

Regió 7 11/02/2009

PRÒXIMA ESTACIÓ, MANRESA SANT DOMÈNEC?

Jordi Bonvehí i Castañé

La construcció del metro seria un avenç important per a la ciutat de Manresa si les coses es fessin bé, no reconèixer això seria un profund error

Es curiós com el pas dels anys fa replantejar els conceptes de mobilitat a les ciutats. Podem fer un breu repàs històric per entendre la situació actual, remuntem-nos a la dècada dels anys setanta, en què el vehicle privat es va convertir en l'autèntic amo i senyor dels desplaçaments entre ciutats, tant de mercaderies com dels trajectes privats. De mica en mica, els trens i els tramvies anaven quedant buits, i fins i tot els més agosarats en aquells temps reclamaven la desaparició de les vies i xarxes perquè alentien el pas i perjudicaven els enllaços. La democratització del transport privat i el consegüent augment del parc automobilístic van deixar de banda els sistemes de transport ferroviari col·lectiu. Les dues posteriors dècades, anys vuitanta i noranta, el van fer caure en un estat de semiabandonament, especialment a la comarca del Bages, on desapareixerien a principi dels setanta la línia de tren, de Manresa a Olvan (l'últim tren va circular l'any 1972), que passava per Berga i pels pobles del Bages de la conca del Llobregat. Súria i Sallent també es quedarien sense transport de viatgers. A la línia de Manresa a Olvan, s'arribarien a arrancar els rails de la via, mentre que les línies de Sallent i Súria únicament eren utilitzades per la companyia Solvay. L'arribada del segle XXI presentava nous reptes: l'augment de població a les grans ciutats a causa de la immigració i l'aparició de nuclis de població dormitori a l'entorn metropolità de Barcelona van demostrar que el col·lapse circulatori de cotxes era un problema que no se solucionaria amb l'actual xarxa de carreteres.

Si ens remetem al cas de Manresa, la ciutat ha passat en sis anys de tenir 64.000 habitants als 75.000 que té en l'actualitat, i cal afegir-hi els pobles del costat, que també han registrat un augment d'habitants considerable. La xarxa viària no es pot empassar tot el trànsit que es genera en hores punta al centre de la ciutat. Aquests últims anys han aparegut projectes per construir línies de tramvia comarcal i fins i tot de metro que recorressin la ciutat pel tram del passeig Pere III, plaça Domènec i connectés les estacions dels Ferrocarrils de la Generalitat amb l'estació de la Renfe de Manresa. A primer cop d'ull, tramvia i metro són dos conceptes que associem més a grans metròpolis urbanes, però es pot realment parlar de metro a la ciutat de Manresa? És possible que en una ciutat de 75.000 habitants el metro sigui l'únic mitjà per posar fi als embussos de circulació? La meua resposta és un no rotund; un metro comportaria obres totalment faraòniques al centre de Manresa, posem per cas que les obres de la Reforma tenen dos anys de retard, no m'imagino el passeig Pere III obert de bat a bat durant cinc anys, amb soroll, camions amunt i avall i tones de ciment armat. La situació esdevindria un autèntic caos, pràcticament un infern. La construcció del metro seria un avenç important per a la ciutat de Manresa si les coses es fessin bé, no reconèixer això seria un profund error, però no podem oblidar un tema espinós, el trajecte en tren en direcció a Barcelona.

Aquest trajecte té la duració de més d'un hora, si es viatja amb els Ferrocarrils de la Generalitat de Manresa a Barcelona hi ha més de trenta parades, fet que allarga el trajecte fins a quasi una hora i mitja. Si el metro, a data d'avui, és una idea esbojarrada dels amics de l'Ajuntament de Manresa... el tramvia és l'alternativa que proposa la Generalitat per al cas manresà. El tramvia, detestat i odiat els anys setanta, ara de moda gràcies al Tram de Barcelona, ha de ser el gran baluard que salvi la caòtica circulació a Manresa? Si es fa correctament amb enllaços als barris més densament poblats, amb connexió al centre, a les estacions dels FGC i a l'estació de la Renfe, és evident que sí, ajudaria i molt en els desplaçaments interurbans. Permetria tenir el centre comercial de la ciutat amb grans espais oberts sense la voràgine de cotxes constant, i els tubs d'escapament lluny del nostre nas. El tramvia és una aposta clara i de futur per posar fi a l'intens trànsit, però alhora és un generador de conflictes continu, un tramvia significaria reduir circulació de cotxes, i per al cas de Manresa, a causa de la poca amplitud dels seus carrers, fins i tot s'hauria d'arribar a l'extrem de fer desaparèixer de forma definitiva el recorregut en cotxe de molts carrers, i encara més greu, eliminar espais i places d'aparcament. En època d'increment massiu d'atur, caiguda de preus i desmoralització general, el que queda clar és que a grans mals, grans remeis, i un cop més s'ha repetit aquesta fórmula de l'èxit davant la crisi que ens espera aquest 2009.