

El TGV dictarà sentència

Carles Gorini

Fa tres anys, Jaume Feliu, professor de geografia a la Universitat de Girona, va defensar la seva tesi doctoral, centrada en l'impacte que el tren d'alta velocitat havia provocat en el desenvolupament local de Lleida, Avinyó i Novara. Aleshores, els efectes del TGV es començaven a notar a la capital de Segre. Era el moment en què el tren arribava a Tarragona, o més ben dit, a un lloc del Camp de Tarragona que no satisfia ningú. Pel camí havia ensopagat amb esvorancs aragonesos, les catenàries i els túnels de la Riba. A principi d'aquest any 2008, Barcelona ha quedat unida amb Madrid amb el tren veloç, no sense haver patit també alguns entrebancs que van provocar greus perturbacions en el trànsit ferroviari i en la política.

El treball de Feliu representava un avantatge comparatiu respecte d'altres ciutats que no n'havien pogut disposar. Girona, en ser la darrera ciutat mitjana de rebre la línia, que des de Madrid portava el tren a França, es podia aprofitar de les experiències viscudes pels altres. En la tesi es plantejava l'adequada recepció de la nova infraestructura, pensant-la de forma complementària al model de territori. La mirada crítica i l'enfocament precís, acompanyat d'una sòlida bibliografia de darra fornada, proporcionava un instrument valuós a partir del qual es podien projectar expectatives realistes davant un procés de canvi estratègic per a la ciutat i, més enllà, per al conjunt de les comarques gironines. «L'arribada del TGV actuarà» –afirmava Feliu– «com un element accelerador de processos que ja s'estan produint, de dinàmiques existents, sense crear-ne de noves». El geògraf de la UdG proposava una sèrie de recomanacions a la llum dels processos generats en les ciutats que ell havia analitzat. Es comptava així amb un instrument per posar-se a treballar.

Però les dolines, els esvorancs i tot el reguitzell de problemes que s'han anat acumulant aquests anys han tingut l'efecte de fer bascular el debat cap a la crítica de les solucions tècniques adoptades, en especial quan es va saber que es perforarien dos túnels en el subsòl de la ciutat. Les repercussions sobre el territori, ja fossin oportunitats o amenaces, han passat a un segon terme. De fet, l'arribada del TGV es presenta sovint com un procés davant del qual cal posar-se a la defensiva perquè s'interpreta com la irrupció d'un nou actor induït per un agent exterior –en aquest cas Madrid– que projecta la infraestructura, i que pot no haver tingut en compte els interessos del territori, o bé pot haver decidit sacrificar-los per l'interès general. Conèixer l'actitud real dels agents locals en aquest procés és important, perquè les conseqüències posteriors a l'arribada del TGV estaran relacionades, segons Feliu, amb la implicació que s'hagi aconseguit en la definició del projecte.



FOTO DE L'AUTOR

Sembla clar, però, que la decisió de Foment està pesant com una llosa en el dia a dia de l'agenda política, com recullen a bastament els mitjans de comunicació. El repte del TGV es presenta com una mera qüestió tècnica, consistent a saber si els successos d'altres llocs es repetiran a Girona: si s'esquerdaran les cases, si es negarà el túnel o si els trens podran o no passar a una determinada velocitat. Cal entendre que és molt lícit que aquelles persones a les quals els toca de prop la construcció d'una infraestructura com aquesta estiguin preocupades, però també és cert que, en realitat, ningú no en quedarà prou lluny per no sentir-ne, d'una manera o altra, les conseqüències.

Amb un panorama com aquest, es fa difícil saber si les mesures que es proposaven a la tesi s'estan tenint en compte. Per una banda, sembla que quan se'n parla es té confiança en la solidesa dels elements estratègics. Però també hi ha veus que descriuen un alentiment, que pensen que Girona viu com una mena de ressaca després de les transformacions vertiginoses dels anys vuitanta, i que el moment és delicat. És molt difícil conèixer la situació real en la qual es troben la ciutat i el seu territori de cara a rebre el TGV; si allò que la gent percep com a qualitat de vida és suficient i si no és possible que es descobreixi que hi ha una altra vida, i de més qualitat, a trenta-cinc minuts de tren. Esbrinar-ho és més complicat que fer els túnels. Segur. En tot cas, el TGV inclinarà la balança. Si els que diuen que Girona s'ha adormit estan equivocats, l'arribada del tren els desmentirà, perquè, seguint el geògraf, si és cert que el TGV és un catalitzador de dinàmiques existents, el territori es reactivarà i anirà bé. Però si els optimistes són els que s'equivoquen, les coses aniran de mal borràs. Aleshores es podrà aplicar a les nostres terres aquella frase dels francesos que esmenta Feliu, segons la qual, des que es va posar en servei el TGV, «els lionsos van a París a rebre ordres i els parisencs van a Lió a donar-les». Ens entenem? 🐾