

# La nova febre del tren

Quan ja han passat dos mesos des que el govern central decidí adoptar l'amplada europea per a tota la xarxa espanyola de ferrocarrils, comencen a entreveure's els efectes que aquest canvi històric tindrà en els trens catalans.

Joan Vila i Triadú

**E**strènyer trenta-tres centímetres totes les vies de la xarxa de RENFE sembla a primera vista una operació mecànica que tan sols comportarà molèsties als usuaris. Però, com si una nova febre del ferrocarril s'entengués de cap a cap del país, la decisió governamental d'homologar-nos a la resta d'Europa en amplada ferroviària ha creat noves expectatives en diferents punts geogràfics. S'aixequen veus que demanen canvis de traçat o línies prioritàries, que fan propostes o tan sols protesten per mirar de no quedar despenjats del *nou tren*. La febre és intensa al Principat, ja que la primera connexió amb la xarxa francesa s'ha previst fer-la per aquesta banda del Pirineu. Però també és manifesta al País Valencià, on no s'entén com el famós triangle d'alta velocitat entre Madrid, Barcelona i València ha quedat ràpidament oblidat en els plans del govern.

Els primers símptomes de la febre han sorgit del cor del Pirineu, de les zones connectades per la línia Barcelona-Puigcerdà. La Diputació de Girona va aprovar a mitjan desembre una moció impulsada per l'alcalde de Ripoll, **Jordi Piella**, per la qual es demanava que aquesta línia de tren fos considerada prioritària en el procés de canvi d'amplades. Així, segons rasona la moció, es descongestionaria la línia de Portbou i es revitalitzaria una connexió internacional que l'any 1982 va estar a punt de ser clausurada per deficitària.

Paral·lelament, un es-



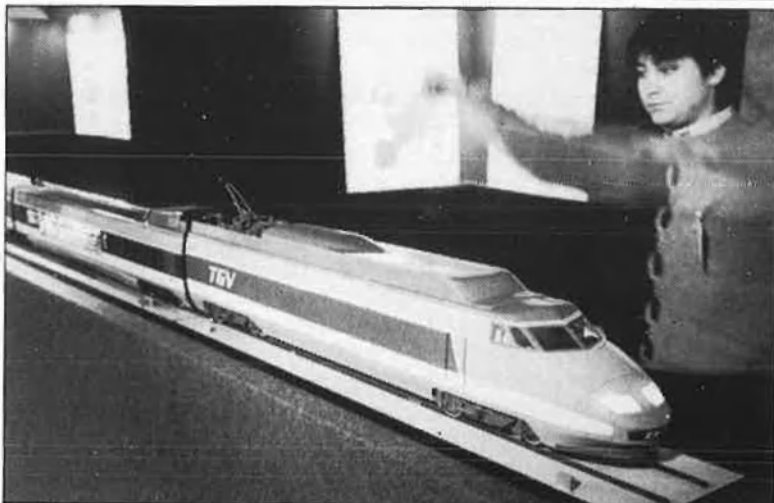
tudi promogut per l'Associació Transpirenca i finançat per les Cambres de Comerç de Tolosa, Foix, Girona i Barcelona, assegura que la línia Barcelona-La Tor de Querol-Tolosa pot ser rendible econòmicament si s'hi fan determinades inversions. La Comunitat de Treball dels Pirineus ha insistit recentment a demanar que els Talgos d'eixos variables passin per aquesta línia a més de la de Portbou.

## Primer, Puigcerdà; després, Portbou

El director de la V Zona de RENFE, que inclou Catalunya, **Carlos García Cañibano**, assegura que la decisió de fer circular Talgos per la línia de Puigcerdà ja estava presa i que es treballava perquè l'hivern que ve pogués ser

realitat. «Però ara, amb la decisió del consell de ministres, les coses han donat un tomb» diu García Cañibano, «perquè aquesta línia podria canviar d'amplada ben aviat». Tot i que fins al juny no se sabrà el contingut de l'informe que Renfe prepara per a organitzar tot el procés de canvi d'amplada, García Cañibano diu que durant el 1989 s'invertiran mil milions de pessetes per rehabilitar tot el traçat entre Montcada i Puigcerdà i que es posarà en marxa la remodelació de l'estació de la capital de la Cerdanya per a convertir-la en un nus ferroviari d'alçada internacional.

Per bé que aquesta línia és de via única i té un traçat sinuós, amb molts túnels, que la fa no apta per a la gran velocitat, té moltes possibilitats de ser la primera amb amplada internacional. Així ho anuncia la revista *Via Libre*, editada per la Fundació dels Ferro-



El triangle d'alta velocitat Madrid, Barcelona i València ha quedat oblidat.

carrils Espanyols, en el seu número de gener: la línia Barcelona-Puigcerdà podria fer-se servir experimentalment per provar una nova tècnica de canvi de vies, mitjançant una travessa que suporta les dues amplades a la vegada. García Canibano és partidari que la connexió fronterera de Puigcerdà sigui anterior a la de Portbou. «Aquesta línia pot tancar-se al trànsit un any» —ens explica— «i durant aquest temps adaptem l'amplada de via. Després, a l'hora de canviar la línia de Girona, podem fer passar bona part del tràfic de mercaderies i de viatgers per Puigcerdà.»

El responsable de RENFE a Catalunya no veu gens clar, en canvi, un nou traçat per la Jonquera. Els estudis fets per la Generalitat a principis del 1987 així ho aconsellaven. Segons Albert Vilalta, coordinador d'aquells treballs i president de Ferrocarrils de la Generalitat, «les estacions de Cervera i Portbou són gairebé al límit de la seva capacitat i engrandir-les és costosíssim per raons orogràfiques de la zona». Segons aquell estudi de la Generalitat, només la construcció d'una nova línia per la Jonquera i el Portús permetria salvar aquell coll d'ampolla. De la mateixa opinió és **Albert Serratosa**, *alma mater* de les comunicacions pirinèiques i assessor del conseller d'Obres Públiques, Joaquim Molins. «Turmentar més aquell troç de costa entre Llançà i Portvendres podria esdevenir un atemptat ecològic. Les condicions orogràfiques no deixen cap més opció que seguir l'autopista, per la Jonquera», assevera amb contundència Serratosa.

### Alta velocitat entre ciutats pròximes

Però els responsables de RENFE insisteixen que aquest nou traçat no es justifica en termes de rendibilitat. «Una línia especial d'alta velocitat», explica García Canibano, «només té sentit entre dues grans ciutats no massa allunyades geogràficament. París i Lió, per exemple. O Madrid i Barcelona. Perquè són línies per on no poden passar altres tipus de trens, com els de mercaderies, i no tenen senyalització i estan protegides per unes tanques laterals. Aquest no és el cas del tram Barcelona-frontera francesa, per on han de passar tots els trens de càrrega i els altres expressos normals».

Segons el director de la V Zona de RENFE, la llunyania de París i l'escàs nombre de viatgers que fan servir el Talgo actualment, uns 120 al dia, no justifiquen un nou traçat especial.



«Tampoc està clar que els francesos facin arribar el TGV a la frontera per una línia exclusiva. Si el fan arribar, anirà per la via normal». Ara bé, sí que es pot aprofitar el canvi de l'amplada de via per retocar alguns trams de l'actual traçat fins a Portbou, de manera que la velocitat màxima actual de 160 quilòmetres l'hora pugui augmentar fins a 180 o 200.

Pel que fa a la línia Barcelona-Madrid per Lleida, sí que sembla que es farà totalment nova, si més no, de Barcelona a Saragossa. El Pla de Transport Ferroviari, aprovat l'abril del 1987 i ara ja totalment desfasat pel gir emprès pel govern, preveia un tram de nou traçat entre Saragossa i Lleida, paral·lel a l'autopista A-2, que permetria arribar a 250 quilòmetres per hora.

### A Lleida per l'Anoia

De Barcelona a Lleida, la xarxa actual és molt antiquada. La variant de Cervera, Calaf, Manresa i Terrassa, ja no es fa servir pels trens de llarg recorregut. Aquests baixen fins a Valls i Sant Vicenç de Calders per a després pujar cap a Barcelona per la costa o per Vilafranca i Martorell. L'anunci que es construirà una nova línia ha creat expectatives a algunes comarques catalanes, especialment l'Anoia. A principis de gener, el Consell Comarcal de l'Anoia, presidit per l'alcalde d'Igualada, **Manuel Miserachs**, aprovava una moció demanant al govern central que la línia d'alta velocitat Lleida-Barcelona segueixi el recorregut de la N-II, és a dir, l'antic camí reial de Madrid.

Igualada mai no ha estat connectada a la xarxa del ferrocarril. Només té un carrilet que, procedent de Barcelona, mor allí mateix.

Altres ajuntaments, com els de Martorell, Cervera, Sant Guim de Freixenet o Lleida, han donat suport a aquesta iniciativa, darrere la qual hi ha la mà dels Amics del Ferrocarril d'Igualada. **Francesc Vila**, president de l'entitat, afirma: «no tenim cap afany de protagonisme, però ara tenim l'oportunitat d'esmenar aquest oblit. Uns estudis que hem fet demostren que, si passa per Igualada, la nova línia s'estalvia 30 quilòmetres respecte la de Manresa o la de Valls.»

Per a García Canibano, cap de la V Zona de RENFE, això és el mateix que passava a la pel·lícula *Bienvenido, Mr. Marshall*, on els habitants d'un poblet esperen ansiosos l'arribada de l'americà que finalment passa de llarg. «Un tren d'alta velocitat entre Barcelona i Madrid —afegeix— només pot tenir dues o tres parades, perquè si no és això, ja no seria d'alta velocitat. Per lògica, Saragossa i Lleida són les màximes candidates. Per tant, que el tren passi per Igualada o per l'autopista, és a dir, per Valls i Vilafranca, no ha de tenir cap transcendència per a les ciutats del recorregut».

Si no està clar el traçat del TGV Barcelona-Madrid, tampoc no ho està gens el finançament. El govern central sembla dispostat que el capital privat hi prengui part i els grans bancs i grups financers ja n'han començat a templejar les possibilitats.

### País Valencià, després del 2000

Mentrestant, al País Valencià, encara no s'ha paït la decisió de Madrid de deixar la potenciació de la línia de la costa Barcelona-València-Alacant per a més endavant, és a dir, per a després de l'any 2000. D'aquí a pocs dies s'acabaran les obres de desdoblament de la via entre Orpesa i Alcanar, que és la primera fase d'un projecte que va de Castelló a Tarragona. Entre aquestes dues ciutats, encara hi ha via única, tot i ser un dels trams amb més trànsit tant de mercaderies com de viatgers. Entre Orpesa i Alcanar, el desdoblament s'ha aprofitat per a construir tres variants i per a millorar el traçat, de manera que es pot arribar als 200 quilòmetres per hora. En canvi, entre Castelló i Orpesa, uns 20 quilòmetres aproximadament per un recorregut difícil, es manté la via única i no hi ha data per a l'inici de les obres de desdoblament. Segons l'alcalde de Benicàssim, **Joaquim Cas-**



Joaquín Romero, director IV Zona de RENFE.

**taño**, les negociacions amb RENFE estan interrompudes des de fa un any. Entre Alcanar i Tarragona, cal fer una obra anunciada fa molts anys i de la qual tot just han començat les expropiacions: la variant de l'Ebre, que permetrà reduir el trajecte d'uns vint quilòmetres, ja que no caldrà fer la gran volta que es fa ara fins a Tortosa.

Malgrat aquestes obres, la línia Barcelona-València està molt lluny de poder donar un servei d'alta velocitat. I el mateix passa a les línies València-Albacete per Xàtiva i el ramal d'Alacant. Les institucions valencianes han començat a llançar tímids crits d'alerta. «Hem traslladat la nostra ferma postura —explica el conseller d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports del govern valencià, **Rafael Blasco**— «perquè s'estableixa, sense demora i en sintonia amb l'acord del govern central, una línia fèrria d'amplada europea i alta velocitat entre Barcelona, València i Alacant.»

Blasco creu que amb les dades a la mà, s'ha de considerar tan prioritària la connexió València-Madrid i Valèn-

cia-Barcelona com les de Lisboa per Badajoz o la del País Basc. Les raons que adueix són de tràfic de mercaderies i de creixent ús del tren pels turistes estrangers. «No podem quedar despenjats», afegeix el conseller, «de la futura xarxa ferroviària europea de gran velocitat, perquè se'n ressentiria la nostra economia, que ha de mantenir la seua competitivitat.» Arguments semblants han fet servir la Confederació Empresarial Valenciana i les Cambres de Comerç de València i Alacant. La Cambra de Comerç de València ha encarregat un estudi tècnic per a poder-hi basar una campanya de reivindicació del corredor ferroviari de la costa. Una trobada prevista per a finals de febrer a Oriola permetrà coordinar les accions que les diferents organitzacions econòmiques valencianes plantejaran davant els governs central i de la Generalitat.

### Una xarxa poc integrada

A la xarxa ferroviària dels Països Catalans conviuen tres amplades de via diferents. L'europea (1.435 mil·límetres) és la que fan servir les línies franceses, en el nostre cas tres: la que des de la frontera va cap a Montpeller passant per Perpinyà, la que uneix Perpinyà amb Vilafranca de Conflent, i la de la Tor de Querol cap a Foix i Tolosa. A la resta del territori català, l'única línia amb amplada europea és la de Barcelona a Sabadell i Terrassa, pertanyent als Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Quan van projectar-la, a principis de segle, s'havia previst d'allagar-la fins a França per la collada de Toses, cosa que mai no es va arribar a fer. Com a curiositat, afegirem que totes les línies del metro de Barcelona, excepte la 1, són també d'amplada internacional.

L'amplada espanyola o peninsular (1.688 mil·límetres) correspon a tota la xarxa de RENFE, mentre que l'amplada mètrica (1.000 mil·límetres, un metre exacte) queda restringida als anomenats popularment *trenets* o *carrilets*: d'una banda, les línies dels Ferrocarrils de la Generalitat valenciana, inclosa la línia del metro de València, que les connecta pel subsòl de la ciutat; de l'altra, les línies d'Igualada i Manresa de la Generalitat de Catalunya, com també el tren d'alta muntanya Ribes-Núria; i finalment, l'anomenat *tren gros* de la Cerdanya, entre La Tor de Querol i Vilafranca de Conflent, de caire turístic. També són d'amplada mètrica les dues línies explotades per FEVE a Mallorca: la de Sòller i la d'Inca, Manacor i Artà. □