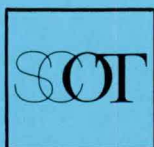


TERRITORI I FERROCARRILS. LA PROLONGACIÓ DE LA LÍNIA DE BLANES A LLORET



SOCIETAT CATALANA D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI

FILIAL DE L'INSTITUT D'ESTUDIS CATALANS

TERRITORI I FERROCARRILS. LA PROLONGACIÓ DE LA LÍNIA DE BLANES A LLORET



SOCIETAT CATALANA D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI

FILIAL DE L'INSTITUT D'ESTUDIS CATALANS

Biblioteca de Catalunya. Dades CIP:

**Territori i ferrocarrils : la prolongació de la línia de Blanes a Lloret
Ponències de la jornada «El tren de rodalies fins a Blanes i Lloret», Blanes,
12 de febrer de 1994.
— Textos en català i castellà
ISBN 84-7283-265-1
I. Societat Catalana d'Ordenació del Territori
1. Transport ferroviari — Catalunya — Congressos
656.2 (467.1) (061.3)**

© 1994, dels autors

Editat per la Societat Catalana d'Ordenació del Territori
(filial de l'Institut d'Estudis Catalans)
Carrer del Carme, 47. 08001 Barcelona

Primera edició: octubre de 1994
Tiratge: 600 exemplars

Compost i imprès a Altés, s. l.
Carrer de Caballero, 87. 08029 Barcelona

ISBN: 84-7283-265-1
Dipòsit Legal: B. 34104-1994

Índex

Proemi.....	5
ESTEVA I MASSAGUER, Francesc: Obertura.....	7
POU I VIVER, Tomàs: Presentació.....	9
MASSÓ I ACEÑA, Josep: Presentació.....	13
DOMINGO I CLOTA, Miquel: La dinàmica urbanitzadora del ferrocarril	15
ALBORS I FREIXEDAS, Eduard: Les rodalies a l'àrea de Barcelona i al Maresme	25
<i>Taula rodona</i>	
OMS I BASSOLS, M. Dolors.....	51
FALGUERAS I FONT, Joan.....	53
ESTEVA I MASSAGUER, Francesc	55
SALA I MONTERO, Josep	57
JUNCADELLA I FORTUNY, Oriol.....	61
THORSON, Ole.....	65

Aquesta publicació conté els textos de les ponències de l'acte celebrat a la ciutat de Blanes el dia 12 de febrer de 1994 sobre «El tren de rodalies' fins a Blanes i Lloret», organitzat per la Societat Catalana d'Ordenació del Territori, per la demarcació de Girona del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya i per la Delegació del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports.

En van ser ponents el Sr. Miquel Domingo i Clota, arquitecte i professor del Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori de la Universitat Politècnica de Catalunya, i el Sr. Eduard Albors i Freixedas, enginyer de camins i gerent de Rodalies de Barcelona (RENFE).

També es publiquen les intervencions fetes durant la taula rodona que va seguir les indicades ponències, en la qual van intervenir la Sra. Maria Dolors Oms i Bassols, alcaldessa de Blanes; el Sr. Joan Falgueras i Font, arquitecte i coordinador de serveis del Col·legi d'Arquitectes de Girona; el Sr. Josep Sala i Montero, alcalde de Lloret; el Sr. Oriol Juncadella i Fortuny, enginyer de camins adscrit a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, i el Sr. Ole Thorson, enginyer de camins i representant de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic.

Després de la taula rodona hi va haver un col·loqui, en el qual van intervenir diversos assistents. Aquestes intervencions han estat lliurades als ponents i a les persones que van intervenir en la taula rodona, per tal que puguin matisar els textos de les seves intervencions.

1. Pel que fa a l'expressió «tren de rodalies», hem d'advertir que la Secció Filològica de l'Institut d'Estudis Catalans ha fixat recentment, com a denominació normativa d'aquest tipus de tren, *tren de rodalia*. Aquesta mateixa forma ha estat recollida en el diccionari *Terminologia ferroviària: Material rodant*, elaborat per la senyora Roser Milà i Gallart i editat pel Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya (Barcelona, 1994), amb la col·laboració del TERMCAT i d'especialistes d'empreses ferroviàries. Per tant, a l'hora de publicar aquestes actes, hem decidit d'adoptar en tots els textos el terme aprovat per la Secció Filològica; hem respectat, però, la grafia emprada pel senyor Eduard Albors, gerent de Rodalies de Barcelona (RENFE), en el text de la seva ponència.

This One



CRO6-B9C-HH4N

OBERTURA

Francesc Esteva i Massaguer
Director del Centre d'Estudis Avançats de Blanes

Bon dia a tothom i benvinguts a la jornada que la Societat Catalana d'Ordenació del Territori ha organitzat per tractar del tren de rodalia fins a Blanes i Lloret.

Com a director d'aquest Centre que han escollit per celebrar la jornada i com a tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Blanes, m'han demanat que obri aquest acte i que els digui unes paraules sobre el Centre que els acull.

Aquest, per a aquells que no el coneguin, és un centre del Consell Superior d'Investigacions Científiques, un dels quasi un centenar que el Consell té per tot Espanya. Va començar a funcionar l'octubre del 1985 i actualment hi ha unes setanta persones treballant-hi, de les quals unes seixanta estan dedicades directament a tasques de recerca.

En el Centre s'investiguen temes marins i aquàtics en general, de ciències de l'espai i d'intel·ligència artificial. La col·laboració amb centres de recerca de tot el món és molt intensa. Entre els temes de recerca en el camp marí, el que més es coneix és el de l'estudi de la problemàtica creada per l'alga tòxica que ha envaït la nostra mar Mediterrània. Els investigadors de ciències de l'espai no disposen d'observatori, però sí d'ordinadors en els quals poden simular les teories i fer els càlculs que, contrastats amb les dades procedents de les observacions, permeten validar o refusar les teories proposades. Finalment, entre els temes de recerca del grup d'intel·ligència artificial que més es poden conèixer, hi ha el dels sistemes experts, sistemes que intenten simular, mitjançant programes d'ordinador, el comportament d'experts; i el de l'aprenentatge, crear sistemes que «aprenen» del resultat de casos anteriors.

Com veuen, aquest és un centre multidisciplinari que no treballa temes directament relacionats amb el territori, que és el tema que interessa els que han vingut avui aquí a participar en aquesta jornada.

I dit això, no em resta res més que desitjar-los que el treball de la jornada que comencem sigui fructífer i que disfrutin de Blanes i el seu entorn. Per als

que no ho coneixen o ho coneixen poc, deixin-me recomanar-los que, en acabar la sessió, vagin a passejar pels magnífics racons de Sant Francesc o Santa Cristina, que tenen aquí mateix; que pugin al castell de Sant Joan i disfrutin de la seva excel·lent panoràmica; que vagin a passejar pels jardins botànics o simplement que esmercin uns minuts pel centre de la ciutat per visitar la font gòtica i l'església parroquial, antic castell dels comtes de Cabrera, o simplement gaudeixin del mar des de sa Palomera o des del passeig.

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 meva 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'alcalde 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.

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.

LA DINÀMICA URBANITZADORA DEL FERROCARRIL

Miquel Domingo i Clota
*Arquitecte, professor del Departament
d'Urbanisme i Ordenació del Territori de la
Universitat Politècnica de Catalunya*

La implantació del ferrocarril va obrir grans esperances sobre la transformació i el desenvolupament imminents del territori. Després s'ha vist que això no va ser així, que el ferrocarril s'ha d'entendre, més aviat, com una infraestructura construïda sobre un territori determinat en un moment històric concret i que seran les circumstàncies econòmiques, demogràfiques i polítiques les que el faran esdevenir una eina transformadora i dinamitzadora. Aquesta afirmació, vàlida en general territorialment, caldria matisar-la respecte a les ciutats on l'arribada del ferrocarril comportava, com a mínim, la incidència immediata de l'estació, incidència que s'ha arrossegat al llarg del temps, com es veurà més endavant en aquesta ponència, que pretén plantejar una sèrie de reflexions entorn tant de la incidència del ferrocarril en el desenvolupament urbà, com de la seva posterior transcendència pels condicionaments que imposà a la ciutat.

El 7 de juny de 1781 naixia a Anglaterra George Stephenson, que, en perfeccionar la locomotora, va permetre un nou mitjà de transport: el ferrocarril. La nova tecnologia havia de comportar un canvi quantitatiu i qualitatiu molt important del transport en general. Aportava grans avantatges: la reducció dràstica del temps emprat i l'increment de la capacitat del transport, tan sols comparable amb la navegació de cabotatge. I caldria afegir, a més, l'augment de la comoditat i del confort dels viatges. Si bé a Catalunya en aquesta època s'havien establert ja línies regulars de diligències i de traginers que comunicaven la costa amb l'interior del país i els Pirineus, oferien unes capacitats i uns temps molt limitats. A tall d'exemple, la distància de Barcelona a Madrid, en diligència, exigia uns deu dies de viatge, mentre que el ferrocarril permetia fer-ho en un sol dia. Per primer cop, es podia furnir sobre el territori una xarxa de transport perfectament determinada i de manera estable, que asseguraria la fluïdesa de les comunicacions.

En contrapartida, el ferrocarril presentava unes limitacions, derivades de la mateixa tecnologia, que el diferenciaven de les incipients carreteres o camins reals. Exigeix, en primer lloc, uns radis de curvatura elevats i uns pendents màxims del 2,5%. Condicionaments que obliguen a fer grans obres ci-

vils, construccions que comporten considerables moviments de terres i un elevat cost econòmic. Però, principalment, la diferència entre la carretera i el ferrocarril consisteix en el fet que el primer dóna accessibilitat al llarg de tot el seu recorregut, mentre que el ferrocarril redueix l'accessibilitat a punts concrets, als llocs que corresponen a les estacions.

Com és prou sabut, a Espanya, el primer ferrocarril de la Península va ser el de Mataró a Barcelona, l'any 1848, el mateix any de la mort de George Stephenson. És a dir que la seva introducció arribava ja amb un retard considerable, quan d'altres països disposaven, des de feia temps, de xarxes bastant completes. Tot i així, sense grans presses però també sense pauses, en uns trenta anys, es va aconseguir una xarxa mínimament estructurada que fornía el territori català. Però aquesta xarxa no va generar grans moviments migratoris ni l'esperada transformació econòmica i poblacional de certes parts del territori, ni va ser el gran motor del desenvolupament de les ciutats. L'única incidència directa fou la davallada tant de la navegació de cabotatge com de les operacions dels traginers. Aleshores caldria preguntar-nos-en el perquè.

Penso que es podria explicar, aquest relatiu fracàs, per dues causes. La primera seria l'existència, d'entrada, d'una estructura urbana feble, amb un predomini dels centres rurals amb concentracions reduïdes. Mentre que Barcelona tenia 200.000 habitants, les ciutats que la seguien en nombre d'habitants no arribaven als 30.000 (Reus, 28.000; Tortosa, 25.000; Mataró, 17.000). No hi havia ciutats intermèdies. I al cap de pocs anys, abans del tombant de segle, la segona ciutat de Catalunya ja no era Reus, ni Tarragona, ni Mataró, sinó Gràcia. Imagineu-vos què vol dir això: que començava, ja, a formar-se la conurbació que després s'anomenaria *àrea metropolitana de Barcelona*.

A aquesta pobra estructura demogràfica cal afegir una segona causa: la dèbil estructura econòmica. Tot just començava una tímida modernització del sistema i s'introduïen els primers canvis cap a una incipient industrialització. En resum, la nova tecnologia del transport s'instal·là en un moment en el qual l'estructura econòmica i demogràfica no estava suficientment desenvolupada per aprofitar-se del seus avantatges. Per tant, que els resultats no fossin tan engrascadors com s'esperava no és imputable a la nova tecnologia, sinó més aviat a les característiques estructurals del país en aquells moments.

Tanmateix, si s'analitza la manera com es va implantar la xarxa ferroviària sobre el territori i les característiques d'aquesta xarxa, es descobreix fàcilment que els traçats obeïen a raons totalment independents de qualsevol voluntat de potenciar el desenvolupament territorial. Les primeres intencions de les

companyies ferroviàries s'orientaven primordialment cap a cobrir grans recorreguts, cap a França, cap a Madrid, cap a València, o la construcció dels grans eixos transpirinencs. En cap moment no es planteja un Barcelona-Sant Cugat o un Barcelona-Sabadell. Tan sols la xarxa dels carrilets va pretendre fer una funció d'estructuració intercomarcal; les terres gironines van destacar com les més fornides per aquest tipus d'actuacions.

Un altre aspecte que cal considerar és que la majoria de les línies que es van construir no significaven una opció alternativa a les vies de comunicació preexistents, precàries, però que fornien gran part dels eixos més importants del territori. L'explicació d'aquesta duplicitat, dins dels grans corredors naturals de comunicació, cal buscar-la, en primer lloc, en el fet que el ferrocarril, en els seus inicis, no es va veure com un mitjà complementari, sinó com un mitjà alternatiu. Una tecnologia revolucionària que havia de substituir les anteriors, un nou mitjà que havia de permetre prescindir dels existents fins al moment. En segon lloc, en les exigències de la mateixa tecnologia ferroviària, que exigia pendents suaus i revolts de gran radi i que, atesa la peculiar orografia del país, demanava la utilització dels corredors naturals per tal d'abatir en gran manera la construcció. Tot plegat, va comportar que cada línia i tota la xarxa catalana fos, ni més ni menys, un doblet de la ja existent de camins i carreteres, en aquells moments. És a dir, el ferrocarril no va constituir un canvi de l'estructura viària; simplement va ser un reforçament d'aquella que ja hi havia: per on passava una carretera o un camí important, al costat s'hi va posar un línia de ferrocarril. Els únics traçats que es poden considerar innovadors i que van intentar canviar aquesta estructura van ser, al primer terç del segle xx, les línies transpirinenques, com la línia cap a Puigcerdà i cap a França, la de la Pobla de Segur, també cap a França, i la de Lleida, cap a la Seu d'Urgell i Puigcerdà, amb la intenció d'aconseguir la superació dels Pirineus.

Amb tot, no es pot negar que el ferrocarril va establir unes comunicacions territorials més estables i una capacitat de transport més elevada, que van influir sectorialment en alguns aspectes de la producció. A tall d'exemple, en el ràpid desenvolupament de les explotacions mineres, la línia de Sant Joan de les Abadesses fins a Barcelona possibilitava l'explotació de les mines de carbó d'Ogassa, i el carrilet de la vall del Llobregat, l'explotació de les del Clot del Moro o les sals de Súria.

Tanmateix, el ferrocarril sí que va generar un impacte induït, anys després de la seva construcció, en condicionar emplaçaments i activitats que es van localitzar en llocs determinats a causa de la seva existència. Un cas ben il·lus-

tratiu n'és la localització, a Mollerussa, de les oficines centrals del Canal d'Urgell, perquè el tren permetia comercialitzar els productes agraris que hi aportaven els pagesos com a cànon de l'aigua. I, curiosament, Mollerussa, deu anys enrera havia acceptat la construcció de l'estació de tren perquè les poblacions veïnes, Golmés i Fondarella, més grans i més poblades, l'havien rebutjat. Sens dubte, a partir de la Casa del Canal, s'inicià el desenvolupament del poble fins a esdevenir actualment capital comarcal. Va ser el ferrocarril? Sí. Va ser el fet que hi hagués l'estació el que va permetre que s'hi instal·lessin les oficines del Canal? També és cert. Ara bé, s'hi van situar perquè prèviament hi havia arribat el canal.

Es podrien citar també d'altres exemples on la influència del ferrocarril ha sigut més directa, com duanes, tallers propis de les companyies ferroviàries, encreuaments importants o instal·lacions industrials que, per les seves característiques, necessitaven una gran capacitat de transport.

Pròpiament, la influència del ferrocarril en el desenvolupament urbà no va tenir lloc en el segle XIX, sinó ben entrat el segle XX, quan la inversió ja estava feta. El 1898 s'havia publicat el llibre de Howard *Garden Cities of tomorrow*, que defensava, com a alternativa a la ciutat tradicional, la ciutat jardí, atès que les estructures de les ciutats clàssiques tenen tota classe de problemes i que cal que l'home entri en contacte amb la natura. Comença a fer realitat la seva proposta a la ciutat de Letchworth, vora de Londres, i anys després crea Welwyn, també prop de Londres. La difusió de les teories de Howard sobre la ciutat jardí duen a la recerca d'uns territoris que permetin nous assentaments prop de la natura. L'existència del ferrocarril com a mitjà de transport és una condició fonamental per afavorir la urbanització. Recordem operacions com la de Person, que, perllongant la concessió del Ferrocarril de Barcelona a Sarrià amb la pretensió d'arribar als Pirineus, deixa estesa una línia que permet la urbanització de la Floresta, Valldoreix, Mira-sol, seguint esquemes més o menys fidels als de la ciutat jardí de Howard. De la mateixa manera, la línia cap a Manresa possibilita Ciutat Florida, i la de Ripoll, Santa Maria de Montcada.

Però, sobretot, serà més endavant, en les dècades dels cinquanta i els seixanta, en produir-se les migracions fortes, que el ferrocarril tindrà un paper decisiu. De fet, ja havia estat l'existència del ferrocarril la que havia afavorit la primera onada migratòria en la dècada dels anys vint, per la construcció dels metros de Barcelona i de l'Exposició Universal del 29. En els anys cinquanta, el ferrocarril, a més de possibilitar el trasllat poblacional, permet una sèrie d'assentaments —que esdevindran marginals— al llarg de les línies fèrries. Línies que, a partir d'aquell moment, comencen a agafar les característiques

de línies de rodalia. Com a exemples, a l'eix del Llobregat, la zona de Sant Josep a Sant Vicenç dels Horts. Apareixen una sèrie de barris, que es converteixen en primera residència per a immigrants nuclis preexistents, pensats inicialment com a segona residència, probablement amb el rerafons de la idea —com deia abans— de la ciutat jardí. Si aquest fenomen es pot produir és, sens dubte, perquè existeix prèviament un sistema de transport ferroviari que els forneix, que els dóna la possibilitat de connectar la zona de residència amb el centre de treball, amb Barcelona.

Ara bé, deixant a banda aquests efectes a llarg termini transformadors del territori, que aquí no ens correspon avaluar, respecte a la ciutat, crec que la implantació del ferrocarril va comportar, en la majoria dels casos, unes operacions de conseqüències nefastes per al teixit urbà. Avui, però, amb l'evolució, amb el canvi de concepte de les funcions del transport ferroviari, la ciutat està recuperant allò que el ferrocarril li havia pres.

Una característica de la formació de la xarxa ferroviària al nostre país és que, per a cada un dels trams —és a dir, per a cada línia—, es creava una nova companyia. El Govern treia a subhasta pública l'explotació de la línia Barcelona-Girona per Granollers, posem per cas, o Barcelona-Mataró, o Barcelona-València per Martorell, o Barcelona-Lleida per Manresa. Aleshores, per explotar-la, es fundava una companyia que, com a tal, necessitava una estació de terme, uns tallers de reparació, unes planxes de vies...; en resum, li calia ser autosuficient. Per tant, cada companyia va haver de muntar les seves instal·lacions prop de la ciutat. Prop de la ciutat perquè, indiscutiblement, el client del ferrocarril era el ciutadà —passatger o mercaderia— i el ferrocarril havia d'anar a buscar aquest client, la qual cosa comportava que les estacions s'apropessin, com més millor, als nuclis urbans.

Concretament a Barcelona, el 1880 funcionaven set companyies ferroviàries independents, amb cinc instal·lacions ferroviàries, amb cinc estacions de terme així mateix independents. Aleshores, quan en el tombant del segle es produí el gran esclat demogràfic i les ciutats van créixer, la majoria de les instal·lacions ferroviàries van quedar-hi immerses, enquistades dins de la trama urbana. Enquistament que va comportar automàticament que, d'una banda, les vies fessin un efecte barrera, un efecte frontera, un efecte tall. I d'una altra, que les grans instal·lacions fossin una mena de taps, obstacles que impediessin la comunicació entre les diferents parts de la ciutat. En el cas de Barcelona, és prou evident allò que ha representat la Meridiana; o allò que havia representat el tren de Sarrià en circular pel carrer Balmes, mentre no es va soterrar, que consagrava la divisió entre dreta i esquerra de l'Eixample.

Ara bé, com avançava abans, el ferrocarril també va generar efectes positius. Principalment, va actuar com a ordenador del creixement de certes ciutats. I ara pensareu que em contradic perquè abans he dit que havia fet de frontera, que s'havia enquistat, que havia presentat problemes. M'explicaré. El ferrocarril, a causa precisament d'una de les esmentades exigències tecnològiques —el pendent suau—, es veia obligat a ser col·locat d'una manera molt clara sobre el territori; això comportà sovint, en pobles petits, en ciutats amb un baix pes demogràfic, amb orografies difícils, que l'estació no pogués apropar-s'hi. Amb tot, com que era fonamental que fos ben comunicada amb el centre urbà, apareixia així el carrer de l'estació, que unia el nucli tradicional amb el nou edifici de l'estació. I davant de l'estació, habitualment, es feia una plaça que servia de punt d'intercanvi, on els viatgers que arribaven amb el tren podien agafar el cotxe de línia per anar a d'altres indrets de la comarca sense tren i on els ordinaris dels pobles veïns descarregaven i carregaven els paquets que el tren portava o s'enduia.

Amb el temps, la majoria de «carrers de l'estació» van esdevenir eixos vertebradors de petits eixamples, que es van produir gràcies a la traça del ferrocarril, tan ben col·locada sobre el territori. El binomi traça del ferrocarril-eix del carrer de l'estació marcava unes traces prou clares sobre el territori per permetre que molts pobles fessin un creixement que, sense planejament, sense plànols, estava immillorablement situat i funcionava molt bé.

Crec que aquesta ha estat una de les funcions urbanitzadores més indiscutibles del ferrocarril. Gràcies al fet d'haver-se col·locat tan bé sobre el territori, va donar unes pautes de creixement, unes directrius per a uns eixamples que, si bé probablement s'haurien produït igualment si no hagués existit el tren, potser no s'haurien fet d'una manera tan sàvia.

* * *

En els darrers anys el ferrocarril està experimentant una gran transformació. L'oferta s'ha diversificat: d'una banda, la incorporació dels trens d'alta velocitat continua garantint els llargs recorreguts, fins al punt de resultar, per a determinades distàncies, competitiu amb el transport aeri, la qual cosa fa que aquella visió dels pioners d'unir punts molt distants continuï sent vigent. De l'altra, amb l'increment de les comunicacions de rodalia s'intenta crear una xarxa, suficientment fluida, que permeti prescindir del transport privat. El ferrocarril és vist cada dia més com un element metropolità. Un altre fet que cal destacar és que el transport actual es redueix pràcticament al de passatgers. El de mercaderies s'ha decantat definitivament pel camió, per la seva facilitat d'oferir un servei de porta a porta.

Aquesta evolució, la doble funcionalitat que avui es demana al ferrocarril, requereix una forta modificació de les instal·lacions i dels serveis a l'usuari, atès que la majoria han quedat obsolets. I, en conseqüència, incideix profundament en la ciutat, en possibilitar la transformació d'aquells espais que el ferrocarril s'havia apropiat: operacions com soterrament, elevació o eliminació de vies, desaparició de grans estacions, supressió d'instal·lacions complementàries (tallers, dipòsits, etc.), totes elles de gran superfície i centrades dins la ciutat.

Per tant, en aquests moments es podria dir que el ferrocarril està retornant a la ciutat allò que li va prendre en el moment de la seva implantació. Aquesta devolució d'espais a la ciutat, comprovable des de fa temps, s'ha materialitzat en dos àmbits. El primer fenomen detectat fou l'obtenció de noves vies de comunicació, sigui pel soterrament de línies —com en el cas de la Via Augusta i el carrer Aragó, a Barcelona—, sigui per l'elevació de la línia —com a Girona—, sigui pel seu desmantellament —com el nou passeig davant el mar, a la Vila Olímpica, també a Barcelona. El segon fenomen és el generat a partir dels grans espais abandonats per les antigues instal·lacions ferroviàries, que permeten a les ciutats dur a terme una política de reequipament, tant amb la producció de nous espais lliures, com amb la creació de centres culturals.

La proliferació de les estacions a la ciutat, la irracionalitat de l'excés d'instal·lacions, es va manifestar a mesura que es produïen fusions entre les companyies a causa de les dificultats econòmiques que travessaven —irracionalitats que ha viscut la ciutat, i n'ha pagat les conseqüències, al llarg dels últims cent cinquanta anys de vida.

La nova gestió ferroviària passa per una substitució gairebé total de les estacions de terme inicials per les estacions de pas, que permeten un millor aprofitament de la xarxa. Perquè el tren sigui rendible, perquè tingui un servei de rodalia efectiu, necessita estacions que tinguin continuïtat, tant en un sentit com en l'altre. Cal pensar en nous traçats de *by-pass* i suprimir, en canvi, les grans estacions del centre.

Resumint, es pot dir que el ferrocarril va continuar potenciant els eixos ja desenvolupats; no va significar, territorialment, una aposta alternativa, sinó un reforçament de l'estructura preexistent. En canvi, sí que va comportar un abaratiment del cost del transport i va permetre les gran migracions, però, això sí, molts anys després de l'estesa de les línies. Les migracions no van ser possibles a casa nostra fins al segle següent, en els anys vint i posteriorment, en les dècades dels cinquanta i seixanta, quan es van produir noves ofertes de treball.

Penso que les respectives dinàmiques de l'evolució de la ciutat i del ferrocarril han generat al llarg del temps un procés d'interferències tangencials. És a dir, que la incidència urbanitzadora no s'ha produït d'una manera continuada en el temps sinó a batzegades. En un moment determinat, la presència del tren va ajudar a urbanitzar un territori; en d'altres, va actuar de fre. La situació de les instal·lacions ferroviàries havia comportat una hipoteca per a la ciutat, en quedar en zones centrals. Ara, un cop les instal·lacions han esdevingut obsoletes, ha estat la mateixa ciutat qui les ha recuperat i les està gaudint amb processos de reutilització.

Finalment, m'agradaria fer una breu consideració històrica sobre la perllongació de la línia de la costa fins a Blanes i Lloret, sense pretendre encetar ara cap discussió sobre el tema.

Cal constatar que, en un principi, la línia de Mataró tenia prevista la seva arribada a França a través de la Costa Brava. Aleshores es va començar l'exploració de Mataró fins a Arenys, i després fins a Pineda. Mentre s'anava construint, la companyia explotadora va fer fallida econòmicament; sense capital, es va veure obligada a fusionar-se amb una altra línia, la que a través de Girona i Figueres pretenia arribar a França. Aquesta és la raó de la volta que dona aquesta línia en arribar a la Tordera. Abandona la traça paral·lela a la costa i gira cap a Maçanet-Massanes, perquè va ser la condició que va posar la Compañía de los Caminos de Hierro de Barcelona a Francia por Figueras. Es va produir, així, un dels primers enllaços i l'origen del vuit català; el traçat en forma de vuit que ha ajudat en alguns casos al desenvolupament, però que va sorgir una mica per casualitat. Si l'any 1862 aquella companyia no hagués fet fallida, avui aquesta línia fins a França per la costa, alternativa a l'existent, seria una realitat, però no sabem quina traça tindria, ja que no es va arribar a fer el projecte sencer.

Per acabar, el tren en aquests moments és un instrument valuós com a estructurador del territori, segons l'ús que se li sàpiga donar, i no em refereixo a dotar-lo de mitjans tecnològics, que ja els té, sinó que nosaltres, com a urbanites, com a usuaris, com a gent que vivim a la ciutat, sapiguem utilitzar-lo i siguem conscients que és l'únic sistema de transport que pot fornir un territori amb certes comoditats i impactes lleus.

No hi ha discussió sobre què produeix més impacte, un tros d'autopista o un tros de línia fèrria; em sembla que és prou evident. L'autopista té més similitud a un traçat de ferrocarril que a una carretera. La carretera, com dèiem al començament, dóna accessibilitat a dreta i esquerra al llarg de tot el seu recor-

regut; en canvi, l'autopista només dóna accés en determinats punts —les entrades i sortides—, d'una manera semblant a les estacions del tren. Una carretera admet radis de curvatura més grans o més petits, i pot adaptar-se amb més o menys facilitat a qualsevol territori. Si el pendent és d'un 10% en lloc d'un 3%, tindrà més dificultat però es podrà construir, cosa que no podrà fer l'autopista. Ni el tren. L'autopista ofereix, per tant, unes dificultats semblants al tren, però amb un gran desavantatge: l'amplada de 60 m enfront dels 12 m del tren.

Per tant, cal defensar la reutilització del tren com a mitjà de transport en les dues vessants: de grans distàncies i com a fornidor d'una xarxa de transport públic per a les conurbacions.

LES RODALIES A L'ÀREA DE BARCELONA I AL MARESME

Eduard Albors i Freixedas
Gerent de Rodalies de Barcelona (RENFE)

Voldria, en primer lloc, agrair a la Societat Catalana d'Ordenació del Territori que ens hagi convidat a aquesta sessió informativa sobre el possible desenvolupament d'una de les línies RENFE-Rodalies (línia C-1, l'Hospitalet-Maçanet-Massanes).

La meua explicació serà, com diu el títol bàsicament, sobre què són les rodalies, quin és el servei que donem, quin tipus de públic, quin tipus de clients, quin tipus d'usuaris portem en aquests moments en els trens de rodalies, i explicar una miqueta també quin és el futur cert d'aquesta línia, perquè, ara que es parla d'uns certs avenços tecnològics, és veritat que s'han fet inversions molt importants pel que fa al material mòbil, els trens, però en alguna de les nostres línies, i concretament en aquesta, estàvem molt endarrerits en allò que són inversions en les vies, en les vies actuals, en les vies que actualment fem servir. I, en aquest sentit, tenim informacions concretes de coses que actualment s'estan fent i que es faran també en el futur.

Aquests últims dies, malauradament, he hagut de venir a aquesta comarca en més d'una ocasió pels fets que tots coneixem, i, com que se n'ha fet esment, malgrat que no és el tema, sí que voldria deixar clara una qüestió. Els ferrocarrils són possiblement, el sistema de transport més segur, i la prova d'això la tenim, en aquests darrers temps, en dos fets: un, els fets que s'han produït aquí al Maresme, perquè després d'intervencions importants i salvatges a la via, hem de dir que no s'ha produït ni un sol ferit, tot i que algunes vegades els trens anaven a una velocitat relativament alta.

Això dóna una idea que, tot i que eren actes que s'havien produït de manera voluntària sobre la infraestructura, no hem tingut danys sobre persones. I un altre accident, que es va produir, no a Espanya, sinó a França amb els trens d'alta velocitat —no sé si ho vàreu llegir als diaris. Crec que algun diari ho va recollir fins i tot a primera plana: un tren d'alta velocitat francès, a causa de les pluges que es produïen a la regió de les Landes, va descarrilar. La velocitat que portava en aquells moments era al voltant de 300 quilòmetres per hora, i no es va produir tampoc cap ferit. Això dóna una idea, en algun cas per fets for-

tuïts i en d'altres per fets voluntaris, desgraciadament voluntaris, que estem davant d'un sistema de transport segur. I ja que som aquí, i hem viscut aquests darrers dies unes situacions desagradables, crec que avui voldria que això també quedés clar, perquè molts de vosaltres heu estat o sou clients nostres o coneixeu el nostre servei.

A partir d'aquí, el que desenvoluparé serà què són actualment els trens de rodalies, i els trens de rodalies, concretament, dins l'àrea de Barcelona.

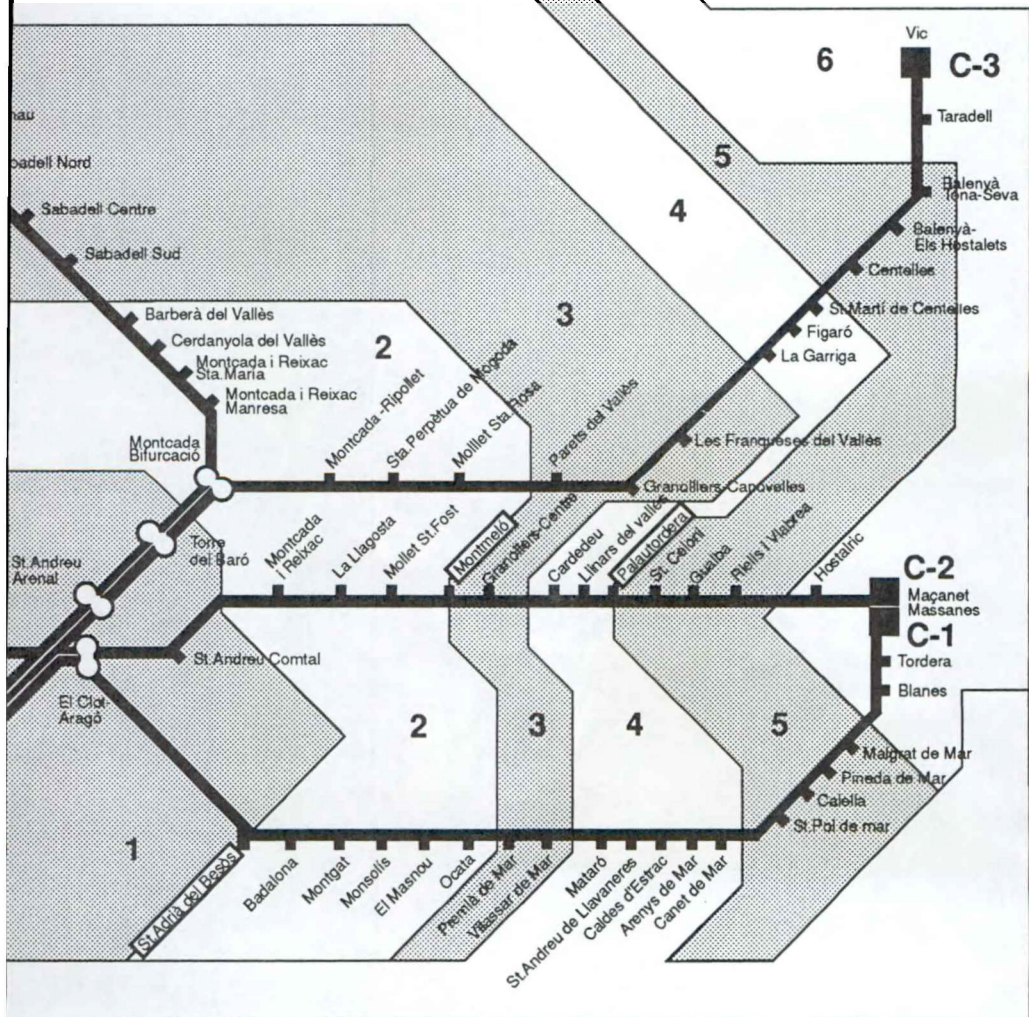
El concepte *rodalies* és un concepte, en principi, organitzatiu de l'empresa. RENFE està organitzada actualment en unitats de negoci; vol dir que són sectors de l'empresa que es dediquen a un mercat específic. I tenim avui dia, amb el transport de viatgers, els trens de rodalies, els trens regionals, els trens de llarg recorregut, i l'alta velocitat, encara que es concentra en una línia, que és la Madrid-Sevilla, però que previsiblement en el futur tindrà un desenvolupament.

Què són els trens de rodalies? Els trens de rodalies són aquells trens que donen serveis a poblacions que tenen un significatiu volum de viatges per motius de treball i d'estudi. Això ho veurem amb més detall amb algunes transparències que he portat.

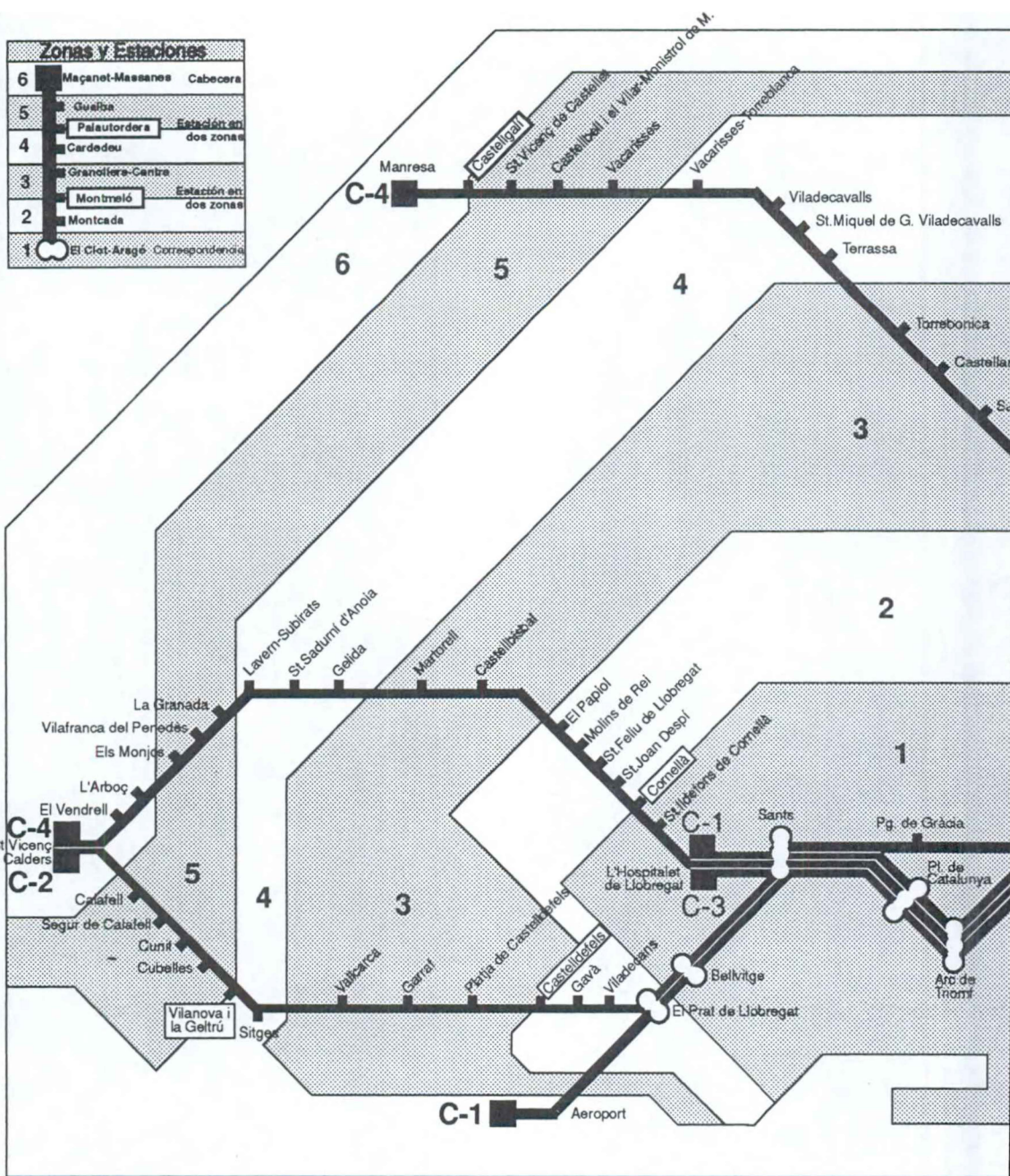
En principi, són trens per a distàncies òbviament curtes; la gent, normalment, no fa 300 quilòmetres per anar a treballar, i per tant es circumscriu a l'entorn de les grans ciutats, que tenen aquests fluxos importants de gent que va cada dia a treballar i a estudiar. Els trens que fan aquest servei, que donen aquest servei, són els que s'engloben dintre del que és la Unitat de Negoci de Rodalies, que, també com a aspecte significatiu, és la unitat de negoci que l'Administració considera que ha d'estar subvencionada. Les altres unitats de negoci hauran de ser unitats de negoci que en el futur hauran d'equilibrar els seus ingressos —el que paguen els viatgers i les petites compensacions pel servei públic que pugui establir l'Administració— amb les despeses que generin. Només en la Unitat de Negoci de Rodalies, l'Administració central, que és la propietària del nostre servei, considera que hi ha d'haver una subvenció perquè és un servei socialment interessant. Això és un aspecte important per al que pugui ser el desenvolupament de la xarxa ferroviària.

1. La xarxa de Rodalies de Barcelona

I a partir d'aquí —no sé si són, en alguna cosa, aquests temes, coneguts per vosaltres— el que he fet és preparar unes transparències que recullin quin és el servei, quin és el mercat en el qual ens trobem.



Zonas y Estaciones		
6	Maçanet-Massanes	Cabecera
5	Gualba	Estación en dos zonas
4	Palautordera	
3	Cardener	Estación en dos zonas
2	Granollers-Centre	
1	Montmeló	Correspondencia
1	Montcada	
1	El Clot-Aragó	



Figura

Val a dir que no totes les ciutats d'Espanya tenen serveis de rodalies. Actualment, a part de les gran ciutats, com Madrid, Sevilla, València, Bilbao i Barcelona, hi ha uns petits nuclis de rodalies a Màlaga, Santander, Sant Sebastià i Astúries, però en altres conurbacions, com podria ser el sector de Galícia o fins i tot de Saragossa (on el ferrocarril està relativament desenvolupat) no tenen aquest servei de rodalies.

En el cas de Barcelona, el servei de rodalies està configurat bàsicament pel vuit català: entre Maçanet i Sant Vicenç de Calders, els dos nuclis ferroviaris importants a Catalunya, i les poblacions de Vic i Manresa. Nosaltres explorem el servei de rodalies amb quatre línies. La línia 1, de la qual estem parlant, és la línia que, sortint bifurcada des de l'Hospitalet i des de l'aeroport de Barcelona, arriba fins a Maçanet, a través de tota la costa. La línia 2, que és la que enllaça de punta a punta, des de Comarruga fins a Maçanet-Massanes per l'interior. La línia 3, que és la línia que passa per la plaça de Catalunya i arriba fins a Vic, i que continua, com es comentava anteriorment, fins a Puigcerdà. I la línia 4, que fa el servei des de Comarruga (Sant Vicenç de Calders) fins a Manresa. Aquest és el servei organitzat en quatre línies que prestem actualment.

Quin nivell de freqüències tenim, quin nivell de servei? Aquestes línies tenen els seus extrems a uns 75 quilòmetres de Barcelona. Pensem que Vic, Manresa, Maçanet, Comarruga, per la traça ferroviària, estan aproximadament a 70-75 quilòmetres de Barcelona. I, òbviament, la població que resideix en la primera corona d'uns 40 quilòmetres a l'entorn de Barcelona no és la mateixa que la que resideix en la segona corona d'aquests 40 quilòmetres, dins els 70-75. Per tant, òbviament, el servei, el nombre de trens que circulen, és més important en aquesta primera corona que en la segona corona.

Actualment, i a grans trets també (entraré amb més detall en el cas de la línia que ens afecta), el servei que tenim en aquesta primera corona en hores punta és al voltant d'uns 8-10 minuts, i en la segona corona, al voltant d'un quart d'hora —hi ha un tren cada quinze minuts. Aleshores, a les hores vall, o sigui al migdia o a la tarda, el servei en la primera corona és al voltant d'uns 10-15 minuts, i en la segona corona, al voltant d'uns 30 minuts —un tren cada mitja hora.

Quin tipus de tren tenim? Doncs, per a molts de vosaltres suposo que és conegut. Actualment, la nostra xarxa bàsica a rodalies són les unitats que tècnicament s'anomenen 446/447. És un tren que permet anar a una velocitat de 120 km/h. És un tren que té unes acceleracions i unes prestacions importants: pràcticament accelera igual que un metro, que està dotat d'aire condicionat,

que està dotat d'una sèrie d'avantatges concebuts per al servei d'aquesta primera corona que anomenàvem, d'aquestes poblacions que estaven més a prop de Barcelona.

A part d'aquest tipus de trens, s'utilitzen també els trens de la sèrie 440 conjuntament amb el servei regional, perquè aquí a Catalunya els trens es barregen: es comparteixen amb els trens regionals, amb els trens que fan distàncies més llargues, amb els trens que van a Girona, a Tortosa o els trens que van a Reus. Aquests trens són d'unes sèries més antigues, són els clàssics trens de rodalies, són els que tècnicament s'anomenen 440. Ara bé, en la línia 1, els trens que presten servei són els dels nous models, els de les sèries 446/447.

No obstant això, es rep actualment un tipus de tren que és el tren de dos pisos, un tipus de tren que està pensat per a recorreguts un pèl mes llargs, com seria el de Blanes a Barcelona, que dura més d'una hora. Aquí el que es busca és més el confort, que la gent hi pugui anar asseguda. Òbviament, en un tren d'aquest tipus hi caben assegudes 950 persones, i això està pensat per a les línies d'un trànsit més important. I a la xarxa de Rodalies de Barcelona això es configura amb les dues línies de la costa. Avui dia, aquests trens estan circulant des de Sant Vicenç de Calders fins a Barcelona, i, per què no?, quan després parlarem d'inversions, potser el dia de demà, podrien arribar també fins aquí.

En les altres línies té molt menys sentit. La línia de Vic té un trànsit més feble, i a més està configurada tota ella com a via única, i és més difícil o té menys sentit incorporar-hi aquest tipus de tren.

Per cert, és bo explicar el que costen aquests trens, que a vegades semblen que es fan sols i que són pràcticament gratuïts. Un tren d'aquests primers que he comentat (sèries 446/447), costa avui dia 600 milions de pessetes, i un tren d'aquests grans, de dos pisos, se'n va a prop dels 900 milions de pessetes per unitat. Aquest n'és el cost, que és un cost molt important.

Un altre aspecte, que malgrat que és un aspecte econòmic crec que també s'ha de tenir en compte, és l'aspecte tarifari.

Com estem configurats des del punt de vista d'allò que ha de pagar l'usuari pel servei de trens? En comptes de seguir la tarifa tradicional antiga, que es pagava pel nombre de quilòmetres que es recorria, a Rodalies es paga en funció de les zones que es travessen (vegeu la figura 1), ja que per a fluxos importants la tarifació quilomètrica no és pràctica. Ja des del juliol de l'any 1981 es va implantar a Rodalies una tarifació per zones: l'usuari paga en funció del

nombre de zones que travessa. Per exemple, en el cas seu, Blanes és a la zona 6, i per venir a Barcelona, que és la zona 1, s'han de pagar sis zones; si va a la zona 4 s'han de pagar tres zones, però si a algun senyor se li acudeix o té la intenció d'anar des de Blanes fins a Maçanet o fins al Vendrell, doncs pagarà el mateix que si anés a Barcelona. O sigui, és un tipus de tarifació que afavoreix els recorreguts més llargs.

Aquest és un concepte relativament modern, i possiblement és un concepte que s'anirà aplicant a poc a poc a tots els transports metropolitans. Aquí RENFE va ser pionera en aquest aspecte, i ara que s'està parlant de plans intermodals, possiblement aquest concepte de tarifes s'aplicarà en el futur a allò que és l'àrea metropolitana de Barcelona.

Les tarifes actuals del sistema ferroviari són les que recull la figura 2. El bitllet senzill, el bitllet que hom compra quan ha de fer un viatge; el *bonotren*, que és la típica targeta de deu viatges (que té una validesa temporal, però amb la qual es poden fer fins a deu viatges), i l'abonament mensual, que permet fer dos viatges cada dia durant trenta dies.

TARIFES 1993

N.º ZONES	BITLLET SENZILL	BONOTREN	ABONAMENT MENSUAL
1	115	550	1.700
2	125	785	2.235
3	195	1.270	3.950
4	260	1.575	4.475
5	315	2.020	5.650
6	400	2.580	6.700

Figura 2

Aquest tipus de preus —que si agafem, per exemple, Blanes, són 258 pessetes per viatge en un recorregut d'aquests de deu— és un tipus de preus que cobreix actualment al voltant del 40% de les despeses de funcionament dels trens. Això és una taxa de cobertura que, malgrat que hem comentat anteriorment que l'Administració central considera que aquest tipus de transport ha de ser subvencionat, a RENFE considerem —i, això, crec que s'està acceptant a poc a poc— que l'usuari ha d'acceptar una taxa de cobertura més alta, o sigui, un tipus de preu més elevat respecte al que actualment paga, perquè no s'està incrementant el servei d'una manera «vegetativa», sinó que, per exemple, en el cas de les inversions en material mòbil, s'està millorant qualitativament el servei, i per tant això requereix una aportació de l'usuari un pèl més alta que la que actualment fa.

Fem una comparació, i aquest és un dels temes de discussió que a vegades ens trobem quan parlem amb els nostres companys de carreteres. Si dividim el que costa un bitllet d'aquests entre el nombre de quilòmetres que es fan, RENFE actualment té una taxa aproximadament d'unes quatre pessetes per quilòmetre. Avui dia, si hom agafa un autobús de carretera, el preu està al voltant de les set pessetes per quilòmetre. Aquesta diferència fa que a vegades es creïn descoordinacions i problemes amb els transports de carretera, perquè es produeix una competència que el transportista de carretera considera deslleial. El nivell de preus que tenim pensem que és un nivell de preus comparativament baix, i amb les inversions que s'estan fent, en primer lloc, en material rodant, però també en infraestructures, aquest sistema de preus haurà de pujar en un futur.

2. El perfil dels clients de Rodalies

Entraré a continuació a explicar el tipus de persones que transportem, a veure si lliga, després, amb el cas del servei que s'està debatent ara. Quina és la tipologia dels nostres clients? Doncs, en les enquestes que periòdicament realitzem als usuaris, el que fem és preguntar a la gent que agafa el tren quin és la valoració que fan del nostre servei, i també tenim una caracterització del tipus de gent que portem.

Respecte al sexe (figura 3), portem més homes que dones: el 52% dels nostres clients de Rodalies de Barcelona són del sexe masculí. Respecte a l'edat (figura 4), transportem majoritàriament gent jove: el 48% dels nostres usuaris tenen menys de vint-i-sis anys; el 36% tenen entre vint-i-sis i quaranta anys, i només el 16% són persones més grans de quaranta anys. Respecte al tipus

TIPOLOGIA DEL CLIENT DE RODALIES (OCUPACIÓ)

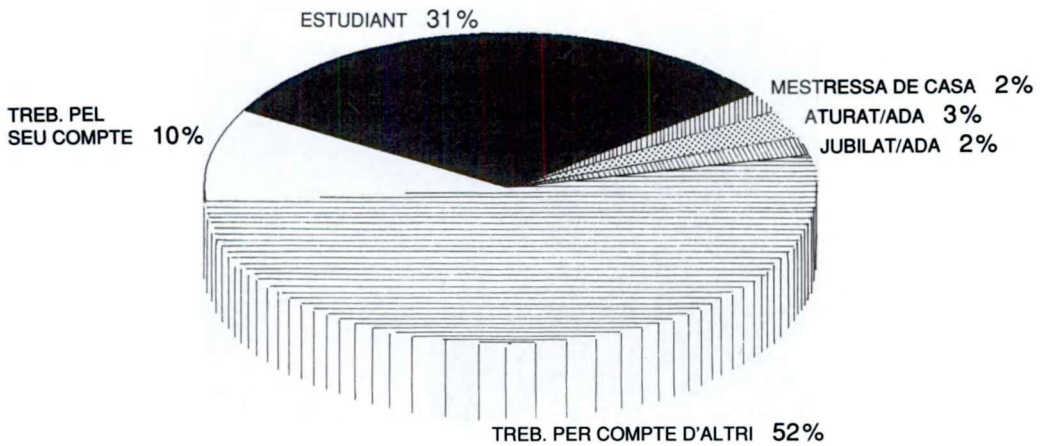


Figura 5

TIPOLOGIA DEL CLIENT DE RODALIES
(FREQUÈNCIA D'UTILITZACIÓ)

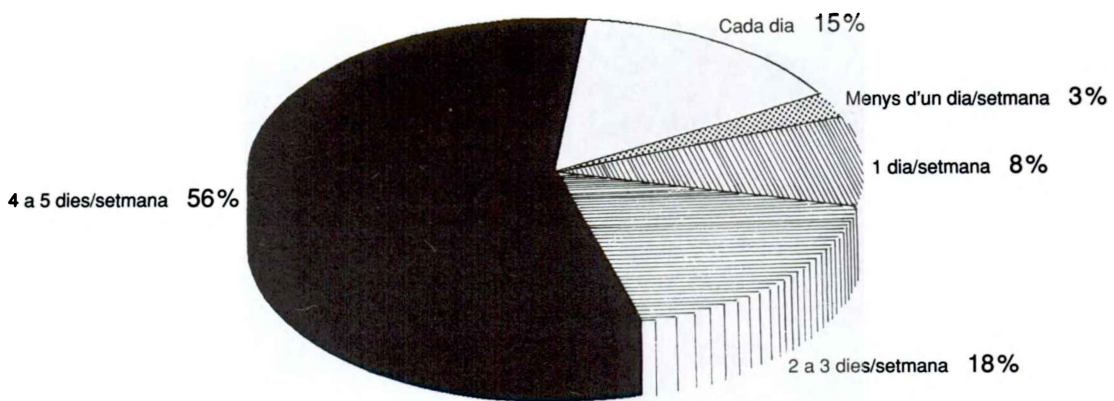


Figura 6

TIPOLOGIA DEL CLIENT DE RODALIES

(MOTIU DEL VIATGE)

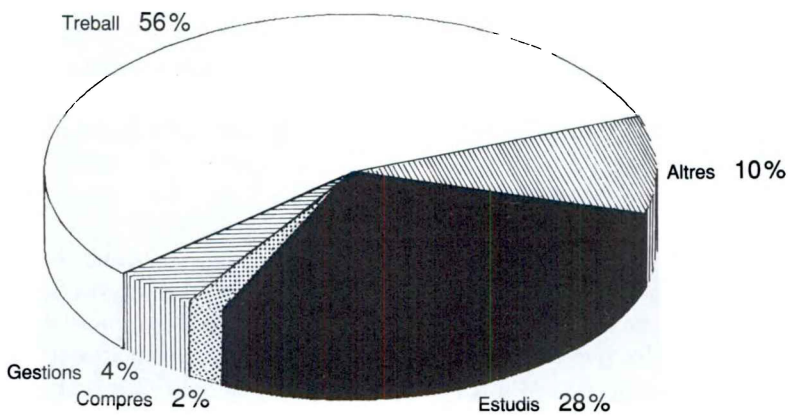


Figura 7

d'ocupació (figura 5), transportem avui dia persones assalariades, és el percentatge més important: el 52 % dels nostres usuaris són gent que treballa amb un salari, el 31 % són estudiants, el 10 % són gent que treballa pel seu compte i només tenim percentatges, per exemple, relativament petits de mestresses de casa, d'aturats o de jubilats. Per tant, el perfil del nostre client, bàsicament, és una persona jove —un noi jove— que treballa i depèn d'un salari.

Si ens preguntem quina és la freqüència d'utilització (figura 6), és a dir, quantes vegades la gent utilitza el tren, doncs, aleshores, ens trobem que una majoria, una important majoria, són gent que es mou molt sovint. El 15 % declara que cada dia utilitza el tren, i el 56 % declara que l'agafa quatre o cinc dies per setmana. O sigui, ens trobem gent que utilitza el tren de manera regular. Aquest és el percentatge, o sigui, el grup d'usuaris més important.

I si preguntem per quin motiu es desplacen (figura 7), quina és la finalitat del seu desplaçament (el transport simplement és un mitjà, no és una finalitat), la finalitat de moure's en més de la meitat de les persones és per anar a treballar; el segon grup, el 28 %, es mouen per anar a estudiar, i només el 20 % restant es mouen per altres qüestions, como podrien ser gestions, compres o altres aspectes.

Per tant, aquests són temes que per a nosaltres són molt coneguts, però que per a vosaltres són segurament no tan coneguts. El transport de Rodalies és un transport pensat, bàsicament, i utilitzat per gent que es mou molt sovint, que es mou cada dia, que es mou per anar a treballar, i perquè en aquest tipus de segment de mercat és on nosaltres troben la nostra competitivitat respecte al cotxe.

3. Valoració del servei de Rodalies

Crec que, vist això, també seria bo fer-nos una idea sobre què és allò que ens demanen els nostres clients, què és allò que opinen respecte al servei. Si els pregunten (i això es fa tres o quatre vegades l'any, i les respostes no varien gaire al llarg de l'any), amb una puntuació de 0 a 3, què és allò que consideren més important del transport de Rodalies (el màxim de puntuació és 3 i el mínim és 0, vegeu la figura 8), la gent considera com a més important del servei la puntualitat —que el tren arribi a l'hora. El segon aspecte és la comoditat en general, però això està molt lligat al fet que la persona pugui anar asseguda en el tren. Després, el temps de viatge. Després, el client considera que el preu és un factor important. Després, la seguretat. Després, la informació que es pugui donar (sobretot la informació quan hi ha problemes), i finalment,

la neteja, tant de les estacions com dels trens. Això és el que ens demanen com a aspectes més importants; són aspectes en els quals hauríem d'esforçar-nos.

La qüestió de la puntualitat és una qüestió global, i en això també voldria fer un petit incís. La puntualitat és molt important quan el nombre de trens que circulen és —com, per exemple, en el cas de Blanes— d'un tren cada mitja hora. És molt important que, quan un arribi a l'estació, el tren pugui sortir o pugui arribar a l'hora. Aquest aspecte, malgrat que està inclòs en un altre concepte, és menys important quan el nombre de trens és molt significatiu. Si ens situem a l'estació de Mataró, per exemple, o a l'estació del Masnou, ens trobem que el concepte de puntualitat, el fet que arribi un tren a una hora determinada no significa gaire, perquè amb un tren cada set, vuit o deu minuts, el temps d'espera es redueix notablement. Però, com que no solament donem servei a nuclis amb serveis importants, sinó també a nuclis en els quals el nombre de trens que hi passen és petit, el concepte de puntualitat encara apareix com a significatiu.

I aquí tenim (figura 9) —fixeu-vos que allò que abans comentàvem era el que ens demana la gent— la valoració que fan actualment de nosaltres. Això són dades del mes de desembre de l'any passat; són les dades més recents, i són dades que normalment donem a conèixer als gabinets d'informació, i a vegades surten als mitjans de comunicació. Aquesta és la valoració que actualment fan els clients del nostre servei. La mitjana d'aquestes puntuacions frega el 7, no hi arriba, respecte a una puntuació de 0 a 10. O sigui, tenim un aprovat alt; no arribem encara al notable, però tenim un aprovat alt. I veiem que, per exemple, pel que fa a la qüestió de la comoditat general, la puntuació és 7,07 (estem per sobre del 7); i això ho lligo molt, quan faig aquesta lectura, amb el fet de poder seure.

Pel que fa al temps de viatge, la puntuació tampoc no és baixa. L'aspecte de la seguretat: fins i tot es van fer aquestes preguntes el dia 14 i 15 de desembre; el dia 15 de desembre vam tenir el primer atemptat, i no vam recollir tampoc una baixada significativa. Curiosament, en la qüestió del preu —he explicat anteriorment que nosaltres, com a explotadors, considerem que tenim un preu relativament baix—, en canvi, el públic considera que el preu és relativament alt; per això hi ha aquesta baixa puntuació. Això vol dir que consideren que els preus són alts. Fixeu-vos de quina manera un mateix concepte, des dels dos costats de la taula es poden veure diferents.

Pel que fa a l'aspecte de la puntualitat, que era l'aspecte considerablement més important, estem a 6,48; freqüència d'anomalies, 6,3; freqüència del servei, 6,82; neteja, 6,68; conservació de trens i estacions, 6,45.

IMPORTÀNCIA DELS ATRIBUTS DE SERVEI

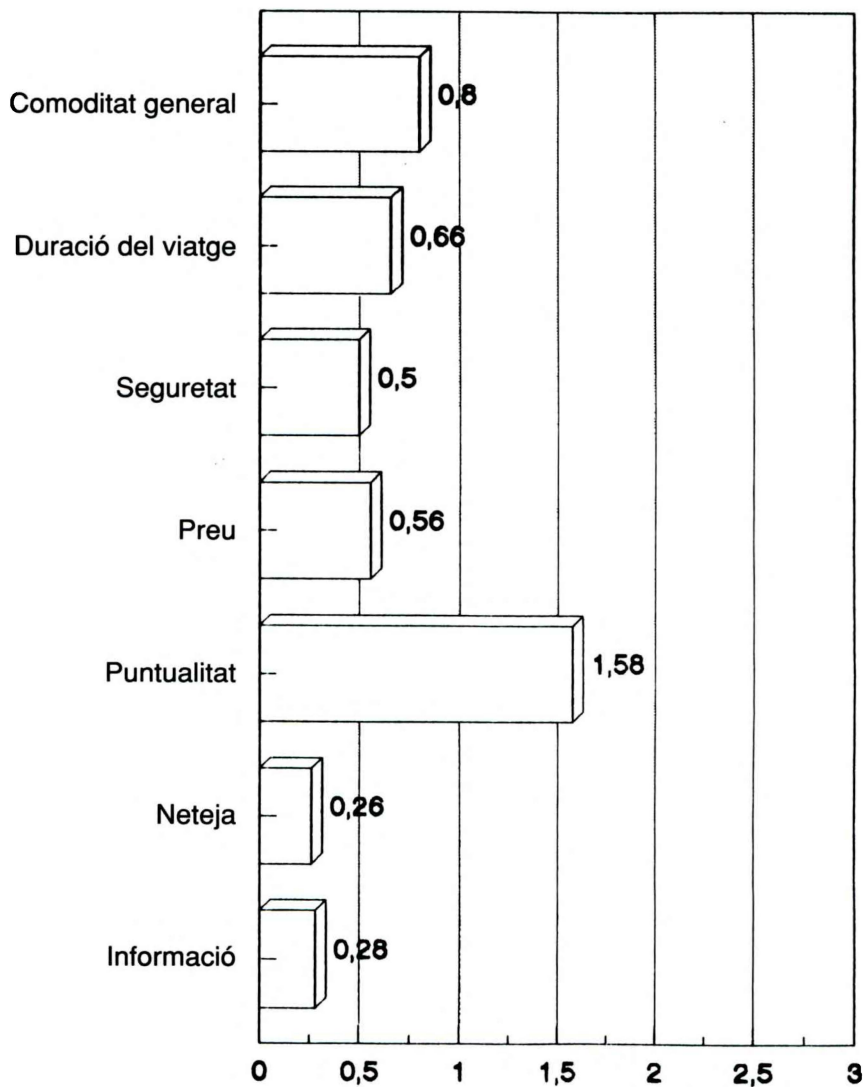


Figura 8

QUALIFICACIÓ 1993 PER ATRIBUTS DE SERVEI

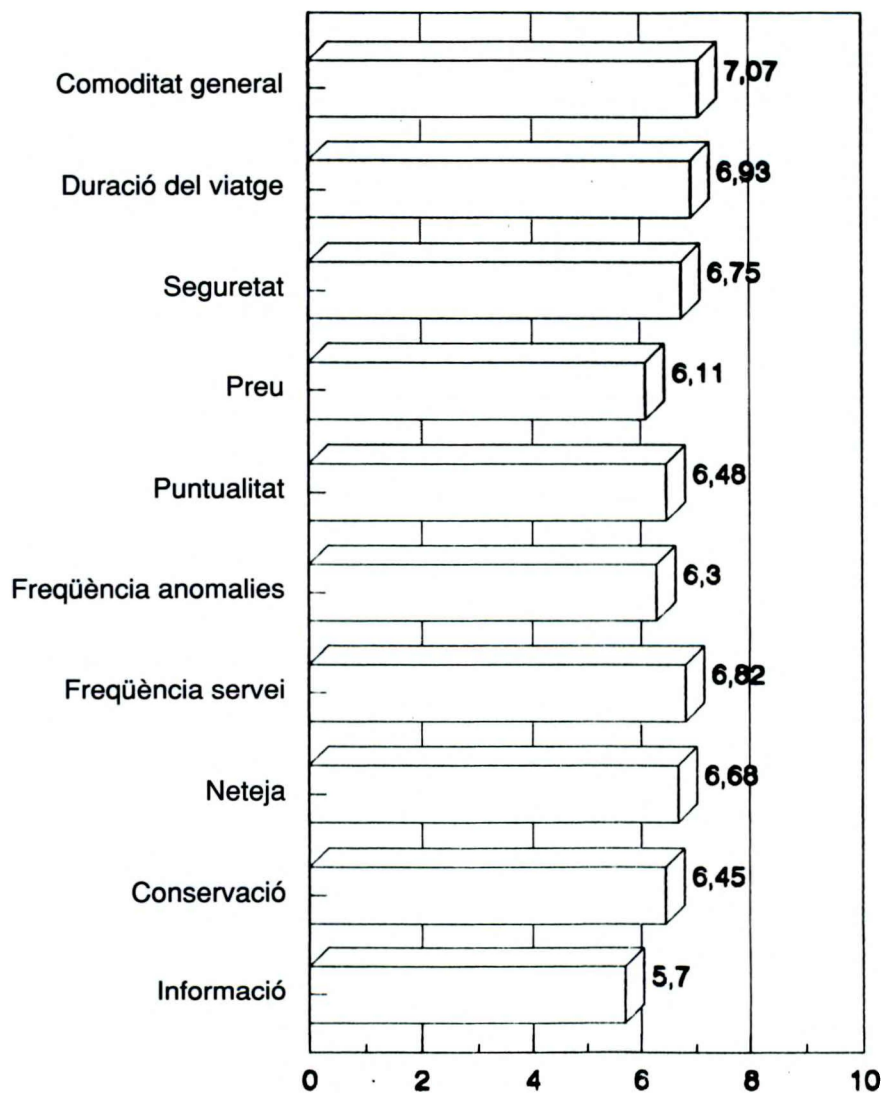


Figura 9

Informació, 5,7. També és veritat, i aquí surt en un aspecte al qual realment la gent dóna poca importància, la puntuació no és gaire alta. Aquest és un dels nostres punts febles, perquè, en aquesta línia, la línia del Maresme és una línia en la qual hi ha personal a totes les estacions. En les altres línies hi ha estacions, sobretot en el tram entre Terrassa i Manresa, que és un sector molt poc urbanitzat, on no hi ha personal. I si hi ha alguna anomalia de servei deguda al motiu que sigui, és molt difícil arribar a informar l'usuari. Per aquí és per on nosaltres estem rebent queixes, reclamacions.

Crec que al final d'aquest any o al començament de l'any que ve podrem tenir un sistema automàtic de megafonia, amb el qual, des d'un lloc central, es pugui explicar a la gent, doncs, quan, malauradament, pel motiu que sigui, no es pot donar servei; com a mínim volem poder explicar-ho.

4. La línia 1 de Rodalies

Entraré ara en una explicació amb més detall d'allò que és la línia del Maresme, la *línia de la Marina*, com l'anomenen els ferroviaris, la línia que, com ja s'ha explicat, fou la primera línia d'Espanya.

Quines són les característiques d'aquesta línia? La línia 1 és una línia òbviament litoral; per als coneixedors és força clar, però és una línia que té una gran capacitat de creixement de viatgers.

Per què? Perquè tot el Maresme és, sobretot el Maresme comprès entre Barcelona i Arenys, un Maresme en el qual s'ha produït un creixement espectacular del nombre de gent que hi viu. Són primeres i segones residències que s'han convertit en primeres residències. Entre els que vivim a Barcelona hi ha persones que, per les raons que sigui, han decidit vendre's la casa que tenien a Barcelona i comprar-se una de les famoses cases arrengrades que hi ha al Maresme.

Aquest és un moviment que ja s'ha produït —no tinc dades recents, potser a la taula hi ha dades més recents—; es va produir sobretot fa quatre o cinc anys. I això ha suposat un creixement, actualment, important del nombre d'usuaris en aquesta línia.

És una línia també que, per a nosaltres, com a transportistes, té un avantatge important, ja que no té gaires períodes vall, no té períodes baixos. La línia, a l'estiu, quan la gent que va a treballar deixa de fer-ho i fa vacances, com que és una línia litoral, doncs la compensen les persones que van a banyar-se a

la costa, o bé el sector turístic (que després comentarem, perquè aquest és, per mi, una de les claus de volta de tot aquest tema de la prolongació). Aquí hi viuen o hi vénen a passar uns dies un nombre molt important de gent, que hi ve a passar les vacances. Això, per nosaltres, és un públic, és un mercat encara, jo diria, no completament estudiat, però compensa, a vegades, els períodes vall de gent que, per l'activitat econòmica, deixa d'utilitzar els trens.

Per tant, és una línia amb una capacitat de creixement molt important. Ara, és una línia que, des del punt de vista de la infraestructura —i després explicaré les inversions que s'hi poden fer— té mancances importants, o tenia mancances importants. Una de les primeres mancances, i que pels usuaris és ben coneguda, és que no és una línia que tingui doble via al llarg de tot el seu recorregut. A Arenys s'acaba la doble via i continua la línia amb via única. On hi ha una via hi passen menys trens que per on hi ha dues vies; però, a més, tenen altres problemes. Un d'ells és, per exemple, si hi ha qualsevol afectació en el servei: si hi ha dues vies, es pot continuar donant el servei per l'altra via; si només hi ha una via, aleshores s'ha d'organitzar un servei alternatiu per carretera o s'ha de tallar completament el servei. Això ens afecta des d'Arenys fins a Maçanet, i també, a l'altra cua de la línia, perquè no oblidem que des de Mataró es pot anar actualment fins a l'aeroport de Barcelona pel ramal que hi ha entre Sants i l'aeroport, que també és un ramal amb via única. I això complica bastant l'explotació, perquè obliga que els trens s'hagin de creuar en determinats punts, i és una obligació addicional a l'hora del compliment dels horaris.

Quin és el servei que actualment tenim? Doncs, a les hores punta crec que és un servei realment important. A les hores punta tenim tres trens, aproximadament, cada hora des de Blanes. És un tren cada vint minuts. Des de Calella tenim quatre trens per hora, i ja des de Mataró hi ha nou trens per hora. O sigui, hi ha, pràcticament, un tren cada sis minuts des de Mataró cap a Barcelona.

A les hores vall, el servei des de Blanes és cada mitja hora, mentre que el servei es redueix a un tren cada deu minuts, des de Mataró fins a Barcelona. En qualsevol cas, és la línia que, del grup de Rodalies, té més circulació, perquè, com deia, és la zona que ha tingut un creixement més important de viatgers.

Un aspecte que també s'ha de tenir en compte en el servei és la velocitat del tren. Aquesta és una línia que, per les característiques de la via, no té una velocitat comercial gaire elevada. Anem de Blanes a Barcelona en una hora i vint-i-quatre minuts, aproximadament; això significa que, per situar-se a la plaça de Catalunya, la velocitat mitjana de circulació és, exactament, de 46 quilòmetres per hora. Aquesta és una velocitat de circulació comparati-

vament baixa, si agafem altres línies de Rodalies; però, com veurem, crec que es podrà solucionar, si no a curt termini, a mitjà termini.

Quines inversions estan previstes? Quines inversions s'estan fent en aquests moments? Crec que també és bo que coneguem què és allò que s'està gastant l'Administració central, perquè aquestes inversions són inversions que fa l'Administració central.

Si heu anat per carretera per la costa, per la nacional II, a Barcelona, hauréu vist que des de Mataró cap avall s'està fent una renovació important de la via. S'està canviant el carril, que és un carril relativament antic; s'estan canviant les travesses, les antigues travesses de fusta. Això està pràcticament acabat des de Mataró fins a Barcelona. Això ha comportat una inversió de 2.900 milions de pessetes. Ara bé, el tren necessita alimentació elèctrica, i si la catenària no té uns sistemes especials de compensació, hi ha una limitació de velocitat. Per tant, des de Sant Adrià fins a Mataró també s'està canviant tot el sistema d'alimentació elèctrica. Es posarà una catenària que s'anomena *compensada*; aquesta obra no ha començat, però està a punt de començar, i la inversió prevista són 700 milions de pessetes. Aquestes obres estan, com dèiem abans, adjudicades, «concurrades» i a punt d'iniciar-se.

A la vegada, també en el tram de Sant Adrià a Mataró, els que coneguin més l'àmbit ferroviari s'hauran fixat que dintre les estacions encara queda un sistema de canviar les agulles amb sistemes de palanca: hi ha uns cables, uns tensors que, per moure les agulles, s'han de fer anar manualment. És un sistema que funciona, que ha estat funcionant en el món ferroviari des de fa molts anys, però lògicament no pertany a les instal·lacions modernes que hi ha a les estacions. Avui dia un motor elèctric mou les agulles i impedeix els moviments incorrectes dels trens.

En el tram abans esmentat s'ha contractat el canvi del sistema; és a dir, el desmuntatge i la instal·lació d'equips moderns anomenats *enclavaments elèctrics*, i això és una de les coses que, encara que no ho sembli, és molt cara.

La inversió per aconseguir aquests enclavaments elèctrics només en el tram de Sant Adrià a Mataró és de 1.250 milions de pessetes, una inversió realment important.

Un altre dels problemes que es presenta quan el nombre de circulacions augmenta i quan hi ha drets de pas respecte a les vies ferroviàries, malgrat que és la línia ferroviària més antiga d'Espanya, són els passos a nivell. Hi ha pre-

vista la supressió dels passos a nivell a Badalona, que permetrà augmentar el nombre de circulacions i no afectar el pas per superfície de la gent que accedeix, sobretot, al sector de platges de la zona. Aquesta és una inversió que es valora en uns 1.800 milions de pessetes.

I, finalment, en el tram de la línia comprès entre Arenys i Maçanet es començarà, d'aquí a poc temps, la rehabilitació d'aquesta via amb la col·locació d'unes travesses més noves i amb la substitució del carril. Només la rehabilitació d'aquesta via entre Arenys i Maçanet està pressupostada en 2.600 milions de pessetes.

Si sumem totes aquests quantitats veurem que per fer aquestes operacions de posada al dia de la línia, d'aquesta única línia, ens n'anem a una inversió d'uns 10.000 milions de pessetes. Són inversions realment espectaculars, sobretot en el moment de conjuntura econòmica que ens trobem.

Però crec que la línia s'ho mereix. S'ho mereix, segurament, perquè dintre del que és el canvi que ha fet la RENFE en els darrers anys, sempre s'havia vist o s'havia enfocat el ferrocarril com aquest transport de llarga distància, d'aquest transport de distància de tipus mitjà, i havia estat una mica més abandonada aquesta funció més metropolitana, aquesta funció més urbana, aquesta funció del transport de la gent que ha d'anar cada dia, o molt sovint, a treballar. Aquesta era una línia que no tenia una funció de transport nacional ni internacional. El transport nacional i internacional es feia sempre per la línia de Granollers; per tant, potser havia quedat, malgrat la seva importància pel nombre de viatgers, abandonada pel que fa a les inversions.

Crec que ara el MOPTMA i la mateixa RENFE —perquè nosaltres, lògicament, hem d'influir en les decisions que pren l'Administració central—, no dic que s'hi hagin abocat, però han fet una inversió que és important. I crec i confio que, un cop estiguin llestes, podrem millorar més. Per exemple, un dels temes on això es veurà més és en la qüestió de la velocitat dels trens. Si avui dia, per anar de Blanes a Barcelona, es triguen uns 84 o 82 minuts, crec que això es podrà fer, el dia que tota aquesta llista d'actuacions estigui enllestida, segurament al voltant d'una hora. Encara no estan fets els gràfics de circulació, però crec que al voltant d'una hora podria ser una velocitat assolible, que significaria una velocitat de circulació d'aproximadament 60 km/h.

D'altra banda, en els àmbits que són més de la meva competència, que són les obres que fem aquí a Barcelona, els que coneixeu la línia deuen haver vist que s'han fet aixecaments d'andanes a diverses estacions. Un dels problemes

que ens trobem, sobretot quan les vies s'arreglen i pugen de nivell, és que la gent, sobretot la gent gran, té dificultats d'accés perquè les andanes són baixes (les andanes que es van fer anteriorment), i una de les queixes i de les dificultats és l'accés de la gent als trens d'una manera més còmoda. Les andanes del metro de Barcelona estan col·locades a un metre del nivell de la via; a RENFE, per l'existència de diferents tipus de trens, les col·loquem a 68 cm. Concretament, a la línia 1 s'han aixecat les andanes a les estacions de Sant Adrià, Monsofís, el Masnou, Ocata, Premià i Vilassar. Properament s'aixecaran a les estacions de Badalona i Mataró.

5. Possibles projectes de futur

Ja per anar acabant —això que he comentat fins ara són fets segurs, o fets dels quals algunes execucions estan fetes i d'altres començaran en un termini molt breu de temps—, comentaré el que són projectes aprovats, els que d'alguna manera tenen el vist-i-plau de l'Administració central, però que no tenen consignació pressupostària, i per tant no tenen tampoc termini d'execució.

RENFE va fer el que s'anomena *Projecte de xarxa ferroviària de Barcelona*, i dintre d'aquest document, que, en principi, té el vist-i-plau del MOPTMA, es recull la doble via des d'Arenys fins a Calella, i també la quarta via des de Barcelona fins al Prat. Això, com deia, són propostes que ha fet RENFE i propostes que, en principi, tenen el vist-i-plau de l'Administració, la qual cosa no vol dir..., i crec que és bo que quedi clar que no tenen ni consignació pressupostària ni termini d'execució. Però crec que s'anirà per aquest camí.

A banda d'aquest projecte, donaré, a títol personal, les meves opinions respecte al que són altres idees de futur respecte a aquesta línia. Una de les coses que nosaltres llegim als diaris, i una de les reclamacions que potser es fa des dels ajuntaments del Maresme, és el pas de la línia cap a l'interior. Fa poc, em sembla que va ser el Consell Comarcal del Maresme que abonava que, per a la celebració del 150 aniversari, la línia del Maresme passés per l'interior. Obviament, això ni està aprovat, ni està previst ni té el vist-i-plau.

Jo crec que aquí la qüestió de la pressió demogràfica és molt important. Quan dic «pressió demogràfica», no em refereixo a la gent del carrer, em refereixo a la gent que viu darrera de les vies, entre les vies i la Serralada Litoral. Si aquesta és una línia costanera, com tota línia ferroviària és una barrera, però, per exemple, des de Mataró fins a Barcelona és més barrera, al meu entendre, la carretera nacional II que no la línia fèrria. Per tant, primer s'ha de solu-

cionar el problema de la carretera, i després s'hauria de solucionar el problema ferroviari.

Però, en qualsevol cas, crec que aquestes possibles pressions depenen del nombre de persones que hi viuen darrera. A Barcelona es va aixecar la línia de la costa, es va aixecar pels esdeveniments dels Jocs Olímpics, però hi viuen una quantitat molt important de persones, i hi havia també una operació urbanística que feia aquesta «pressió» sobre el ferrocarril. Avui dia, a la línia del Maresme tenim aquesta pressió, en el moment actual, només entre Mongat i Sant Adrià. Perquè penseu que a Badalona el nombre de persones que hi viuen és molt important, i possiblement allà hi ha també una segona operació urbanística per al segle que ve. Estem parlant de projectes del segle que ve.

Pel que fa al trasllat cap a l'interior de la línia des de Mongat, des del túnel de Montgat —que és el túnel més antic d'Espanya i, a més, és una fita geogràfica— fins a Mataró o fins més amunt, aquí sóc més escèptic; possiblement més endavant es faci, però sóc més escèptic perquè crec que es poden trobar solucions per fer compatible la qüestió ferroviària amb la qüestió de l'accessibilitat. Hi ha solucions, i a d'altres llocs del món les han trobat. Aquesta no deixa de ser, hi torno a insistir, una opinió personal, perquè òbviament no hi ha decisions preses sobre aquesta qüestió.

I respecte a la prolongació que ens ocupa en aquest acte, jo diria, com a plantejament, que segurament després sortirà al debat, que aquí té o ha de tenir una funció important, a part de les institucions, el factor turístic. Com deia, un dels mercats nostres és el mercat de la gent que ve a passar uns dies d'esbarjo o de vacances en aquest sector. Si no m'equivoco, em sembla que a Lloret (no conec les xifres de Blanes) hi ha 35.000 llits. Això, òbviament, és un mercat potencial important, i el sector turístic crec que té, en aquest sentit, bastants coses a dir. Perquè, des del punt de vista del desplaçament de la gent que vingui a treballar a Barcelona, Blanes encara està un pèl lluny: seixanta minuts de recorregut. Des del meu punt de vista, no donarà un nombre de desplaçaments important; però el sector turístic a la Costa Brava sud crec que té una gran importància i, per tant, el seu suport a aquest projecte crec que podria ser decisiu.

Suposo que aquestes jornades volen també obrir aquest tema i parlar-ne. Després podrem continuar parlant-ne. Aquestes reflexions finals les faig a títol individual, però crec que les persones que estem fent funcionar els ferrocarrils som també un element que s'ha de tenir en compte. I donaria aquí, per raons de temps, acabada la meva intervenció.

Moltes gràcies.

Taula rodona

M. Dolors Oms i Bassols
Alcaldessa de Blanes

Bon dia a tothom. Per problemes de caire personal que requereixen la meua presència, m'és impossible quedar-me amb vosaltres. No obstant això, he volgut venir a saludar-vos perquè aquesta jornada em feia moltíssima il·lusió, i no volia deixar d'estar aquí, ni que fos un moment.

Fent una mica de visió retrospectiva, recordo que un dia va venir el company Tomàs Pou buscant un lloc per fer aquesta taula rodona. A nosaltres, que estem molt sensibilitzats per aquest tema, ens va encantar la idea, ja que pensem que els temes del tren i del port poden influir moltíssim en el desenvolupament de la població. Un debat d'aquest nivell, com el que fins ara hem tingut aquí, i que després d'aquest recés continuarem, ens ajuda a reflexionar i a pensar sobre el tema, perquè és escoltant diferents maneres de pensar que podem fer-nos una mica la nostra manera de pensar.

Us agraeixo moltíssim aquest debat, que l'hàgiu vingut a fer a Blanes i, sobretot, que l'hàgiu fet aquí, al Centre d'Estudis Avançats. Aquest és un centre creat fa pocs anys amb la idea que sigui obert al poble, i actes com aquest d'avui contribueixen a complir aquesta finalitat.

Val a dir que el Centre sempre ha tingut les portes ben obertes al poble, però ara més que mai tenim una major facilitat de diàleg, perquè el seu director és, també, tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Blanes.

Jo voldria donar les gràcies a tots als qui heu organitzat aquest acte, sobretot a la Societat Catalana d'Ordenació del Territori, i, evidentment, a Tomàs Pou. També al Col·legi d'Arquitectes de Catalunya i al Col·legi d'Enginyers de Camins i Canals. També, especialment, a Francesc Esteva, que és la persona que em substituirà en el debat en què havia de prendre part jo. M'excuso davant l'alcalde de Lloret, que és un gran amic meu, però ell sap que no em puc quedar, i moltes gràcies a tots per haver vingut.

Espero i desitjo que no sigui l'última vegada que es faci un debat d'aquest tipus aquí, perquè a nosaltres moltes vegades ens manquen professionals com

els que hi ha avui reunits per ajudar-nos a tenir idees més objectives dels problemes que ens toquen dia a dia.

Moltes gràcies a tots els qui hi heu assistit, i, pel fet d'haver triat Blanes, una vegada més, moltes gràcies.

Joan Falgueras i Font
*Arquitecte i coordinador de serveis
del Col·legi d'Arquitectes de Girona*

Primer de tot, vull agrair la presència a la taula de l'alcalde de Lloret, Sr. Josep Sala, i del tinent d'alcalde de Blanes, Sr. Francesc Esteva. També, la presència dels dos ponents, que hem decidit incorporar a la taula perquè potser això agilitarà la discussió, i de les persones que s'hi incorporen en aquest moment: el Sr. Oriol Juncadella, enginyer de camins de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, i el Sr. Ole Thorson, també enginyer de camins.

Excuso la presència del Sr. Enric Xutglà, president de la demarcació de Girona del Col·legi d'Arquitectes, a qui ha estat impossible assistir-hi per motius d'última hora, i ha delegat en mi, com a coordinador de serveis del Col·legi, la feina de moderar aquesta taula.

La meua idea era que cada un dels presents sintetitzés, en poques paraules, quina és la seva visió del tema, i que, com a mínim, s'apuntessin les reflexions en tres apartats, que a mi en semblen claus des de l'ampli ventall de professionals que aquí podem estar representats.

Un d'ells és l'organització territorial de Catalunya i el paper que la xarxa dels ferrocarrils té en la configuració de la xarxa urbana del país i, per tant, també en la seva estructura regional. Aquí, en algun moment, hi ha hagut certa confusió terminològica sobre la comarca on som: si és el Maresme o si és la Selva. Jo no voldria centrar en això el debat, però em sembla que reflecteix una realitat geogràfica que no coincideix sempre forçosament amb una realitat administrativa. Aquest primer tema no em sembla aliè a la discussió sobre la xarxa del ferrocarril, ni a la discussió sobre quina és l'extensió actual del sistema urbà de Barcelona, el sistema central de Catalunya.

Una altra qüestió, que hem tractat en jornades organitzades en col·laboració amb la Societat Catalana d'Ordenació del Territori i amb el Col·legi d'Arquitectes en d'altres ocasions, és el model turístic de la Costa Brava, les alternatives al monocultiu i alguns temes que també s'han apuntat aquí, en intervencions anteriors: fins a quin punt és pensable que el sòl, les infraestructures i el parc immobiliari, construït durant aquests anys en aquests municipis

pis de la costa, puguin ser reutilitzats en d'altres usos amb una requalificació, o sense, del mateix ús? En aquest sentit, la discussió seria sobre si és possible que s'acabi implantant, en un termini previsible de temps que ens permeti discutir-ho, la primera residència en aquestes poblacions connectades amb el sistema urbà de Barcelona: fins a quin punt aquest fenomen, que s'ha descrit per al Maresme, és extensible fins a Lloret. Quina capacitat té la ciutat turística des del punt de vista físic, i tal com està construïda, amb les seves dotacions de serveis i amb el seu nivell d'infraestructures, per acollir aquest fenomen? O bé, en un altre cas, quina és la possibilitat que hi hagi una reconversió del sector cap a un altre tipus de turisme, menys estacional, que intenti disminuir l'efecte de vall i allargui la temporada?

I finalment, un altre, que seria l'efecte de la planificació sectorial de determinades infraestructures (en aquest cas, la reserva de traça del ferrocarril en el Pla de prolongació de Blanes-Lloret) sobre el planejament urbanístic municipal, i fins a quin punt l'àmbit municipal és un àmbit correcte per afrontar els problemes o no ho és. I fins a quin punt moltes de les tensions que hem anat seguint a la premsa, en aquests dos últims anys, haurien estat menors si l'àmbit de planejament urbanístic tingués una altra dimensió i pogués abordar problemes, sobretot infraestructures, que tenen una escala més gran que el mateix municipi.

Crec que ningú no està obligat a enfocar aquests tres temes, però a mi m'interessaria que, al final del debat, haguessin quedat exposats.

En sembla que podem començar per l'ordre que estava previst. En primer lloc, per l'Ajuntament de Blanes, el Sr. Esteva.

Francesc Esteva i Massaguer
Tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Blanes

La primera cosa que volem dir és que, com comentàvem amb l'alcalde de Lloret, la decisió de fer una reserva de terreny per a la perllongació de la via fèrria fins a Lloret de Mar ens va agafar absolutament de sorpresa. Ens en vàrem assabentar, nosaltres i els de Lloret, quan l'alcalde de Lloret va rebre l'ordre del dia de la Comissió Provincial d'Urbanisme, en la qual hi havia un punt sobre una reserva de terreny per a la traça d'una possible línia de tren Blanes-Lloret. Posats en contacte els dos ajuntaments i RENFE, vàrem constatar que, sorprenentment, cap dels tres organismes no en sabíem res. Això lligaria amb la darrera pregunta que feia el moderador i que es referia a la dimensió del planejament. És evident que la dimensió del planejament de vies interurbanes no pot deixar-se sols en mans municipals, però també és cert que no es pot fer d'esquena als ajuntaments afectats i menys contra la seva opinió. Dit això, voldria passar a deixar clara la posició de l'Ajuntament de Blanes sobre el tema que ens ocupa i, a través d'aquesta explicació, contestar, ni que sigui parcialment, les preguntes que ha fet el moderador. Tenint present l'amplitud de les preguntes, segurament quedaran qüestions sense resposta, que espero que podrem aclarir en el transcurs del debat.

La primera cosa que volem deixar clara és que el document sobre el Pla Especial d'infraestructura ferroviària de prolongació de la línia de la costa entre Blanes i Lloret de Mar parteix d'un fet altament discutible. Es suposa que la zona Blanes-Lloret i rodalia serà, a curt termini, una zona de primera residència de gent que treballi a l'àrea metropolitana de Barcelona. Aquest és un tema altament discutible, que no queda clar en el Pla Territorial de Catalunya i que cal estudiar més a fons. Des de l'Ajuntament de Blanes, no tenim clar que sigui factible ni que sigui interessant per a aquestes poblacions.

Responent parcialment la segona pregunta del moderador, hem de dir que cal estudiar el tema, i que assegurar avui que això es produirà a curt termini és molt agosarat.

La segona cosa que volem deixar clara és que Blanes ja té tren. Té una estació situada dins el terme municipal, si bé no en el centre de la vila. Com ens ha

explicat molt bé el professor Miquel Domingo, la situació de les estacions ha anat variant al llarg de la història, i no és gens clar que situar-les al centre de les ciutats sigui el millor ni el que desitgen els ciutadans. En molts casos, les estacions s'han tret del centre de les ciutats, i no notem pressions de la gent de Blanes en el sentit que vulguin tenir una estació més cèntrica; més aviat pensem que els blanencs se senten satisfets del servei de tren que tenen, tot i algunes estadístiques que s'han donat aquí. Per tant, tampoc no compartim l'afirmació, que es fa en el document que discutim, en el sentit que els ciutadans volen estacions en el centre de les ciutats. Almenys és un fet discutible.

La tercera cosa que cal remarcar és el problema que pot significar l'efecte que la traça proposada per a la prolongació de la línia fèrria de la costa pot tenir per a la vila de Blanes i el seu planejament futur. Blanes és un municipi molt escampat urbanísticament; això comporta molts problemes. Estem treballant per unir tots els barris i lligar urbanísticament Blanes. La carretera de la Costa Brava constituïa una divisió/barrera difícil d'eludir, i estarem en contra de qualsevol altra que es vulgui crear. En aquest sentit, ens oposem rotundament al traçat proposat, un traçat que divideix el terme municipal en diagonal i que constituïria, en el cas que es fes, una barrera molt greu contra la unitat urbanística de Blanes. Després, si ho desitgeu, podem entrar a discutir el traçat concret i veure les zones en què es proposa que el traçat sigui mig soterrat, per túnel o enlairat. En tot cas, aquests aspectes sols poden pal·liar els aspectes més negatius del projecte, però no ens fan variar la nostra opinió, ja que l'efecte de barrera continua essent clar.

Per concretar, diré que la nostra posició d'entrada sobre la possibilitat de continuar la línia fèrria de la costa fins a Lloret no és contrària a aquest allargament, però cal estudiar la qüestió des de tots els punts de vista, i el que volem deixar clar és que estem en contra del traçat proposat en el document que avui tenim sobre la taula. La nostra opinió és que calen una sèrie d'estudis que fins avui no s'han fet. Per exemple, cal saber si aquesta zona ha de ser, o no, zona de descongestió de l'àrea metropolitana, i cal fer un estudi de viabilitat molt més acurat; en tot cas, nosaltres estem segurs que cal variar radicalment la traça de la proposta si es vol que Blanes, que ja té tren, estigui a favor de la proposta. L'impacte urbanístic i mediambiental que l'actual proposta de traça significa és inassumible pel nostre municipi, i en això estem d'acord tots els grups presents a l'Ajuntament i aquells que, no tenint representació, s'han manifestat sobre el projecte.

Per acabar, deixeu-me dir que l'Ajuntament de Blanes resta obert al diàleg sobre aquesta qüestió, diàleg que fins avui ningú no ens ha proposat i que, des d'aquesta tribuna, tornem a reclamar.

En primer lloc, tal com ha dit, l'Esteva, la primera reacció que vam tenir des de Lloret, i també després des de Blanes, va ser una reacció de sorpresa. Efectivament, l'abril-maig del 1992 vam començar a saber que hi havia la possibilitat de fer aquesta reserva de sòl entre l'estació de Blanes i Lloret per situar-hi, en el futur, un possible tren. Va ser una sorpresa que ens va agafar una mica en fred, i més quan, també des del punt de vista de planificació urbanística, els plans generals, tant de Blanes com de Lloret, no feia tant temps que s'havien realitzat. El Pla General de Lloret fou aprovat l'any 1985 i el de Blanes una mica abans, i en els indicats plans generals el que hi ha són reserves de comunicacions i, especialment, el que és la reserva per a la via ràpida, que en dèiem, de la Costa Brava, la qual també, per a sorpresa nostra, i aquesta molt més recentment, hem sabut per mitjà de la premsa —mai a través de la Conselleria, tot i que hi ha hagut una sol·licitud d'informació— que no serà una via ràpida sinó una autopista.

Per tant, en qüestions de comunicacions anem de sorpresa en sorpresa. Però, de fet, totes aquestes sorpreses són sorpreses que valorem positivament, perquè tot el que fa referència a les comunicacions, tot el que fa referència a una millor comunicació amb l'àrea metropolitana de Barcelona, des de poblacions com la de Lloret, ho valorem molt positivament.

Hauríem de dir, una miqueta, com ens va agafar i en quin moment ha arribat aquesta possibilitat de fer arribar la línia del tren, la via del tren fins a la nostra població. El moment en què es va plantejar això i s'està plantejant el tema d'aquesta arribada del tren és una situació en què les poblacions turístiques —i Lloret és una població que viu exclusivament del monocultiu del turisme— estàvem en una situació de crisi, i una crisi total. Una crisi doble, una crisi de model turístic i, d'altra banda, estàvem immersos en la crisi general. Després podrem parlar de la crisi del model turístic, aquesta vegada accentuada doblement perquè ens trobàvem també immersos en una crisi molt més global del país (al final del 1992 semblava que tots ens enfonsàvem) i vàiem que amb l'una i amb l'altra es donava una situació de molta incertesa a la població i al futur del turisme, tot i que ara, d'una manera conjuntural, sembla que aquest

any 1993 ha estat molt millor, i que per a aquest any 1994 hi ha, fins i tot, massa eufòria i massa optimisme de cara al futur.

De fet, el model turístic que es va escollir a Lloret era un model que va donar molts bons resultats, i econòmicament uns resultats òptims al màxim a curt termini, els anys seixanta i setanta, basat en la desfeta de l'equilibri que hi havia entre segona residència i turisme de masses, optant, únicament i exclusivament, pel turisme de masses. I en aquells moments va ser quan hi va haver tot aquell *boom* que no donà només els 35.000 llits que en aquests moments tenim (que em sembla que deia el representant de RENFE), sinó també un gran nombre de llits de segona residència que feien que a Lloret, en aquells moments, en els moments de màxima oferta — juliol i agost — estiguéssim per sobre dels 75.000 llits destinats al turisme de masses, sense comptar les segones residències estables.

D'altra banda, aquesta inclinació de Lloret cap a aquest tipus de turisme ens va comportar perdre totalment l'equilibri que havíem tingut els anys seixanta de cara a aquesta primera residència; i, d'una manera, diguem-ne involuntària, vam escollir o vam optar per aquell turisme que era incompatible amb la gent de la segona residència, amb la gent de l'àrea metropolitana de Barcelona i amb la gent del país. O sigui, en aquells moments estaven en clar desavantatge els uns respecte dels altres.

I en aquesta situació és com ens ha agafat la crisi turística. Una crisi en què l'oferta ha estat molt superior, aquests últims anys, a la demanda. I ja dic que, en aquests moments, i conjunturalment, pot haver-hi un canvi de tendència, però ha de ser conjuntural. I a Lloret ens hem trobat que ha calgut anar a ofertes de molt baix preu i competir amb mercats amb els quals era totalment impossible de competir. Aleshores, les sortides que el sector ha tingut i la població en general té són dues. Una sortida és la millora dels seus establiments, la millora d'aquesta oferta. I una altra, que per desgràcia ha estat bastant nombrosa, ha estat l'abandó de l'activitat econòmica dins de l'hoteleria, ja sigui d'una manera activa (tancant el negoci) o d'una manera passiva (deixant-lo morir a poc a poc, i, per tant, essent també una competència deslleial respecte a la resta de l'oferta).

Davant de tot això, la població de Lloret i l'Ajuntament de Lloret es van proposar, i va ser en el moment que ja s'havia llançat l'estratègia, de trobar aquell equilibri entre el turisme de masses i el turisme de primera i segona residència, i d'una manera conscient i clara es va optar per la campanya amb l'oferta i la millora de serveis, tant públics com privats, que des de Lloret vam

llançar. Amb la qual cosa, Lloret passa a transformar i millorar, tant des del sector privat com des del sector públic, l'oferta turística; però també intenta millorar, des de l'Ajuntament, les comunicacions (en aquests moments pensa des únicament i exclusivament amb vista a l'autovia).

Per tant, en el moment que s'hi va afegir el tema del tren, nosaltres el vam saludar d'una manera positiva, tot i l'escepticisme que significa la manera com se'ns va comunicar i com s'ha anat desenvolupant després; però també de millora d'equipaments esportius, comercials, lúdics, etc., i fins i tot les infraestructures de les urbanitzacions, que és un tema molt delicat i molt problemàtic per als que vivim a les poblacions de la costa (tenim trenta o quaranta urbanitzacions). Per tant, allò que es va buscar fou aquest equilibri entre primera i segona residència i l'oferta turística de masses, sense que cap domini és sobre l'altra, i que totes dues fossin compatibles.

En aquest moment és quan ens va arribar el tren. Ens va arribar la proposta de reserva del sòl per al tren i, ja ho he dit, amb aquesta sorpresa. Però, a la vegada, sense gaire informació, que s'ha anat incrementant al llarg del temps. Des de fa temps, tant l'Ajuntament de Blanes com l'Ajuntament de Lloret volem negociar aquest traçat, volem negociar la forma que afecti al menys possible el sòl, i no ens n'hem sortit gaire perquè l'interlocutor, en aquest cas la Direcció General d'Urbanisme, ens ha anat diluint o posposant les qüestions.

La sorpresa també va ser com es va presentar la qüestió de la possible arribada del tren a la nostra població, inserint-se en la mateixa població, tot i que no havia estat, ja ho he dit abans, mai planificada ni prevista en el Pla General. I es vol fer, i en això estem completament d'acord, dins del centre mateix de la població, en el cor mateix de la població, exactament en la zona esportiva, que està comunicada a peu amb tota la resta de la població. Nosaltres, això també ho veiem positiu, sempre que es pugui negociar, sempre que es pugui parlar, sempre que puguem controlar aquesta possible situació.

D'altra banda, tot i que creiem que el projecte ha de passar temps i ha de passar per moltes vicissituds fins que pugui ser realitat (de fet, no hi ha —com es deia anteriorment— cap previsió de realització a curt ni a llarg termini, sinó que simplement estem sobre reserves de sòl), l'Ajuntament es va manifestar majoritàriament en favor de la reserva de sòl, sempre que poguéssim intervenir, que tinguéssim intervenció i possibilitat de participar per tal de millorar-lo perquè sigui un element positiu.

En definitiva, amb aquesta voluntat que això tiri endavant, els objectius són, per nosaltres, que hi hagi una bona implantació en el territori i, evidentment

(i també ho ha comentat l'Esteva), un estudi mediambiental, que no existeix en el projecte que en aquests moments hem aprovat. També requerim que no divideixi el poble. Els detractors del tren han parlat moltes vegades del Lloret de Dalt i del Lloret de Baix en un futur possible. Evidentment, nosaltres hem de buscar i assolir, de totes totes, que no es produeixi aquesta divisió: que hi puguem participar i discutir si el tram final ha de ser soterrat o no soterrat, per tal que l'impacte urbanístic al seu entorn sigui tan petit com sigui possible.

Per tant, o bé soterrar-lo o bé, també, dintre les propostes que hem fet des de l'Ajuntament, que és canviï d'emplaçament, sempre que tinguin en compte que estigui molt en el cor de la població. I d'altra banda, que el tren futur no sigui una miqueta el tren que vèiem des del passat, tot i que avui en les ponències se'ns ha explicat i se'ns ha comentat tota aquesta modernització del tren. Esperem que sigui un tren ràpid, un tren freqüent. Nosaltres sempre comptàvem amb aquests quaranta minuts de trasllat entre Lloret i Barcelona, no l'hora i vint minuts que ens esteu comentant, i que sigui un tren modern, silencios, etc., que això és el que nosaltres volem.

Per tant, amb totes aquestes condicions, amb totes aquestes característiques, des de l'Ajuntament de Lloret estem, majoritàriament, a favor del tren pel que implica en el sector turístic, al qual no hem renunciat mai ni hi volem renunciar. Però també pel que significa possibilitar aquest equilibri, possibilitar aquesta primera o segona residència estable que creiem molt necessària. I les comunicacions, com és l'autovia en el futur immediat o bé el futur tren, serien uns elements importantíssims per assolir aquest equilibri que creiem que és necessari per a la nostra població.

Oriol Juncadella i Fortuny
*Enginyer de camins de Ferrocarrils
de la Generalitat de Catalunya*

El Sr. Tomàs Pou ens va invitar a assistir a aquesta taula per tal que hi aportés un seguit d'informacions que servissin per a la reflexió entorn de què entenem per *ferrocarrils de rodalia* a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Aquesta aportació, cal, doncs, centrar-la a explicar, a grans trets, què són els serveis ferroviaris de rodalia com a mitjans d'aportació de viatgers a allò que és una conurbació urbana com Barcelona. La nostra experiència és la de l'explotació, des de fa catorze anys, dels serveis suburbans i de rodalia de les línies de Catalunya i Sarrià i dels Catalans, que aporten viatgers a la ciutat des de les comarques del Vallès Occidental, l'Anoia, el Bages i el Baix Llobregat.

Per tant, a la vista de l'orientació que es vol donar al debat, i tot i que el senyor Albors ha donat una sèrie de pinzellades prou aclaridores, permeteu-me que faci un parèntesi en el debat que ens ocupa i esmenti aquells aspectes que considero fonamentals per a un servei ferroviari d'aquestes característiques. El repàs d'aquests aspectes, penso que són o poden ser suggeridors per tirar endavant el debat en la mesura que siguem capaços.

En primer lloc, és clar que els serveis d'aportació de viatgers d'hàbits «pendulars», repetitius, lligats a uns horaris, des de comarques cap als diferents centres metropolitans per anar a treballar i estudiar, afavoreixen, d'alguna manera, la periurbanització de les ciutats, i aconsegueixen consolidar la primera residència en llocs on tradicionalment hi havia hagut només una segona residència o usos no residencials. Per tant, són un factor estructurador molt clar de l'entorn metropolità.

En segon lloc, cal dir que els usuaris o clients demanen una capacitat de transport molt important, perquè el gruix dels viatges estan lligats a uns horaris, i no poden distribuir el seu viatge al llarg del dia com vulguin, sinó que es concentren en unes hores determinades. Val a dir, en canvi, que en d'altres franges horàries se'n transporten molts menys. Al llarg del dia es produeixen, doncs, unes oscil·lacions notables en els fluxos, que condicionen molt la capacitat de transport que cal oferir.

Però la fidelitat a aquests viatgers ens obliga no només a oferir capacitat, sinó també a aportar una millora constant de la qualitat, d'acord amb el que el client al qual va dirigit el servei, espera. Aquesta qualitat de transport passa per una aposta decidida per la modernització dels actius productius, i especialment per la renovació del material mòbil.

Tres aspectes importants de la qualitat percebuda pel client són la freqüència, la velocitat i la fiabilitat. L'usuari del *commuting*, d'aquests viatges «pendulars», a primera hora del matí es desplaça cap al centre, i a última hora o a les primeres hores de la tarda, segons els horaris, torna al lloc d'origen. I ho sol fer cada dia. Aquests viatgers demanen especialment freqüència, és a dir, trens molt seguits; demanen el menor temps de viatge possible, i demanen també una fiabilitat elevada: han d'estar segurs del compliment dels horaris.

D'alguna manera, si una persona arriba a l'estació i perd el tren, si sap que, a tot estirar, al cap de deu minuts en té un altre, no es preocupa excessivament. En canvi, si hi ha un tren cada hora, difícilment s'arriscarà a perdre'l, amb la qual cosa probablement optarà per utilitzar algun altre mitjà de transport ja d'entrada.

Però cal no oblidar la importància que pot tenir en aquest debat el disseny del que serien els entorns de la infraestructura.

D'una banda, és molt important que el transport ferroviari d'aportació a l'àrea metropolitana connecti, tant pel que fa a la infraestructura com pel que fa a les tarifes, d'una manera molt senzilla, amb el sistema de «transport urbà», amb la xarxa de metro i amb la d'autobús.

D'altra banda, a les poblacions perifèriques és important que l'estació hagi estat dissenyada de manera que tingui uns espais suficients per poder actuar de concentrador de tota la mobilitat de l'entorn d'aquest nucli, mitjançant el cotxe. És a dir, que sigui possible dur a terme una política de *park & ride* o aparcaments de dissuasió. D'aquesta manera, la gent que habita dispersa, arribarà a l'estació en cotxe, i es desplaçarà després en tren, i aquest és un model que funciona.

* * *

Tancat aquest parèntesi, que espero que hagi aportat punts de reflexió al debat, crec que cal no oblidar un tema que ja ha sorgit entre línies en la ponència de Miquel Domingo, i és el fet que el ferrocarril és el mitjà eficient per excel·lència. El ferrocarril és el mitjà de transport terrestre amb un cost per uni-

tat produïda més baix, i en condicions de competència amb la carretera, té una quota de mercat que, d'alguna manera, ha de recollir aquesta economia superior. Els aspectes diferencials de qualitat entre un mitjà i l'altre aporten a l'equació del repartiment les variables que manquen per explicar la realitat.

Aquest és un fet, i en el tram Blanes-Lloret, segurament hi ha d'haver una quota de mercat considerable per al ferrocarril. Després ja podem entrar a estudiar si serà com a descongestió de la ciutat de Barcelona, o com a entitat pròpia a causa de la seva activitat turística, o el que sigui, segons els objectius territorials, però el que és clar és que si es parla d'una població potencial de gairebé 300.000 persones, moltes de les quals s'han de desplaçar, el ferrocarril tindrà una quota de mercat innegable.

A banda d'això, l'interès d'un nou traçat ferroviari s'ha de valorar sempre d'acord amb la mobilitat que pot satisfer. Basant-nos només en la formació del que és la mobilitat obligada de 1991, es pot fer una extrapolació del que és actualment la mobilitat global. En aquest tram, des de Lloret fins a Blanes, perllongació natural del corredor del Maresme, es generen un total de dos milions de viatges en relació amb totes les poblacions que hi ha al llarg del corredor, fins a Barcelona. I aquesta mobilitat representa un volum de demanda molt elevat. Aquests dos milions de viatgers l'any es calculen sense tenir en compte els viatges de tipus aleatori ni estacionals, en relació amb el turisme.

En l'horitzó del 2000 és pot pensar que la metròpolis deixarà de créixer pel Maresme o, si més no, es podria qüestionar, però veient els models territorials que es donen en el nostre entorn econòmic, el que sembla clar és que la ciutat de Barcelona segueix periurbanitzant-se cap al que és el rerapaís i la costa, en principi sense que hi hagi una solució de continuïtat.

Pot ser perfectament que, en un futur, estiguem parlant de gent que visqui tant a Lloret com a Blanes, i se'n vagi a treballar o a estudiar a Barcelona, a Mataró, a Terrassa o a Sabadell en unes proporcions importants. Cal insistir que això generarà una demanda que actualment no es pot valorar, però és innegable que es tracta d'un horitzó que no escapa a la imaginació de ningú.

D'acord amb aquests supòsits, és innegable que per poder veure aquest futur més o menys llunyà, per poc superiors que siguin les necessitats de transport a les actuals, és necessari que hi hagi una reserva de sòl per poder disposar un traçat ferroviari, independentment de l'horitzó, a fi que quan es tingui capacitat inversora i la demanda ho justifiqui, es pugui passar amb un radi determinat per un sector determinat, perquè allà no s'ha realitzat una actuació

que ara s'hauria permès si no hi hagués aquesta reserva de sòl. Cal recordar que si actualment el TGV de Barcelona a la frontera francesa és un projecte pràcticament imminent, és gràcies al fet que es va fer una reserva de sòl molt important. Si no s'hagués fet aquesta reserva de sòl, probablement la construcció seria molt més costosa del que resultarà.

1. Introducción

La costa mediterránea es un área de mucha movilidad y atracción. Durante años, la parte de esta costa que hoy nos ocupa ha sido un emblema de la Costa Brava y de Cataluña de cara a Europa.

El desarrollo turístico de la costa deja mucho que desear. La economía privada ha podido con el control urbanístico, y el resultado no es la mejor tarjeta de visita.

Si no queremos perder parte de la economía turística, es necesario planificar esta zona de la costa con más servicios y procurar que aumente la calidad en todos los aspectos. Ya se ha indicado muchas veces que no es suficiente con el sol mediterráneo.

Muchos visitantes y turistas llegan a la Costa Brava en viajes colectivos y, por tanto, tienen gran potencial para moverse en el entorno y hacia Barcelona en medios públicos.

Ello indica que uno de los servicios que hay que cuidar en la costa es un buen nivel de transporte público. La ausencia de un buen servicio de transporte fomenta el uso del coche particular, que crea un ambiente de mayor crispación en áreas principalmente de descanso.

Se puede así decir que, o bien se mejora el servicio del transporte público, o se perderá todavía más la tranquilidad restante en las ciudades de Blanes y Lloret. Es preciso una contención del uso indiscriminado del coche privado y aumentar las zonas y espacios de estas ciudades destinadas al peatón y al paseo.

Represento en estas jornadas, entre otras actividades, a una nueva asociación que fue constituida hace un año en Cataluña: la Associació per a la Promoció del Transport Públic, cuyos objetivos básicos son la promoción, la con-

cienciación de que el transporte público es importante, la creación de estado de opinión, el estudio y aportación de soluciones nuevas; también, quizás, la canalización de algunas quejas (no particulares pero sí generales) de los usuarios y la búsqueda de soluciones de mejoras, teniendo en cuenta el hecho de que el transporte público, como tal, no puede funcionar si no se puede acceder bien y cómodamente al mismo.

Esto quiere decir que una gran parte de la movilidad en el transporte público está muy relacionada con el viaje a pie. En un viaje normal en transporte público en un entorno urbano grande, como Barcelona, alrededor del 60 % del tiempo de un desplazamiento en autobús se gasta a pie.

Cuando planificamos transporte, cuando pensamos en transporte, tenemos que pensar también de modo integral.

2. ¿Se necesita el tren?

Está claro que en esta parte de la costa es necesario un transporte público con un buen nivel de servicio.

También es evidente que una línea de tren no soluciona toda esta problemática, sino que únicamente puede ser una parte del servicio de transporte colectivo.

Lo primero que se debe hacer, antes de entrar en un debate agrio sobre tren o no, es trabajar todos unidos para realizar un estudio pormenorizado de las necesidades de movilidad en la zona a final del siglo. No consta que se haya iniciado esta tarea. Es necesario un plan a medio/largo plazo para el desarrollo de esta zona de la costa, que tenga sensibilidad hacia el medio ambiente en todos sus aspectos, antes de pensar en reservar terrenos para una posible línea de tren.

Estamos reunidos en el Centre d'Estudis Avançats de Blanes, cosa que deberá aportarnos luz a esta falta de planificación. No nos parece que se hayan hecho los estudios iniciales necesarios.

Esta situación hace que el planteamiento de soluciones quede cargado de emotividad y de posturas extremas. El debate tren sí/no se desvía.

Antes de hacer la pregunta «tren sí/no» es necesario plantear las siguientes cuestiones:

-
- ¿Cuánta movilidad habrá?
 - ¿Cuántos coches queremos circulando y a qué horas?
 - ¿Cuántas calles deben ser prioritariamente para peatones?
 - ¿Cuántos aparcamientos serán necesarios (residentes, turistas, *park & ride*, bus y tren)?
 - ¿Qué servicio en transporte público saldrá como resultado de las contestaciones a las preguntas anteriores?
 - Y al final: para todo esto, ¿es necesario el tren?

La respuesta de la última pregunta seguramente será: «El tren no es necesario, pero sí deseable».

Una de las cosas que vemos, de los datos que ha aportado el señor Albors, es que en los días laborables y en el entorno de las cercanías de Barcelona hay muchos viajes de trabajo y de estudio. Conforme nos alejamos del núcleo central del área metropolitana, aumentan otros tipos de viaje. Aquí nos encontramos en un área muy turística, como los representantes de los municipios ya han recalcado; y también se trata, en parte, de turistas que acceden en masa y que vienen en transporte público. Es necesario, mediante el transporte público, ayudarles a moverse para conocer lugares diferentes, que quedan más alejados del núcleo turístico.

Un proyecto de tren tiene una mala «prensa». Los que proyectan líneas férreas no han dado señales de entender mucho de territorio, de permeabilidad para residentes cercanos, ni de cuidado del medio ambiente. Así, no es extraño que un posible tren en esta área levante protestas. Pero un proyecto, al final de los años 1990, puede resultar otra cosa distinta de lo visto hasta ahora. La base de un posible proyecto debe ser una serie de requerimientos de permeabilidad, de protección del residente y del medio ambiente.

Como ejemplo de permeabilidad peatonal, en las ciudades o en las cercanías de éstas, se postula que es necesario que haya un paso de peatones, como mínimo cada 150 metros, y no podemos pensar en medio kilómetro o más sin conexión entre los dos lados del ferrocarril, porque entonces se destroza el derecho del ser humano para moverse en el territorio. Entrando en este debate, los proyectos de infraestructuras deben ser más flexibles que hace años, ya que tenemos mayores posibilidades de hacer buenos proyectos. Podemos encon-

trar una solución que verdaderamente se ajuste, no solamente a las necesidades del ferrocarril, sino también a las necesidades del territorio y a los que viven en el mismo.

Se puede resumir que está claro que es necesario un buen nivel de servicio de transporte público en esta parte de la costa, reiterando que una línea de tren no soluciona todos estos problemas, porque solamente puede satisfacer una parte del servicio de transporte público requerido. ¿Es necesario el tren?, ¿se puede solucionar con autobús?, o ¿tenemos que buscar otras soluciones más imaginativas que combinen diferentes modos de transporte para todas las urbanizaciones y áreas esparcidas en los municipios del área, como los transportes sobre demanda, ayuda de taxis, etc.?

Las preguntas a la posible nueva línea también deben incluir:

— ¿Solamente debe haber una estación?

— ¿No debe estar pensada para posible prolongación hacia Tossa de Mar y...?

— ¿Dónde están pensadas las áreas de aparcamiento, *park & ride* y los apeaderos correspondientes?

— ¿Qué servicios de bus deben asegurar la conexión entre las áreas urbanas, las urbanizaciones y el tren?

De todas formas, creo que es aconsejable realizar las reservas de suelo para prever esta futura línea de tren de la Costa Brava.

3. Datos del transporte actual

De los datos de la movilidad obligada facilitados por la Dirección General de Transportes de la Generalidad de Cataluña, de los que el señor Juncadella ya ha citado algún resultado, vemos cómo está la distribución de viajes (trabajo y estudio) a lo largo del corredor del Maresme y La Selva. Se aprecia una clara diferenciación entre Malgrat, que, como núcleo, está bien servido con el servicio de tren, y Blanes, que, aunque tiene tren, el área de la estación realmente no sirve directamente a la población. Estamos diciendo que, entre un 30% y un 40% del total de la movilidad obligada en el corredor, se realiza en transporte público.

En Malgrat, la distribución entre el tren y el autobús es de un 30% en tren y de un 2% en autobús, mientras que en Blanes hay un 9% en tren y un 13% en autobús. En Blanes hay menos viajes en transporte público que en Lloret. Esta última ciudad tiene un 8% de gente que utiliza el tren y un 22% el autobús.

Estos datos hacen reflexionar, y si miramos los horarios de la *Guía de transportes de Catalunya* y los servicios de autobús que conectan con el tren, podemos observar que solamente hay servicio de autobús para la mitad de los trenes que salen de Blanes. Ello quiere decir que su utilización queda muy limitada.

Aunque hay un autobús local de Blanes a Blanes-estación que cubre las restantes salidas de RENFE, el problema sólo queda solucionado a medias. Si no se encuentra la información en la guía cuando uno la busca, no vale, y además, ¿Lloret, qué?

Por lo tanto, hay que preguntarse si realmente se ha ido fomentando el uso del transporte público, o si se ha dejado que los operadores hagan, más o menos, lo que crean necesario, y ahora, de repente, planteamos un tren pero sin haber explotado todas las posibilidades de ofrecer un buen servicio a los ciudadanos, los turistas, etc., de ambas poblaciones. Además, cuando, al menos desde Blanes y desde Malgrat, se dispone de un servicio de tren, como ya ha explicado el señor Albors, «força bo».

4. ¿Hay otras soluciones?

Como se ha indicado, no es evidente que el ferrocarril pueda solucionar toda la demanda de transporte público, y menos un transporte público forzado por la moderación y la restricción del uso del coche.

Debe valorarse, con el total de la demanda, si es más adecuado crear una red de líneas de autobús reforzada en el área de Lloret, Blanes y Malgrat que cumpla la doble función de autobús local y de aportación al tren en Malgrat.

Una solución del autobús requiere un nuevo sistema tarifario, que permita realizar los viajes, también hacia Barcelona, sin agravio económico para el usuario. La solución del bus implica, como en el caso del tren, también la construcción de una serie de áreas de *park & ride*; suelo que también debe preverse en los diferentes planes generales y parciales de la comarca.

La decisión de un sistema u otro saldrá de un análisis de los datos aportados por los estudios de tráfico y movilidad necesarios de antemano, o en paralelo a la definición del Plan General y planes especiales de la zona.

5. El medio ambiente

Una solución que potencia el uso del transporte público, tiene una serie de ventajas importantes para el medio ambiente en los municipios colindantes.

Un menor uso del coche disminuye el nivel de emisión de contaminantes y también rebaja el consumo de energía. El nivel de ruido también se ve mejorado, aunque, según las encuestas realizadas por la Generalidad (Medio Ambiente), parece que no es la primera preocupación de los residentes y los visitantes de las zonas turísticas.

El mayor uso del transporte público tiene un efecto importante en la seguridad vial. Es, con mucho, unas diez veces más seguro moverse en transporte público que en coche.

Un mayor uso del transporte público implica también más viajes y mayores distancias a pie. Un urbanismo y diseño de calles y carreteras en la zona que favorezca el andar, tiene efectos importantes en el consumo energético y en la seguridad vial. Un diseño favorable al peatón crea un ambiente propicio a las vacaciones y probablemente atraería a más turistas.

Así, el transporte público bien diseñado puede tener un efecto muy positivo en el medio ambiente y en la calidad de vida.

6. Conclusiones

a) Deben realizarse urgentemente una serie de estudios de la futura demanda de movilidad en la zona, para poder valorar cuál sería la solución idónea de transporte público.

b) En los diversos planes urbanísticos debe reservarse suelo para la futura línea férrea, sus estaciones, los aparcamientos necesarios y las paradas de autobuses de las diferentes terminales.

c) Los aparcamientos necesarios pueden tener multiuso: sacar coches aparcados de las zonas más comerciales de la costa (coches para ir a la playa

o para realizar las compras), para residentes y visitantes durante la noche, para personas que quieran utilizar el transporte público para viajes a capitales catalanas.

d) Se deben elaborar proyectos para la mejora del medio ambiente y la calidad de vida en las ciudades turísticas del área, especialmente destinados a la mejora de las condiciones para las personas que se desplazan a pie y, en parte, para que los viajeros puedan acercarse cómodamente a los servicios de transporte público.



SOCIETAT CATALANA D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI

FILIAL DE L'INSTITUT D'ESTUDIS CATALANS