



VALÈNCIA-BARCELONA, LÍNIA DIRECTA

¿I vostè va amb tren?

Després de moltes reclamacions en aquest sentit, per fi, la setmana passada, RENFE inaugurava una línia ràpida de tren Intercity entre València i Barcelona. A partir d'ara, a través d'aquest mitjà de transport és possible, per exemple, desdejunar a les vuit, quinze minuts abans de l'eixida del comboi, en l'estació de Sants i esmorzar, a les dotze i cinc minuts, en la valenciana estació del nord. El preu: Poc més de dues mil ptes.

Amb aquest nou servei el transport de viatgers entre València i Barcelona veu augmentada la capacitat. Ara es pot triar entre el tren, ràpid, lent o inaguantable, l'autobús oficial de la RENFE, l'autobús «pirata» de can Miranda, l'avió o l'autopista i el cotxe. Un mitjà que, pel que sembla, és el preferit entre aquells que tenen uns pocs diners.

Córrer pel carrer major

En l'època de major ressò ecologista contra les obres de l'autopista del Mediterrani **Gonçal Castelló** s'atreu a dir que era «el carrer Major dels Països Catalans». Aquella frase li costà aleshores més d'un disgust, però és indubtable que, amb l'origen a la frontera i al final al sud d'Alacant, els quatre carrils d'aquesta carretera són els que suporten ara per ara el màxim trànsit de viatgers almenys en el tra-

La inauguració recent d'una línia ferroviària ràpida entre València i Barcelona és una bona ocasió per fer un repàs a les possibilitats de transport entre les dues ciutats. Un transport descoordinat.

M. Aloi



Un repàs de possibilitats, algunes descoordinades encara.

jecte Barcelona-València. Viatgers individuals amb el seu cotxe i viatgers col·lectius amb autobús.

Normalment, el recorregut tarda unes quatre hores a fer-se. Però n'hi ha de ràpids i un dels que ostenta el rècord de velocitat en el trajecte de pujada és, sens dubte, **Joan Ramon Peris**, secretari de la Unió de Lladors i Ramaders del País Valencià, que invertí en una ocasió només dues hores i mitja per arribar a Barcelona. El motiu del seu velocíssim desplaçament sol ser el treball, i en particular les reunions que el seu sindicat manté periòdicament amb la Unió de Pagesos. La primera vegada que hi anà,

PREMI GREGAL DE NOVEL·LA JUVENIL

1 9 8 6

Consorti d'Editors Valencians S. A., Gregal Llibres, convoca un premi de narrativa juvenil d'acord amb les següents bases:

- 1 Els originals que opten a aquest premi hauran de ser inèdits.
- 2 L'import del premi és de 200.000 pessetes, i correspon al dret de publicació dels 6.000 primers exemplars de l'obra premiada, que l'Editorial publicarà en una o diverses edicions a la col·lecció Gregal Juvenil.
- 3 Exhaurits els primers 6.000 exemplars, l'Editorial podrà fer noves edicions, pagant per elles a l'autor el 10% de l'import de la venda al públic dels exemplars d'aquestes noves edicions.
- 4 L'Editorial es reserva el dret de traducció de l'obra premiada i el d'adaptació a qualsevol altre mitjà de comunicació.
- 5 Els originals es presentaran per quintuplicat, mecanografiats a doble espai i per una sola cara, i hauran de tenir una extensió de 70 a 150 fulls.
- 6 Les obres aspirants al premi hauran de ser presentades en l'Editorial, carrer En Llop, núm. 5, abans del 30-XII-86.
- 7 Els originals no premiats podran ser arreplegats als locals de l'Editorial fins als 30 dies després de l'adjudicació.
- 8 El jurat serà integrat per cinc persones. La composició serà feta pública oportunament. — El veredict del jurat serà inapel·lable.
- 9 L'Editorial es reserva el dret de publicar alguna de les obres no premiades que crega interessant, d'acord amb el jurat i durant el tres mesos següents al veredict, amb les condicions contractuals habituals d'edició.
- 10 El premi podrà declarar-se desert. En aquest cas l'import s'acumularà a la propera convocatòria.
- 11 La presentació de l'original suposa l'acceptació íntegra d'aquestes bases, i dels drets i les obligacions que se'n deriven.



GREGAL LLIBRES
consortí d'editors valencians s.a.

però, ho féu per turisme, quan es va casar, i encara explica a tort i a dret l'impacte que li produí la capital.

Amb cotxe particular, i per autopista, també hi puja sovint **Merxe Banyuls**, ex-cantant del grup Els Pavessos i actual cap de protocol de la Conselleria de Cultura de la Generalitat valenciana. Ella repeteix encara aquell vell argument que hi va a veure uns cosins-germans. De tant en tant, també, usa l'avió. Quan va amb més pressa.

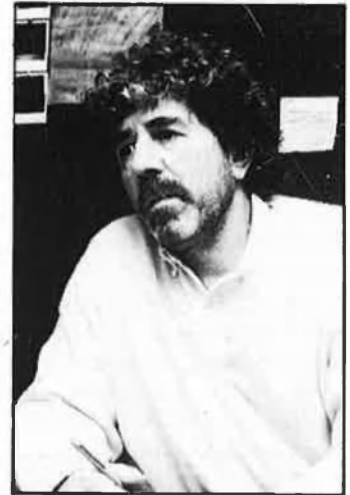
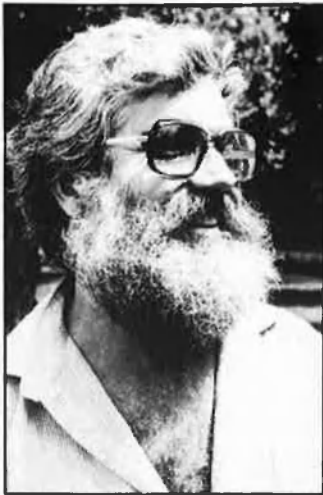
Entre els que baixen a València el ninotaire **Cesc**, que confessa no fer-ho massa sovint, també és usuari de l'autopista i **Josep Maria Espinàs**, per a qui qualsevol visita a València ja es justifica amb la visió de la plaça Rodona i una xerrada amb alguns dels seus habitants. El fotògraf **Jarque** veu, en canvi, en el romànic la seua major motivació a l'hora de viatjar cap al nord. I usa per al seu transport una furgoneta: «Així, em quede allà on em va bé, sense problemes d'allotjament ni presses». I el pintor **Manolo Boix** és dels que ho té més clar: «Jo vaig a Barcelona amb cotxe sempre, només de tant en tant amb el tren, perquè és molt còmode, però el que no faig mai és anar amb autobús.» Hi ha un petit defecte en aquesta rotunda declaració. I és que Manolo Boix no sap conduir. Però sempre troba —diu— qui li tira una mà al volant.

Finalment, n'hi ha d'eclectics, com **Quico Pi de la Serra**, que no tria baixar d'una manera o d'una altra. «Quan tinc molta pressa, agafo l'avió i, si no, el tren o l'autopista.»

¡Que difícil és volar!

El problema d'agafar l'avió, però, no és només el de la pressa, ja que, sens dubte, és el mitjà que pitjor comunica les dues ciutats. Volant es pot anar de Barcelona a València cada dia a les 7 i 20 del matí i a les 22,35 de la nit. El preu —un abús—, set mil quatre-cents deu pessetes. Les mateixes que costa volar cada matí, a les 8,50, de València a Barcelona. En canvi des de València es pot volar a la ciutat comtal més barat, tot just per cinc mil pessetes, si es pren l'avió de les 23,50. Una mica incomprensible.

Però no tant com el *show* que Iberia arma cada cap de setmana. Cal prendre nota: si es vol volar de València a Barcelona, o viceversa, dissabte o diumenge, hauran de matinar per agafar el primer vol: perquè, si no, la combinació haurà de ser via Madrid. Us muntaran en un avió, us portaran a Madrid i des d'allí, via pont aeri, en



Francesc Jarque, J. M. Espinàs i Joan Ramon Peris: L'autopista. Quico Pi de la Serra: L'eclecticisme.

una estoneta, a Barcelona. Cada hora ix un avió de Madrid a Barcelona o a l'invés. La desproporció, com a mínim, amb València és exagerada.

Iberia respon dient que el vol entre les nostres dues ciutats és poc usat. I és cert segons com. Entre vint i quaranta passatgers usen diàriament els B-727 o els DC-9 que, quasi en mitja hora (el temps que es tarda a fullejar els periòdics que reparteixen en vol) et transporten d'una ciutat a l'altra.

Les protestes sembla que no foren excessives quan Iberia suprimí un tercer servei ara fa un any. No hi ha dubte, però, que amb uns preus més lògics la clientela estaria assegurada. Ni que siga pels *Shuttle Air Married* (matrimonis de pont aeri, en terminologia nord-americana —el marit en una ciutat, l'esposa en una altra) que ara es veuen abocats a l'autobús o a la combinació d'autobús i tren.

Els vídeos de can Miranda

Els primers, el autobusos (quatre hores i un poc, mil tres-cents pessetes, en can Miranda; el mateix temps, però mil cinc-cents, en els *oficials* de la RENFE), són els que porten el màxim de viatgers en un sentit o un altre.

Els anomenats «pirates» transporten una mitjana de mil cinc-cents viatgers en cada direcció a la setmana. El rècord de públic —setze autobusos—, el tenen els diumenges en què, sobretot des del Paral·lel barceloní, una munió de soldats que fan la mili al sud envaeixen els cotxes armats d'aire condicional i vídeo. Un invent, el del vídeo, que ha arribat a posar nerviós més d'un viatger (per exemple, el radiofonista **Miquel Calzada** àlies **Mikimoto**; que convertí l'autobús en el seu mitjà d'acostament a la mili feta a València, o el catedràtic de la Universitat de València i president del Comi-

tè Territorial del II Congrés de la Llengua Catalana **Antoni Ferrando**, que ha acabat passant-se al tren, «perquè hi vaig més tranquil, puc corregir exàmens o llegir si vull» i això malgrat la seua protesta, explicitada, pel poc cas que RENFE fa al català).

Però, a pesar de la pantalleta (un vídeo, diumenge a les tres de la matinada, de Lola Flores pot ser perillós per a la salut mental i física) cada dia a les deu del matí i cada vesprada a les dues uns i a les quatre els altres, els autobusos de la RENFE (parades a les Torres de Serrans i estació d'autobusos, a València, i a la Meridiana i l'Arc del Triomf a Barcelona) i de can Miranda-Agrupacar (a Guadalaviar i Meridiana i Paral·lel, respectivament) tornen a xafar l'autopista unint dues ciutats que, als Estats Units, ja haurien coordinat el seu transport i començat a parlar de conurbació.

I, si no, al tren

Els únics que no saben quanta gent tenen són precisament els ferroviaris, ..

que no han calculat mai el personal que transita entre l'estació del nord i les de Sants o Gràcia. Ara, però, la inauguració de l'Intercity —abans n'hi havia un que unia València amb Madrid— pot millorar l'atractiu de l'oferta. Una oferta, amb tot, ja prou ampla en els seus horaris: deu trens diaris, inclosos els dos intercitsys, transiten en direcció Barcelona i uns altres deu en direcció València. Des de les dotze del migdia fins a les cinc de la vesprada no n'hi ha cap. A les cinc n'hi ha dos i fins a les set i mitja no n'hi torna a haver cap altre. ¡Coscs de Renfe! El preu mitjà, entre les mil i les dues mil pessetes. I un viatge especialment recomanable el del tren que ix de Sants a les set i quart del matí. Còmode, ajustat d'horari i amb un bar on és una delícia esmorzar mentre es veu passar el mar per la finestra. Una hora després l'Intercity viatja sense bar. I mentrestant, en el seu luxós col·lega de Madrid et serveixen begudes al mateix seient. En aquest país, ni això del transport és innocent. □

