

L'arribada de l'ave (1)



JORDI VILAMITJANA I PUJOL

L'arribada de l'ave (1)

Temps era temps, per anar de Girona a Barcelona hi havia dues possibilitats per carretera i dues de ferroviàries. Amb cotxe, hi havia l'opció de la ruta interior (Maçanet de la Selva, Hostalric, Sant Celoni...) i la de la Costa (Tordera, Blanes, Arenys, Mataró...). Amb tren: la de Granollers i la de Mataró. Als anys 70 del segle passat, amb l'increment del parc de vehicles, al costat de les carreteres van aparèixer les autopistes de peatge i les opcions automobilístiques es van multiplicar per dos. Amb el pas dels anys, les opcions ferroviàries també van anar millorant: més trens, més còmodes i amb viatges més curts. De les tres hores de viatge de fa 50 anys, s'ha arribat a l'hora i escaig actual, amb quatre parades a

Barcelona.

Temps era temps, per anar de Girona a Madrid, si no es volien fer 711 quilòmetres a cop de carretera i manta travessant Barcelona i passant per tots els Monegros, s'havia d'agafar el Costa-Brava Exprés, un tren ràpid que recollia els passatges a l'estació de la plaça Poeta Marquina al vespre i que els dipositava a la capital d'Espanya a primeres hores del matí de l'endemà. Tenia cabines de lliteres per dormir-hi, vagó restaurant i seients reclinables. Cap a finals dels anys 60 del segle passat, semblava que l'obertura de l'aeroport de Girona i la programació de diferents vols setmanals a Madrid s'havien de menjar el tren. Sobre el paper no hi havia comparació possible: 12 hores contra 4 (viatge i embarcaments inclosos) amb preus que no eren tan distanciat. En realitat, però, el Costa Brava Exprés s'ha mantingut fins avui, fidel cada dia al seu compromís de transportar persones en la ruta de Cervera a Madrid. Nostàlgics de la via, temorosos dels avions i gent sense pressa n'han anat fent ús.

Temps era temps, si el que es volia era anar cap al nord amb tren, calia programar els viatges d'acord amb la possibilitat de connectar amb els trens francesos a les estacions de Portbou i Cervera. A Cervera s'acabaven les vies d'ample europeu perquè a Portbou començava l'ample espanyol de via. Aquest fet obligava a fer canvis de trens i transbords. L'anada a Lourdes de pelegrins i malalts era sempre en aquest punt una autèntica gimcana de vagons, compartiments i bitllets que els brancadiers (voluntaris que duïen malalts en cadires de rodes o lliteres) havien de resoldre sobre la marxa. L'any 1968 van arribar els tren TALGO (Tren Articulado Ligero Goicoechea Oriol) que incorporaven una tecnologia que permetia que els eixos de les rodes passessin de l'ample ibèric a l'ample europeu; d'aquesta manera els passatgers de Girona han pogut viatjar a Ginebra, a Milà, etc., sense haver de canviar de tren a la frontera. No cal dir que amb Ryanair Girona ha vist els camins del nord expedit i fàcils... Hom podria pensar que dimarts que ve, dia 8 de gener de 2013, amb l'arribada de l'AVE queda obert un corredor que ho permet tot i que ho acosta tot. Això ja es veurà. De moment, aquestes obres faraòniques s'han fet contra els gironins, que han perdut un parc, qualitat de vida i la innocència.

Font del document: http://www.diaridegirona.cat/girona/2013/01/06/larribada-lave-1/598298.html?utm_source=rss