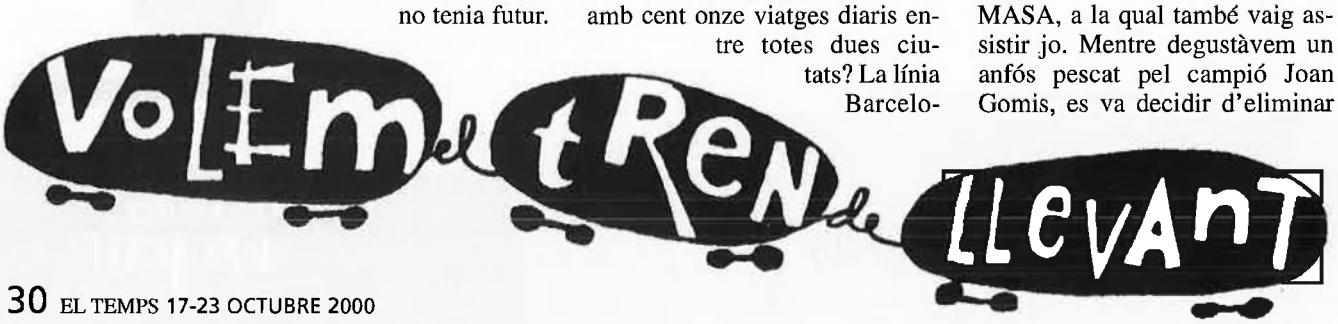
La desaparició del tren, una ensarronada?

Malgrat els índexs de saturació, el Ministeri de Foment no vol finançar ni un dels projectes de desdoblament de carreteres anunciats pel Govern balear. En paral·lel, la societat civil mallorquina es mobilitza per reclamar el retorn del tren a Llevant.

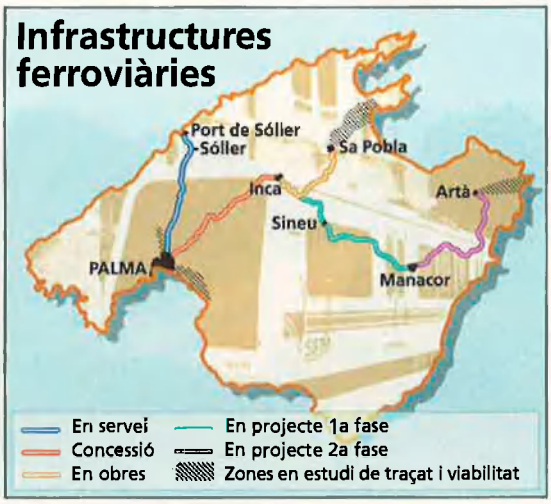
Les darreres fires de Manacor i Artà han estat perfectes per a comprovar l'índex de saturació de cotxes atès a Mallorca: els visitants que hi arribaven amb cotxe havien d'aparcar fora vila perquè dins el nucli urbà era impossible de trobar-hi lloc. Es evident que si hi hagués tren i un bon servei d'autobusos, molta gent se n'hauria servit per anar a fira. Les Balears tenen la concentració de cotxes més alta de tot el món (superior a la del Japó, els Estats Units o la resta d'Europa). El cotxe ha guanyat la partida al transport públic a tot arreu, però aquí l'ha anihilat completament. Durant vint-i-tres anys els mallorquins de Llevant ens hem vist mancats d'un servei de transport públic mínimament decent, essent així que els nostres impostos servien per pagar trens de gran velocitat i petita, metros i autobusos a la península. Durant tot aquest temps els governants de les nostres illes han permès que la nefasta companyia AUMASA mantengués un monopoli discutit. El naixement i la creixença d'aquesta companyia són concomitants a la mort del ferrocarril. Llavors deien que el tren era obsolet, que no tenia futur. Evidentment, mentien, mentre s'omplien les butxaques. Ens varen prendre el tren, ens varen ensarronar i sembla que ho continuen fent.

Enguany ha fet setanta-nou anys que el tren va arribar per primer pic des d'Inca a Artà i vint-i-tres que hi va arribar per darrera vegada. El primer tren que hi va haver a la Península Ibèrica i que va fer el trajecte Mataró-Barcelona encara funciona i a les hores punta va tan ple com el metro. Quina diferència hi ha entre aquestes dues línies? Per què l'una es va morir i l'altra continua activa, a ple rendiment, amb cent onze viatges diaris entre totes dues ciutats? La línia Barcelona-Mataró i les màquines que han fet aquest trajecte s'han anat modernitzant durant els 152 anys que ja té d'història. La línia entre Inca i Artà es va morir després de quasi tres dècades d'inanició. Va ser una mort volguda, premeditada. A un informe publicat a *Última Hora* el 31 d'agost del 1988 pel periodista Toni Palmer, hi podem llegir, sota el títol "Ens vàrem carregar el tren": "Ja hem dit dit que l'alça d'Autocars Manacor coincideix amb la fi del tren en el seu trajecte Palma-Manacor i amb el servei d'AUMASA amb la ciutat de les perles. La presència de Guillem Riutort, gendre de Jaume Canudas Pizà, cap de circulació de FEVE, i posteriorment director de la companyia, i la incorporació de Canudas a AUMASA com a conseller són, com a mínim, indicis que fan sospitar una relació entre la desaparició del tren i la concessió del servei a Autocars Manacor". Indicis que són ratificats per un exsoci d'AUMASA, que es va desprendre fa temps de les seves accions. El seu testimoni va ser únicament la constatació d'unes sospites: "Record perfectament una reunió a Porto Cristo entre dirigents de FEVE-Madrid i AUMASA, a la qual també vaig assistir jo. Mentre degustàvem un anfós pescat pel campió Joan Gomis, es va decidir d'eliminar

En general, el cotxe ha guanyat la partida al transport públic a tot arreu, però a Mallorca l'ha anihilat completament.



ROSANNA PUCHADES



RAFA PIRIS

Dalt, imatge de la sortida de la primera Marxa pel Tren de Llevant a Capdepera, lloc on mai no va passar el tren però on l'any 2005 és possible que hi arribi. A sota, dos moments de la marxa d'enguany al seu pas per Artà.

el servei ferroviari de migdia en benefici del servei per carretera; va ser el cop final d'un servei deficient. Ens vàrem carregar el tren". Avui, dotze anys després, no costa gens de trobar testimonis que corroboren aquesta història. Un exemple: el servei ferroviari que duia els alumnes de Son Servera a l'institut de Manacor es va suprimir sense gens de lògica, perquè era un servei amb una clientela fixa i nombrosa del dilluns al divendres. Poc temps després, apareixia un servei d'autocars que suplia els horaris que el tren, inexplicablement, ja no cobria.

El gran error. Interessos particulars a banda, sembla que la línia Inca-Artà i la xarxa ferroviària mallorquina en general eren deficitàries (com a tants indrets de la Península on avui encara hi ha tren). Un motiu més per a signar totes les actes de defunció que llavors es varen signar; en ocasions sembla que s'aprofitava un accident, un descarrilament o similar, per fer-ho. El tren havia nascut per donar servei a l'àrea interior rural de Mallorca i havia oblidat completament la costa, fet aleshores relativament normal, perquè molts nuclis avui poblats, alguns fins i tot en excés, llavors pràcticament no existien: per què havia d'arribar-hi el tren? A mesura que esclatava el *boom* turístic, durant les dècades dels 60 i 70, el tren mallorquí anava desapareixent a gran velocitat. Com podia aquella gent, dedicada tota la vida a l'agricultura i/o a la pesca, i que ara es trobava immergida en el canvi més brutal de tota la història de l'illa, pensar en el futur, si amb prou feines podien assimilar el present? El cicló de la balearització arrasava tot allò que trobava sense mirar enrere ni, menys encara, endavant. Si ho haguessin fet, si haguessin pensat en el futur en termes de negoci, hauria desaparegut el tren? Molt probablement, no. Tot i ser una línia eminentment turística, el tren entre Palma i Sóller és més que rendible gràcies al turisme. Si el tren hagués tocat costa al mateix temps que hi arribaven els alemanys, els *bikinis* i els hotels arran d'aigua, segurament que avui no solament persistiria, sinó que tindria una rendibilitat més que assegurada. D'una altra banda, la línia Inca-Palma enguany ha tornat a batre el rècord de passatgers, tot i una promoció pràcticament nul·la i que el servei que ofereix és francament millorable. No arribar a la costa va ser el gran error del tren, un error que el govern actual es proposa de resoldre planejant un tren per als ciutadans de Mallorca, però que també tengui en compte el turisme. De tota manera, crida l'atenció que la connexió amb pobles altament congestionats, com ara Alcúdia i Cala Rajada (ambdós amb línia marítima a

RAFA PIRIS

Algunes imatges més de la Marxa d'enguany. Es va celebrar el passat 1 d'octubre i, tot i la pluja, hi participaren unes 2.000 persones.

El govern central ha anunciat que els diners que s'havien d'invertir en l'autopista Migjorn-Llevant no aniran a parar als desdoblaments.

Menorca) es trobi encara en estudi de factibilitat. Fa poc, l'assessor de la Conselleria d'Obres Públiques, Antonio Estevan, en presentar el mapa d'infrastructures ferroviàries va dir que entre els objectius de la Conselleria hi havia el de desenvolupar el ferrocarril a Mallorca, basat en criteris de "suport turístic", de manera que connectàs les quatre costes de l'Illa.

De fet, a final del 1999 el govern de progrés va aprovar una partida de més de 2000 milions que, entre més coses, ha de permetre la reobertura de la línia Palma-Manacor. José Antonio Santos, gerent de Serveis Ferroviaris de Mallorca, era un poc més agosarat en unes declaracions a "El temps ambiental" de fa uns quants mesos: "Si la població mallorquina continua motivada pel tren i la política del govern balear també hi continua favorable, la nostra intenció és de posar en funcionament una altra vegada uns 250 quilòmetres de línies. Varen trigar quarantasis anys a desmuntar-ne la xarxa fins a reduir-la a les línies Palma-Inca i Palma-Sóller. El nostre objectiu és de remuntar-la, encara que no necessàriament amb el mateix traçat, en deu anys o quinze". Però el gerent de Serveis Ferroviaris de Mallorca anava un poc més lluny i en un altre moment de l'entrevista avançava les dates en què algunes de les línies podrien funcionar: "L'any 2000 hi ha previst de posar en marxa la línia entre Inca i Sa Pobla; el 2002 podria entrar en funcionament la línia Palma-Manacor; el 2003 es posaria en marxa la de Sa Pobla-Alcúdia i devers el 2005-2006 l'arribada a Artà i la prolongació fins a Cala Rajada. Es clar que això només són les previsions del gerent d'SFM i tot això depèn de molta més gent".

El govern del PP discrimina Mallorca. Una de les persones de la qual depèn el renaixement del tren a les Balears és el ministre de Foment, Francisco Álvarez Cascos, que en la darrera entrevista amb el conseller d'Obres Públiques, Josep Antoni Ferrer, li negà la possibilitat de desdoblar carreteres com la de Palma Manacor amb els diners que s'havien d'invertir en l'autopista Migjorn-Llevant i en el pla de carreteres en general (l'any 1998, quan, a les Illes, hi governava Matas, s'havia signat un conveni per 58.000 milions). Segons el govern central els desdoblaments no tenen els nivells de seguretat de les autopistes i els 35.000 milions que havien d'anar a parar a les Balears per fer-n'hi aniran a parar a unes altres comunitats autònomes, perquè a tot Espanya s'ha de millorar la xarxa viària.

En vist de la negativa del govern central, en mans del Partit Popular, el president de les Illes Balears, el socialista Francesc Antich, ha adoptat una actitud valenta: "En matèria de desdoblament de carreteres no perdrem ni un minut; recorrerem als pressuposts de la comunitat autònoma i cercarem unes altres formes de finançament". Per si els arguments del rècord mundial de saturació de cotxes (916 per cada mil habitants) no bastassin, Antich presentà noves dades: el nombre d'accidents amb víctimes a les

Balears és molt superior al de la Península. A més, presentà una enquesta de l'executiu autonòmic en què l'actitud dels illencs en relació amb les autopistes era ben clara: un 82% són contraris a les autopistes. Antich també plantejà els tres grans objectius de la nova política de transports: mobilitat sostenible i segura, rehabilitació del transport col·lectiu i trànsit fluid i segur a velocitat moderada. El tren és un dels mitjans de transport més ecològics que hi ha avui, és de 50 a 150 vegades més segur que no pas el cotxe, no causa mai retencions ni n'és víctima i va a una velocitat controlada per sofisticats sistemes de seguretat que impedeixen que el conductor pugui ultrapassar els límits marcats.

Mentrestant, els mallorquins es continuen jugant la vida a les carreteres i si es resolen a agafar un autobús d'AUMASA saben que hauran de pagar 1.250 pessetes per fer el trajecte de Capdepera a Palma, de més de dues hores i mitja –això si l'autocar no es crema pel camí, com va passar aquest 15 de setembre entre Porto Cristo i Manacor; el vehicle tenia més de deu anys–. Fa tan solament sis anys, en un accident similar, varen ser a punt de perdre-hi la vida un grup d'estudiants de l'institut de batxillerat Llorenç Garcies i Font d'Artà quan l'autocar se'ls va incendiar i el conductor els va abandonar sense indicar-los com s'havia de fer l'evacuació. Fa poc es va publicar una notícia segons la qual alguns conductors d'AUMASA ni tan sols tenien carnet de conduir. L'anecdotari podria ser interminable. AUMASA és un bon exemple del que és el transport públic en aquests moments a les Balears i un bon indicador de com no hauria de ser en el futur.

Miquel Piris

AGUSTÍ TORRES

Composició digital del fotògraf Agustí Torres. Es tracta d'un tren dels que actualment circulen entre Inca i Palma aparcat a l'estació abandonada d'Artà.

Descomptes als subscriptors d'EL TEMPS

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

Teatre Principal
Las últimas lunas
amb Juan Luis Galiardo
25% de descompte de dimarts a divendres. Barcelona.

Teatre Condal
La jaula de las locas
amb 'La extraña pareja' (Paco Morán i Joan Pera)
25% de descompte de dimecres a divendres. Barcelona.

Teatre Borràs
Vides privades
de Noël Coward, i dirigida per Paco Mir
25% de descompte de dimarts a divendres. Barcelona.

Teatre Villarroel
La mujer de negro
amb Emilio Gutiérrez Caba i Jorge de Juan
25% de descompte de dimarts a divendres. Barcelona.