

I va arribar el carril de ferro

El tren procedent de Barcelona va arribar per primera vegada a Girona a finals de gener de 1862. La capital no n'era la destinació, però durant setze anys va ser el final d'aquella línia i l'inici de la transformació d'una ciutat reclosa en les muralles.

Text > URE COMAS, periodista

«A hir va ser un dia de joia per a Girona, i ho va ser també de justa satisfacció per a les direccions dels ferrocarrils de Mataró i Granollers, i per a la Societat Catalana General de Crèdit, constructora de la prolongació corresponent a l'última companyia. Per primer cop, el xiulet de la màquina del tren va saludar els murs de la Immortal Ciutat, i per primera vegada, els habitants d'aquesta, desafiant la pluja i el fang, corrien dessalats a saludar el primer tren, que era per a la majoria d'ells un espectacle nou i sorprenent, i que, en travessar el darrer trajecte de la via, havia excitat en alt grau l'admiració de la gent del camp. Al voltant de l'estació hi havia una gran multitud de persones de totes classes i condicions; n'hi havia també en nombre notable a les muralles que dominen la via. Tot i que a l'expedició d'ahir no se li havia donat cap caràcter oficial, per a Girona tenia la significació d'un faust esdeveniment; així és que els xiulets de la màquina del tren que porta el nom de l'heroica ciutat van ser contestats llançant-se al vol les campanes, al mateix temps que una comissió d'aquell il·lustre Ajuntament esperava a l'estació les persones que formaven part del tren expedicionari, i que una música militar els saludava quan arribaven tocant escollides peces.» D'aquesta manera va recollir el *Diari de Barcelona*, el 27 de gener de 1862, l'arribada del tren a Girona. Faltaven cinc setmanes per a la inauguració oficial, però els gironins no es volien perdre



>> Antiga estació de ferrocarril a la plaça del Poeta Marquina, l'any 1878.
(FONT: AJUNTAMENT DE GIRONA. CRDI. JOAN MARTÍ CENTELLES.)

la primera imatge d'aquell cavall de ferro que suposaria la transformació de la ciutat i de les poblacions per on passava. Quan finalment va arribar, el 3 de març de 1862, tot estava preparat per acollir l'esdeveniment: el sorteig de vint-i-cinc dots matrimonials de vuit-cents rals per a les solteres pobres, el repic de campanes, la benedicció del comboi per part del bisbe i l'ofici a la Seu d'un solem-

ne tedèum, el gran banquet per als convidats, música de la banda militar, la gala lírica al llavors Teatre de la Reina davant 1.260 persones i la cloenda, amb un gran castell de focs, n'eren els actes destacats. Segons escriu el periodista Carles Gorini en el capítol «Les innovacions industrials i tecnològiques» del llibre *Girona en època contemporània*, l'Ajuntament de Girona va invertir quatre mil rals



>> Actualment i des de la perspectiva de la fotografia anterior, allà on s'ubicava l'estació de ferrocarril. (Autoria: MANEL LLADÓ)

en els actes de celebració. El mateix *Diari de Barcelona*, el 4 de març de 1862, va dedicar un extens article a la celebració oficial, en què destacava tots aquests actes i el fet que havien estat presidits per «les primeres autoritats eclesiàstiques, civils i militars». Un article que finalitzava així: «Girona en el dia d'ahir va inaugurar una nova era de prosperitat que atraurà sobre la seva província incalculables beneficis. Tant de bo al més aviat la mateixa via fèrria, travessant la serralada dels Pirineus, sigui la primera d'Espanya que empalmant amb la del veí imperi ens enllaci amb la xarxa de ferrocarrils que avui cobreix tot el continent europeu».

Finalment, el tren havia arribat, però ho feia tard. Més de quinze anys enrere, l'octubre de 1848, s'havia estrenat la primera línia de ferrocarril de l'Estat entre Barcelona i Mataró, i ja llavors els propietaris d'aquesta línia consideraven que per millorar el negoci calia allargar-la fins a Girona, Figueres i França. També els empresaris barcelonins ho veien així, i fins i tot el 1856, l'Ajuntament de Girona

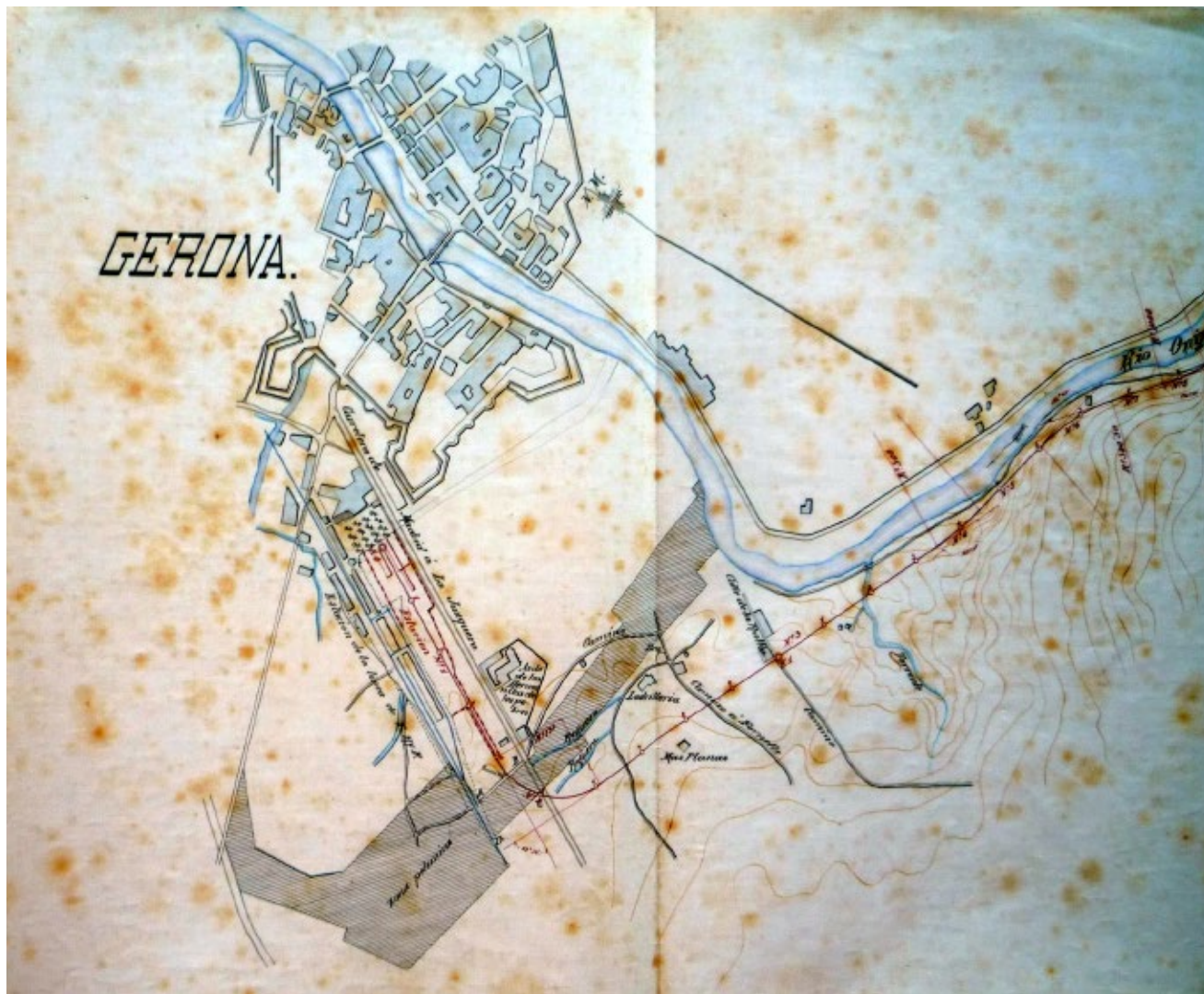
i la Diputació havien enviat cartes a la reina Isabel II demanant-li les concessions de les línies per fer-les arribar a Girona (tant per la costa com per l'interior). Les diferents disputes i dificultats econòmiques, però, en van endarrerir l'arribada. Finalment, la fusió de les dues companyies ferroviàries, la que feia el trajecte per la costa i la que el feia per l'interior, van propiciar que la nova empresa dels Camins de Ferro de Barcelona a Girona executés el projecte. I un cop el tren va arribar a Girona, es va aturar. És a dir, també va fer tard a l'hora de continuar el trajecte cap al seu objectiu, la frontera francesa, a la qual no va arribar fins setze anys després.

La connexió amb França

En aquella mateixa època que el ferrocarril va arribar a Girona, començava una gran crisi financera a l'Estat espanyol, de manera que la indústria catalana se'n va ressentir i la situació també va afectar les grans companyies ferroviàries. L'any 1866 dues companyies de crèdit vinculades al ferrocarril van fer fallida. Això va

Més de quinze anys abans de l'arribada del ferrocarril a Girona, l'octubre de 1848, s'havia estrenat la primera línia de l'Estat, entre Barcelona i Mataró

paralitzar la construcció de la línia fins a França, de manera que no va ser fins al 1875 que es van poder reprendre les obres, després de la fusió de dues companyies sota el nom de Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF). Les obres van tirar endavant malgrat més dificultats afegides, com ara els litigis amb els propietaris dels terrenys per on havia de passar la nova via i les exigències dels enginyers



>> *Mapa de Girona el 1890.* (Font: ARXIU MUNICIPAL DE SANT FELIU DE GUÍXOLS. FONTS CARRILET.)

militars espanyols i francesos, que van obligar que l'enllaç entre els dos estats per via fèrria es fes per Portbou i no

El tren va arribar a Figueres l'octubre del 1877, i el 20 de gener del 1878, coincidint amb el casament del rei Alfons XII, finalment es va inaugurar la connexió fins a Portbou i Cervera de la Marenda

per la Jonquera, com volien els amos del ferrocarril. Això encara va allargar més el projecte. En aquest sentit, els historiadors destaquen l'interès de les autoritats franceses d'allargar el seu tren de Perpinyà cap a la costa i no pas per l'interior per fer la connexió, i propiciar així una sortida al mar. Va ser aquesta pressió francesa la que va culminar en l'acord perquè l'enllaç es fes per Portbou, malgrat les dificultats tècniques per la geografia de la zona i la distància, que era més gran.

El tren va arribar a Figueres l'octubre del 1877 i el 20 de gener del 1878, coincidint amb el casament del rei Alfons XII, finalment es va inaugurar la connexió internacional fins a Portbou i Cervera de la Marenda, amb la presència de nombroses autoritats. Un dia que va retratar el diari gironí *La Lluita* i que ha recollit Josep Maria Bernils a l'estudi *Cent anys del ferrocarril*

a Figueres: «Als pocs moments de descendir del tren, el xiulet de la màquina del tren ens va anunciar la presència del francès que conduïa a les autoritats d'aquella nació i que va ser saludat pels acords de la marxa reial. Un cop van baixar les persones que en ell venien, van ser rebudes per les nostres autoritats mentre que, pel cònsol d'Espanya a Perpinyà, el senyor Garcia, es procedia a la presentació de francesos i espanyols». La connexió amb França ja era una realitat.

Els trens petits

Un cop la línia fins a França ja estava en servei i, fins i tot, havia canviat de mans i havia passat a la gran MZA després que TBF fes suspensió, un escenari nou es va anar dibuixant a les comarques gironines amb l'entrada en funcionament de diversos projectes de ferrocarrils que, durant una bona



>> *Construcció d'un pont sobre la Muga l'any 1890. (Font: AJUNTAMENT DE GIRONA. CRDI.)*



>> *Inauguració de la línia de ferrocarril fins a Portbou, a l'altura d'un túnel de Cervera. (Font: AJUNTAMENT DE GIRONA. CRDI.)*



>> *Vista de l'estació i els magatzems MZA entre 1910 i 1920. (Font: AJUNTAMENT DE GIRONA. CRDI.)*

pila d'anys, van conviure amb el tren gran: els trens petits. El primer de tots va ser el de Sant Feliu de Guíxols, l'any 1892. Després, ràpidament, el tramvia de Palamós, una altra línia que puja de Barcelona cap al nord (la línia de Ripoll a Puigcerdà), el tren d'Olot, el cremallera de Núria i l'allargament del tramvia del Baix Empordà fins a Banyoles. «Girona en un moment donat és una de les províncies espanyoles que disposen de més petits ferrocarrils al voltant del gran ferrocarril», explica Ignasi Griñón, el president de l'Associació d'Amics del Ferrocarril de les Comarques Gironines (ASAFEGI), una entitat que aplega un centenar de socis i que va néixer el 1991 tant per defensar el material ferroviari que a poc a poc s'anava destruint com per recuperar l'arqueologia industrial ferroviària. Aquesta associació va organitzar ara fa vuit anys i amb el patrocini de l'Ajuntament i la Diputació de Girona una exposició sobre el cent cinquantè aniversari de l'arribada del ferrocarril a Girona, en la qual es posava en relleu la convivència durant anys de tots aquests trens, molts dels quals tenien l'estació final a Girona, molt a prop de la plaça del Carril, que és el nom que tenia l'actual plaça del Poeta Marquina i on hi havia l'estació del tren. Aquesta proximitat afavoria l'intercanvi de mercaderies, com ara el suro mateix o material agrícola i d'origen forestal, i el traspàs de passatgers entre els trens. Tot això va generar un important moviment econòmic al voltant d'aquesta zona de Girona, que es coneixeria com el barri del Carril i, més tard, com el de l'Havana Petita. De fet, si hi ha una data important per al creixement no només d'aquesta zona, sinó de la ciutat, és l'any 1906, que es van començar a enderrocar les muralles i Girona va deixar de ser una plaça forta.

El període de convivència entre els trens va acabar quan els petits van desaparèixer, víctimes de l'auge del transport per carretera. Van estar anys lluitant per mantenir-se, però finalment van tancar els darrers l'any 1969, el de Sant Feliu i el d'Olot.

L'arribada del TAV

La història del ferrocarril a les comarques gironines va passar per diversos moments destacats, com ara l'electrificació de la línia, el primer Talgo o la nova estació i viaducte de Girona. Més

recentment, aquesta història va tornar a fer un pas de gegant quan, l'any 2013, va arribar el tren d'alta velocitat (TAV) a Girona i Figueres. La seva arribada va suposar anys d'obres que van alterar la vida de molts veïns de Girona, i que continuen encara avui en alguns punts de la ciutat. Amb l'arribada del TAV i el soterrament del seu pas per Girona va sorgir el debat sobre la necessitat de mantenir aquell viaducte del tren que l'any 1973 havia suposat un gran canvi per a la ciutat. «Tirar a terra el viaducte seria un gran error. Seria greu», opina Ignasi Griñón, que tot i puntualitzar que, si bé la ciutat guanyaria en visibilitat i en altres conceptes, recomana fixar-se en exemples com el de Nova York, on s'han convertit en jardins i passejos les antigues vies dels ferrocarrils interurbans que passaven enlairats.

Quan el 9 de gener del 2013 es va inaugurar el nou servei, la connexió entre la capital gironina i Barcelona es va escurçar a trenta-vuit minuts. Prèviament, el 19 de desembre del 2010 havien començat els trajectes amb alta velocitat entre Figueres i Perpinyà, mitjançant l'operador francès i pel fet que aquest tram ja estava operatiu. L'arribada del TAV entre Girona i Barcelona va suposar un canvi en la manera de relacionar-se amb l'entorn dels seus habitants, amb un notable increment de la mobilitat entre les ciutats. «Des del punt de vista tecnològic és un gran avanç, i també des d'altres punts de vista, però la velocitat normal i l'alta velocitat són dos elements que poden conviure», afegeix Griñón. De fet, el corredor ferroviari que connecta Barcelona i Girona és la línia de mitjana

La història dels trens va tornar a fer un pas de gegant quan, l'any 2013, va arribar el tren d'alta velocitat (TAV) a Girona i Figueres. La seva arribada va suposar anys d'obres que van alterar la vida de molts veïns.



>> Locomotora a l'andana del tren de Sant Feliu a Girona, 1920-1930. (Font: AJUNTAMENT DE GIRONA. CRDI. AUTOR DESCONEGUT.)

distància més utilitzada de tot l'Estat, amb unes xifres que no paren d'augmentar. L'any 2018 van utilitzar aquest recorregut un total de 2.019.957 viatgers, més de la meitat dels quals, en la modalitat Avant d'alta velocitat.

Exactament cent cinquanta-vuit anys després de l'arribada per primer cop del ferrocarril a Girona, la història d'aquest transport encara continua afrontant un repte nou en cada època. L'actual, fer possible la connexió de l'alta velocitat amb l'aeroport de Girona, i aconseguir així la connexió terra-aire. El reclamat baixador del TAV, que també arribarà tard, s'apunta com la nova fita per conquerir. El temps dirà.



>> *Passatgers a l'estació de Girona el 1951.*
(Font: AJUNTAMENT DE GIRONA. CRDI. MARTÍ MASSAFONT COSTALS.)



>> *Entrada en funcionament del primer tren d'alta velocitat entre Figueres i Perpinyà, el 19 de desembre del 2012.* (Autoria: MANEL LLADÓ)