

Aterrar el somni ferroviari

Devia ser l'any 2007 o 2008, just abans de l'esclat de l'anterior crisi, en aquells temps estranys en què tot semblava possible i res no era massa car. L'alcalde Camprubí va convocar les forces vives de la ciutat al Palau Firal per explicar i ensenyar el projecte de tramvia del Pla de Bages. Es tractava d'aprofitar la via dels FGC que no es van carregar l'any 1973 -quan amb l'inici de la construcció de l'embassament de la Baells es va eliminar el ferrocarril Manresa-Guardiola- per fer-hi passar un tren-tramvia que uniria Sallent, Santpedor, el parc de l'Agulla -i el què havia de ser el Parc Tecnològic del Bages...-, el barri de la Parada i les actuals estacions i baixadors de Manresa, a més de Callús i Súria, per l'altra banda. Com sabeu, aquestes dues vies, la del Llobregat i la del Cardener, estan encara en servei per portar la sal potàssica del subsol bagenc fins al port, amb els combois circulant només de nit per no interferir en el transport de viatgers de Manresa en avall. Un cop a l'actual Baixador del carrer del Primer de Maig, el tren s'havia de convertir en un tramvia urbà i continuava trajecte pel Carrasco Formiguera i el Bruc fins a arribar al passeig del Riu, on enllaçava amb l'estació de la Renfe o amb el futur (?) baixador del Congost, i d'allà fins a Sant Joan per l'avinguda de la Pirelli o el carrer de la Lermmerz. En total, sis municipis i una quinzena de parades. Per fer-ho realitat hauria calgut electrificar les vies de Manresa en amunt -els trens de les mines van amb gasoil-, recuperar o fer de nou estacions i parades, i comprar els vehicles, a més de tota la despesa de personal i manteniment que comportaria l'explotació del servei. La inversió, però, més costosa i impactant hagués estat sens dubte l'adaptació dels carrers de Manresa al pas del tramvia.

Desconec fins a quin punt des del departament de Territori d'aleshores van arribar a creure en aquest projecte (o en l'eix ferroviari transversal, recordeu?). No descarto que sí, que la cosa anés de veres, no només per la incontenible alegria pressupostària del moment, sinó també perquè hi havia un corrent de fons a nivell europeu -especialment potent a la República Francesa- d'aposta decidida pel tramvia. En tot cas, sí que sabem que amb la crisi del deute (públic i privat) projectes com aquest es van guardar al calaix de l'aniràs i no en tornaràs. Ara bé, admetre que aquella agosarada revolució del transport públic a Manresa i el Pla de Bages no es produirà no hauria d'implacar renunciar a una vella reivindicació nostrada: recuperar per al transport de viatgers la infraestructura existent Cardener i Llobregat amunt. Per fer arribar el tren fins a Sallent no caldria construir via nova, n'hi hauria prou amb electrificar-ne l'actual i enllestir baixadors i accessos. L'explotació segurament no seria rendible a curt termini, però tampoc no hauria de representar un cost/dèficit inassumible. Especialment si tenim en compte que no es tractaria de crear una línia nova sinó de fer que una part (la meitat, per exemple) de la setantena de trens dels FGC que arriben o marxen de Manresa ho fessin des de i fins a Sallent, venint directament de Manresa-Alta i sense passar pel baixador (un cul de sac innecessari).

Súria -ho sento- segurament hauria d'esperar, perquè des d'un punt de vista demogràfic té bastant més sentit començar pel Llobregat. Amb un aparcament prou gran, l'estació de Sallent podria convertir-se en un "park&ride" per a la gent del Bages nord i el Berguedà que es desplacen a Manresa, a Montserrat, al Baix Llobregat o a l'aeroport (baixant a Sant Boi s'agafa un bus que t'hi du de forma ràpida i econòmica). Alhora, aquest tren hauria de facilitar els desplaçaments comarcals des de Manresa i obrir noves destinacions per als visitants metropolitans. L'inconvenient, ja ho sabem, és la durada del trajecte fins a Barcelona. En aquest sentit, és raonable suposar que l'augment d'usuaris esdevindria un nou incentiu per projectar els desdoblaments de via necessaris per permetre, algun dia, la circulació de trens semidirectes. Sigui com sigui, i aprofitant que l'ara director general de Transport i Mobilitat és un sallentí, estaria bé que Manresa i comarca tornessin a posar aquest tren damunt la taula.



Imatge: Carles Claret.