

«El tren era una porta d'accés a una nova visió de la vida»

Ignasi Griñón, president de l'Associació d'Amics del Ferrocarril de les Comarques Gironines (ASAFEGI)

Ignasi Griñón presideix l'ASAFEGI, una associació que vetlla pel patrimoni ferroviari de les comarques gironines, i que té com un dels seus elements emblemàtics l'estació de Fornells. Una estació que els socis han conservat a imatge del segle passat, però que també conté material únic i original que ells mateixos han anat recuperant i que, de vegades, corria el perill de desaparèixer. Des d'allà compaginen les seves aficions, com ara la construcció de maquetes, amb una tasca divulgativa sobre el món del tren única a la demarcació.

Text > URE COMAS, periodista

Qui mou l'arribada del tren a Girona?

Les companyies privades. És a dir, l'Estat afavoreix la instal·lació de companyies noves donant prioritat a les que són d'interès bàsicament estratègic, i aleshores les companyies obtenen una sèrie de beneficis per poder instal·lar-s'hi. Des del punt de vista econòmic, els interessava la província de Girona, no Girona en si, perquè en aquell moment la ciutat no deixava de ser una plaça forta i prou, però tenia la frontera molt a prop i això facilitaria poder treure tots els productes espanyols a Europa.

Inicialment, la companyia Vilanova-Barcelona-França va ser la que des del que deien l'*empalme* (el que actualment és Maçanet-Massanes) va iniciar la construcció del ferrocarril fins a Girona. Però l'objectiu era la frontera, no Girona.



>> Ignasi Griñón. (Autoria: ÀNGEL SANTAMARIA)



>> Una de les joies que s'han conservat a les instal·lacions de la seu de l'ASAFEGI, al Museu del Ferrocarril de Fornells. (Autoria: ÀNGEL SANTAMARIA)

Però van trigar setze anys més a arribar a França. Per què?

Per una qüestió econòmica. El ferrocarril va arribar a les portes de Girona o, més ben dit, a les muralles de Girona, i no va poder continuar, per dir-ho d'alguna manera, perquè s'havien d'enderrocar aquestes muralles. Ja estava previst que arribés a França, però va quedar frenat per això i per l'economia. Sempre es repeteix el mateix problema econòmic. Però bé, ja és suficient per comunicar Barcelona i Girona.

En aquest enllaç de Maçanet és on conflueixen dues línies: la que venia per l'interior, per Granollers, i la de la costa. Dues línies que, encara ara, es mantenen.

Efectivament. En aquell moment eren dues companyies diferents i es varen ajuntar a Maçanet. Hi ha una història llarguíssima d'explicar, però al final es van posar d'acord per fer arribar el ferrocarril fins a Girona.

Havien fet fallida aquestes dues companyies o tenien disponibilitat per tirar endavant?

Tenien disponibilitat, però en aquell moment, aprofitant els interessos que donava l'Estat, hi havia inversors que creaven companyies per generar negoci, és a dir, que en el moment que eren rendibles les venien a altres companyies més grans. És curiós, però la cosa funcionava així. De fet, el ferrocarril Vilanova-Barcelona-França no hi va estar gaire temps, ja que ràpidament es va vendre a una altra companyia encara més important, que era la Madrid-Saragossa-Alacant, la MZA.

Aquesta anava absorbint petites companyies i creant una xarxa important, i va ser la que va explotar la línia quan ja l'havien connectat amb la frontera i hi havia la possibilitat d'exportar material, sobretot taronges, que eren el gran negoci d'Espanya, o suro de Sant Feliu de Guíxols, per exemple, per enviar-lo cap a Europa.

El 1862 va arribar el tren gran?

Aquí, per exemple, a Sant Feliu de Guíxols, teníem un tren, i era simplement el tren. La visió era la del nostre tren. Llavors, quan la gent anava a Girona, aquell d'allà era el tren gran. Evidentment, la idea que tenia la gent de Girona era la contrària: el seu, era el tren, no el tren gran, i el tren que arribava de Sant Feliu era el tren petit, el carrilet. El concepte depèn de la visió de l'observador. El mateix passava amb el tren de Palamós, que, de fet, no era un tren, era un tramvia; o el tren d'Olot, que és posterior.

El tren suposa una revolució per allà on passa.

Sí. Automàticament, per a la gent dels pobles suposava connectar-se a un món nou. És clar que era un altre temps i no era el mateix; la necessitat o voluntat que tenim avui no hi era. La gent difícilment es desplaçava si no era per necessitat, però era una porta d'accés a una nova visió de la vida. Fins llavors, anar a Barcelona des de Girona pràcticament significava un dia amb un mitjà incòmode, de transport de sang, de cavalls, i a partir de l'arribada del tren tot va canviar. Ara hi ha un horari, que es compleix relativament, i la possibilitat d'anar i tornar

de Barcelona en un dia. I quan dic des de Girona, vull dir també des de totes les estacions que hi ha entremig. A la gent de Caldes o Riudellots, per exemple, se li facilitava molt més l'accés a Girona en un temps relativament curt. Evidentment, això va suposar un gran avanç, el mateix que va significar la revolució industrial a la resta del món. Sí, va significar un augment de la qualitat de vida, sense cap dubte. El tren va suposar la possibilitat de bellugar-se per a tothom. El que ara és agafar el teu cotxe i desplaçar-te allà on vulguis. Gairebé era això, però amb més limitacions, és clar.

El projecte de construcció va suposar la contractació de mà d'obra d'aquí?

No gaire, igual que ara. Ara estic pensant en grans empreses que construeixen el que tu vulguis allà on vulguis. Normalment era gent que venia de fora. Jo he estudiat bastant a fons el tren de Sant Feliu i quan es va construir, segons la gran documentació que hi ha a l'Arxiu Municipal, veus que tot el personal que va venir era de fora: des del maquinista fins als treballadors. Sí que van llogar gent del país, però generalment el nivell tecnològic que podia aportar aquesta gent era molt baix. Generalment duien gent ja formada, per exemple, per instal·lar carril. I aquesta mateixa gent, o bé la portaven les companyies o bé se la passaven entre aquestes.

El tren arriba a Girona, a l'estació que era a l'actual plaça del Poeta Marquina.

Primer hi va haver aquesta estació, després quan es va començar la construcció cap a Figueres, l'estació va deixar de ser una estació de terme que s'acabava a la carretera de Santa Eugènia i es va convertir en una estació de pas. Era la segona estació. Després s'hi va fer una modificació important, no pel que fa a l'estructura, però sí pel que fa als edificis secundaris, i es van muntar els tallers. A Girona hi ha un moment que es fa el pas del vapor al sistema de tracció elèctric. El tren arriba elèctric, però per continuar s'han d'utilitzar màquines de vapor. Ja en època franquista se'n va fer una electrificació i es va modificar l'estació. Després, al cap de molt poc, es van fer el viaducte i l'estació.