GIRONA NOTICIES.COM + Periodisme

PERDRE EL DARRER TREN.

+ Notícies | 01/05/2007 | 11:58

Des de fa uns quants anys, el consell de redacció d'El Full va fent el seguiment de la "qüestió ferroviària".

Un cop més hem de seguir parlant d'una qüestió que té una incidència molt negativa sobre l'Albera Marítima i, particularment, sobre Portbou: la reducció i degradació dels serveis ferroviaris de viatgers. Des de fa uns quants anys, el consell de redacció d'El Full va fent el seguiment de la "qüestió ferroviària", que es materialitza en un recull de premsa sobre el tema i un aplec de comentaris d'experts en la matèria. Doncs bé, des d'aquesta talaia, constatem amb preocupació que en la contrada nord-oriental de l'Alt Empordà cada cop hi ha menys trens de viatgers i, a més, sovint surten amb retard. A més, cal tenir en compte dades estadístiques, d'horaris vigents actualment, que confirmen la davallada de l'estació Internacional de Portbou des de la qual surten en direcció Barcelona 11 trens de viatgers, mentre que des de l'estació de Cervera en surten 22 en direcció Perpinyà.

Per tot això, ens fa por d'esdevenir una zona morta de Catalunya. De fet, la degradació del servei públic ferroviari a la nostra contrada és tan considerable que provoca, per exemple, que un treballador de Vilajuïga o de Figueres, que fa uns anys utilitzava el tren diàriament per anar a treballar al sector de la construcció de Llançà o al sector de serveis de Portbou, en aquests moments, obligatòriament, hagi de fer servir l'automòbil privat. De la mateixa manera, molts estudiants o funcionaris de diferents poblacions de l'Albera Marítima, que treballen o estudien a Girona han de fer servir el cotxe particular. A més a més, en el trajecte ferroviari entre Portbou i Girona, la velocitat, i potser també la seguretat, són molt baixes, amb un trajecte per túnels foscos i sense sistemes d'extracció.

S'ha parlat molt del TGV. Però amb el pressupost del TGV del trajecte Girona - La Jonquera es podria fer la línia d'ample europeu entre Cervera de la Marenda i Barcelona al complet i, a més, refer la línia de Palamós, la del carrilet de Sant Feliu de Guíxols i la d'Olot. Es podria crear riquesa a cada poble, que tindria una estació, fent-la compatible amb el medi natural. El TGV és un tren que unirà Girona-Perpinyà però que deixarà de costat el Vallespir, i gran part del Roselló i de l'Alt Empordà (i molt particularment tota l'Albera Marítima).

La construcció europea no es fa unint ciutats – les ciutats sempre han format una xarxa entre elles – ans soldant espais, marcs de referència. Les comarques frontereres s'han de refondre: la Cerdanya està mig partida, Molló està a una banda, Prats de Molló a l'altra; històricament, la Vall de Queralbs formava part dels comtats que depenien de Perpinyà mentre que la Vall de Banyuls i Cervera de la Marenda formaven part del comtat d'Empúries.

D'altra banda, cal tenir en compte que el tren és un element que no trenca l'encant turístic (recordeu el tren turístic que passa pel Riberal i el Conflent fins a la Tor de Querol) mentre que el cotxe si que ho trenca.

Per finalitzar només voldríem fer un petit apunt molt concret sobre el poble de Portbou relacionat amb aquesta temàtica ferroviària. L'edifici de l'estació, aquesta infraestructura colossal, cada vegada està més desaprofitada. Per què no fer-hi un museu dels transports públics? Portbou és en part una creació, un fill del ferrocarril. Deixarà el creador abandonada la seva criatura, deixarà

el pare morir d’inanició el seu fill?

Autor: El Full
El Full

https://gironanoticies.com/noticia/2140-perdre-el-darrer-tren.htm