

Trens de baixa velocitat

Les cinc línies en pitjor estat de Renfe es troben al nostre país. La liberalització del sector, prevista per al 2003, afegeix més incertesa a uns serveis que, malgrat tot, són molt utilitzats. Associacions de veïns, sindicats i partits afectats reclamen que tot el pastís no se l'endugui l'AVE.

Més de 20.000 catalans continuen pujant diàriament al tren per a circular a 20 quilòmetres per hora



CHARLES FRONT

Estació ferroviària d'Alp (Cerdanya). Les poques inversions que s'han fet en la línia que uneix Barcelona amb el Pirineu contrasta amb el foment de la demanda provocada pel turisme.

Mentre es debat quan arribarà el tren de gran velocitat a Barcelona i València, o l'encert en la tria de l'empresa que firma el que s'ha anomenat "contracte del segle" per fabricar els combois de l'AVE, més de 20.000 catalans continuen pujant al tren diàriament per a circular a 20 quilòmetres per hora. Hi ha cinc trams regionals que s'han convertit en la ventafocs de la xarxa ferroviària dels Països Catalans. Es tracta de la línia que enllaça Barcelona amb Lleida per Manresa; de la que connecta la capital catalana amb la Tor de Querol (Cerdanya) per Vic i Puigcerdà; de la que permet la circulació de Lleida amb la Pobla de Segur; de la de València a Alcoi per Xàtiva; i la que enllaça Sagunt amb la frontera francesa per Saragossa fins a Somport.

La majoria d'aquestes línies funcionen, en alguns trams, tres vegades per sota de la velocitat per a la qual es van construir a principis del segle XX. Afegit a lentitud s'ha de dir que les cinc línies pateixen un abandonament absolut per part de la companyia Renfe.

Prova del desinterès són les paraules que va pronunciar la que fou presidenta d'aquesta empresa estatal, la catalana Mercè Sala, quan, referint-se al tram entre Barcelona i Lleida per Manresa, va sentenciar: "Aquesta línia no la tancaré jo, es tancarà ella sola." Sala no només va errar el tret, sinó que la gent de les comarques de Ponent, igual que els d'Osona, cansats del greuge comparatiu que pateixen s'han aixecat en una lluita constant per preservar el ferrocarril. Això sí, tot i els col·lectius i les deman-

des polítiques, la companyia sembla no haver canviat de parer; abans eren frases metafòriques, ara s'opta pel silenci. Prova d'aquest mutisme és que tot i l'interès reiterat d'aquest setmanari, cap directiu de Renfe ha volgut parlar del futur d'aquests trams regionals.

Un potencial desaprofitat. Si una línia té raó d'existir per allò de l'equilibri territorial és la que enllaça Barcelona amb Lleida a través de Manresa.

comerç i sindicats, explica que "s'ha descuidat sense sentit, perquè és un tram que pot ser rendible econòmicament per a la companyia".

Tot i que les inversions són minses, van arribant amb comptagotes. Renfe ha fet una inversió enguany de 1.600 milions de pessetes. Per deixar-la en condicions en caldrien entre 12.000 i 15.000 milions. Amb aquests diners, s'ha pogut arranjar el tram entre Lleida i Cervera, que s'inaugurarà aviat i que

del control amb un acord de mínims que garanteixi la millora de la línia i de les malmeses estacions de tren, algunes de les quals ni tan sols reben manteniment.

Alternativa per travessar els Pirineus. Una de les altres línies que funcionen amb més ferro que carrils és la que enllaça Barcelona amb la Tor de Querol (Cerdanya), passant per Vic i Puigcerdà. Aquesta línia té un tram molt sol·licitat entre Barcelona i la capital



La línia de tren que enllaça València, Xàtiva i Alcoi pateix un pèssim estat de conservació. Tot i els molts usuaris que té, solament hi ha tres recorreguts diaris.

Gràfic: ROSANNA PUCHADES

Aquest, a banda de ser un ferrocarril útil per a connectar les ciutats origen i final de la línia, té encara més importància per a unir i enfortir les relacions socials, comercials i econòmiques entre les poblacions intermèdies, com Cervera, Manresa o Sabadell. Avui el tren, per fer un recorregut d'uns 170 quilòmetres, tarda unes quatre hores i quart. El president de la Diputació de Lleida i alcalde de Bellpuig, Josep Pont, es queixa de la manca de sensibilitat de les diferents administracions que han passat pel Govern central amb la línia de Lleida i sobretot l'època en què el ministre de Foment fou Josep Borrell, un lleidatà de la Pobla de Segur. Pont, que també presideix la plataforma en contra del tancament d'aquesta línia que integren ajuntaments, consells comarcals, cambres de

permetrà que els trens puguin assolir una velocitat d'entre 100 i 120 quilòmetres per hora. Amb tot, matisa l'alcalde de Bellpuig, les obres s'han fet amb material de segona mà, mentre que hi ha línies de la resta de l'estat que tenen menys importància i, en canvi, s'han millorat amb elements nous. Josep Pont posa, com a exemple del desinterès de Renfe per aquesta línia, el fet que ell té una reunió sol·licitada amb el director general de Ferrocarrils del Ministeri de Foment des de fa més d'un any i mig.

La solució a aquesta línia l'ha proposada la Generalitat, que voldria rebre el traspàs de la línia amb unes certes condicions que mai no han obtingut resposta per part de Renfe o del Ministeri de Foment. L'administració catalana es mostra disposada a responsabilitzar-se'n

d'Osona, mentre que d'aquesta darrera fins a la Tor, la demanda és inferior. Tot i això, aquesta línia té molta demanda a l'hivern gràcies a l'esquí i és una alternativa molt bona per enllaçar Barcelona amb Tolosa de Llenguadoc i així descongestionar la línia de la costa de Barcelona a Portbou.

Les poques inversions que s'hi han fet comencen a rebre contestació. Un grup d'usuaris d'Osona, cansats del mal tracte rebut, han constituït la plataforma "Renfe, espavila't". El coordinador d'aquesta associació, Carles Baronet, manifesta la seva indignació per la manca de criteri de Renfe: "Mentre es gasten 5.000 milions de pessetes per millorar l'estació de Vic el desdoblament de la línia va per llarg." Segons Baronet, "ara només es pot parlar de l'AVE, que només farà que



CARLES PONT

Estació de Tàrraga (Urgell). El tren que duu de Barcelona a Lleida a través de Manresa triga al voltant de quatre hores i quart per fer un recorregut d'uns 170 quilòmetres.

agreuja les diferències entre els usuaris de la costa i els de l'interior".

Un exemple de la deixadesa de la línia és que per recórrer la mateixa distància un tren entre Girona i Barcelona tarda uns cinquanta minuts, mentre que de Ripoll a Barcelona tarda dues hores i quart. Els 66 quilòmetres que hi ha entre Vic i Barcelona el tren els recorre en una hora i trenta-set minuts.

Qui també es mostra indignat amb la política de desgast de Renfe en determinades línies és el membre del comitè de la Confederació General de Treballadors (CGT) a Girona Josep Antoni Jiménez, qui afirma, en clara referència a la política d'arranjament velles vies de trens per fer-hi excursions en bicicleta, que "el que cal és fer i conservar el ferrocarril i no pas fer línies verdes". Per a Jiménez a la línia entre Barcelona i la Tor a banda de reduir-hi els llocs de treball, cada dia s'està jugant amb la seguretat de les persones. "No es reparen ni les trinxeres, s'espera que caiguin", afirma aquest sindicalista. De fet, en molts dels trams entre Ripoll i Puigcerdà, el tren no supera els 20 quilòmetres per hora perquè el mal estat de la línia pot fer descarrilar el comboi. Les tres hores i mitja que tarda el tren entre Puigcerdà i Barcelona és aproximadament el temps que tardava a principis del segle XX quan es va construir la línia i quan el tren enca-

ra anava amb vapor. La diferència és que avui en alguns trams, els propers a Osona, ha augmentat la velocitat, mentre que en altres, l'ha reduït per tres.

Josep Antoni Jiménez mira recelós l'arribada del tren de gran velocitat. Al seu parer avui l'administració només s'interessa per aquest tipus de tren. Aquest sindicalista busca el símil futbolístic: "Si avui línies com la de Ripoll militàvem en segona divisió, quan arribi l'AVE ho farem en tercera o en regional."

Unes instal·lacions molt malmeses, algunes estacions pràcticament en l'abandó absolut i uns horaris poc competitius per als treballadors limiten el creixement dels prop de 19.000 usuaris diaris d'aquesta línia. L'any 2000 el nombre de viatgers en el tram Vic-Barcelona ha augmentat més d'un 8%.

Un servei públic imprescindible.

Només hi ha tres serveis diaris d'anada i tornada, i no arriba als 300 viatgers, però la línia entre Lleida i la Pobla de Segur és de vital importància per al Pallars Jussà i la Noguera, afirmen la gent del territori. Els darrers dies la Diputació de Lleida i la Generalitat s'han queixat que el Govern central no ha acomplert els terminis pactats per al traspàs. En efecte, Madrid havia decidit cedir la línia, cosa que encara no ha fet, motiu pel qual ara s'arrossega un deute de prop de 200

milions de pessetes que el Govern català diu que ha de pagar el central.

El president de la Diputació de Lleida, Josep Pont, ho té clar: "Amb nosaltres es van comprometre a traspassar-nos la línia al desembre i ara s'està generant un dèficit que no podem afrontar." Per a Pont el traspàs ha de ser imminent i que cadascú sigui conseqüent amb les seves responsabilitats.

La línia de la Pobla de Segur és l'única en què el Govern central i la Generalitat han arribat a un acord formal per traspassar-la a l'executiu català. Que la Generalitat se'n faci càrrec és l'única sortida que els alcaldes, sindicats i associacions veuen com a definitiva per salvar la línia.

El traspàs, segons fonts de la Diputació, es farà durant aquesta primavera, però ara cal que "el Ministeri es comprometí a fer les inversions pactades i després, quan el gestionem nosaltres, ja ens ocuparem de fer que funcioni". Una de les apostes per aquest ferrocarril, que tarda unes dues hores i mitja a recórrer els prop de 90 quilòmetres, és el turisme. El potencial turístic de les comarques de muntanya serà més accessible per a les persones que, des de l'àrea metropolitana de Barcelona o de Lleida, escullen el transport públic per desplaçar-se a gaudir de la natura.

Ara caldrà veure si l'administració de la Generalitat i la Diputació de Lleida saben donar el tomb a tants anys de deixadesa. De fet, segons el president de l'ens provincial, Josep Pont, el tren de la Pobla quan quedi en mans de Ferrocarrils de la Generalitat es convertirà en un revulsiu per a les comarques de muntanya. El manteniment d'aquesta línia avui genera un dèficit aproximat de 200 milions de pessetes l'any, una quantitat ridícula si tenim en compte el servei social que fa per a molta gent de les comarques de Ponent.

El llarg camí a Alcoi. També a les línies valencianes tant Renfe com el Ministeri de Foment han fet cas omís des de fa anys a les queixes que han plantejat els veïns, els partits polítics i les associacions afectades.

La línia de València fins Alcoi té un primer tram fins a Xàtiva que es troba

en bon estat, però des d'aquest punt els usuaris es queixen de pocs serveis i del mal estat de la línia. Des de la capital del País Valencià fins a Alcoi només hi ha tres serveis diaris. Alguns partits polítics, com Esquerra Unida del País Valencià (EUPV) o el Bloc Nacionalista Valencià, com també alguns sindicats, com Comissions Obreres, s'han queixat reiteradament de l'estat pèssim de conservació de la línia de tren.

El president del Bloc a la comarca de la Vall d'Albaida, Rafa Francès, ha explicat: "Estem convençuts que el tren és el mitjà de transport públic més ecològic i per tant no entenem que deixen abandonades les línies com aquesta, que té una importància social vital." Segons Francès, entre Alcoi i València la gent només compta amb el bus o amb el transport privat, per la qual cosa el tren suposa una bona alternativa ecològica i econòmica per aquells que no disposen de permís de conduir.

Una de les possibilitats que s'han plantejat és traspasar la línia a la Generalitat Valenciana, una decisió que tant els polítics com les associacions locals esperen per tal que hi hagi una altra sensibilitat per mantenir aquest tram obert. Rafa Francès recorda la importància que aquesta línia té per a molts pobles per on passa la línia i que només disposen d'aquest tipus de transport públic per desplaçar-se fins a les ciutats més properes.

França més a prop. Una de les altres línies que no han rebut els diners que calia per a la seva preservació és la que enllaça Sagunt amb Somport. Aquesta línia internacional té molt pocs serveis i tant les vies com els combois continuen en estat deplorable. De fet, tant a l'Aragó com al País Valencià s'ha reclamat amb insistència la millora d'aquesta línia. El conseller d'Obres Públiques del Govern d'Aragó, Javier Velasco, ha sol·licitat formalment al president de Renfe, Miguel Corsini, la proposta d'iniciar les negociacions entre ambdues instàncies, a més de la Generalitat Valenciana i el Ministeri de Foment, per intervenir de forma integral en la millora de la línia de Somport-Sangunt.

D'altra part, la Chunta Aragonesista i el Bloc s'han reunit en diferents oca-

sions per tal de redactar el que s'ha anomenat la "Declaració de Vilafranca", que té per objectiu reivindicar a Renfe que inverteixi en la millora d'aquesta línia ferroviària.

Pel secretari del Bloc a Castelló, Vincent Carda, aquest "és un tram fonamental per comunicar València amb Saragossa i fins i tot amb França; no entenem com pot estar tan abandonada". Segons Carda, aquest tren també permetria connectar millor la zona de la costa amb Euskadi i Navarra, no només socialment sinó també econòmicament. Per a aquest polític, l'estat pèssim de conservació i la poca freqüència de trens fa que actualment aquesta línia es trobi infrautilitzada.

Concretament, el Bloc Nacionalista Valencià i la Chunta demanen que la línia es consideri d'abast internacional i que es facin les inversions que calen per poder arribar a una velocitat competitiva que permeti viatjar segur i amb comoditat.

La liberalització del sector ferroviari prevista per al bienni 2003-2004 suma més incertesa al futur d'aquestes cinc línies regionals. Aquesta liberalització no vol dir altra cosa que el Ministeri de Foment llogarà les vies i les instal·lacions a empreses privades per tal que hi facin passar els seus combois. La privatització portarà competitivitat i això vol dir que sense unes infraestructures mínimes la majoria de grups empresarials no voldran perdre diners fent passar els seus trens per unes vies que més aviat semblen de fa cent anys i no pas del segle XXI.

Les petites inversions i els pedaços amb material reciclat en garanteixen el futur immediat, però només el traspàs a les generalitats d'unes, o la connexió internacional amb França, de les altres, poden garantir-ne el seu futur a llarg termini.

Carles Pont

CONVOCATÒRIA DELS XXIII PREMIS VILA DE CATARROJA

VIII Premi Cartell de Festes

Premi dotat amb 150.000 ptes.

XVIII Premis Benvingut Oliver

Premi de Narrativa dotat amb 300.000 ptes.

Premi d'Investigació Històrica dotat amb 300.000 ptes.

VI Premi d'escultura

Premi dotat amb 1.000.000 ptes.

Les bases estaran a disposició de tots els interessats en el Departament de Cultura
Telf. 96 126 13 01 ext. 206.

Catarroja, 10 d'abril de 2001

El Regidor de Promoció Cultural
Albert Hernández i Xulvi



M. I. AJUNTAMENT DE CATARROJA
REGIDORIA DE PROMOCIÓ CULTURAL