
PRESENTACIÓ

Tomàs Pou i Viver
*President de la Societat Catalana
d'Ordenació del Territori*

El *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* del dia 30 de juliol de 1993 va publicar l'aprovació inicial, per la Direcció General d'Urbanisme, del pla d'urbanisme titulat *Pla Especial de Reserva de Traçat de Prolongació de la Línia de Ferrocarril entre Blanes i Lloret de Mar* (DOGC, 1777, del 30 de juliol de 1993, p. 5340), la qual el va sotmetre a informació pública. Abans, l'any 1992, ja s'havia sotmès a informació pública el tràmit d'alternatives i suggeriments del mateix Pla.

Pot semblar estrany que recordi això aquí, precisament a Blanes, perquè a Blanes i a Lloret s'ha viscut i debatut aquest Pla Especial, les corporacions municipals respectives han pres acords sobre les seves implicacions i els mitjans de comunicació hi han dedicat una atenció notòria. Però ho faig per destacar el fet excepcional que es proposi aprovar, els anys 1992 i 1994, un pla especial per reservar terrenys destinats a un futur ferrocarril.

Els trens, a Catalunya i a la resta de l'Estat, es van inaugurar ja fa molts anys, i, des de fa un temps, més aviat sembla que s'eliminen algunes línies de ferrocarril i estacions. Si bé, passada la notícia del moment, de seguida es constata que es tracta d'instal·lacions sense ús o que, essent aquest tan escàs, no justifica l'alt cost de mantenir-les, i per aquest motiu es proposa destinar el seu terreny a altres usos de més rendiment col·lectiu. Per això crec que és excepcional que es proposi, els anys 1992 i 1994, reservar terrenys per a una nova línia ferroviària.

Pel que fa a Catalunya, el tren de Barcelona a Terrassa es va inaugurar el setembre de 1919; el de Barcelona a Sabadell, el juny de 1922, i el de Ribes de Freser a Puigcerdà, l'octubre de 1922. A Balaguer es va inaugurar el tren l'any 1924, i la línia de Balaguer a la Pobla de Segur es va obrir el novembre de 1951.

L'any 1952 es va inaugurar la línia de Tortosa a Bot, i em sembla que, a banda dels petits trens de la Cava a Amposta i de Ribes de Freser a Núria, no en resta cap altre. I després no s'ha creat cap nova línia de ferrocarril, lle-

vat de l'ampliació de vies ja existents i del *by-pass* o corredor d'enllaç Mollet-Papiol, que connecta dues línies ja existents i que té una transcendència notòria en la xarxa ferroviària.

Per tot això, és excepcional, com abans he indicat, que es tramiti actualment un pla especial amb la finalitat de reservar terrenys per construir —ara o en el futur— una nova línia de rodalia, que ja arriba avui fins a Blanes, per prolongar-la fins a Lloret. I a mi em sembla un fet positiu per al transport col·lectiu, per les seves implicacions territorials, al marge de la conveniència d'intentar resoldre els problemes que comportin la seva creació.

Aquest fet excepcional ens convida a tots a reflexionar i a pensar en algunes qüestions d'interès general. Per exemple, si cal que l'Administració pública intervingui en la previsió dels transports o l'ha de deixar només a la iniciativa privada; si cal donar preeminència al tren, al metro i als trens de rodalia, enfront d'altres mitjans de transport; si els trens i les seves reserves territorials han contribuït a l'expansió, l'engrandiment i la millora dels pobles i de les ciutats; si cal donar preeminència al transport públic o privat. I, finalment —ja em perdonareu que no obliidi la meua condició d'advocat—, si és un dret de tots exigir el transport públic.

Voldria encara fer una reflexió que estic segur que molts de vostès també es deuen haver fet. Sembla que s'inverteix molt en carreteres (túnel, autopistes, enllaços a diferents nivells, etc.) i que, en canvi, els trens reben molta menys inversió. Jo no sé si això és ben bé veritat ni si és positiu o és negatiu; però a mi em sembla negatiu, perquè crec que el tren és un sistema de transport molt més segur que l'automòbil, i més econòmic.

Per tractar d'aquests temes i d'altres que —n'estic segur— avui suggeriran els ponents, el Col·legi d'Arquitectes de Girona, el Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Girona i la Societat Catalana d'Ordenació del Territori hem convocat aquest acte. I l'hem convocat precisament a Blanes i prop de Lloret, perquè és aquí on afecta d'una manera més singular aquell Pla Especial.

La nostra Societat no pretén, en principi, pronunciar-se sobre el tema. I no perquè ho defugi, ja que altres vegades ho ha fet públicament. N'és un exemple l'eix transversal de Catalunya, en el qual ha defensat un traçat diferent del que s'està construint. Però el que desitgem amb aquest acte és oferir una taula rodona d'informació i de debat, perquè s'aportin aspectes científics i altres de no científics sobre les qüestions abans indicades.

No em queda sinó presentar els ponents que intervindran en la primera part d'aquest acte i que hi faran les aportacions més importants. El Sr. Miguel Domingo és professor del Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori de la Universitat Politècnica, i la seva tesi doctoral va ser sobre la xarxa ferroviària i la construcció urbana a Catalunya. El Sr. Eduard Albors és enginyer de camins, canals i ports; té una àmplia experiència en el transport, i va servir, durant molts anys, a la companyia de transports de la ciutat de Barcelona; actualment, és gerent de Rodalies a RENFE, i molts coincideixen que és potser la persona que més en sap, dels trens de rodalia. La Direcció General d'Urbanisme va declinar d'intervenir en aquest acte, malgrat que la vàrem convidar especialment com a autora de l'esmentat Pla Especial.

A la taula rodona posterior intervindran els alcaldes de Blanes i de Lloret, la Sra. Dolors Oms i el Sr. Josep Sala, perquè les tres entitats convocants considerem que és essencial escoltar els criteris dels alcaldes d'aquestes dues ciutats. El Sr. Lluís Cantallops, malauradament, no podrà venir perquè va ser hospitalitzat abans-d'ahir i, encara que està fora de perill, és impossible que ens acompanyi. El Sr. Oriol Juncadella és enginyer de camins, canals i ports i està adscrit a la Direcció General de Ferrocarrils de la Generalitat. El Sr. Ole Thorson és també enginyer de camins, canals i ports, i és professor auxiliar de transports a l'Escola Tècnica Superior de Camins, però és avui especialment entre nosaltres com a membre i representant de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic. El Sr. Enric Xutglà, president de la Delegació a Girona del Col·legi d'Arquitectes, no podrà assistir com a moderador de la taula rodona perquè un viatge inesperat ho impedeix; però ho farà el Sr. Joan Falgueras, arquitecte i coordinador de serveis del mateix Col·legi d'Arquitectes de Girona.

No vull acabar aquesta presentació sense agrair a l'alcaldesa de Blanes la seva ajuda per a aquest acte, sense la qual hauria estat molt difícil organitzar-lo, i també indicar que ens obsequiarà amb el que prendrem en el descans. També vull agrair al Sr. Francesc Esteve, director d'aquest magnífic Centre, el seu acolliment en oferir-nos unes instal·lacions magnífiques, que, a més, ens permetran conèixer una realitat que molts ignoràvem i que testimonia un nivell singular de dedicacions i afanys científics. El Sr. Esteve és també tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Blanes.

Només em resta donar la paraula al Sr. Josep Massó i Aceña, enginyer de camins, canals i ports, i president, a Girona, del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports, institució que ha col·laborat amb la nostra Societat en la preparació d'aquest acte.

Té la paraula el Sr. Josep Massó.

