

Francesc Nebot, de 90 anys i de Son Servern, va fer els 10 km a peu entre Son Servern i Sant Llorenç des Cardassar. Les mobilitzacions pel tren de Llevant continuaran fins que no es fixi la data de l'arribada del tren.



MIQUEL PIRIS



Sortir de l'aeroport de Palma significa trobar-se de cara desenes d'autocars col·locats en filera i engegats. Necessiten mantenir l'aire condicionat en marxa perquè els turistes que han de portar a l'hotel no passin calor. Tots aparquen igual, amb el canó d'escapament dirigit als vorals per on circula la gent cap als aparcaments. Els vianants caminen ràpid per evitar la sensació d'ofec que fa la barreja de gasos i calor.

Es una imatge real, però també una metàfora que descriu l'ofec dels residents de l'illa. Aquests darrers anys s'ha pensat massa a construir indrets per allotjar-hi el nombre cada dia més elevat de turistes i de nous residents que arriben a l'illa, però massa poc a adequar-ne les infraestructures. Els resultats d'aquest creixement són palpables a tot arreu: els recursos hídrics s'esgoten, hi ha poble que ja no té aigua potable i ja s'ha posat en funcionament una planta dessaladora, amb el consegüent augment del consum d'electricitat; segons els experts, l'augment del consum d'energia elèctrica, tant a l'estiu com a l'hivern, farà que aviat s'hagin de construir noves centrals termoelèctriques i això portarà un augment de la contaminació; aquests darrers anys s'ha arribat al límit de la capacitat de les depuradores i, en alguns casos, hi ha hagut filtracions i contaminació d'aqüífers; fa uns dies, investigadors de la UIB advertien del perill de desaparició que

Fent via pel tren de Mallorca

Les Balears són una de les zones d'Europa amb un índex més elevat de cotxes per habitant, que gairebé dobla la mitjana alemanya. Causa o efecte, la manca de transport públic és una realitat que cal capgirar. En els últims mesos, la reivindicació del tren de Llevant ha encapçalat la lluita contra la preeminència de la mobilitat privada que satura el territori.

corrien les platges mallorquines per un excés d'explotació i per l'efecte del canvi climàtic amb l'aixecament del nivell de l'aigua. I això ens porta a allò que segurament és el principal problema de saturació de les illes: la mitjana de cotxes de l'estat espanyol és de 400 per cada mil habitants i a Alemanya de 500. A les Balears aquesta mitjana és més del doble: 900 cotxes cada mil habitants. El nombre d'integrants d'una família a Mallorca es compta pel nombre de cotxes que tenen. Les conseqüències són clares: percentualment és una de les comunitats amb més accidents de trànsit i amb més morts per aquesta causa. Enguany la situació resulta especialment catastròfica: en nou mesos ja hi han perdut la vida més de 130 persones, més que en tot l'any 1998 (122). Durant la primera quinzena del setembre ha mort una persona cada dia a les carreteres i autopistes de les Balears.

Menys transport públic, més autopistes. Per què hi ha tants cotxes? La raó és clara: pràcticament no hi ha transport públic. Tan sols hi ha un tren que uneix Palma amb Sóller (dedicat bàsicament als turistes) i un altre que uneix Palma amb Inca. Les línies d'autocar existents tenen fama de donar molt mal servei (qui vulgui anar de Palma a Cala Millor amb autocar pot trigar-hi unes tres hores, quan amb cotxe n'hi trigaria poc més d'una). Als vehicles que fan servir els residents, s'hi han d'afegir els 60.000 cotxes de lloguer que es calcula que durant l'estiu circulen per Mallorca. A més, també s'hi han de sumar els que arriben per vaixell i els que ofereixen il·legalment els nous residents europeus, alemanys la majoria, que treballen en una creixent indústria turística submergida.

La resposta de l'antic govern del Partit Popular a aquesta situació va ser de projectar unes quantes autopistes per a les quals Madrid ja havia aprovat un pressupost de quasi 60.000 milions de pessetes. Migjorn, una de les comarques per on havia de passar una de les autopistes, va viure una petita revolució, amb els pagesos afectats al capdavant, i s'hi oposà. No serví de res.

TRENS A MALLORCA

A començament de segle, les línies de ferrocarril de Mallorca sumaven uns 250 quilòmetres. Ara, a les portes del segle XXI, només resten les línies Palma-Inca i Palma-Sóller, que sumades no arriben als 50 quilòmetres.

— Línies actuals
 — Línies antigues que actualment reivindiquen els ciutadans del Llevant de l'illa
 Altres línies antigues



La resposta a la saturació de les carreteres de l'antic govern del Partit Popular fou de projectar unes quantes autopistes més.

Els populars estaven disposats a continuar amb el seu pla. Paral·lelament anunciaven la construcció d'una línia de tren des d'Inca fins a sa Pobla amb una prolongació a Alcúdia (el famós "tren cap al no res" que Jaume Matas va inaugurar en plena campanya electoral quan només hi havia cinc quilòmetres de via construïts). El testimoni de l'oposició iniciada per Migjorn, el va recollir, quasi per casualitat, una altra comarca veïna: Llevant. Allà, un grup d'amics d'Artà i Cala Rajada, de vint anys a trenta, van posar-se a treballar per continuar la tasca iniciada per la premsa comarcal: aconseguir el retorn del tren (desaparegut definitivament l'any 1977) i presentar-lo com una alternativa viable a la construcció d'autopistes. Amb el lema "Volem el tren de Llevant", aquesta quinzena de joves van aconseguir el suport

dels personatges més populars de l'illa, del Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa (GOB) i de tota la classe política, tret del PP. La campanya acabà amb una marxa convocada per aquests joves de Llevant i el GOB que aplegà dues mil persones per caminar per les antigues vies. Tots els ajuntaments de la zona se sumaren a la reivindicació i netejaren els camins de ferro de la vegetació que hi havia crescut durant dues dècades. Tot plegat va moure una forta polèmica l'estiu de l'any passat, i enguany s'ha tornat a repetir, però en menor mesura. El nou govern format pel pacte de progrés ha decidit de deixar aparcar les autopistes (cosa que, a la pràctica, ja havien fet els populars, per ventura per evitar problemes durant la passada campanya electoral) i apostar de manera decidida pel tren. Aquesta actitud es materialitzà en l'anunci fet pel nou conseller d'Obres Públiques, Josep Antoni Ferrer, el juliol: les obres per a fer arribar el tren fins a Manacor començaran l'any que ve. En aquest anunci parlava d'un termini de tres anys per a fer realitat un tren que en mitja hora cobriria el trajecte Palma-Manacor. Tot i així, el GOB i Joves de Llevant van decidir de fer la segona Marxa pel Tren de Llevant, atès que encara no s'han complert els objectius que es marquen quan van iniciar la campanya pel retorn del tren, val a dir: el de fixar una data de l'arribada del tren a

Suso Reixach i Toni Nicolau han estat dos dels músics que han donat suport al projecte del tren. El diumenge passat dia 26 de setembre una marxa pel tren va convocar dues mil persones que van recórrer el seu futur traçat.



MIQUEL PIRIS

Cala Rajada, un dels nuclis turístics més importants. La Marxa pel tren de Llevant 1999 es va fer el dia 26 de setembre i mobilitzà unes dues mil persones que recorregueren els seixanta quilòmetres de vies i carretera que separen Petra de Cala Rajada. La Marxa acabà a Sant

Llorenç des Cardassar, on hi hagué un concert amb figures de la música illenca com Biel Majoral, Toni Nicolau (líder d'Ocults), Suso Reixach, Antònia Font... El matí va ser reivindicatiu i la tarda, festiva, per celebrar que mig camí ja és fet. Les obres de l'AVE que unirà

Madrid i Alacant són a punt de començar, i tindran un cost aproximat de 500.000 milions de pessetes. El petit AVE de Mallorca també és a punt de ser realitat. El nou govern espera poder accedir als doblers que la Unió Europea dedica a subvencionar el transport públic, però sembla que el govern central encara hi posa algun entrebanc, per aprovar el pressupost necessari per reobrir la línia de Llevant: poc més de 2.000 milions. De totes maneres, sembla que els doblers que al principi havien de ser per a fer autopistes acabaran dotant un servei de transport públic digne per a les Illes Balears. Mentrestant, el xiuxiueig de protesta dels qui volien que es fessin les autopistes continua. El Tren de Llevant arribà per primer pic a Artà, població on acabava el seu trajecte, el 1921 i encara no s'ha escrit la darrera pàgina de la seva història.

Miquel Piris

P R O M E T E A T R E

*Descomptes als subscriptors d'***EL TEMPS**

Truca'ns de dilluns a divendres al
93 309 70 04

ROMEA

Fins al 20 de novembre. Barcelona.

La presa

25% de descompte tots els dies de la setmana. A partir de 10 localitats, 50% de descompte.

Teatre Condal

Fins al 7 de novembre. Barcelona.

Pocaconya i punt

25% de descompte tots els dies de la setmana.

Teatre Borràs

Fins al 30 d'octubre. Barcelona.

Lazarillo de Tormes

25% de descompte de dimecres a diumenge.