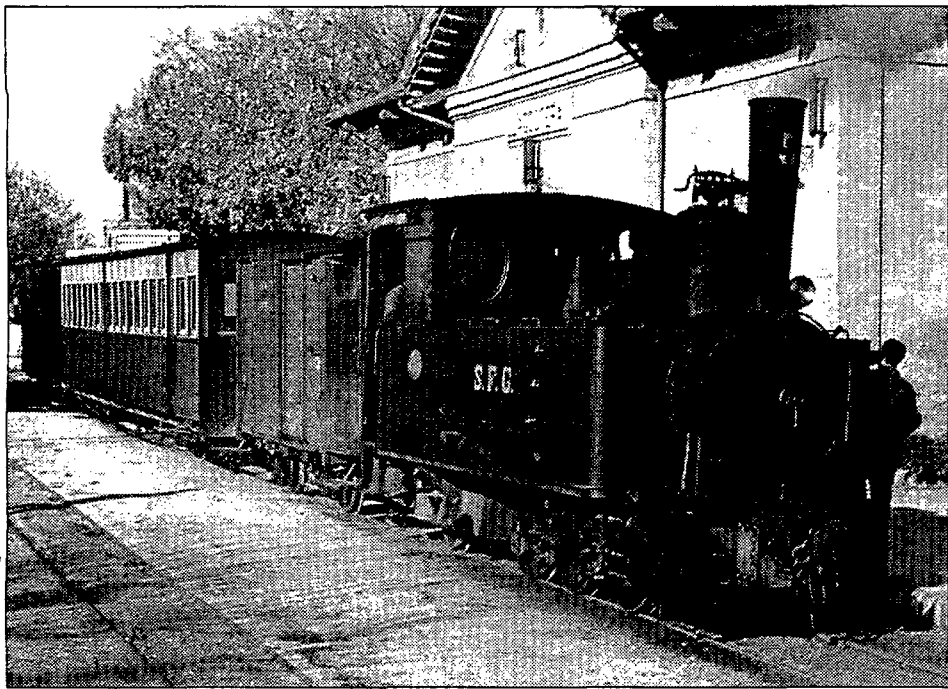


REPORTATGE REPORTATGE REPORTATGE REPORTATGE REPORTATGE

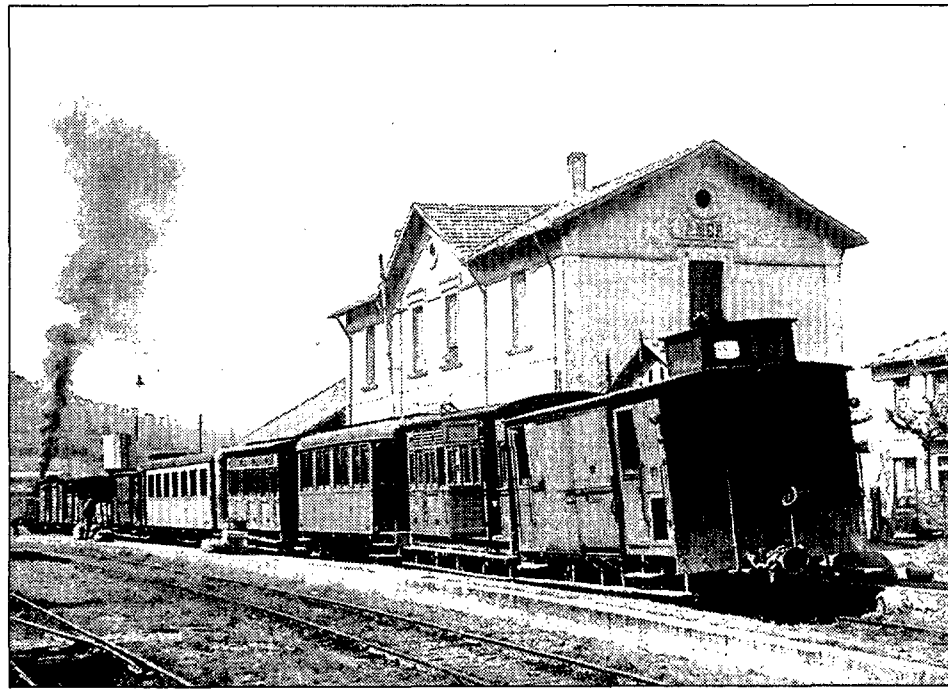
Els primers trens gironins

LA INAUGURACIÓ DEL PRIMER TREN ESPANYOL, MATARÓ-BARCELONA, ARA FA 150 ANYS, VA SER L'INICI DE LA FEBRE FERROVIÀRIA, UN FENOMEN QUE A LES COMARQUES GIRONINES VA TENIR GRAN IMPORTÀNCIA

TEXT: XAVIER ROMERO



El «Feliuet», un dels noms amb què era conegut el tren guixolenc (FOTO: Arxiu Xavier Romero).



El tren d'Olot, amb una amplada de via d'un metre, es va clausurar el 1969 (FOTO: Arxiu Xavier Romero).

Les comarques gironines van haver d'esperar fins a l'any 1877 per comptar amb un ferrocarril propi i comarcal, aleshores anomenat estatutàriament «el tramvia del Baix Empordà» i que enllaçava Flaçà amb Palamós. Anteriorment, i repassant la història del ferrocarril a terres gironines, cal dir que a començaments del 1862 es va inaugurar a la capital el tram que unia la mateixa amb l'Empalme, de Maçanet. El tram Barcelona-Tordera es va posar en marxa el 1859, i l'arribada a la frontera tot passant per Figueres es va produir el 1878.

Per aquells anys, es van succeir nombrosos projectes de línies eminentment comarcals, pràcticament al voltant de les dues poblacions costaneres Palamós i Sant Feliu de Guíxols. Es tractava d'obrir l'interior al mar; d'afavorir el transport tant de productes agrícoles com de manufacturats cap als ports exportadors; amb uns projectes bàsicament per al transport de mercaderies, per bé que alhora servirien perquè la gent de l'interior pogués conèixer amb facilitat el seu litoral.

Poca gent recorda el tramvia del Baix Empordà que es va clausurar el 1956. Anteriorment, el 1921 va arribar fins a Girona, procedent de Flaçà, i set anys més tard, un ramal obert des de l'estació de Pedret arribaria fins a Banyoles, considerant-se popularment com a un tren independent del de Palamós, anomenat cariñosament «el Pinxo», encara que es tractés del mateix ferrocarril. Tants van ser els projectes inicials que, d'haver-se portat a terme una part d'ells, les comarques costaneres haurien gaudit de més carrilets que de camins veïnals.

Més tard va arribar el tren de Sant Feliu, conegut també com el «carrilet ganxo» i «feliuet». Es va inaugurar el 29 de juny del 1892, per ser clausurat definitivament el 17 de març de 1969. Del «feliuet», se'n va presentar la memòria el 2 de gener de 1887, obra de Joan Casas i Enric Hériz,

amb la qual es va projectar la que seria la definitiva línia Sant Feliu-Girona. Aquesta nova idea va ser més factible als ulls de la gent, i una prova més d'això és que per finançar l'obra es van emetre accions -20.000 de 100 pessetes cadascuna- que van ser cobertes i molt repartides entre els veïns de la ciutat ganxona.

El 15 d'abril del 1889, es va crear davant del notari de Sant Feliu Joaquim Sala i Martí, la Compañía Anónima del Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona. Van ser 77 anys de vida fins que va aparèixer el, per a molts, fatídic anunci, portat pels resultats de l'explotació.

«Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE). Aviso al público. Suspensión definitiva del servicio en el ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona. A partir de las cero horas del 11 de abril de 1969, cesará definitivamente el servicio en el ferrocarril de San Feliu de Guíxols-Gerona. Por consiguiente, desde la citada fecha, no se admitirán facturaciones de ninguna clase, ni se expedirán billetes en o para ninguna



Acció de Ferrocarriles Económicos Espanyoles, S.A., corresponent al Tramvia del Baix Empordà.

na de las estaciones de la indicada línea. Madrid, 17 de marzo de 1969.»

El tren d'Olot: Poques setmanes després li arribaria l'hora de la clausura al tren d'Olot, el de major envergadura de tots els trenets gironins, en comptar amb una amplada de via d'un metre, i unes màquines més poderoses amb què poder sortejar els forts pendents que portaven de la capital provincial a la garrotxina.

Aquestes màquines de vapor eren unes 131. Com era habitual a la resta dels «carrilets» la generositat pel que fa al nombre d'estacions i de baixadors es va fer patent. Tothom va quedar ben servit, com es pot observar per la relació de les vint parades: Olot, Sant Privat i la Pinya, les Preses, Sant Esteve d'en Bas, Sant Miquel de Pineda, Sant Feliu de Pallerols, les Planes, Font Picant (baixador), Amer, el Pasteral, la Celler, Anglès, Bonmatí Vilanna, Bescanó, Salt, Salt-Veinat i Girona. Hi havia trens especials els dies de mercat a Amer, Olot i Girona i, en general, es pot afirmar que el servei fou complet i ben abastit. En els darrers temps, la línia va ser servida per un automotor, la qual cosa feia pensar que la vida d'aquest tren es perllongaria un temps més que la dels altres; però ja hem vist que l'any 1969 semblava predestinat a veure la desaparició d'aquests dos darrers, el «feliuet» i l'«olotí».

Tramvia del Baix Empordà: Aquest és, segurament, el més modest dels nostres trenets, de 33 quilòmetres de recorregut i una altra via es dissenyà bàsicament per fer arribar la producció tapera a Flaçà, per ser transbordada al ferrocarril MZA. La subscripció d'accions, igualment, va ser força popular, entre veïns de Palamós, Palafrugell i la Bisbal.

Per a aventures i desventures, les patides per aquest «tramvia» -anomenat estatutàriament per aprofitar-se de fortes exempcions fiscals-, que havia de discórrer per la vora de la carretera i pel bell mig

de la Bisbal, la qual cosa va provocar múltiples i greus accidents i descarrilaments. La societat explotadora, amb el mateix nom que el del tren, es va constituir el 30 de novembre del 1884, amb un capital d'un milió de pessetes, repartit en 2.000 accions de 500 pessetes cadascuna.

Les diverses crisis que va patir la comarca durant aquell temps de canvi de segle van obligar a canviar de mans en diferents ocasions la propietat majoritària de l'empresa. Per si fos poc, el trenet empordanès va haver de passar per inundacions, incendis, sabotatges, accidents, i vagues del personal.

El cremallera de Núria, l'únic supervivent: El 22 de març del 1931, es va inaugurar el Cremallera de Núria, propietat del seu homònim de Montserrat; mitjà que evidentment continua essent imprescindible per arribar al santuari i que consegüentment resulta rendible amb un esperançador futur. Són 12 quilòmetres de via, els 5,5 primers entre Ribes i el viaductes de Toses amb tracció normal, per continuar la resta amb cremallera. L'any 1985, l'entitat Ferrocarrils de la Generalitat es va fer càrrec de l'explotació de la via, tot dotant el servei amb modern material, i una major garantia en tots els aspectes. Aquests combois s'anomenen «Puigmal», «Taga», i «Torreneules», en honor dels tres cims d'aquell territori.

L'Associació d'amics del tren: Per mantenir vius aquells passatges de la nostra història, moguts a més per la seva gran afició als trens, i també per la nostàlgia, es va crear fa uns anys l'Associació d'Amics del Ferrocarril de les Comarques Gironines, entitat amb una extraordinària vitalitat, coneguda per les seves exhibicions de tren vapor viu, mitjançant diverses màquines i vies a escala, i des de fa poc temps per la recuperació que han portat a terme de l'estació de Fornells de la Selva, on estan conformant el primer museu important del tren a la província.

«El trenet empordanès va haver de sobreviure a inundacions, incendis, sabotatges, accidents...»