

La serralada Prelitoral existeix

La setmana passada van inaugurar una autovia que uneix Alguairó i Almenar; havia de sortir de Lleida i arribar a la Vall d'Aran, però han començat (i acabat, de moment) pel tram que uneix aquests dos pobles a través d'un terreny gairebé pla i ocupat fins aleshores per camps de conreu barats i ràpids d'expropiar (els pagesos, però, encara no han cobrat…). I és que, lògicament, a l'hora de construir infraestructures, la geografia, física i humana, compta, i molt. Per això la ruta entre el Bages i Barcelona sempre ha estat complicada. Manresa i la capital del país estan separades per un mur infranquejable (Montserrat), un congost tancat (el del Llobregat) i les muntanyes del Montcau convertides ara en el Parc de Sant Llorenç del Munt (i serra de l'Obac). Antigament el camí ral marxava cap al Pont de Vilomara (per això van fer-hi un pont) i d'allà, creuant colls i fondalades, fins a Terrassa. Més endavant, al segle XIX, es va fer la primera carretera per on podien passar carruatges pesats, donant la volta a Montserrat, per Can Maçana. No va ser fins a la segona meitat del segle XX, fa quatre dies, que es va construir el que s'ha convertit en la sinistrea C55, una carretera complicada, encabida en valls estretes i costerudes, que ja va destrossar pobles en el seu moment (Monistrol, sobretot) i que pràcticament no té espai per créixer. Per això, i perquè algú volia guanyar-hi molts diners, es va fer a finals dels anys 80 del segle passat l'autopista Terrassa-Manresa que, per les mateixes raons orogràfiques explicades, tampoc té un traçat lineal ni excessivament segur.

Paral·lelament, fa 150 anys es va construir una línia de tren que durant molt temps fou la manera més ràpida i segura (això encara ho és ara) d'anar a Barcelona. En països muntanyosos, Suïssa n'és el paradigma, el ferrocarril és molt més barat i eficient que la carretera, per una simple qüestió física, perquè necessita molta menys superfície per fer-hi passar el mateix nombre de gent. Anys d'apostar per la carretera i abandonar el ferrocarril (ho han fet tots, des del franquisme fins al tripartit, passant pel Pujol, el PSOE o el PP) han fet que el tren fos cada cop menys competitiu i que molts manresans i manresanes l'hagin descartat a l'hora de planificar els seus desplaçaments.

Però la serralada prelitoral segueix existint i, a més, el territori està més poblat que mai. Desdoblar la C55 no és impossible, avui no, però tindria un cost econòmic enorme, destrossaria encara més la vall del Llobregat, obligaria a expropiar i fer fora de casa seva a molta gent i ens encadenaria encara més a un model de mobilitat anacrònic. Descartar el desdoblament i, en canvi, intervenir immediatament en els punts negres, alliberar o abaratir el peatge de la C16 i prioritzar les inversions estratègiques en el ferrocarril, no és només la decisió políticament i ecològicament correcta, sinó l'única que té possibilitats reals de rebre inversions europees en el futur. Perquè una cosa sembla clara, si Alemanya opta finalment per les polítiques de creixement, ho farà amb criteris de sostenibilitat i eficiència energètica i, en això (i en seguretat!), el tren dona trenta voltes al cotxe, com ja sabeu.