

Cent anys del Ferrocarril a FIGUERES

per
JOSEP M.^a BERNILS

Un cronista figuerenc ha dit que l'arribada del tren a Figueres és un dels tres aconteixements més importants de la història d'aquesta ciutat. Els altres dos són l'atorgació de la Carta Poble (any 1267) i la construcció del castell de Sant Ferran (1753). Quan el primer tren arribà a Figueres, el 28 d'octubre de 1877, la població tenia 11.739 habitants (5.686 homes i 6.058 dones) i va començar un notable creixement urbà, encara que hi hagués la gran davallada de la filoxera que va minvar el progrés empordanès.

La història del ferrocarril a Figueres no començà el 28 d'octubre de 1877, sinó molt més abans. Les gestions per a l'arribada del tren foren molt llargues: no menys de vint-i-cinc anys de duració. Es varen iniciar quan el primer de juliol de 1852 l'alcalde-corregidor de Barcelona va escriure al de Figueres comunicant-li que el seu Ajuntament havia pres l'acord partint de Barcelona, tingués la seva meta a la frontera francesa i a tal objecte demanava la col·laboració de l'Ajuntament de Figueres per poder abonar la diferència del premi del capital invertit a la línia. Aquesta comanda s'havia cursat vuit anys després que el Govern senyalés les primeres condicions generals per a la concessió dels nomenats «Camins de ferro».

La línia de Barcelona a Figueres era una perllongació de la inaugurada l'any 1848 entre Barcelona i Mataró i de la que després es projectava entre Barcelona i Granollers, per a unir-se ambdues a la rambla de Santa Coloma de Farners i prosseguir juntes fins a Girona.

Cal pensar en l'interès que tenia Barcelona per tal que el ferrocarril, que encara havia de construir-se, passés per Figueres. Actualment, si es mira amb atenció el plànol del traçat de la via del tren, sembla que la cosa més fàcil i econòmica hauria estat que la via en sortint de Sant Miquel de Fluvià hagués anat en línia recta cap a Vilajuïga i llavors hauria transcorregut per Castelló d'Empúries, en lloc de la gran marrada que fa en voler-lo fer passar per Figueres. Hi ha dos factors a considerar: un d'ells és que en aquell moment encara no estava determinat que el tren francès anés des de Perpinyà a Cerbere, quan la cosa més sensata hauria estat portar-lo fins al Pertús. No fou fins l'any 1864 que els espanyols firmaren l'acord pressionat pels francesos de què el punt d'enllaç a la frontera devia ésser el Coll de Balitres (Port-Bou). Això permetia als francesos allargar el ferrocarril fins el centre militar de Port Vendres i des d'allí a Cerbere. Aquest interès obligava a Espanya a haver de portar la línia des de Figueres a Vilajuïga i travessar amb alguns túnels les muntanyes de Llançà, Colera i Port-Bou.

Un altre interès perquè la línia passés per Figueres era la importància que havia pres aquesta població pel fet d'ésser centre comercial amb enllaços directes a totes les poblacions



Gentada a l'andana de l'estació esperant l'arribada del comboi del centenari.

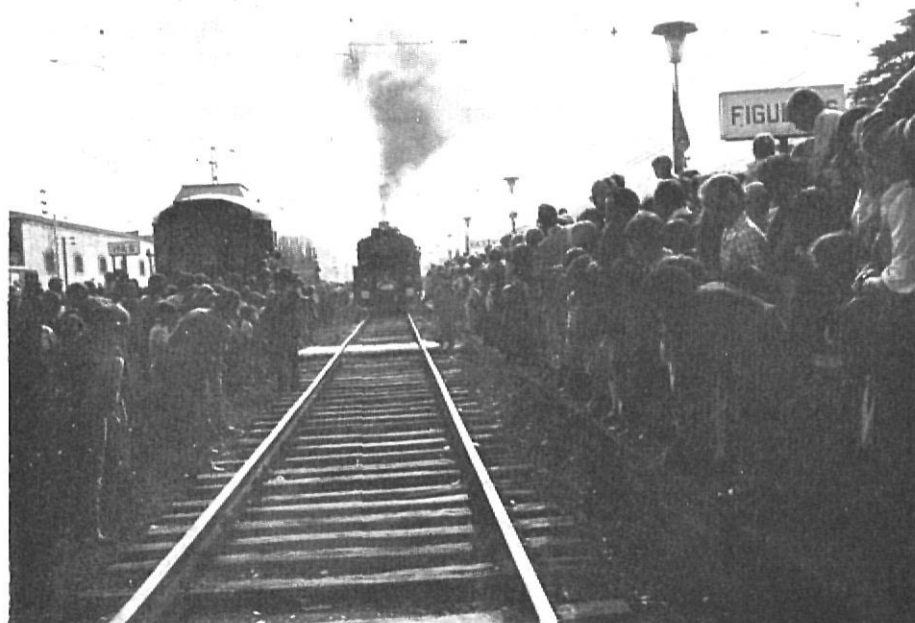
importants industrialment de la comarca: els surus de Darnius, Agullana i Massanet de Cabrenys; els talcs de Pont de Mclins i La Vajol; els vins de la comarca; les pells animals de les quals se'n tractaven més de mig milió de peces a les fàbriques de Figueres; el carbó vegetal d'Albanyà i Sant Llorenç de la Muga; els milions de litres d'aiguardent fabricats aquí i tantes altres activitats. Figueres era cap d'una zona de grans possibilitats d'explotació comercial ferroviària.

La llei que autoritzà l'allargament de la línia des de Girona a Figueres fou firmada el dia 15 de juliol de 1857, però no va ésser fins el 27 de juliol de 1863 que es signà la concessió d'aquest ferrocarril a favor de la Companyia de Camins de ferro de Barcelona a Girona. Amb l'entrada de l'any 1864 tot estava disposat per a començar les obres; aquestes, però, s'iniciaren molt lentament, ja que la companyia esperava l'aparició d'un decret del Ministeri de Foment que completés la confirmació oficial relativa a



Els gegants de Figueres estigueren presents a la festa

Arribada del comboi especial del centenari.

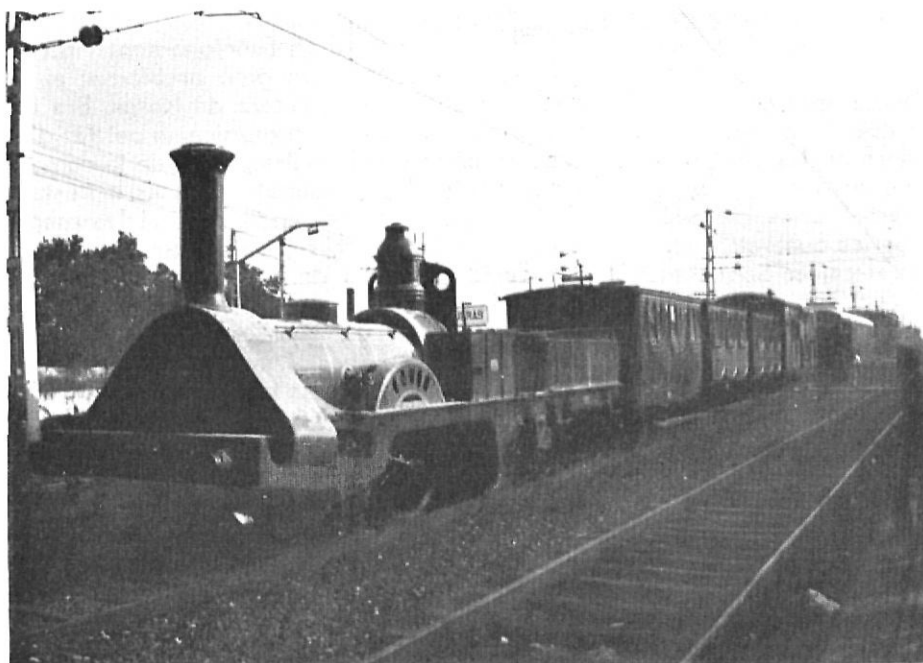


l'ajuda econòmica, tant en lo que feia referència a l'esmentada línia com a la de Figueres-frontera francesa, aprovada per llei del 10 de març del mateix any 1864. D'aquesta manera rutllarien juntes les obres de la línia de Girona-Figueres i Figueres-Port-Bou. El pressupost era de 82.936.494,52 rals de bilió.

Una disposició per a doblar el capital de la companyia va semblar que donaria una gran empenta a les obres, però en realitat la situació econòmica era aleshores molt difícil i durant

un bon nombre d'anys aquelles varen sofrir d'una gran apatia, per restar finalment paralizades.

Aquest fou el gran problema del ferrocarril Girona-Figueres: l'econòmic. Les subvencions estatals promeses tantes vegades mai no varen fer-se efectives. Les obres quedaren parades i aquest retard va produir la caducitat del termini concedit per la llei per a l'execució de la línia, termini que amb tot l'Estat va prorrogar. El problema greu radicava sempre en la manca



Tren del centenari a l'estació de Figueres.

d'ajuda oficial; la companyia, per tal de sortir d'aquest destret, es vegé empenya a entrar en negociacions amb el Crèdit Mobilier francès per tal de traspassar-li els drets de la concessió de la línia Girona a la frontera, cosa que s'aconseguí portar a cap encara que anava contra les disposicions oficials que hi havia en aquell moment.

A continuació vingueren uns anys dolents. L'Empordà, com altres contrades, estava sotmès a la guerra civil provocada pels carlins, que motivà diferents actes violents arreu de la comarca, ressentint-se'n conseqüentment les obres del ferrocarril que sofriren una paralització total. Algunes estacions foren cremades pels sediciosos, al mateix temps que socarrimaven els vagons i barrinaven els ponts en construcció. Encara sort que això va durar poc temps i les obres varen reprendre's tot seguit, agafant una gran embranzida. En les mateixes hi estaven ocupats 1.400 obrers, la majoria dels quals vivien en uns barracons situats precisament als terrenys on avui hi ha l'edifici de l'Asil Vilallonga, a la carretera de Roses. Per tot podien veure's sarrions, cabassos, carretons, tamborells, pics i pales i a vegades vagonetes sobre improvisats carrils. S'estava treballant de debò. Dament els terraplens es col·locaven les travesses de fusta de pi creosotat i els carrils de ferro, que aleshores s'usaven de sis metres de llargària.

La via del tren s'anà així acostant a Figueres. Fou necessari l'expropiació de terrenys en una zona que abraçava un total de 885 àrees de camps plantats d'oliveres i vinyes, dintre el terme municipal de Figueres. Després de l'estació de Vilamalla va obrir-se un xaragall d'uns cinc metres de fondària a l'únic turó que trobaren en aquest itinerari. Travessaren el riu Manol mitjançant un terraplé d'un parell de metres d'alçària i amb un pont de cinc metres d'altura i una llargària de 119,76 metres, dividit en dos fragments de 27,05 i altres dos de 32,80. Des del riu Manol a Figueres la via es va aixecar una mitjana de dos metres per tal d'evitar les aigües pluvials que arribaven a cobrir grans extensions de terra en les temporades de fortes pluges. A l'entorn de Figueres fou necessari omplir de terres unes clotades molt fortes, la major part de les quals procedia del desmunt que es va fer al carrer Sant Pau, per davant de l'Institut.

Un anys abans de què s'acabessin les obres —concretament el 18 d'octubre de 1876— els drets de la línia varen ésser readquirits per les companyies catalanes, que es fusionaren sota la denominació de «Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França».

El dia 14 de gener de 1877, que s'esqueia en diumenge, va arribar, per fi, a Figueres, la primera locomotora de tren. Per primera vegada els figuerencs van gaudir de la novetat de veure com una màquina i uns vagons es movien

sols sense l'ajuda de la tracció animal. L'astorament dels circumstats era general. Molts d'ells restaven embadalits sota el cop de l'emoció en sentir els grinyols dels frens, el gemec de la fusta dels vagons, l'arrencada i el xiulet de la màquina, l'anar i tornar de la locomotriu sobre la xarxa ferroviària.

El dia 30 de setembre els treballs varen quedar totalment enllestits i un tren va recórrer tot el trajecte.

Per fi, el dia 28 d'octubre de 1877 al complir-se vint-i-nou anys de la inauguració del ferrocarril Barcelona-Mataró, la línia fou oficialment inaugurada amb un tren curull de personalitats, que va sortir de Barcelona a les sis del matí i que després d'aturar-se a diferents indrets del trajecte, va arribar a Figueres a la una de la tarda. No cal dir que l'andana de l'estació estava plena de gom a gom de gent de la localitat i de la comarca. Després de la gran rebuda que se'ls feu, acompanyada d'un esplèndid dinar servit a la Fonda Comerç, les autoritats i altres invitats retornaren a Barcelona excellentment impressionats de tan memorable esdeveniment.

Tres mesos després, el 20 de gener de l'any següent s'inaugurava la línia Figueres-Port-Bou, que va significar la culminació de les obres del ferrocarril a la frontera i que entroncaria el ferrocarril a través dels Pirineus amb l'altra banda de la frontera. Fou necessari reconstruir el pont de Colera que havia estat derruït per una tramuntanada molt forta el dia 5 de desembre de 1877.

L'any 1879 es va emprendre l'obra de donar forma definitiva a la plaça de l'estació que la Comissió nomenada per tal fi volia fer-la molt espaiosa, però que hagué de concretar-se a emmarcar-la en un reduït triangle degut a l'obstinada oposició dels propietaris del terrenys afectats.

El tren ja estava en funcionament i tot seguit es va plantejar un greu problema: el del pas a nivell de la carretera de Roses. Era una via aquesta, d'intensa comunicació pel fet d'estar entroncada amb molts pobles de la comarca i constituir el pas obligat per anar a l'estació de càrrega. La coincidència de què les maniobres dels trens es fessin sempre en aquest sector de la carretera de Roses, era la causa de què la barrera estigués molt de temps baixada, impedit durant llargues estones el pas de la gent i els carruatges. L'any 1890 va haver-hi un fort aldarull davant la barrera. Les maniobres del tren varen retardar mitja hora l'inici d'una cursa de jònecs, pel fet que per culpa d'aquelles, les quadrilles de matadors de toros i el mateix president es vegeren impossibilitats de travessar la tan debatuda barrera, mentre el públic impacient els esperava a la plaça de braus. Aquest és un problema que ha arribat fins els nostres dies i que encara no ha estat solucionat.

Amb l'arribada del tren, Figueres va conquerir un major relleu i importància. Va haver-hi una ampla extensió urbana cap al sector de l'estació i un palès augment de la seva posició de capital comarcal.

El programa d'actes organitzat enguany per commemorar aquest centenari ha estat molt popular. Va iniciar-se el diumenge dia 16 d'octubre, amb una exposició filatèlica, sobre el ferrocarril, organitzada per l'Agrupació Filatèlica i Numismàtica del Casino Menestral Figuerenc; una altra del concurs infantil sobre el tren, una de fotografia juvenil sobre el transport i una de medalles de la Història del ferrocarril a Espanya. Tot seguit fou presentat el llibre «Cent anys del ferrocarril a Figueres» de Josep M.^a Bernils. El diumenge dia 23 a mitja tarda, va arribar a aquesta estació el tren

del Centenari (Tren de Mataró) que va restar uns quinze dies per tal de què tothom el pogués veure'l. També va arribar un cotxe-cine on és féu un cicle de pel·lícules ferroviàries. Finalment, el dia 30, va haver-hi una gran festa. Van participar-hi les Majorettes i Bandes de Música del Casino Menestral Figuerenc i Escola d'Arts i Oficis, Fanfarre de Colliure, audició de sardanes, etc. A la una de la tarda, procedent de Barcelona, va arribar un convoy especial commemoratiu del Centenari, amb Autoritats Regionals i Provincials i Directius de Renfe. El Governador Civil de la província, senyor Mesa, va descobrir una placa commemorativa d'aquest centenari, a la façana de la pròpia estació. L'andana i la plaça de l'estació estaven plenes de gom a gom i fou una gran festa popular, en la qual la gent visqué emotivament aquesta gran diada.