

## Gironins d'anada i tornada

# A dues hores de casa, a cent quilòmetres de

A falta d'una estadística oficial actualitzada, fem el compte de la vella: cada dia, al voltant de mil dos-cents treballadors de les comarques de Girona van en tren a Barcelona a primera hora per complir amb la seva jornada laboral. La línia Portbou – Barcelona Sants compta amb quatre combois que arrenquen de l'estació de Figueres des de tres quarts de sis fins a un quart de vuit del matí, fan parada a diferents estacions del trajecte i permeten arribar a destí entre quarts de vuit i les nou, un horari corrent d'entrada a treballar.

JOSEP M. SANSALVADOR > TEXT I FOTOS

**A**l cap del dia, molts més gironins viatgen fins a la capital per qüestions laborals, barrejats amb estudiants, polítics, turistes, passavolants, negociants, pacients de visita mèdica... però els quatre primers trens *media distancia* de Renfe són territori gairebé exclusiu de qui ha de fitxar amb puntualitat. Molt més econòmic i descansat que el cotxe, el tren té la seva servitud. Un itinerari que fa vint anys es feia en una hora i cinc minuts, ara dura una hora i mitja ben bona: les obres de l'alta velocitat hi tenen molt a dir. De porta a porta, de casa a la feina, no és gens estrany que calgui invertir dues hores d'anada i dues més de tornada a diari només en viatges. Quatre hores que donen molt de joc a l'hora de dibuixar experiències personals.

A l'estació de Girona, Joan Reixach és una institució. Fa vint anys que va amunt i avall. Treballa a l'Institut Cartogràfic, a la falda de Montjuïc, i el que va començar amb un «prova-ho durant un any...» s'ha convertit en la demostració que el cos s'adapta a tot. Ha viscut l'evolució ferroviària: d'aquells vagons amb seients d'*escai* vermell i una calefacció que fonia les soles del calçat, passant per l'època dels Catalunya Exprés fins als actuals MD tan automàtics. Ha vist jubilar-se companys de via, i d'altres han retornat a Girona, però en Joan, com el dinosaure del conte de Monterroso, «encara segueix allà». Valora en especial el tracte humà i la possibilitat

**Un itinerari que fa vint anys es feia en una hora i cinc minuts, ara dura una hora i mitja ben bona**

de fer coneixences i, després de tants anys al tren, fa colla amb companys habituals. Esperança Rosa n'és una. Nascuda a Barcelona, acumula quinze anys d'usuària de la Renfe, els mateixos que fa que resideix a Girona. Treballa a l'administració d'una escola d'idiomes privada, carrer de Balma amunt. Aprecia la qualitat de vida que troba aquí i no té inconvenient a acudir cada dia a la gran ciutat, però lamenta les dificultats per compaginar-ho amb la vida familiar. Amb en Joan poden donar fe d'incomptables anècdotes, inclosos infarts, lipotímies i tropells patits per viatgers.

Quim Sevilla també és fill de Barcelona. Va viure-hi trenta-dos anys, abans de traslladar-se a Tossa, on es va parar per compte propi. Ara viu a Girona, i va a treballar a Barcelona, a l'Institut del Teatre. Igual que l'Esperança, no canvia per res la vida en una ciutat de dimen-

# la feina

sió humana, malgrat que calgui matinar de valent. Al tren se sent part d'una gran família, d'una família que s'entaula i comparteix àpats en ple trajecte sempre que hi ha motiu de celebració. Al temps de la redacció d'aquests apunts, en Quim va camí de convertir-se en un home mediàtic. És un dels protagonistes d'un documental televisiu que gira precisament sobre això: sobre treballadors de diferents punts del país amb feina al cap i casal.

Beth Pujol, administrativa de Girona, i Mònica Soler, advocada de Sils, treballen a la mateixa empresa promotora pública i són també veïnes de vagó. Comptabilitzen setze i onze anys de viatge respectivament, i estan del tot avesades a la mitjana distància. Des de Sils, la durada del trajecte és menor que segons quins desplaçaments dins de Barcelona amb bus o metro i, a més, la

qualitat de vida no hi té res a veure. A l'altre costat de passadís viatja Mireia Casellas, que manté amb els companys una tertúlia animada. Exerceix de psicòloga al Departament d'Interior. No fa tant que viatja com els anteriors però ja acumula milers de quilòmetres. Per especificacions laborals puja al comboi a Girona o a Sils, però eleva la petició d'un rodalies eficient amb parada a Celrà, el seu poble.

**Des de Sils, la durada del trajecte és menor que segons quins desplaçaments dins de Barcelona amb bus o metro i, a més, la qualitat de vida no hi té res a veure**



Posats a manifestar demandes, desitjos i velles reivindicacions, els usuaris són sensibles al cost dels bitllets i abonaments, a la puntualitat d'horaris, a les condicions d'habitabilitat dels vagons i a les prestacions relacionades amb la telecomunicació. En efecte: la majoria de viatgers de ritme diari exhibeixen un abonament que dóna dret a una anada i una tornada al dia durant un mes. Els preus es revisen cada any a l'alça i els més veterans s'esveren en calcular els augments dels últims temps. Als vagons sovint hi ha queixes sobre el confort: calefaccions insuficients i aires condicionats excessius. A l'hivern va bé tenir una manta a mà, i al pic de l'estiu no hi



>> **Quim Sevilla,**  
*de tornada a casa.*



>> **Aida Fabre,**  
*prop de l'estació.*



>> **Dídac Darder,** *consultor  
financer i usuari del tren.*

ha qui viatgi sense una rebeca. Durant bona part del viatge la cobertura telefònica és intermitent (com la d'Internet) i no és possible ni escoltar la ràdio. El gran cavall de batalla és a mans de la tecnologia, doncs, i les esperances dels usuaris estan dipositades en l'acabament de les obres i el funcionament de la línia d'alta velocitat, somiada des del 2004. Per canalitzar aquestes inquietuds es va constituir el 2009 la Plataforma d'Usuaris Renfe Portbou - Barcelona (<http://www.usuaris-renfe.com/>), un fòrum entre els viatgers, la companyia i l'Administració radicada a Internet però amb presència ben real. Quan cal s'organitzen protestes, s'insta la direcció de Renfe a buscar solucions i hi ha contacte periòdic amb la Generalitat per al seguiment dels temes més coents. Marian Riembau, de la Bisbal, directora comercial d'una companyia de laboratoris a Esplugues, n'és part activa, i nou anys d'ús de la línia fèrria li atorguen una autoritat reconeguda i un coneixement enciclopèdic de la realitat ferroviària. Va assistir a les primeres reunions de la Plataforma amb l'aleshores conseller Nadal, ha visitat despatxos a Madrid i a Barcelona i té la mirada posada en una alta velocitat que, a hores d'ara, és tota una incògnita. I també bisbalenc és Josep Maria Castells, biòleg de l'ACA, amb

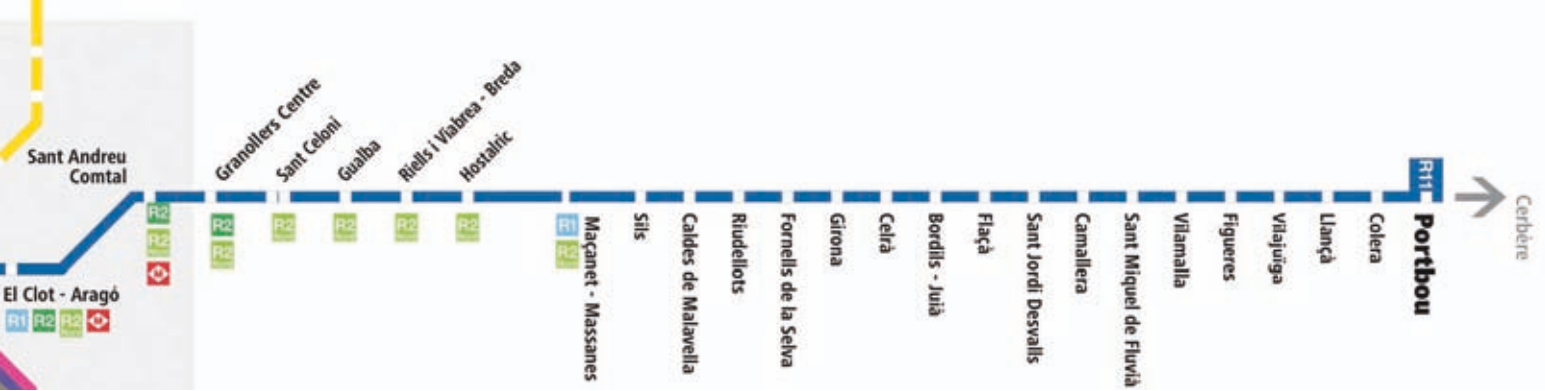
més de deu anys de currículum ferroviari. Paradoxalment, durant molts anys va viure a escassos metres de l'estació de Girona, mentre que ara ha d'agafar el cotxe a primera hora per anar a pujar el tren a Flaçà, la *gare* del Baix Empordà per antonomàsia.

La fi d'aquell mite del «Girona rail!» ha representat un augment notori en el nombre de passatgers. El mal moment econòmic ha liquidat molts llocs de treball i els ha traslladat a cent quilòmetres. Arran de l'absorció de Caixa Girona per part de «la Caixa», quasi 190 antics empleats de l'última entitat financera gironina han vist mudar la seva plaça cap a oficines a Barcelona o als serveis centrals, a la Diagonal. Josep Maria Espinet n'és un. Viatja d'ençà que la integració es féu efectiva, el novembre de 2010. Metòdic i rigorós, el seu ordinador portàtil atresora una extensa base de dades de tot aquest anar i venir. Milers de quilòmetres sobre rails li han permès recollir informació estadística rellevant. La Renfe no pot pas presumir de puntualitat helvètica: queda acreditat que

**Per canalitzar aquestes inquietuds es va constituir el 2009 la Plataforma d'Usuaris Renfe Portbou - Barcelona**

un 31 % del total dels viatges acumulen retards superiors als cinc minuts. El rellotge mana: l'arribada a deshora trenca moltes combinacions amb el transport metropolità. Aida Fabre, gironina, és biòloga i exerceix de tècnica al laboratori oncològic d'un centre de referència a l'Hospitalet. Necessita enllaçar amb un tren regional fins a Bellvitge, i l'exactitud li és bàsica. Se sorprèn de la poca fiabilitat dels horaris dels combois i, fins i tot, dels indicadors de les estacions, que li han provocat més d'un ensurt. Natxo Bosch Aragó, també de Girona, és del sector assegurador. Ha vist com la companyia on treballa centralitzava el seu servei en unes oficines de l'Eixample barceloní. Una tarda d'hivern, de retorn, es va adormir a Caldes i no va despertar-se fins a Flaçà: més temps perdut. Espera amb candeletes l'AVE: un seu company viatja des de Tarragona en només 35 minuts.

Pere Mongay, agent de viatges especialitzat en Àsia, sí que pot parlar amb propietat d'aventures al tren. Les nevades de primers de març del 2010 el van sorprendre a mig camí. Les nou hores viscudes a l'estació de Maçanet-Massanes a les fosques, incomunicats, sense calefacció ni res per menjar o beure i amb una embarassada amb hipotèrmia al vagó fan que el relat dels



>> Beth Pujol, Mireia Casellas, Mònica Soler i Esperança Rosa: foto de grup.



>> Joan Reixach, degà dels treballadors gironins a Barcelona.

que ja no van ni poder embarcar-se a Sants, al passeig de Gràcia o al Clot sigui poc més que una facècia simpàtica.

El consultor Dídac Darder va en tren per evitar l'automòbil. Es dedica a l'assessoria i planificació financera, i assisteix a reunions a Barcelona. Reivindica una bona cobertura telefònica i de Wi-Fi dins els vagons, que li permetria avançar molta feina. Darder és dels pioners en la proposta de segmentar la clientela. Caldria establir vagons temàtics que reunissin passatgers amb similar propòsit: vagons per treballar, vagons silencis per dormir-hi, vagons per jugar a cartes... Mentre no arriba aquest moment, canalitza el temps disponible cap a activitats de creixement personal i social, tal com fan molts altres usuaris. La lectura de diaris i de llibres (en paper i electrònics), escoltar música, mirar pel·lícules o sèries en ginyos mòbils, resoldre encreuats i passatemps, preparar classes, estudiar... o senzillament badar o fer becaines són moltes de les activitats que fan passables tantes hores ocioses. Fina Santpere, una economista de Figueres que va a Pedralbes, mira de recuperar hores de son. Retira tard i matina molt, i espera el moment de tornar a casa per dedicar-se a l'hort domèstic i a l'aviram, dues grans passions seves. I és prou probable que Joan Enric Barceló,

músic pop i membre gironí d'Els Amics de les Arts, viatger habitual en època d'assajos, aconseguís aquella rima impossible (Schopenhauer / After hours) de la cançó «L'affaire Sofia» en algun interminable viatge fins a Sants.

Un cop a destinació, encara queda sortir de l'andana i arribar a lloc. Contra el monopoli ferroviari de Renfe, aquí les opcions són múltiples: metro, taxis, autobusos, ferrocates de la Generalitat. El servei de bicíng o acabar d'arribar-hi a peu són les alternatives més saludables. Als gironins se'ls veu d'una hora lluny. Sempre cronometrats, no són gens respectuosos amb els passos de vianants ni amb els semàfors vermells. Una vegada a la feina, els treballadors vinguts del nord són fàcilment reconeguts per l'accent per companys, clients i proveïdors —«vostè deu ser de Girona...»—, i provoquen admiració entre els barcelonins gràcies a dues sòlides llegendes urbanes. L'una: que aquí fa molt de fred, «la fred negra» —així, en femení— pro-

**Caldria establir vagons temàtics que reunissin passatgers amb similar propòsit: vagons per treballar, vagons silencis per dormir-hi, vagons per jugar a cartes...**



>> Natxo Bosch, a peu d'estació.

verbial de Girona. L'altra: que Girona queda molt lluny.

Exactament a cent quilòmetres, ni més ni menys que a dues hores de la feina.

**Josep M. Sansalvador**, usuari habitual del tren a Barcelona.