

DEL CARRER DE CIUTADANS A L'ESTACIÓ D' AUTOBUSOS

En la interessantíssima obra de Josep Pla *Un senyor de Barcelona*, el senyor Rafel Puget, que n'és el protagonista, explica que l'any 1888 passà uns dies a Girona, acompanyant la seva mare a la qual els metges li havien prescrit que prengués les aigües medicinals de Pedret. Mare i fill s'allotjaven a l'Hotel dels Italians, del carrer de Ciutadans. Puget, en descriure l'hotel, es refereix al pati de l'establiment, «el pati que tenia a la planta baixa era un centre molt animat de diligències i tota mena de carruatges». És que aquell establiment del carrer de Ciutadans fou, durant molts anys, el lloc de parada i aparcament dels carruatges que feien els serveis públics que ara realitzen els trens i autocars.

Aquell any 1888 les diligències ja no feien els llargs trajectes d'antany, quan el tren encara no era conegut en el nostre país. L'any 1862 arribà a Girona el primer tren procedent de Barcelona i l'any 1878 ja el ferrocarril arribà a la frontera per enllaçar amb els trens francesos, unint la península Ibèrica amb la resta d'Europa. Anteriorment es disposava d'un servei de diligència que cobria el trajecte de Barcelona a Perpinyà, amb parada i fonda a Girona i a Figueres. La diligència que sortia de Barcelona a les quatre de la matinada tenia la seva arribada a Girona el vespre del mateix dia. S'estacionava al pati del Hotel dels Italians i els viatgers s'allotjaven al mateix hotel o en algun dels altres establiments que existien a la ciutat. A les quatre de la matinada del dia següent es reprenia el viatge. Paraven a Figueres, per dinar i al capvespre arribaven a Perpinyà.

Aquell any 1888 al qual es refereix el senyor Puget ja el tren havia pres el relleu a la diligència. Però encara aquell carruatge de tracció animal servia per enllaçar Girona amb algunes poblacions de les comarques, a les que no arriba el tren. També sortien del carrer de Ciutadans els cotxes anomenats centrals que anaven a la plaça del Carril, enllaçant l'estació del tren amb el centre de la ciutat. Servei que també realitzarien els cotxes particulars de cada hotel, i que encara persistia en les tres primeres dècades del segle XX. Potser ara ens sorprendrà que l'estació del tren es considerés molt allunyada del centre urbà. Però així s'opinava en aquell temps, especialment abans de l'any 1900, quan s'havia d'entrar a la ciutat emmurallada per la porta d'Àlvarez, situada a l'extrem del carrer Nou.

Per traslladar-se de la ciutat a poblacions de relativament poca importància i viceversa, s'usaven unes tartanes, més petites i menys còmodes que la diligència, però que podien transportar un bon nombre de persones. Eren les anomenades tartanes llargues, que semblaven un túnel que es movia. I per als serveis urbans tartanes curtes, per a sis passatgers, i cotxes que serien el precedent dels futurs taxis i automòbils particulars. La tartana curta va ser fins a mitjan segle XX el vehicle particular del medi rural i el que s'usava per venir del poble o de la masia al mercat de Girona.

Avançant el segle XX l'automòbil anà arraconant els vehicles de tracció animal. Durant uns anys encara es mantenien els dos sistemes de transport; però el vehicle motoritzat s'anava imposant cada vegada amb més

força, fins que amb la guerra del trenta-sis i els primers anys de la postguerra, que varen ser bastant llargs, l'escassetat de gasolina feu reaparèixer cotxes i tartanes que ja havien esdevingut peces de museu. Pels anys quaranta del segle passat, antics cotxes dels hotels foren utilitzats per l'Exèrcit per traslladar els oficials des del centre de la ciutat a les noves casernes del que és ara carrer Emili Grahit.

Abans que l'autobús urbà s'imposés, i fins i tot quan ja aquest nou servei existia, les tartanes cobrien el trajecte de Girona al Pont Major i de Girona a Salt. La diferència de preu del viatge motivava que per estalviar uns cèntims s'usés la tartana quan ja es disposava d'autocar.

No fou fins als anys vuitanta del segle passat que tinguérem estació d'autobusos. Anteriorment els llocs d'estacionament es distribuïen per tot el teixit urbà. Els primers cotxes de lloguer i els taxis que els anaren rellevant tenien la parada a la plaça del Vi. Posteriorment passà a la Rambla Verdaguer. Però a l'estació, a les hores d'arribada dels trens, sempre hi hagué vehicles disponibles per traslladar-se al centre urbà. Les tartanes que anaven al Pont Major sortien de la plaça de Sant Feliu. Les de Salt tenien la parada al Pont de Pedra. Posteriorment se situaren a la Gran Via, a la dreta sortint del carrer Nou. D'allí sortien també els autobusos que substituïren les tartanes i darrerament passaren al davant d'on ara hi ha les oficines de Trànsit, a la mateixa Gran Via. Els cotxes de Banyoles tenien la parada a la plaça del Vi, enfront de Casa Carles. En general els llocs d'estacionament de tots aquests serveis solien coincidir amb l'existència d'un bar, una fonda i també d'unes voltes. Anys més tard els cotxes de Banyoles passaren a un edifici de planta baixa de la part meridional de la plaça de Sant Agustí. En aquell local hi tenien l'administració i la sala d'espera, mentre que en un pati adjunt estacionaven els autocars. Els cotxes d'en Niço de Bàscara paraven a la placeta de les Voltes d'en Rosés. Els de servei per les poblacions del Baix Empordà, estacionaven a la plaça de Sant Agustí davant les voltes del cantó del riu. Posteriorment disposaren d'un local en el passeig Canalejas. Els de Sant Feliu de Guíxols al carrer de la Sèquia. Els de Cassà a la Rambla Verdaguer. Els de la Vall del Llémena paraven a la plaça del Molí.

Finalment la ciutat pogué disposar d'una ben instal·lada estació d'autobusos; però les obres del tren d'alta velocitat motivaren la seva desaparició. Les instal·lacions provisionals han estat bastant satisfactòries, de tal manera que fins i tot s'han aixecat veus demanant que es converteixin en definitives. Però la previsió és que aquest any 2017 tinguem una nova estació soterrada, tal com s'havia projectat en el pla de soterrament d'estacions de trens i autobusos.

Els antics autocars de línia tenien el sobre de la coberta adaptat per portar-hi paquets, cistells, sacs i altres objectes que pel seu considerable volum no cabien a l'interior. També hi havia un banc que ocupaven alguns viatgers que volien anar més airejats i gaudir de la vista del paisatge. Un dia de l'estiu de l'any 1945, hi portaven un taüt i un sol passatger seia en el banc. Començà a ploure i el viatger, per no mullar-se, es posà dins el taüt. En una de les parades pujaren dos viatgers més. Quan el primer sentí enraonaments aixecà la tapa i preguntà: «Encara plou?» L'ensurt que tingueren els altres dos els impulsà a saltar a la carretera. Les conseqüències de la caiguda no foren fatals per la poca velocitat que portava el vehicle, el qual, en aquell temps de restriccions, anava amb gasogen. No cal dir que l'endemà els cotxes de Banyoles varen ser notícia de primera plana.

Font del document:

http://www.diaridegirona.cat/opinio/2017/02/12/del-carrer-ciutadans-lestacio-dautobusos/828927.html?utm_source=rss