partides d’infraestructures de drenatge, túnels i fàbrica, plataformes, estacions, tanques de seguretat, centres de manteniment, superestructura, senyalització i electrificació. El juny del 1975, Renfe i la companyia francesa SNF havien signat un conveni en què figurava un acord de principis per a la construcció del tram Figueres-Portbou com a trajecte inicial de la línia de gran velocitat Madrid-Barcelona-Portbou.

**Pas basc a l’estat francès.** El projecte també apunta a la necessitat d’estudiar una segona línia de TGV, “Zaragoza-Vascongadas”, que havia de permetre l’arribada a Bordeus i



**La companyia pública francesa SNF fou capdavantera en la gran velocitat. Enginyers i tècnics espanyols de Renfe van nodrir-se d’aquests coneixements. El traçat del 1975 (baix) havia estudiat dos itineraris per a Barcelona: pel nord, amb estació a la Vall d’Hebron, i pel centre, passant pel carrer d’Aragó (que va ser el recorregut definitiu).**

París, “connectant així amb Europa i havent vertebrat les zones més densament poblades i les dues regions de més activitat econòmica del país”. Efectivament, a tot l’informe es posa de manifest la urgència de donar sortida a les economies basca i catalana cap a Europa, atès l’estancament de l’economia espanyola després del llarg període d’aïllament per la dictadura.

Els dissenyadors del projecte apunten aquesta segona línia de TGV

comptant que el tram Bordeus-Bilbao seria una realitat no gaire llunyana. Tanmateix, avui, tres dècades més tard, l’estat espanyol continua aïllat d’Europa tant per la frontera catalana com per la d’Euskadi Nord. Fos com fos, a l’itinerari que s’apuntava ja a l’avantprojecte enllestit el desembre del 1975, la sortida basca a Europa era sobre la taula.

I com és que a principi dels anys 70 ja hi havia qui veia clar que el futur

## “El TGV era una obra rendible i necessària a principi dels 80”

Alejandro Rebollo Álvarez-Amandi (Madrid, 1934) va presidir Renfe entre el 1980 i el 1982, en el darrer tram del govern d'Adolfo Suárez i el curt mandat de Leopoldo Calvo Sotelo. Havia estat secretari general de Renfe entre el 1973 i el 1976 i sots-secretari de Transports i Comunicacions entre el 1978 i el 1980.

—Quan arribeu a la presidència de Renfe el 1980, teniu constància de l'avantprojecte de gran velocitat Madrid-Barcelona-Portbou, acabat el desembre del 1975?

—Sí, i tant. Durant els dos anys que vaig presidir Renfe, aquest avantprojecte sempre va ser sobre la taula, però per raons econòmiques el govern espanyol el va descartar.

—No hi havia cap motivació política, en la decisió d'enterrar el projecte? Era realment un traçat que trencava el centralisme estatal i connectava directament Catalunya amb Europa.

—Que jo en tingui constància, no. L'argument que es va donar és que aleshores era impossible de desemborsar l'import de la inversió —més de 76.000 milions de pessetes— i, en vista de les dificultats econòmiques, es va optar per projectes que es consideraven més necessaris que no el TGV.

—Renfe sempre havia estat deficitària. Voleu dir que la rendibilitat dels projectes era l'argument principal per a dur-los a terme?

—És cert que els governs de torn estaven acostumats a una Renfe deficitària, però veien clar que aquest dèficit havia de ser suportable. I a principi dels 80, quan teníem sobre la taula el TGV Madrid-Portbou, Renfe era sota la lupa d'organismes internacionals, com ara el Banc Mundial, que ens havien concedit crèdits. Ens exigien rendibilitat dels projectes, i potser aquesta observació tant de prop va frenar l'aposta pel TGV cap a Europa.

—Era, però, un projecte potent?

—Sí, en tots els sentits. Des del punt de vista econòmic, tecnològic i social. Si la situació econòmica hagués estat diferent, amb tota seguretat que s'hauria començat la construcció de la línia de gran velocitat. El TGV era una obra rendible i necessària a principi dels 80; tots estàvem convençuts de la rendibilitat del projecte, però els pressupostos de l'estat no es podien pas estirar més.

—A final dels 80, el govern socialista de Felipe González va optar per començar el TGV pel tram

Sevilla-Madrid. Es va enterrar definitivament el projecte Madrid-Barcelona-Portbou. Tot i que ja no éreu president de Renfe, com valoreu aquella decisió?

—En aquell moment —i ja se n'havia parlat força abans— es va considerar que, per tràfic, era més llaminer per a Renfe, i sobretot més rendible, el tram Madrid-Sevilla que no pas Madrid-Barcelona, perquè no tenia tants quilòmetres i

no presentava tants inconvenients orogràfics. És cert que, tècnicament, la balança es decantava clarament cap a Andalusia i no cap a Catalunya.

G. A.



El president de Renfe, Alejandro Rebollo, al costat del rei d'Espanya, a les obres del ferrocarril Madrid-Lisboa a Oropesa (Toledo), l'estiu del 1982.

del ferrocarril era la gran velocitat? A parer de Pere Macias, autor de *Via ampla, ment estreta*, hi ha dues línies que convergeixen en l'explicació: l'una prové de Catalunya, i l'altra de Madrid. “La línia catalana prové dels tècnics que, sota l'empara de les administracions locals de Barcelona, varen promoure la planificació territorial en l'àmbit metropolità de la capital catalana, amb un document especialment

revelador, el pla director de l'àrea metropolitana del 1965”, explica. En aquell document, que dissortadament no va assolir l'aprovació definitiva, s'hi podia llegir que, “encara que pròpiament no és un tema específic del planejament, es veu molt recomanable un estudi exhaustiu per part dels organismes competents de la possibilitat de fer arribar a l'àrea l'amplada de via europea, per tal d'obtenir un enllaç

directe amb la resta d'Europa”. El catedràtic d'Urbanisme de la UPC Albert Serratos en fou un dels impulsors. Pere Macias considera aquest escrit com una prova que “la vocació europea de Catalunya —que ja s'havia reflectit en uns altres episodis des de l'inici de la història del ferrocarril— es tornava a manifestar, tot aprofitant les primeres esclatxes del franquisme. Les administracions municipals i provin-



EL TEMPS

**L'arribada de la gran velocitat a la frontera francesa s'endarrerix fins el 2013, sense que Foment hagi donat cap data definitiva. El TGV del franquisme preveia tota la connexió per a l'any 1985.**

cial i els representants més rellevants dels empresaris barcelonins reprenien, tímidament, la demanda de connexió de la capital catalana amb Europa". Macias matisa que "aquests tècnics, situats a l'avantguarda professional i de gran prestigi en l'àmbit europeu, gaudien d'un cert suport per part dels polítics franquistes que manaven a les institucions catalanes".

Pel que fa a la línia madrilenya a favor d'un TGV, Pere Macias remarca el fet que els enginyers i tècnics de Renfe tenien una forta vinculació amb grups d'enginyers europeus i participaven en grups de recerca d'abast continental, en els quals la gran velocitat i la tecnologia que la feia possible eren el principal tema d'anàlisi.

**El TGV vola.** La política ferroviària espanyola en matèria de gran velocitat s'hauria situat a primera línia mundial si s'hagués executat aquest projecte, i hauria passat fins i tot davant de França i del Japó. Però, havent-se mort el dictador, i després d'un compàs d'espera de tres anys en què el projecte va quedar en suspens, el 1978 desapareix qualsevol referència al TGV Madrid-Barcelona-Portbou. De fet, com indica Pere Macias, "als documents de planificació del transport o dels plans de ferrocarrils de la dècada dels 80 no

hi ha ni la més mínima referència a aquest avantprojecte, i fins i tot sembla que algú l'hagués volgut fer desaparèixer físicament, i això que era de dimensions molt voluminoses".

Un dels motius que explicarien que el projecte de TGV desaparegués de l'agenda política és econòmic. Com detalla Pere Macias, si l'any 1975 Renfe havia perdut 13.698 milions de pessetes, el 1982 en va perdre 124.979. Les elevadíssimes subvencions públiques (169.000 milions de pessetes fins el 1984) no van poder tapar el forat creixent de l'empresa ferroviària, equivalent a un 1% del PIB espanyol, a càrrec dels pressupostos de l'estat. Val a dir que aquesta situació crítica no era exclusiva de Renfe. A tot Europa, les grans companyies ferroviàries estatals es trobaven en processos similars, si bé no tenien les mancances estructurals i de baixa productivitat de Renfe.

Tot i que inicialment el govern centrista de la UCD es va proposar un ambiciós pla de millora del ferrocarril que havia d'invertir, en dotze anys, 1.228.000 milions de pessetes, el resultat final va ser decebedor: "El pla obria la porta a un esquema rabiosament centralitzat i la tancava a la implantació de la gran velocitat i, no cal dir-ho, al canvi de l'amplada de via ibèrica a internacional", remarca Pere Macias.

**El PSOE, encarregat de la sepultura final.** Amb l'arribada del govern socialista de Felipe González hi haurà un canvi de rumb en la política ferroviària espanyola, que, ara sí, enterrarà oficialment el projecte de TGV Madrid-Barcelona-Portbou. Fins al punt que el qui fou president de Renfe entre el 1982 i el 1985, Ramon Boixadós, un advocat empor-danès, assegura que "mai no en vaig sentir parlar, d'aquest projecte, ni ningú no me'n va mostrar cap estudi. Fins i tot, vaig anar a França a provar el TGV París-Lió, i es va parlar molt d'alta velocitat europea, però no espanyola". Boixadós explica que sobre la taula hi havia uns altres projectes "espectaculars econòmicament", però que tampoc no es van executar; al contrari, ell mateix va ser l'encarregat de retallar d'11.000 treballadors la plantilla de Renfe —en tenia 75.000—, i de reduir algunes línies deficitàries. Vist amb perspectiva, Ramon Boixadós lamenta que aquell projecte no anés endavant, "perquè ara tenim una xarxa de TGV construïda amb criteris localistes i no de rendibilitat, a diferència de la resta del món". A parer seu, projectes com el TGV de Galícia o el tram Madrid-Valladolid, amb demanda inferior a la rendibilitat, "són barbaritats econòmiques, i així enfonsen el país".

El maig del 1983 es va crear la Comissió per a l'Estudi del Ferrocarril Espanyol, que un any després va presentar unes conclusions que descartaven totalment la gran velocitat i la titllaven de "programes tècnics desconnectats de la realitat". Encara més, la comissió fa unes recomanacions amb relació als serveis de llarg recorregut que clarament posen punt final a qualsevol expectativa de recuperar un projecte de TGV: "Les característiques estructurals de la xarxa impedeixen, en l'estat actual de la tècnica, augments substancials de la velocitat dels trens, que només podrien derivar-se de grans inversions, amb una viabilitat financera dubtosa." Així, el pla de transport ferroviari clavava un cop de porta a la gran velocitat —fins el 1992, amb el TGV Madrid-Sevilla— i encenia els debats polítics i socials.

## LES MAGNITUDS DEL TGV DE FRANCO

### Interval de previsió de viatgers per dia al TGV Madrid-Portbou en supòsits econòmics pessimista i optimista

1985: 14.663-17.846	2000: 27.606-32.822
1990: 18.888-22.684	2005: 32.852-38.444
1995: 23.126-27.662	2010: 37.606-44.290

### Demanda anual de gran velocitat per turisme i activitat econòmica estrangera. Interval en supòsits econòmics pessimista i optimista

Destinació Madrid:	Destinació Barcelona:
2000: 106.000-159.000	2000: 472.600-708.100
2010: 106.000-160.000	2010: 472.800-709.000

### La factura del projecte en milions de pessetes

Estudis previs: 1.000
Expropiacions i indemnitzacions: 1.478,3
Infraestructura d'obres de drenatge, túnels i fàbrica: 41.581,3
Plataformes: 11.066,2
Estacions: 1.116
Tanques protectores: 989,8
Centres de manteniment: 1.918,1
Superestructura: 5.700,9
Senyalització: 4.908,9
Electrificació: 6.561,7

**TOTAL: 76.321,1**

### Dades bàsiques

Estacions: 4 (Madrid, Saragossa, Barcelona, Portbou)
Longitud del traçat: 728,5 km (60,7 km de túnels)
Temps entre Madrid i Barcelona: 2h 30m
Via: amplada de via europea (UIC)
Temps d'execució del projecte:
9 anys (3 anys d'estudis complementaris i tràmits legals + 6 d'execució de l'obra de punta a punta)
Rendibilitat del projecte: entre 6 i 12 anys, segons el preu del bitllet



El 1986, el ministre de Transports, Abel Caballero, responia a una pregunta parlamentària de la Minoria Catalana sobre la intenció del govern espanyol de canviar l'amplada de via: "L'amplada de via al nostre país és el que és, no el canviarem. Si engegússim una política de canvi d'amplada de

vies, crearíem un caos de tal dimensió que al final no sabríem ni on eren els trens, perquè, si us hi fixeu, això és aixecar tota una infraestructura del país i tornar-la a col·locar." I afegia que "si algú vol fer l'entrada al nostre país ho fa comprant la nostra tecnologia i utilitzant la nostra tecnologia, és a

dir, que si els altres volen, que canviïn la seva amplada de via. Nosaltres no la canviarem, però els permetem el tràfic".

### La Generalitat estudia el TGV.

La negativa espanyola al progrés va tenir una resposta per part de la Generalitat de Catalunya. Aquell mateix any, el president Pujol encarregava a un equip d'experts un estudi de factibilitat d'una connexió d'amplada internacional entre la frontera francesa i Barcelona, dirigit per Albert Vilalta. En pocs mesos, el document fou aprovat pel govern català, i es posà de manifest la incompatibilitat entre la política ferroviària catalana i l'espanyola.

Amb tot, Catalunya era conscient que, si bé tenia competències exclusives sobre les línies de ferrocarril dins el seu territori, necessitava el vist-i-plau de Madrid per a negociar amb l'estat francès el tram internacional. Com se sap, no se'n va sortir. I Brussel·les només podia estudiar el mapa d'infraestructures prioritàries que li presentava Madrid. Una història que anys més tard es repetí amb el corredor mediterrani.

Les circumstàncies sembla que comencen a canviar el 1988, quan el ministre Caballero és substituït per José Barrionuevo, que pren la decisió de construir la primera línia de TGV, Madrid-Sevilla, amb amplada de via europea. L'avenç tècnic era celebrat, però la desestimació de començar a fer el TGV entre Barcelona i Madrid per a prioritzar els interessos electorals d'un president espanyol andalús deixava sense cap efecte el canvi de l'amplada ibèrica per l'internacional. El disseny d'un esquema ferroviari aïllat de la resta del continent era més greu encara si es té en compte el caràcter perifèric de l'estat espanyol.

Una gran estupidesa tenint en compte que la gran velocitat no serviria per a connectar l'estat espanyol amb Europa, sinó per a consolidar una política de transports exageradament nacionalista espanyola i d'aïllament voluntari dels grans pols econòmics, culturals i socials.

*Gemma Aguilera*