
PRESENTACIÓ

Josep Massó i Aceña
*President provincial del Col·legi
d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Girona*

Molt poc sovint es presenta l'oportunitat de poder debatre en un àmbit interdisciplinari un tema d'aquesta importància, que encara que només afecti dos municipis té un abast quasi regional pel servei que pot donar. Per això, hem d'agrair al company Tomàs Pou que, amb la seva tenacitat i tossuderia, tan innates en ell, hagi aconseguit moure els fils i les muntanyes per aplegar, en aquest acte i en aquest marc tan autòcton d'aquesta comarca, una concurrència de tanta qualitat. Com a president provincial del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Girona em va proposar que hi participéssim, i com a tècnics implicats en l'estudi, construcció i explotació d'una xarxa ferroviària, som aquí.

La província de Girona ha estat una capdavantera, tret de l'àrea metropolitana de Barcelona, en el moment de màxima competitivitat dels ferrocarrils, amb un conjunt de línies de ferrocarril molt ben estructurades, com eren les de Girona-Palamós, Girona-Banyoles, Girona-Olot i Girona-Sant Feliu.

A més de les altres consideracions que depassen la naturalesa tècnica i econòmica de la implantació d'una xarxa ferroviària de ferrocarril, i que suposo que avui sortiran en el debat, vull apuntar el següent. L'objecte del transport és facilitar sempre la comunicació entre dos punts. Fins als anys cinquanta es pensava que, si no hi havia transport, no existia desenvolupament en una zona, cosa que avui no és vàlida, ja que són els mitjans de producció d'una zona els que motiven el desenvolupament del transport. Així és el cas que, si no hi ha mines, no hi ha transport. I si no hi hagués una màquina turística, com en aquest cas, capaç de generar riquesa, no es plantejaria una solució d'aquestes característiques.

El ferrocarril és un dels transports més segurs que existeix, tret del cas viscut recentment en aquesta comarca i que tots coneixem. Un dels avantatges del ferrocarril és la discontinuïtat, o sigui, que el ferrocarril només pot arribar a punts concrets, i no de porta a porta, com és el cas de l'automòbil. I per tant, el bon funcionament i l'amortització d'aquesta línia dependria de la proximitat de les estacions a l'usuari.

Finalment, cal fer esment del text del Pla Especial de Reserva de Traçat de Prolongació de la Línia de Ferrocarril entre Blanes i Lloret de Mar, a què ha fet referència Tomàs Pou, promogut per la Direcció General d'Urbanisme i aprovat inicialment, que és el document que ha generat aquest debat i del qual cal extreure el següent:

— Que la línia de ferrocarril que es planteja és a causa de la necessitat de reestructuració que té aquesta regió, per tal de permetre encarar el futur immediat amb garanties per a tots els seus pobladors.

— Que la línia de ferrocarril permetria l'allargament de la temporada estacional turística i, per tant, es podria fer una oferta basada en la qualitat i no en la quantitat.

— Que, al marge de les millores d'estricta ampliació en el camp dels serveis turístics que ajudin a augmentar la qualitat de l'oferta, hi ha altres actuacions que han d'afavorir el canvi d'estratègies per al desenvolupament d'aquesta zona costanera, consistents a beneficiar el sistema de comunicacions per tal de permetre una màxima accessibilitat dels nuclis esmentats respecte a les grans aglomeracions urbanes de la regió, que permetria fixar la residència habitual de la gent a indrets fins avui excessivament llunyans dels centres de treball i que fins ara s'havien de considerar com a segones residències.

I, finalment, que el Pla Especial té, com a figura de planejament pròpiament dita, l'objectiu de concretar al màxim la reserva per al traçat de la nova línia i establir les oportunes reserves urbanístiques per permetre la posterior elaboració del projecte executiu.