

Un sabotatge dissimulat

Bartomeu Mestre i Sureda "Balutxo"

Dia 5 de maig de 1865 el "Diario de Palma" publicava: "No vamos a enumerar las grandes ventajas que en sí lleva una línea férrea. Ventajas que llevarán paso a paso a la isla por la senda de una revolución pacífica al colmo del bienestar." 10 anys després s'inaugurà el primer tram de ferrocarril a Mallorca, però les coses es varen fer amb els peus i allò que neix malament, malament acaba. Abandonats per Espanya, que patrocinava línies fèrries arreu de l'estat, aquí el tren va ser fruit de la iniciativa privada i no es va projectar en clau de servei sinó d'inversió. L'amplària de la via no era l'estàndard, els carrils eren lents, i la xarxa, un ventall radial des de Palma que provocà la progressiva concentració urbana i la deserció de la part forana.

Mirar la línia de Felanitx en el mapa (i només és un exemple), delata l'absurd que el tren passàs per Santa Maria i Santa Eugènia, perquè els 46 km que hi ha fins a Ciutat es convertiren en més de 70 km i més de dues hores de trajecte. No s'havia pensat en ramals. El tren no s'orientava a les persones, sinó a l'economia i encara malament. La comoditat i la velocitat no varen rebre l'atenció deguda. Tot se supedità, en clau ciutadana, a les mercaderies (les mines d'Alaró, les efímeres pedreres de Campos, les bodegues de Felanitx, els sequers de Porreres, les salines de Migjorn...). Els doblers comandaren!

Després de la guerra, el règim franquista protegí les concessions d'autocars i limità el preu del tren. El 1945 anar i tornar de Palma a Felanitx costava 12 pessetes en tren i 10 en autocar que, a més, feia el camí en la meitat de temps. L'objectiu era el sabotatge: dinamitar (descapitalitzar) el ferrocarril. La bancarrota es precipità. El 1951 l'estat va assumir la gestió i el 1959 comprà la companyia al preu inicial de les accions. El març de 1962, per no haver de fer les inversions que calia, Espanya s'aferrà a un informe del Banc Mundial que encoratjava tancar les línies no rendibles. Eren els anys del boom turístic. S'encetà la "balearització", sinònim de creixement no planificat. L'especulació salvatge, la fórmula més perversa de corrupció, va tenir dues conseqüències nefastes que encara patim: excés de població i destrucció del territori.

El tren, que representa austeritat i solidaritat, hauria minvat ambdós efectes, però a Espanya la destrucció de Mallorca li importava un rave! Allò que volia, a qualsevol preu, era crear llocs de feina i espoliar-nos en tots els sentits com una colònia. Els països àrabs, amics de Franco, proporcionaven petroli a un preu més baix que el del mercat internacional i això deixava un marge de benefici important al calaix públic... i a les butxaques corruptes. Els untats ministres tecnòcrates volien omplir Mallorca de carreteres, de SEAT-600, d'urbanitzacions, d'habitatges nous i el tren els feia nosa. Fins i tot atieren la campanya "Túnel SÍ, Tren NO!" contra la línia de Sóller quan ja era rendible gràcies al turisme.

L'any 1964, FEVE, l'organisme estatal, inicià el desmantellament. L'ampliació de les pistes de Son Santjoan va servir d'excusa per a l'endemesa. En comptes de fer una estació nova a l'aeroport (com a Barcelona o Madrid) suprimiren la línia que anava a Santanyí, amb estacions al Coll, l'Arenal, Lluçmajor, Campos, Banys de Sant Joan i Ses Salines, a més de davalladors a Can Pastilla, Ses Fontanelles, Es Munts, Es Pil·larí, Es Palmer i Es Llombards. La línia, inaugurada l'any 1917, no havia durat ni 50 anys. Ara que tant es parla del tramvia, algú s'imagina un tren que unís Palma, l'aeroport, S'Arenal i el Trenc? La supressió progressiva de les distintes línies

anava seguida de la immediata liquidació i venda dels terrenys. La majoria d'estacions foren enderrocades.

El ferrocarril és el transport de menor consum i el més ràpid. Ben gestionat, permet millors horaris, freqüències, comoditat, regularitat, seguretat i capacitat. El tren representa una via de progrés, com bé explica Nicolau S. Cañellas en els seus treballs, i incideix en la forma d'estructurar la societat i de modelar la geografia humana. D'haver-se fet les coses bé, una altra Mallorca seria possible: més racional, més harmònica, més humana, més ben repartida, amb l'optimització i diversificació de tots els seus ports, i amb una qualitat de vida més alta. Espanya no ho va permetre.

Ara, amb còmplices d'aquí, tot segueix com abans. Com pot ser que un govern que es diu progressista patrocini amb doblers públics la compra de vehicles (que fan més mal que el tabac) i la inacabable ampliació de carreteres que provoquen més destrucció? Què ha passat? Palma és una ciutat de dies feiners que els caps de setmana esdevé mig morta per l'abundància de segones residències. Els polítics, però, no pensen en els seus fills ni en el futur i fan talment com els ministres de Franco. Mirar les vies de cintura i autopistes que conflueixen a Palma ens mostra trens de vehicles particulars que contaminen i consumeixen recursos. Hem de concloure que aquella revolució pacífica que, segons la premsa de 1865, ens havia de portar al límit del benestar va ser objecte d'un sabotatge que perdura.

Font:

Diari DIARI DE BALEARS

<http://dbalears.cat/actualitat/Opini%C3%B3/un-sabotatge-dissimulat.html>