

La Catalunya sense tren

Hi ha una Catalunya oblidada per la xarxa ferroviària catalana. Les línies de tren es concentren a Barcelona i segueixen un model radial que margina ciutats i pobles fora de l'àrea metropolitana.

Berta Artigas



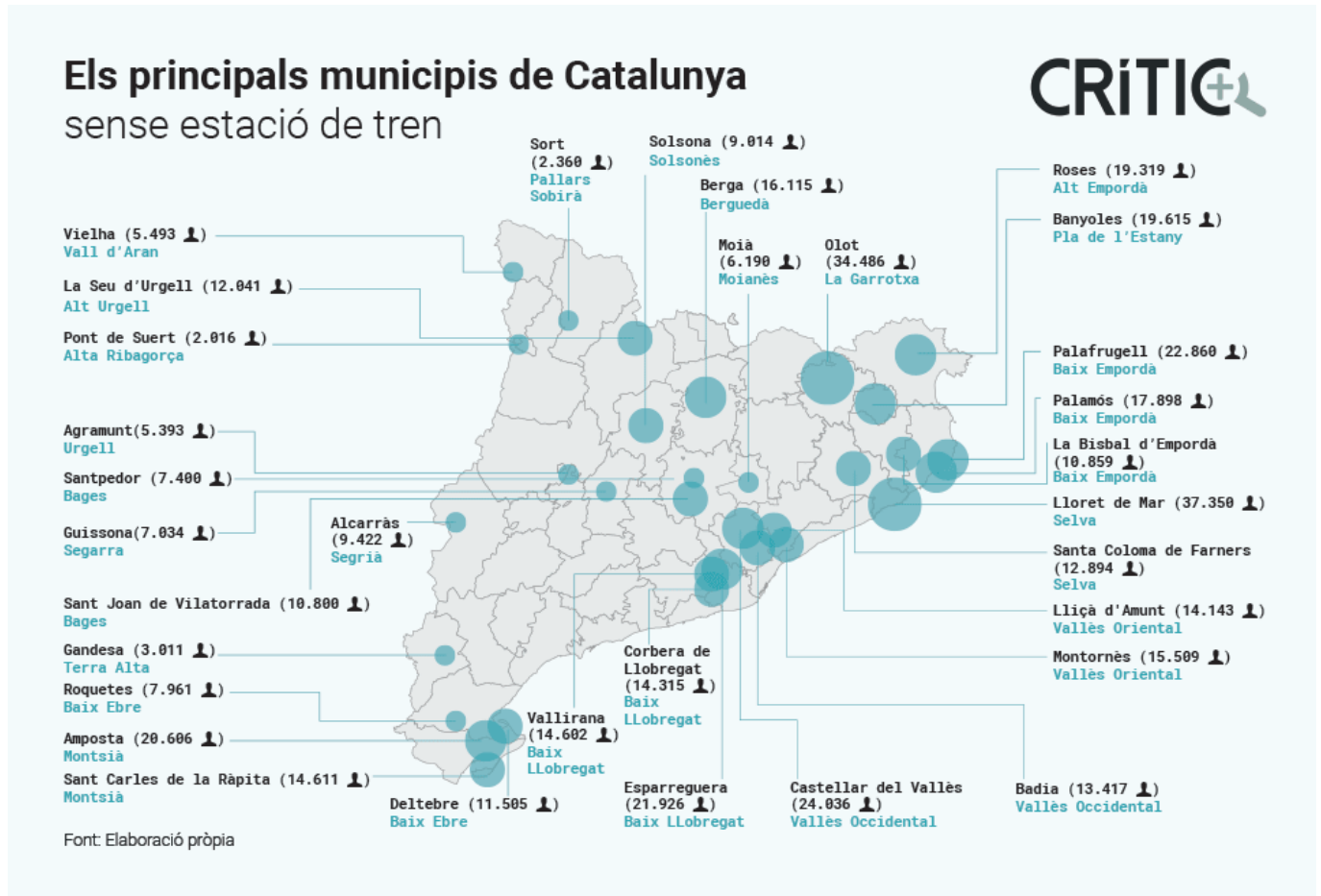
El tren de l'R1 al seu pas per Mataró, davant un fort onatge que impacta contra l'escullera. / JORDI PUJOLAR - ACN

La xarxa ferroviària catalana és formada per un entramat de línies de metro, tramvia, ferrocarrils de la Generalitat, que es concentren a la capital catalana i a la seva àrea metropolitana. Però aquesta distribució deixa fora de la xarxa una gran part del país. El model radial de trens és, però, una decisió política, sobretot dels governs espanyols que han tingut històricament les competències ferroviàries sobre Renfe, que ha tingut conseqüències socials, econòmiques i culturals a la Catalunya no metropolitana. CRÍTIC ha detectat els cinc punts més oblidats per la xarxa ferroviària catalana: són **la Girona de costa i interior, el Pirineu, les Terres de l'Ebre i gran part de la Catalunya Central**, que actualment tenen gravíssims problemes de connexió per tren.

Tot plegat ha afavorit, durant dècades i dècades, un enorme desequilibri territorial i de transports a la Catalunya contemporània: Barcelona emergeix sempre com el principal pol d'atracció en una xarxa radial que obliga sovint a passar per la ciutat per fer trasllats en tren intercomarcals o que afecta també la sobrepoblació de l'àrea metropolitana barcelonina en contraposició amb la resta del territori. **La 'Catalunya buidada' també té a veure, entre altres factors, amb la falta de connexions ferroviàries.** Entre un municipi amb tren i un municipi sense tren, la majoria de gent acaba optant per viure en el que té connexions ferroviàries perquè té més facilitats per desplaçar-se a la feina, a la universitat o per oci. Això ha generat un model de desenvolupament desigual a Catalunya.

El primer handicap de la Catalunya sense tren és, segons els experts i veïns consultats per CRÍTIC, **l'augment de la dependència del cotxe privat** i, per tant, **una major contaminació atmosfèrica**. A més d'això, les empreses que operen en territoris no connectats pel tren tenen més

dificultats econòmiques i laborals, perquè les comunicacions per autopista són més cares i més perilloses, tant per a les mercaderies com per al trasllat dels treballadors.



Olot, Banyoles, la Bisbal i Santa Coloma de Farners: quatre capitals de comarca sense connectar

Girona està connectada per l'Alta Velocitat, la Mitjana Distància i els Regionals de la Renfe amb Figueres, Portbou i França per una banda, i amb Barcelona per l'altra. A part d'això, no hi ha cap línia que connecti Girona amb les altres capitals de comarca de la seva província.

Actualment, les cinquena i setena ciutats amb més població de província gironina, **Olot** (34.486 habitants) i **Palafrugell** (22.860 habitants), no tenen connexions a través de tren i l'alternativa és o desplaçar-se a l'estació més propera (en aquest cas, Girona) o utilitzar altres mitjans de transport públics, com el bus, que, a causa d'estar sota monopolis, sovint és més car. Capitals de comarca com **Banyoles** (19.615 habitants), **la Bisbal d'Empordà** (10.859 habitants) i **Santa Coloma de Farners** (12.894 habitants) es troben en la mateixa situació.

La província va gaudir de connexions ferroviàries durant temps. La capital de la Garrotxa estava connectada amb Girona amb el "**Carrilet d'Olot**", que passava per Amer, Anglès i Bescanó. Es va inaugurar el 1911 després de quasi 20 anys d'obres i es va clausurar el 1969 juntament amb la **línia Girona - Sant Feliu de Guíxols**, poc després que la seva gestió canviés de mans.

A la zona més muntanyosa de les comarques gironines, també existia **un tren que anava de Ripoll a Ogassa, passant per Sant Joan de les Abadesses**. Ogassa havia sigut un municipi fortament vinculat a les explotacions mineres. Justament aquestes van propiciar l'arribada del ferrocarril al Ripollès l'any 1880, i es va mantenir actiu fins a l'any 1967.

La Costa Brava: sense connexions a Roses, a Palamós ni a Lloret de Mar

Un atractiu turístic com és la Costa Brava, també resta gairebé desconnectada per complet. De fet, només es pot arribar per tren a les ciutats que la limiten pel nord i pel sud (Portbou i Blanes, amb la línia RG1). La segona ciutat més poblada després de Blanes de la Costa Brava, **Lloret de Mar**, amb 37.350 habitants, no té connexió directa amb cap servei ferroviari. El mateix passa amb **Roses** (19.319 habitants), **Torroella de Montgrí** (11.537 habitants) i **Palamós** (17.898 habitants), entre d'altres.

Durant una part del segle XX, dos trens van unir la Costa Brava amb l'interior de les comarques gironines. Un, conegut com "**el Tren Petit**", "**el Tramvia del Baix Empordà**" o "**el Tren Pinxo de Banyoles**", connectava Palamós amb Girona i Banyoles, passant per la Bisbal. Va ser inaugurat el 1887, i el 1928 el van ampliar fins a arribar a Banyoles. A causa de les pèrdues econòmiques, el van tancar el 1955. L'altre tren connectava Sant Feliu de Guíxols amb Girona, passant per Cassà de la Selva, i va ser conegut com "**el Feliuet**". El van inaugurar el 1892 i va funcionar fins al 1969.

Actualment, les antigues vies de tren són vies verdes que permeten fer el recorregut amb bicicleta o a peu, gestionades pel **Consorci de les Vies Verdes de Girona**, que integra la representació dels 28 ajuntaments de les poblacions per on transcorren aquestes. En total, són uns 125 quilòmetres que es divideixen en quatre trams.



Operaris treballant en la retirada de la capçalera del tren de Rodalies. / ESTEFANIA ESCOLÀ - ACN

Berga: a 40 minuts de l'estació més propera

Si ens fixem en la Catalunya Central, la situació no millora gaire. Osona té línia de tren, tot i els seus problemes i retards, però que uneix tant Vic com Manlleu o Torelló, entre si i amb Barcelona. Però, tant el Bages com el Berguedà, i sobretot el Solsonès i el Moianès, estan més aïllades per Renfe. El cas més destacat, entre les capitals de comarca de la província de Barcelona, és el de **Berga** (16.115 habitants), a la qual no s'hi pot arribar amb tren. L'estació més propera de Berga és la de Manresa, que es troba a una distància de 50,6 quilòmetres, és a dir, a 40 minuts amb cotxe. Altres capitals de comarca, encara que més petites, com la capital del Solsonès (**Solsona**) i la capital del Moianès (**Moià**), tampoc no tenen estació de ferrocarrils.

La Catalunya Central està comunicada amb Barcelona a través tres línies R4, que enllaça Lleida amb la capital catalana passant per Manresa; R3, que va de Montcada i Reixac a Puigcerdà passant per Vic, i R6, que connecta Igualada. L'R4 és l'única alternativa de transport públic per a molts treballadors i estudiants, i es tracta d'una de les línies més criticades de la xarxa de rodalies de Catalunya. En concret, els alcaldes del Bages, del Berguedà, del Solsonès i del Moianès es van concentrar al febrer d'enguany per exigir les inversions pendents en aquesta línia. També es va organitzar una manifestació arran del [xoc mortal de dos trens a Castellgalí](#), on es deia "ja n'hi havia prou". Després d'accidents en diferents punts d'aquesta via, asseguruen que la gent té por d'agafar el tren, i afirmen que la situació és "inadmissible" i que porten des del 2002 exigint més inversions.

Anteriorment, hi havia un **carrilet que connectava Manresa amb Berga, que passava per Guardiola**. La línia va ser creada el 1881 per comercialitzar els tèxtils del Bages i del Berguedà i va deixar de circular entre el 1972 i el 1973. Altres pobles de les conques mineres o industrials d'aquestes comarques tampoc no tenen connexió amb tren i depenen exclusivament de l'autobús, com **Sant Joan de Vilatorrada** (10.800 habitants), **Santpedor** (7.400), **Sallent** (6.500 habitants), **Cardona** (4.500) o **Gironella** (4.800).

Amposta i Gandesa, sense tren a l'Ebre

Les Terres de l'Ebre també configuren un punt abandonat per les connexions ferroviàries catalanes. La capital del Montsià, **Amposta**, amb 20.606 habitants, no està connectada, igual que **Sant Carles de la Ràpita** (14.611 habitants), que pertany a la mateixa comarca. Una altra capital que resta desconnectada és la de la Terra Alta, **Gandesa**, amb 3.011 habitants. Municipis del Baix Ebre, com **Deltebre** (11.505 habitants) i **Roquetes** (7.961 habitants), tampoc no disposen de trens.

De fet, per les Terres de l'Ebre només hi circulen dues línies: l'R15, que connecta Barcelona amb Riba-roja d'Ebre, passant per Tarragona, Reus i Móra la Nova, i l'R16, que connecta Barcelona amb Ulldesona, passant per Tarragona, Port Aventura, Salou i Tortosa. Arran del descontentament de moltes dècades, al febrer del 2013 es va crear la **Plataforma de Trens Dignes de les Terres de l'Ebre, juntament amb el suport del Priorat**, per ajuntar forces i lluitar contra la classe política. Des d'aquesta associació es reclamen millores en infraestructures i en serveis, tant en freqüències i tarifes com en horaris i combois. Es denuncia que l'R15 i l'R16 són les dues línies més impuntuals de l'Estat.

En el passat, **les Terres de l'Ebre (concretament Tortosa) estaven connectades amb Aragó (Terol) a través de l'anomenat Ferrocarril de la Vall de Safan**, que es va inaugurar el 1895, tot i que no va arribar a Tortosa fins al 1942 i va funcionar durant poc més de 31 anys després, fins al 1973. Actualment, el traçat del ferrocarril s'utilitza com a Via Verda entre Aragó i Catalunya, en total, un itinerari d'uns 150 quilòmetres.

A més, Tortosa també havia estat anteriorment connectada amb la Cava, amb una línia coneguda per “**lo Carrilet de la Cava**” o “**el Carrilet del Delta de l’Ebre**”. Va ser inaugurada el 1926 i el 1968 es va clausurar. El 2011, FGC i l’Associació d’Amics del Carrilet del Delta de l’Ebre van firmar un acord per recuperar un tram del traçat històric d’aquest carrilet. Concretament, el tram que es volia restaurar era el que enllaçava les estacions de Jesús i Maria amb la Cava, però fins ara només s’ha recuperat material i s’ha restaurat una locomotora del Carrilet.



Estació de tren a Manresa / LAURA BUSQUETS - ACN

Ponent, sense rodalies i amb una xarxa infrautilitzada

Lleida és l’única demarcació sense un servei de Rodalies al voltant d’una ciutat que té més de 135.000 habitants i que és la sisena més poblada del país, segons denunciava recentment l’informe de CCOO [Un tren per a la classe treballadora](#). L’estudi destaca que al voltant de Lleida hi ha una xarxa ferroviària molt àmplia, però en la majoria dels casos es troba infrautilitzada i no cobreix les necessitats de mobilitat de la població. “La creació del nucli de Rodalies de Lleida seria un avenç tant des del punt de vista socioeconòmic com ambiental, facilitaria la vertebració del territori i, com que seria operat per empreses ferroviàries públiques, generaria ocupació pública estable”, diu el sindicat.

Tot i que la ciutat de Lleida està connectada per AVE i Avant amb Madrid i Barcelona, els preus són elevats (més de 40 euros el trajecte d’AVE d’una hora entre la capital catalana i la de Ponent i més de 25 euros el trajecte amb l’Avant o altres trens de la mateixa categoria). Les altres poblacions de la plana de Lleida han d’optar per trens de mitjana distància per arribar a Barcelona. La línia que hi arriba a través de Reus-Tarragona només té cinc trens el dia d’anada i cinc de tornada i tarda més de tres hores a fer el trajecte. A més, “utilitza els models 470, els més antics de Rodalies de Catalunya, o els 447 o 448. Excepte el 448, cap no té portes adaptades a persones amb mobilitat

reduïda”, com denunciava [aquest article](#) de *Som Garrigues*. La línia que arriba a Barcelona a través de Mollerussa i Manresa té una freqüència semblant, però el trajecte és encara més llarg, de gairebé quatre hores.

Més enllà de les deficiències en el transport que denunciava CCOO a l'informe, també hi ha diverses ciutats mitjanes de la demarcació que no tenen connexió amb el tren. Els municipis que es troben geogràficament després de Lleida s'han de traslladar a la capital de província per gaudir de tren o han d'usar serveis de bus per desplaçar-se entre pobles. Així, **Alcarràs (9.422 habitants)** és el municipi més poblat del Segrià sense una estació de tren activa actualment. Tampoc no en tenen ni Alcoletge, ni Alfarràs, ni Alguaire, ni Almacelles... que són pobles d'entre 2.000 i 6.000 habitants. Tampoc no tenen estació de tren municipis destacats com **Agramunt (5.393 habitants)**, a l'Urgell, tot i que sí que n'hi ha a Tàrrrega, que és a uns 10 minuts amb cotxe; ni **Guissona (7.034 habitants)**, a la Segarra. Hi ha un cas especial: Balaguer (16.843 habitants), la capital de la comarca de la Noguera, sí que té estació de tren, però la línia que hi passa només va cap al Pirineu o fins a Lleida, però no connecta directament amb Barcelona.

Tan prop de Barcelona, i tan lluny de Barcelona

A la segona i tercera corones del cinturó de Barcelona hi ha alguns municipis que, per les seves circumstàncies geogràfiques o per raons històriques, han quedat fora de les múltiples línies de trens i ferrocarrils de la Generalitat que relliguen la zona. Són ciutats i pobles propers a Barcelona, sovint amb nuclis de població destacables, però que han quedat fora del circuit ferroviari i depenen únicament dels serveis d'autobusos connectats amb les estacions de tren més properes o amb la mateixa ciutat de Barcelona. Això provoca que els desplaçaments amb transport públic a aquests municipis des de la capital catalana siguin molt més llargs que amb vehicle privat.

Els casos més destacats, entre les poblacions amb més habitants al Baix Llobregat, serien el [d'Esparreguera](#) (21.926 habitants), [Vallirana](#) (14.602 hab.) o [Corbera de Llobregat](#) (14.315 hab.), entre altres municipis de la zona, on només es pot arribar amb autobús o amb cotxe privat. Al Vallès Occidental, pateixen sense trens ni ferrocarrils els municipis de [Castellar del Vallès](#) (24.036 hab.) o [Badia](#) (13.417 hab.), entre d'altres. I al Vallès Oriental, hi hauria el cas de [Montornès](#) (15.509 hab.), tot i que el poble queda prop de l'estació de Renfe de Montmeló, i el de [Lliçà d'Amunt](#) (14.143 hab.), entre d'altres.

La desconexió de Vielha, de la Seu d'Urgell i d'Andorra

Construir trens en terreny muntanyós és un repte i els Pirineus catalans no suposen una excepció. En aquest sentit, han representat un repte doble: d'una banda, la superació de la barrera geogràfica, ja que als Pirineus hi ha pics de més de 3.000 metres, i de l'altra, la superació de la barrera geopolítica: l'ample de via de França és diferent del d'Espanya, i els Pirineus es troben just al mig. Moltes capitals de comarca resten desconnectades, com la **Seu d'Urgell** (capital de l'Alt Urgell, amb 12.041 habitants) i **Vielha** (capital de la Vall d'Aran, amb 5.493 habitants). L'estació catalana amb ferrocarril més propera a la ciutat de Vielha és Lleida, que es troba a dues hores amb cotxe. Encara que minoritàries en població, ciutats capital com **Sort** i el **Pont de Suert** tampoc no tenen connexió ferroviària.

A **Andorra**, fins avui dia, tampoc no s'han desenvolupat vies de tren connectades amb Barcelona o amb altres territoris catalans malgrat la importància del turisme i del comerç que té Catalunya en l'economia dels andorrans.

El primer tren a les comarques de muntanya va ser el 1880, el tren de Ripoll a Ogassa, tal com ja

hem esmentat. El 1904 es va signar un tractat entre l'Estat espanyol i el francès on s'establia la creació de dues línies de tren transfrontereres d'ample internacional que havien de creuar els Pirineus i connectar les dues xarxes ferroviàries. De les dues, l'única que es va tirar endavant va ser la que connectava Ripoll amb la Tor de Querol, que va unir Barcelona amb Puigcerdà i la Tor de Querol, l'any 1929, travessant la plana de Vic i el Pirineu oriental a través del túnel de Toses. L'anomenat transpirinenc.

També **tenien previst la connexió de la Pobla de Segur amb Sent Gironç, passant pel Port de Salau**. Però, a causa de la Guerra Civil, les obres van quedar parades, i no es va finalitzar mai el tram que passava pel Port de Salau, travessava el Pirineu i acabava a Sent Gironç. Actualment, la línia Lleida - la Pobla de Segur, la gestiona FGC i s'ha convertit en la pràctica en una atracció turística: **"el Tren dels Llacs"**.

A l'últim, també es va construir el 1878 una línia de Portbou a la ciutat francesa de Cerbère. Actualment, continua funcionant i hi circulen els trens regionals de la línia R11, que enllacen Portbou amb Figueres, Girona i Barcelona. Durant els segles XIX i XX es van construir alguns trens que connectaven la muntanya amb la plana, com el **Tren Groc**, que uneix Vilafranca de Conflent amb la Tor de Querol, i el Tren del País Càtar i el Fenolledès, entre Ribesaltes, Sant Pau de Fenollet i Atsat, entre d'altres. Aquestes dues línies, encara ara en funcionament, són trens turístics i tenen una freqüència de pas baixa.

D'altra banda, també es van construir els cremallera, que actualment encara estan en marxa i també tenen molta importància turística. Per la necessitat de donar accés al **santuari de Montserrat** -al qual fins llavors només s'hi podia arribar a través d'una carretera en males condicions-, es va crear una concessió de construcció d'un ferrocarril. El 1989 es va inaugurar finalment el tren cremallera que connectava Castellbell i el Vilar, amb Monistrol Nord. Una situació semblant va passar amb el santuari de Núria. Al final del segle XIX va augmentar el nombre de visitants de l'església i tot això feia necessari un accés més còmode. La construcció del **cremallera que connecta Núria amb Ribes de Freser** va començar el 1928 i no es va inaugurar fins al 1931. Aquesta estació, encara ara en funcionament, suposa el punt ferroviari més elevat a Catalunya i als Pirineus.

L'AVE esclafa les Rodalies

A principis del segle XIX, a Catalunya, la iniciativa privada de la burgesia amb el suport de la ciutadania va implantar trens econòmics per comercialitzar les seves mercaderies, fet que va suposar un avenç important en la indústria i la comunicació entre els pobles. Però **a partir dels anys seixanta van anar caient en desús i, a causa de les dificultats econòmiques**, es van tancar.

Els transports públics i la xarxa ferroviària estan ara en mans de l'Estat. **Ricard Riol, president de la Plataforma pel Transport Públic (PTP)**, una associació que fa 25 anys que treballa per la defensa del transport públic, apunta que "des del Govern central no hi ha una mentalitat de funcionalitat; a Catalunya i en general a tot Espanya falla la cultura de transport públic". Segons l'entitat, la classe política s'ha preocupat més per l'obra i les infraestructures, moguda per la idea de progrés, i ha deixat de banda el que hauria de ser prioritari: la funcionalitat i l'objectiu d'oferir un bon servei públic.

"No hi ha cap argument tècnic que justifiqui la inversió en l'AVE per davant de les Rodalies"

Segurament va ser a causa d'aquesta idealització de la idea de progrés que en la primera legislatura del Govern d'Aznar, l'any 1996, es va decidir que els fons anirien destinats promoure l'Alta Velocitat a l'Estat Espanyol. "És una resposta política. No hi ha cap argument tècnic que pugui justificar la inversió en l'AVE per davant d'una infraestructura que mou tantes persones cada dia, com són les Rodalies", apunta **Daniel Albalade, professor de la Universitat de Barcelona i expert en infraestructures i transports**. Per això, es van gastar uns 50.000 milions d'euros. Actualment, l'AVE és deficitari i s'hi ha de dedicar una part dels fons per al seu manteniment, molt més alt que el de la xarxa de ferrocarrils. A més, no hi ha prou usuaris interessats per fer-lo rendible i no hi ha impacte en la producció de les empreses, ja que és un servei exclusiu per a passatgers.

Els costos, els beneficis i els impactes mediambientals tenen una importància menor, quan es persegueix la idea de "com més infraestructures, millor", que va servir per justificar el dèficit en aquest sector que tenia Espanya. Potser es van construir infraestructures que no calien, com l'Alta Velocitat, i es van obviar aspectes necessaris, com una xarxa més completa de Rodalies per tenir un país connectat i no castigar el fet de viure en una ciutat o en una altra.