

L'Empalme

Carles Gorini

Si escric alguna cosa respecte de l'Empalme pocs sabran que els parlo d'un lloc que és a Girona, en un punt que no és ben bé cap cosa, a cavall de Maçanet i Massanes. Només és l'estació de tren en què s'ajunten les línies que vénen de Barcelona, la de la costa i la de l'interior, la de Mataró i la de Granollers, per continuar cap a França.

És ben cert que el lloc és estrany. L'Empalme no té, en si mateix, cap vida, si no és la de l'entorn que voreja les vies, uns boscos de pollancre que per a Josep Pla eren, quan anava en tren, «el principal encís paisatgístic d'aquest viatge».

Després d'obrir una clariana al mig del bosc, en un terreny dolent, es va decidir unir aquí les dues línies fa uns cent cinquanta anys. Es va construir un *empalme*. No va ser un succés feliç, sinó més aviat al contrari. Hi havia dues companyies privades que promovien la construcció dels ferrocarrils a la frontera francesa i ho feien, cadascuna, a la seva manera: l'una pretenia arribar-hi per la costa, encara que fos a còpia de perforar túnels; l'altra s'obria pas entre els camps i boscos del Vallès i la Selva. Totes dues van fer fallida perquè el negoci del tren va resultar un fracàs. Un arbitri va obligar a la fusió de les empreses constructores i a l'establiment d'un projecte comú, més realista, per arribar a la frontera. Eren els anys que Narcís Oller va descriure a *La febre d'or*, temps de crisi. Entre unes coses i les altres, les lluites i les carreres, el tren en comptes d'avançar es retardava, les obres quedaven abandonades i el ferrocarril que havia d'arribar a la frontera amb França no s'acostava ni a Girona. Per acabar-ho d'enredar, els capitalistes francesos que promovien la construcció ferroviària cap a la frontera des de França eren rivals -a la borsa de París- d'aquells que ho feien des del costat espanyol. Els del país veí, amb una connexió establerta anys enrere a Hendaia, no tenien cap pressa a arribar.

L'Empalme es va fer en el pitjor lloc possible. Era un costum de les companyies que construïen ferrocarrils en aquest país triar els llocs més dolents, aquells que, per la seva situació, prop dels rius o arran de mar, tenien un propietari poc clar, o no en tenien cap. Les companyies aprofitaven al màxim les possibilitats que els atorgava la Reial ordre de 17 de juliol de 1836 per apropiari-se gratuïtament de «baldíos, realengos mostrencos, comunales y despoblados de propietario desconocido», per estalviar-se les expropiacions. El negoci, ha de quedar clar, no consistia a portar el tren allà on les persones i les mercaderies el poguessin necessitar, sinó en la construcció mateixa de les línies, en el cobrament de les subvencions que atorgava el govern, en les plusvàlues que generaven els traspessos de les concessions. Es tracta-



CARLES GORINI

va de remoure el diner. La construcció del ferrocarril s'havia convertit en pura especulació.

Es veu, doncs, que l'Empalme va ser una mena d'avortament, la solució improvisada a una situació econòmica insalvable, una sortida en fals, un lloc nascut malament que, a diferència d'altres *empalmes* ferroviaris, no va donar vida a res. Si es passeja avui pel seus voltants, es trobaran -enrunats- un petit edifici que havia de ser una escola, un altre que havia de ser una església i unes quantes cases mig perdudes entre els arbres, alineades, com si volguessin dibuixar un carrer que no és tal. A les andanes sovint desertes de l'estació actual, semblen guardar-s'hi pocs records. No s'hi endevina gaire trànsit, perquè la major part dels trens la travessen sense aturar-se.

EL TGV, ara, passarà pel damunt de tota aquesta història. Literalment, volant. Per sobre. Un viaducte creuarà en diagonal aquest espai. Els pilars del pont de la línia del tren d'alta velocitat ja estan clavats enmig de les andanes. No gaire lluny -són ben visibles- es fabriquen les peces del taulell que l'han de coronar. És una metàfora. És el nou ferrocarril que vol aixafar el vell, superar-lo, oblidar-lo. Passar de pressa al segle XXI i no pensar en les misèries de la seva gènesi, en un temps ara molt llunyà, i que aquest *empalme* escenifica d'una manera superba. Malgrat tot, podria ser que la nova infraestructura no fes sinó repetir allò de fa cent cinquanta anys enrere. Les mateixes pugnes, els mateixos fracassos i, com sempre, un veí, el francès, que no ens espera perquè sap que li anirà millor per la Y basca. Passa el tren veloç per girar una pàgina, que seria bo de comprovar que no l'estiguéssim tornant a escriure de la mateixa manera. D'una cosa podem estar segurs: que, a gran velocitat, no serà fàcil veure els pollancre que tant van agradar a Pla. ↵