

## La mina de Bracons

*Xavier Teixidor proposa considerar el tren com una veritable alternativa a la política actual de carreteres i ho fa prenent com a model la xarxa ferroviària regional de molts països europeus*



Vaig trobar molt interessants, en el número anterior de **440**, els articles que parlaven del tema del túnel de Bracons. Tanmateix, cap d'ells, a excepció d'un que en comentava quelcom molt de passada, va tocar l'aspecte que vull tractar i que personalment crec que podria representar una tercera via entre el sí i el no de la polèmica. M'explicaré.

Fa un cert temps, tot passejant per Sant Francesc, vaig fer petar la xerrada amb un senyor gran. Parlàvem d'això i d'allò i, en un moment donat, em digué: «*He sentit a dir que allà a Bracons faran una mina perquè hi pugui passar el tren*». No sé pas d'on ho havia tret, això, però vaig pensar que, si no era veritat, era prou ben trobat. Olot ja havia tingut tren, però un bon (o mal) dia el van suprimir. De fet, el nostre país ha hagut de veure com s'anaven suprimint uns quants ferrocarrils de via estreta que, en el conjunt de Catalunya, conformaven una xarxa ferroviària prou homologable. Es deia que no eren rendibles i potser és veritat; però crec que el problema de base era que la xarxa no estava completa, que s'havia d'acabar d'enllestir. Si en el seu moment, posem per cas, el tren d'Olot s'hagués perllongat fins a Ripoll (o fins a Sant Joan de les Abadesses), la nostra ciutat hauria quedat enllaçada ferroviàriament amb -a més de Girona-Puigcerdà - França i Vic - i Barcelona. La seva rendibilitat hauria augmentat, com també hauria augmentat la de les altres vies de Catalunya si s'hagués completat la xarxa.

El ferrocarril, que fa uns anys semblava que aniria perdent importància, es presenta avui dia, amb el progrés tecnològic, com un mitjà de transport competitiu i de vegades fins i tot imprescindible. Però Catalunya, en aquest aspecte, és un país que ha quedat endarrerit, ja que no disposa d'una xarxa interior suficient, equiparable a la d'altres països amb proporcions semblants com ara Bèlgica o Suïssa. I -cosa lamentable- sembla que no es dóna importància a aquest fet. Es podria pretextar que aquí la gent no està gaire mentalitzada envers els serveis de transport públic; però tampoc no pot donar-se aquesta mentalització si aquests serveis són ineficients o insuficients. És un cercle viciós. En aquells països la gent utilitza els trens perquè ja els tenen i funcionen. Nosaltres, en canvi, hem de pagar un percentatge més elevat per anar asfaltant el país, importar més petroli i mantenir la indústria automobilística, malgrat els problemes de trànsit, la pol·lució i els accidents.

La Generalitat té la competència sobre els ferrocarrils que transcorrin íntegrament per territori català (Art.149 - Ap.1 de la Constitució i Art.9 - Ap.15 de l'Estatut); tanmateix, no crec que siguin gaires els quilòmetres nous de via fèrria que s'han obert a Catalunya d'ençà que tornem a tenir

autonomia. Ara es parla del Tren d'Alta Velocitat (TAV) i, és clar, el faran passar pels indrets que ja estan més ben comunicats, és a dir, per les comarques litorals o prelitorals. Mentrestant, una bona part del país -les comarques de l'interior, llevat d'algunes excepcions- pateixen un dèficit crònic de transport públic i d'infraestructura viària. Com que hi ha poca gent, les actuacions per a facilitar-ne les comunicacions no són rendibles; i com que les comunicacions no són suficients, el nivell demogràfic s'estanca o retrocedeix encara més. El desequilibri territorial que això comporta és evident.

Penso que per contribuir a solucionar aquest problema, a més de posar al dia les carreteres existents, més que obrir-ne de noves, convindria que es reprengués el projecte d'una xarxa ferroviària interior completa (d'ample europeu?). L'eix central d'aquesta xarxa podria anar de Figueres a Lleida passant per Olot, Vic i Manresa. Els ferrocarrils de la Generalitat haurien de continuar la línia de Manresa cap a Vic, Olot i Figueres. Aquesta opció tindria l'avantatge que travessaria les comarques centrals de Catalunya, que són les comarques on qualsevol projecte global de reordenació territorial i demogràfica pot donar resultats en un termini més curt. Un altre avantatge fóra que, de moment, el tram Manresa - Lleida ja existeix. I dic de moment perquè ja es comencen a sentir veus que amenacen amb la seva supressió. És fàcil de deduir quin motiu s'al·lega; és el mateix que fa perillar la línia fins a Puigcerdà o la línia fins a la Pobla de Segur: la rendibilitat. Per això penso que val la pena plantejar-se seriosament el tema del tren, abans que sigui massa tard. O es valora la conveniència de disposar

