

# La línia fèrria Barcelona-Puigcerdà

Excm. Sr. Pere Navarro  
i Olivella  
Governador Civil de Girona

Excel·lentíssim senyor:

Arran de les seves declaracions aparegudes a la premsa del dia 12 de novembre passat (PUNT DIARI, El Periódico, El País) referents a les possibilitats de millora de la línia fèrria Barcelona-Puigcerdà, voldria manifestar-li, en primer lloc, la meva sorpresa pel to en què estan fetes, i també pel seu contingut.

No tinc gaires esperances que em contesti aquesta lletra. Fins ara, mai no ho ha fet a cap de les cartes que li he adreçat, ni tampoc ha contestat mai a les peticions que li he vingut a fer (formant part de diverses comissions). I no veig cap raó prou important perquè avui varïi la seva conducta. Però, tornant al fil de la qüestió, que són les seves declaracions, en cap cas desmentides, ni tan sols puntualitzades, i adjectius qualificatius a part, vostè va venir al Ripollès a presentar-nos «un traçat alternatiu al projecte proposat per la Generalitat per a la construcció d'una via d'ample europeu que permeti unir París i Barcelona amb trens de gran velocitat» (TGV). Jo crec que tots els ripollencs hem d'agrair aquesta «iniciativa» seva. Passa, però, que a la seva proposta hi ha, si més no, dos petits errors. No obstant això, abans cal fer unes consideracions.

El 14 de juliol de 1.980 sortia de l'estació de Sant Joan de les Abadesses el darrer tren. A l'estiu de 1.984, com a conseqüència del Contracte-Progra-

ma subscrit entre el Govern de l'estat i Renfe, es proposa de tancar la línia. Durant la primavera del 1.986 es presenta en públic un pre-estudi de modificació de traçat i canvi d'ample de via. El setembre de 1.986 es fa un tren especial, Ripoll-París, per confirmar la viabilitat de la línia. El mes d'octubre d'enguany s'han celebrat unes jornades d'apropament d'ambdues vessants del Pirineu amb motiu, entre d'altres, del nou tren pullman posat per Renfe. On era, senyor Governador, en totes aquestes ocasions? Mai, en cap acte o manifestació, en defensa de la nostra línia fèrria, mai no hem vist un representant del Govern Civil. Ni en els moments més difícils, ni en els més còmodes. Per què no hi era?

Tornant al tema de la seva «iniciativa», voldria comentar-li el que a mi em sembla un petit error. Aquesta «iniciativa» seva, vaig tenir l'honor de presentar-la en públic el dia 19 d'abril de 1.986, en el curs d'unes jornades dites «Perspectives de futur de les comarques gironines», organitzades per la Diputació, i a les quals els ripollencs contribuïrem, només en el tema del tren, amb vuit comunicacions. Més tard, davant la fredor que els representants del govern central manifestaren vers aquest projecte, fou recollit per l'Associació Transpirinenca, que en va fer, de la seva «iniciativa», el motiu central del tren dels gladiols. Projecte que vaig tenir l'honor de presentar-li a vostè el dia 26 d'agost de 1.986, juntament amb el president de l'Associació Transpirinenca i

d'altres personalitats del Ripollès.

Per tot el que li he exposat, i atès que el que realment volem els ripollencs és potenciar verament aquesta línia, li serà fàcil d'entendre que, paternitats a part, estic totalment a favor de la seva «iniciativa», llevat d'un petit detall que, al meu entendre, és el segon error. ¿No ha pensat, senyor Governador, que si la Generalitat ha proposat de fer una línia nova per a la circulació dels TGV, deu ser per les mateixes raons que els francesos, pares del TGV, també ho varen decidir al seu dia? Doncs és per això, perquè aquests trens necessiten una xarxa pròpia i independent dels trens tradicionals, que la SNCF en el seu dia, igualment com la Generalitat avui, varen decidir de crear una xarxa pròpia per als TGV. Perquè, en cas contrari, de què serviria un TGV circulant a 150 km/h, per exemple (què més voldríem, veure aquestes velocitats al Ripollès), quan la seva velocitat de creuer és de 250 km/h. Seria com circular amb un cotxe de fer curses per una carretera comarcal. Però és que, a més a més, un TGV no es una GUA-GUA (aquells autobusos canaris que s'aturen a totes les cantonades). Els TGV s'aturen, de mitjana, cada 200 km. És a dir, sortiria de Barcelona i la propera parada seria Puigcerdà. Vostè mateix.

No és això, senyor Governador, no és això. Les Cambres de Comerç, que per als temes econòmics tenen un nas molt fi i una ben guanyada fama de pragmàtiques quant a temes de transport, a la sessió de la COPEF (Conferència Perma-

nent de les Cambres del Sud-est de França i Nord i Est d'Espanya), celebrada el setembre de 1.986, acordaren adreçar-se al govern central demanant que es dotés d'un servei de trens TALGO la línia Barcelona-Puigcerdà, i amb ample de via europeu. Aquesta sí que és una bona proposta, i que depèn exclusivament, tal i com vostè mateix va dir, del Ministeri de Transport, Turisme i Comunicacions. Així, resulta que és davant de l'esmentat ministeri on cal fer les gestions pertinents, a fi que la nostra línia sigui d'ample europeu. Això permetria a la gent de les nostres contrades no només veure passar els trens, sinó poder-se'n servir, tant per a desplaçaments personals com per al transport de mercaderies i, a l'ensem, fer de Puigcerdà la segona porta ferroviària interestatal de Catalunya, cosa que també és competència del govern central. I en això sí que, si vostè vol, ens pot ajudar, i molt, així com en els temes de Coll d'Ares, N-152, etc.

Per acabar, vostè no deu ignorar que una de les aspiracions del nostre país és que Catalunya esdevingui província única. Això comportarà, entre moltes altres coses, la desaparició dels governs civils, però mentre aquest dia no arribi, encara que suposem que no trigarà, jo em permetria recomanar-li, pel bé del país en general i de la institució que vostè representa en particular, que abans de les seves «visites institucionals» repassés la documentació que té en el seu poder.

Respectuosament,

Frederic Martínez