

CENT ANYS DEL FERROCARRIL
A FIGUERES

Per JOSEP M.^a BERNILS

I N D E X

I — PROJECTES DEL FERROCARRIL A FIGUERES	15
Primers projectes — Llei general sobre Ferrocarrils Autorització d'una línia fins a Figueres — Camí de Girona — Portbou, enllaç amb França — Concessió de la línia a Figueres — Els voltants de la futura estació	
II — PROBLEMATICA ECONOMICA	38
Estudi del trajecte — Expropiacions — Crisi econòmica	
III — ARRIBADA DEL TREN A FIGUERES	50
El ferrocarril a mans catalanes — Plaça de l'Institut La primera locomotora — La línia fèrrea — El ferro- carril arriba a Figueres — El ferrocarril arriba a Portbou — Moviment ferroviari i serveis	
IV — CENT ANYS D'HISTORIA	76
Projecte de Duana — Accidents — Places de l'estació i dels Monjos — El pas a nivell — Fires — L'expo- sició de Barcelona — La Guerra Civil — El tren dels banyistes — El tren de la premsa — “El Shangai” Inundacions — Cap a una nova estació — Oficina d'Immigració — El passeig de l'estació — Electri- ficació	
V — UN FUTUR EN TRAMIT	113
Una Duana a Figueres — Nova estació — Projectes de via internacional — Complex fitosanitari de Vilamalla	

I — PROJECTES DEL FERROCARRIL A FIGUERES

El dia 31 de desembre de 1844 es publicà una reial ordre fixant les condicions generals per a la concessió i explotació dels nomenats "camins de ferro" d'Espanya. Aquesta disposició havia estat moguda per la sollicitud del petit ferrocarril de Barcelona a Mataró i per la gran línia de Madrid a Cádiz.

Davant d'aquestes peticions el Govern, en trobar-se desemparat per la manca de lleis i disposicions oficials que reguessin aquesta mena de concessions, encarregà l'estudi de les mateixes a un grup dels seus tècnics, en aquest cas el novell creat Cos d'Enginyers Civils. El primer reglamest fou redactat pels enginyers Juan i José Subercase i Calixto Santa Cruz. L'estudiaren amb evident rapidesa i el pogueren lliurar al Govern el dia 2 de novembre de 1844. En menys de dos mesos el susdit text fou aprovat.

En l'esmentada disposició es proposava un ample de via de sis peus castellans, o sia de 1,6716 centímetres, amidats entre els cantells interiors dels carrils. Aquesta amplada no fou discutida en aquells moments, encara que més tard seria motiu de fortes controvèrsies, puix que no va permetre connectar directament amb els ferrocarrils europeus a través de les línies franceses.

S'ha dit si per l'esma dels autors de l'informe van intervenir consideracions d'estratègia militar, per si la diferència d'amplada fos un obstacle en el cas d'invasions estrangeres. L'historiador dels ferrocarrils espanyols F. Wais San Martin diu que va obeir a què "sin aumentar considerablemente los gastos de establecimiento del camino, permite locomotoras de dimensiones suficientes para producir, en un tiempo dado, la cantidad de vapor bastante para obtener con la misma carga una velocidad mayor que la que podría conseguirse con las vías de 4,25..., consiguiendo además que sin disminuir la estabilidad se puede hacer mayor el diámetro de las ruedas, lo que también conduce a aumentar la velocidad". (1)

Sembla que aquesta galga ferroviària també responia a raons tècniques, ja que permetia calderes més amples que donaven una major potència a les màquines, cosa necessària en el cas concret de l'orografia espanyola. Poc temps després, no obstant, es va veure clarament que aquell acord havia estat una equivocació, puix que els trens espanyols es veien impeditos de travessar la frontera i era necessari per consegüent, el transbord.

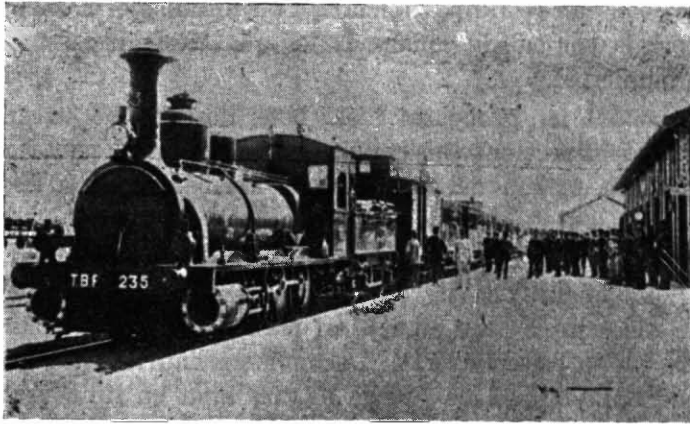
PRIMERS PROJECTES

L'ordre de 1844 va produir un gran nombre de concessions: vint-i-cinc en menys de dos anys. Dues d'elles afectaven a la nostra ciutat i comarca. La primera va ésser la línia de Sant Joan de les Abadesses a Roses, sollicitada el dia 10 de juliol de 1844. Es titulava "Camino de hierro de la Serenísima Señora Infante D.^a Maria Luisa Fernanda, desde las minas de carbón de piedra inmediatas a Sant Joan de les Abadesses al puerto de Roses", i té el gran valor d'ésser la segona línia espanyola demanada, després de la de Barcelona a Mataró que porta data del 23 d'agost de 1843. Es deia que la línia de Sant Joan de les Abadesses a Roses era necessària per al transport del carbó mineral de tota la conca d'Ogassa i Surroca directament al mar, ja que el filó es considerava inextinguible i d'una qualitat igual als millors carbons importats de l'estranger. L'itinerari a seguir per aquesta línia era a través de Besalú, Figueres i Castelló d'Empúries. Costava mig milió de duros i comportava construir cinc grans ponts, onze de petits i dotze passos a nivell.

L'altra línia que va demanar-se dins la normativa de l'ordre de 1844 fou la de Múrcia a Figueres, sollicitada el dia 14 d'octubre de 1845 per uns financers francesos. Havia de passar per Barcelona i València i formava la línia del litoral de llevant, però no va fer-se projecte de cap mena i la idea no va cristallitzar.

No hem trobat cap document que parli de la reacció de la vila de Figueres davant aquests dos projectes; tal vegada perquè no se'n tingué coneixement. El cens de Figueres era aleshores de 8.352 habitants i la població estava atrafagada en la reconstrucció dels desperfectes ocasionats per l'alçament militar anomenat "La Jamància", que s'havia acabat el dia 10 de gener de 1844 amb la capitulació de la tropa del Castell de Sant Ferran, últim baluard d'aquell afany democràtic català. S'estava urbanitzant el carrer de Sant Pau, entre els de Terreres i González de Soto, a fi i efecte de facilitar l'anada a l'Institut de segon ensenyament, ja que així havia estat classificat el dia 15 de novembre del mateix any el Col·legi d'Humanitats. Per portar a cap la urbanització d'aquest tros de carrer foren necessaris molts jornals de feina per tal de desmuntar les terres, ja que hi havia uns marges altíssims. L'actual plaça Anselm Clavé encara formava part d'unes eres de batre cereals i va tardar-se una colla d'anys en ésser urbanitzada.

També va passar molt de temps sense parlar-se de cap altre projecte de ferrocarril que fes referència a Figueres.



Una de les primeres locomotrius que varen fer la línia de Figueres.
La fotografia és de l'any 1879.

Mentrestant el Govern havia establert el dia 31 de desembre de 1844 un règim de forta intervenció de l'Estat en les companyies ferroviàries, la qual cosa va frenar en determinats moments el desenvolupament ferroviari a Espanya. Quatre anys després de la dita disposició, el dia 28 d'octubre de 1848 s'inaugurava la primera línia ferroviària de la Península amb els 28,4 quilòmetres que van des de Barcelona a Mataró.

A Figueres el tren va ésser notícia el dia 1 de juliol de 1852. Es va rebre una carta de l'Alcalde Corregidor de Barcelona adreçada al de Figueres concebuda en els següents termes: "Los ferrocarriles son los primeros agentes que poniendo en rápida circulación los intereses y las personas dan vida y animación a los pueblos, contribuyendo poderosamente a su prosperidad". Afegia que l'Ajuntament de Barcelona havia escollit "la idea de hacer un sacrificio para fomentar la construcción de una línea de Ferrocarril que desde esta ciudad conduzca a la frontera del vecino reino de Francia" (2). Acabava demanant a l'Ajuntament de Figueres si estaria disposat a incloure en els seus pressupostos l'ajuda per poder pagar la diferència del premi del capital invertit fins arribar al sis per cent que tenia senyalat el Govern a les empreses dedicades a la construcció de les línies del ferrocarril.

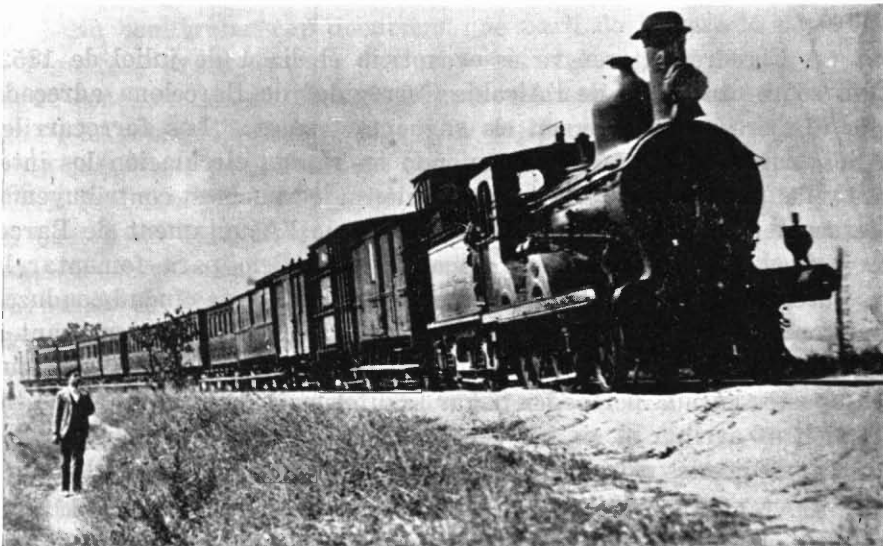
L'Ajuntament de Figueres es reuní el dia 7 de juliol i va contestar que els regidors en quedaven assabentats i al mateix temps havien acordat "coadyuvar por su parte a la ejecución de una obra de

tan grande utilidad e importancia". Conjuntament havien decidit sol·licitar permís per tal de consignar les quantitats necessàries en el pressupost municipal.

Malgrat tot les propostes i els bons desitjos no varen passar d'aquest punt. A Barcelona, en canvi, prenia forma el nou ferrocarril fins a Granollers, origen del que després arribaria fins a Figueres i la frontera.

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 al 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 anés des de Perpinyà a Cerbere, quan la cosa més sensata hauria estat portar-lo fins al Pertús i llavors el tren espanyol forçosament havia de creuar per Figueres i La Jonquera.

Un altre interès per a Barcelona era la importància que prenia la vila de Figueres que havia estat declarada capital del Partit Judicial



Una màquina de finals del segle passat.

el dia 21 d'abril de 1834 i amb això havia pres una gran preponderància sobre tota la comarca i en especial sobre el seu rival Castelló d'Empúries.

El mercat de Figueres anava en constant augment i això va fer que l'Ajuntament encarregués un projecte a l'arquitecte municipal Josep Roca i Bros per tal de construir una plaça mercat per a la venda de tota mena de bestiar, amb un "toril" al seu centre amb una capacitat per a 6.500 persones. L'Ajuntament estava molt animat a fer-ho, però no es va executar per no estar pressupostat.

També ajudava a la major vàlua de Figueres el fet d'ésser centre comercial amb enllaços directes a totes les poblacions importants industriament de la comarca: els suros de Darnius, Agullana i Maçanet de Cabrenys; els talcs de Pont de Molins 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.

No és estrany, doncs, que el dia 28 de gener de 1853 la Societat Econòmica d'Amics del país, amb estatge a Barcelona, s'adrecés a l'Ajuntament de Figueres per tal de sol·licitar-li un acord d'ajuda a la petició feta per la dita entitat de què el ferrocarril no s'acabés a Figueres, com es deia a la capital catalana, sinó que arribés fins a França, "para ponerse en comunicaci6n con toda Europa". Per amanyagar a Figueres li remarcaven que de cara a aquesta població era una qüestió "de vida o muerte, pues no sólo dejarán de sentirse los beneficios, sino que se experimentará un aislamiento o falta de concurso".

Però tot això eren projectes d'empreses petites i cap d'elles no va prendre forma de petició oficial al Govern. L'únic que anava prosperant en aquells moments era el ferrocarril de Barcelona a Granollers, concedit el dia 20 de juliol de 1850. Una mica abans de començar aquestes obres, la companyia va consultar al govern sobre l'amplada que havia de tenir la via, ja que a finals de l'any 1851 s'havia presentat a les Corts una llei favorable a l'adaptació de l'amplada internacional de 1,45 mts. El Govern no va contestar perquè la llei no estava aprovada i l'empresa, davant del retard, va optar per l'amplada anteriorment aprovada de 1,6716, amb la qual cosa prosperava i quedava ferma per a tot Espanya aquesta major amplada. El tren de Barcelona a Granollers va posar-se en servei el dia 23 de juliol de 1854. En aquest moment el

projecte s'acabava a Granollers i no estava encara prevista cap més perllongació.

Mentrestant Figueres guanyava una nova millora de comunicació. Fou amb motiu de la construcció de la nova carretera de Besalú a Roses, ja que anteriorment per anar de Figueres a Besalú havia de passar-se pel camí vell de Vilafant (carrer Vilafant, Via Emporitana, Vivendes Sant Josep i camí per darrera l'Arengada) o bé pel camí vell d'Avinyonet (carrer Pep Ventura, Passeig Jaume I, carrers Avinyonet i Les Pedreres). Per a anar a Roses hi havia el camí vell que seguia el traçat dels actuals carrers 18 de juliol, plaça Estació, travessava l'actual estació; carretera del Far i passeig del Cementiri. Amb motiu de la nova carretera, que és l'actual, l'Ajuntament va dirigir-se a la Reina felicitant-la per l'obra que "socorrerá la miseria del país, que se encuentra en un estado lastimoso a causa de la pérdida de la cosecha estival y de la uva, siendo dichoso asimismo de hacer fácil el transporte al segurísimo puerto de Rosas de los acreditados combustibles minerales de San Juan de las Abadesas".

Al cap de poc es va tornar a parlar del ferrocarril, amb tres projectes il·lusoris: Figueres a Banyuls, Figueres a Roses i Figueres al Portús. El tren tornava a ésser la dèria dels figuerencs, i el 16 de desembre d'aquest mateix any 1854 la Corporació municipal va prendre un altre acord que l'adreçà a la Reina per tal que "se digne disponer que en el decreto acerca de los ferrocarriles presentado por el Gobierno a las Cortes, o sea el Proyecto de Ley, se comprenda en la primera clase la continuación del ferrocarril de Barcelona a la frontera francesa". No estava doncs l'Ajuntament deixant que l'assumpte dormís, sinó que ja es movia dintre de les seves possibilitats.

LLEI GENERAL SOBRE FERROCARRILS

La nova llei general sobre ferrocarrils es trobava a les Corts i encara tardaria uns mesos en ésser discutida i aprovada. Per això el dia 31 de gener de 1855 l'hisendat Narcís Gay, de la Societat Econòmica d'Amics del País, tornava a suggerir a l'Ajuntament la conveniència d'insistir prop de la Reina per tal que aquella llei fos més àmplia i Figueres quedés inclosa en la mateixa.

La llei general dels ferrocarrils va ésser aprovada pel Govern el dia 3 de juny de 1855 i canviava l'esperit de tots els projectes i estudis anteriors. El seu articulat va servir de fonament perquè les grans línies poguessin fer les construccions més ràpidament. En aquest



Una altra arribada d'un tren. Aquest és de primers de segle.

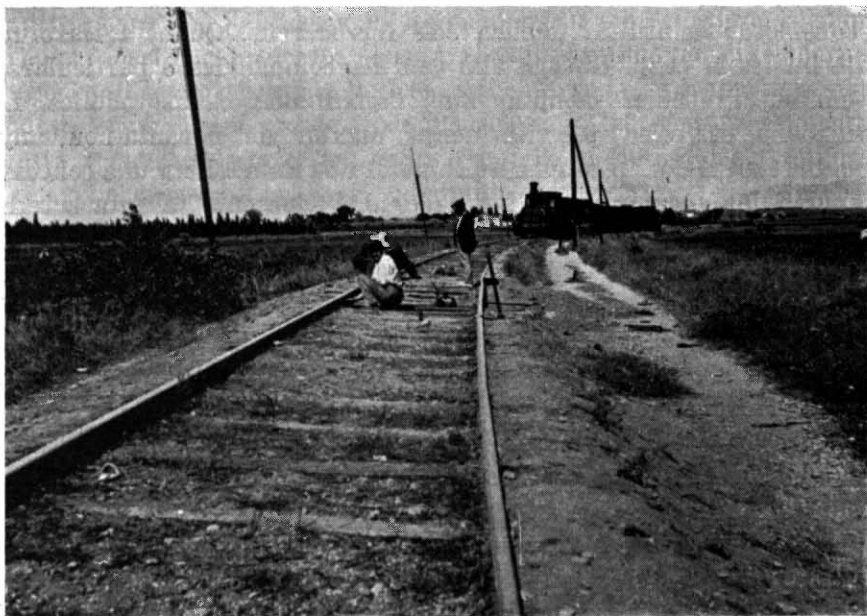
sentit la llei donava especial preferència a tots els ferrocarrils que sortint de Madrid menessin als ports de mar o a les fronteres. També va considerar la utilitat pública dels ferrocarrils. Quant a les obres, podia fer-les el propi Govern així com les companyies o particulars, i en aquest cas podien comptar amb l'auxili dels cabals públics. Les concessions es feien per un temps màxim de noranta-nou anys, transcorregut el qual passaven a propietat de l'Estat. Feta una concessió a favor d'una companyia o d'un particular, s'entenia ja duta a terme la declaració d'utilitat pública i amb dret a expropiar els terrenys senyalats als plànols. Totes les qüestions sorgides per l'aplicació d'aquestes normes havien d'ésser resoltes per la via contenciós-administrativa. Aquesta llei també senyala, entre altres coses, que el bitllet donava dret a un seient de 45 centímetres d'amplada, 65 de fondària i 1,45 d'altura amidats des del seient.

L'esmentada llei va donar molta consistència a les qüestions ferroviàries i Figueres tenia cada vegada més una major consciència de la importància que per a la vila tindria el pas del tren.

En aquells moments l'actuació municipal estava engrescada en l'obertura dels carrers Isabel II i Collegi i, sobretot, en la construcció de les primeres fonts públiques de la població, beneficiant-se de la concessió feta per l'Estat d'aprofitament de les aigües sobrants del

Castell de Sant Ferran provinents de la mina dels Frares a la carretera de Llers. La concessió es referia a totes les aigües sobreres que saltessin per damunt "de la poterna", les quals varen ésser conduïdes, mitjançant una canalització que passava per la galtera de la muntanyeta i l'actual piscina, fins a la torre Gorgot, on hi havia un gran dipòsit. Pel fet de cedir aquest dret el senyor Gorgot va demanar, entre altres coses, l'obertura d'una porta a la mitgera de la seva casa amb la del teatre, per així poder anar des de casa seva al teatre sense necessitat de sortir al carrer. El dia 21 de març s'inauguraven les primeres vuit fonts públiques de Figueres la localització de les quals era com segueix: plaça Teatre, carrers de La Jonquera, Avinyonet, Nou, Peralada, Vilafant, placeta de la Rambla i plaça Collegi. Les dites fonts varen costar 166.520 rals.

Uns dies després d'aquesta inauguració, el 30 de maig de 1856, l'Ajuntament es dirigí de bell nou per escrit a la Reina exposant-li que "el desarrollo que la industria va tomando en esta ciudad, el comercio activo que esta capital sostiene con Barcelona y con los pueblos marítimos de ambas provincias, hacen indispensable que se sustituyan las lentas comunicaciones que hoy tenemos con aquella



Els treballadors canvien una travessa de la via sense preocupar-se massa de l'arribada del tren.

ciudad y aquellos pueblos, por otras más rápidas que, anulando las distancias, permitan a esta ciudad dar mas ensanche a su comercio, un mayor impulso a su industria. Necesita pues esta capital un ferrocarril que le una a los referidos pueblos”.

Aquest escrit es fa ressò de la importància que anava conquerint la vila, encara que els regidors ja l'anomenen ciutat quan tardaria vint anys aconseguir semblant títol.

Sobre la lentitud de les comunicacions a la qual es referia el Consistori per tal de relacionar-se amb la capital i els pobles, es basava en els carros que traginaven les mercaderies, amb les seves rècules d'eugues o muls, i a les diligències que transportaven els passatgers. Aquestes varen ésser regulades l'any 1827 en arribar el servei fins la frontera. La línia de Barcelona a Figueres sortia diàriament de l'Hostal de l'Alba, a Barcelona, i feia parades i canvi de cavalls a Badalona, Mataró, Tordera, Hostal de cal Coix, Palau i Girona. A Figueres el rellevament es feia a l'Hostal de la Punta, prop de l'actual plaça Creu de la Mà. L'intercanvi amb les diligències franceses es dugué a cap a Figueres a comptar del 28 de febrer de l'esmentat any 1827.

També s'ha de pensar en l'onerós que resultava el viatge, al qual havien de renunciar les classes obreres, ja que no podien permetre's aquest luxe, i quan havien d'anar a Girona i fins i tot a Barcelona es veien obligades a fer el camí a peu, en vàries jornades.

El transport de mercaderies era així mateix considerable a la comarca, com ho demostra el fet de què en el dit any va sofrir una reforma substancial la carretera reial al seu pas per l'interior de Figueres. Fou millorat el carrer Nou o de Sant Baldiri, el de Girona i el de La Jonquera, després d'haver estat arrenclat cap al final, on hi havia hagut el convent de franciscans, avui prop del carrer Montgó. Aquesta millora de la carretera va promoure l'enderrocament d'uns pòrtics que hi havia a la plaça de l'Ajuntament, així com al d'algunes façanes de cases mal col·locades.

En aquests moments l'Ajuntament, amb cent anys d'anticipació, va tenir consciència de què la carretera reial passés per les afores de la població, en lloc de fer-ho pels carrers interiors. Va sol·licitar-ho a l'enginyer de la província i aquest féu el projecte i l'estudi, contestant que no era possible portar-ho a cap, ja que el trajecte era més llarg i consegüentment costaria més diners. Llavors el projecte feia passar la nova carretera per la part baixa de la vila amb la qual cosa, de portar-se a cap, hauria perjudicat el traçat de la via del tren uns anys després.

AUTORITZACIO D'UNA LINIA FINS A FIGUERES

Els regidors municipals no desaprofitaven cap ocasió per tal d'insistir sobre la necessitat de què el ferrocarril arribés fins a Figueres, però les que insistien de debò eren les companyies mercantils, que desitjaven perllongar les línies fèrries de Barcelona a Granollers, coneguda per la del Nord, i la de Barcelona a Arenys de Mar, dita de l'Est, que era l'ampliació de la de Barcelona a Mataró. Les dues línies volien ajuntar-se a la rambla de Santa Coloma de Farnés a fi i efecte de prosseguir plegades fins a França, passant per Girona i Figueres.

L'autor del projecte era Juan de Toda el qual "discutiales sus derechos a ambas compañías para la realización de un ferrocarril que llegara hasta la frontera. El prolongado forcejeo de unas y otro cerca de la Comisión del Congreso, presidida por Juan Illas y Vidal, para obtener la concesión citada, concluyó el 30 de junio de 1857, en favor de las dos primeras, debiendo éstas, sin embargo, indemnizar a Toda. Pasó el asunto al Senado y designó éste a su vez otra Comisión, la cual, el 6 de julio, se manifestó conforme con el dictamen del Congreso". (3)

Per fi, el dia 15 de juliol del mateix any (1857) el Ministre de Foment, don Claudio Moyano Samaniego, firmava la llei que autoritzava la perllongació de la línia. L'articulat de la llei tardà a sortir en el butlletí oficial fins el dia 2 d'agost següent. La llei de referència anava redactada així:

"Ley de 15 de Julio de 1857.

Artículo 1.º Se autoriza al Gobierno para conceder la prolongación de las líneas de ferro-carril de Barcelona á Granollers y de Barcelona á Arenys de Mar hasta el punto de empalme, se dirija á Gerona y Figueras, terminando en la frontera para enlazarse con la del Pirineo oriental del vecino Imperio:

Esta concesión se hará con arreglo á los planos, tarifas, presupuestos y relaciones de material y demás que definitivamente aprobase el Gobierno de S.M., y previos los requisitos prevenidos en la legislación vigente sobre ferro-carriles.

Art. 2.º La concesión será por noventa y nueve años, y sin subvención de las provincias ni del Estado; pero con todas las franquicias, privilegios y exenciones que las disposiciones vigentes otorgan á las empresas de ferro-carriles para la construcción y explotación de los mismos.

Art. 3.º Las prolongaciones hasta el punto de empalme deberán estar terminadas á los dos años de publicada la concesión; á los tres el trozo hasta Gerona, y el de esta ciudad á la frontera francesa dentro del plazo que al otorgarse la concesión se determine.

Los trabajos en las dos líneas hasta el empalme y los del trayecto desde este punto á Gerona deberán empezar simultáneamente á los dos meses de otorgada la concesión, salvo lo que se previene en el art. 5.º para el caso especial allí marcado.

Art. 4.º Dicha concesión se adjudica desde ahora para cuando estén cumplidos los requisitos que previene el art. 1.º á las citadas empresas de Granollers y Arenys de Mar, á saber: á cada una de ellas la de su respectiva prolongación hasta el empalme, y á las dos mancomunadamente, y por iguales partes, la de la línea desde dicho empalme á la frontera de Francia.

Art. 5.º En el caso de que una de dichas empresas, antes ó despues de haber recaído la aprobación de los planos de la sección común desde el empalme á Gerona y desde esta ciudad á la frontera de Francia, desistiere ó dejare de hacer uso por sí misma de la concesión, se considerará trasferido su derecho á la otra empresa, que desde luego quedará en tal caso única

concesionaria de la totalidad de la línea desde la suya actual hasta la expresada frontera, sin perjuicio de que la que hubiese desistido, tácita ó expresamente, haga su prolongación hasta el empalme, pero sin derecho ya sobre la línea común, á cuya construcción no habrá concurrido.

Art. 6.º Las empresas concesionarias quedan obligadas de mancomun a satisfacer a D. Juan de Toda el importe de los planos y estudios costeados por éste, siempre que el mismo convenga en cederlos, prévia tasación por los delegados que designare el Gobierno”.

La llei ja estava ferma i semblava que no havia d’haver-hi cap altra impediment però no fou així.

CAMI DE GIRONA

Anem seguint el fil de la qüestió: “Para que se pudieran iniciar las obras faltaba todavía la ratificación del Gobierno de Narváez. Y para conseguirla se puso de relieve que al realizar el anhelo de unión con Francia se contribuía a proporcionar trabajo a los numerosos obreros que, por causa de la crisis existente, se hallaban sin él. La caída del Gobierno en octubre permitió, en noviembre, a la “Sociedad Catalana General de Crédito” presentarse como constructora de la línea de Granollers a Francia, mas en 28 de febrero de 1858 las dos Compañías del Norte y del Este obtenían la concesión necesaria por parte del nuevo gobierno de Francisco Javier de Istúriz.

Ambas Compañías ferroviarias pusieron manos a la obra en abril del mismo año, empleando 1.000 hombres la de Granollers y 800 la de Arenys, ambas en dirección a Santa Coloma. Y empezó ya entonces la discusión del trayecto desde esta última localidad hasta Gerona, viéndose precisado el Ministerio, antes de decidir la concesión, a abrir un informe público en el Gobierno Civil de Gerona, con el fin de establecer el itinerario que reuniera mayores ventajas. En tanto que proseguían los trabajos, por Ley de 7 de julio se autorizaba a la Compañía de Barcelona a Granollers para denominarse en lo sucesivo “Ferrocarril de Barcelona a Granollers y a Gerona”.

Por entonces, trabajaban más de mil obreros y treinta carros en el tramo de Arenys a Santa Coloma y unos 1.200 hombres y 105 carros en el de Granollers a la misma villa. El buque ruso “Formi”, en octubre de 1859, desembarcaba en el puerto de Barcelona los railes con destino al ferrocarril de Granollers a Gerona. En aquellas fechas, era continuo el desembarque de locomotoras, coches, vagones y material de ferrocarriles, puesto que las obras en período de realización eran muchas y la mayor parte del material utilizado procedía del extranjero.

A mediados de agosto de 1860 quedaba concluída la línea de Granollers a Santa Coloma. La Compañía del Norte que la terminó y la del Este o de Arenys, que tenía también muy adelantados los trabajos,

proyectaban unir-se y, una vez solucionadas todas las dificultades, sus respectivos presidentes, José Romeu y Manuel Gibert, de acuerdo con los accionistas de ambas, se dirigían a Madrid el 18 de febrero de 1871 con el fin de lograr la autorización gubernativa para la fusión.

El esfuerzo no se interrumpió y el año 1862 se iniciaba con los últimos planes para la inauguración del ferrocarril hasta Gerona, que entonces recibía ya el nombre de "Ferrocarril de Francia". El primer tren de ensayo debía llegar hasta los muros de Gerona el 26 de enero, en tanto que sendas comisiones de ingenieros españoles y franceses se reunían en Perpignan y acordaban fijar en el Coll de Belitre el punto de enlace de los ferrocarriles catalanes con los del Mediodía de Francia.

Tras las oportunas pruebas y preparativos —entre los cuales figuraba un suculento banquete, cuya repostería cuidó Delclós, dueño de la Confitería del Liceo— la inauguración del tramo de Santa Coloma de Farnés a Gerona se celebró a primeros de marzo de 1862". (3)

Durant tres o quatre anys a Figueres no es parla oficialment del ferrocarril. Quedaven una mica lluny les obres que afectaven a Girona. Però sí que es torna a tractar del tren de Sant Joan de les Abadesses a Roses, que se'l considerava d'un interès extraordinari per Figueres. Era tanta la importància que se li donava, que nombrosos electors d'aquest districte varen adreçar-se al diputat elegit pel mateix a fi de què exposés a Madrid la idea i la recolzés amb tot entusiasme. Aquest va contestar de forma ambigua, dient que hi havia grans dificultats tècniques per l'extensió de la via i que encara no s'havia format una idea clara de l'assumpte. A la pròpia Diputació catalana hi havia una forta polèmica sobre el cas, puix que mentre uns diputats defensaven aquest traçat, altres s'inclinaven pel de Granollers i alguns pel de Manresa. Ningú no dubtava de la necessitat d'aquest ferrocarril per l'alta qualitat del carbó mineral allà existent, però era general la discrepància respecte a l'itinerari que havia de seguir el nou ferrocarril.

PORTBOU, ENLLAÇ AMB FRANÇA

També els francesos estaven aleshores discutint la direcció que havien de donar al seu ferrocarril una volta arribat a Perpinyà. No varen tardar a decantar-se cap a la direcció de Port-Vendres, a la costa. ¿Per què s'inclinaren cap a la zona muntanyenca, molt més costosa i difícil? ¿Per què no anar de dret al Portús, paral·lelament a la carretera principal? L'explicació francesa ve donada per la necessitat de buscar

un port de mar, després de tants quilòmetres de costa platgera com és la Costa Vermella. El tren buscava una sortida al mar, encara que fos més cara.

Les comissions d'enginyers espanyols i francesos es reuniren a Perpinyà per tal de tractar aquest assumpte i el punt d'enllaç a la frontera. La pressió francesa fou inflexible: el Coll de Balitres. Això permetia als francesos allargar el ferrocarril des de Port Vendres fins a Cerbere, mentre que a Espanya l'obligava a haver de portar la línia des de Figueres a Vilajuïga i travessar amb alguns túnels les muntanyes de Llançà, Colera i Portbou.

L'acord hispano-francès es va fer públic el dia 14 de gener de 1864 i el copiem a continuació:

“El Excmo. Sr. Ministro de Fomento me comunica con esta fecha la Real órden siguiente: —Ilmo. Sr.— S. M., la Reina (q.D.g.) de acuerdo con lo propuesto por la comisión internacional nombrada para estudiar donde debe atravesar la frontera el ferro-carril de Gerona á Francia, de conformidad con el dictámen del Ministerio de la Guerra y oído el parecer de la Junta consultiva de caminos, canales y puertos, ha tenido á bien disponer que el mencionado ferro-carril atraviese la frontera por el punto llamado Coll dels Balitres, en la inteligencia de que al construirse la vía se deberán tomar todas las precauciones militares que se crean necesarias por el Ministerio del ramo ademas de que por cuenta de la Empresa concesionaria del camno se dejen preparadas las obras de fabrica de la manera que se disponga por el propio Ministerio para que en caso de una invasion pueda inutilizarse completamente la via aplicando con rapidez la pólvora. — Lo traslado á V. S. para su conocimiento y demas efectos.”

L'escriptor gironí Botet i Sisó va fer un escrit sobre aquest acord en el qual diu:

“Dijimos que la carretera de Gerona á la frontera francesa media 61.263 m. y como desde la frontera hasta Perpiñán se cuentan 32.000, resulta una distancia total entre las dos ciudades, pasando por el Coll del Portús, de 93.463 metros. Ahora bien, el ferrocarril mide entre las dos poblaciones unos 110 kms.; esto es, 17 más que el antiguo camino, diferente que sería aún bastante mayor si se hubiese construido la via férrea por el mismo Coll del Portús ó por su inmediato el de Panissars. Además de la mayor extensión del trayecto, que deducidos los 4 kilómetros de más que hay de Gerona a Figueras por el ferro-carril, será siempre cuando menos de 13 kilómetros, el coste de la vía desde esta

última población á la frontera francesa se habría disminuído extraordinariamente; así lo comprueba, prescindiendo del hecho de ser este como hemos demostrado el camino más natural y por ende el seguido en todos tiempos, lo que se lee en el informe dado por la Comisión nombrada por el Gobierno español para formar el plan general de Ferrocarriles que recomienda el trazado por el Coll de Panissars, del cual, según los datos por dicha Comisión recibidos, resultaba en la construcción una economía de cuatro ó cinco millones de escudos. Por otra parte, ningún centro comercial ni productivo de regular importancia se encuentra en el nuevo trayecto, por la parte de España, que justifique la utilidad ó conveniencia de su adopción.

¿Qué razón plausible pudo tener, por consiguiente, el Gobierno español para adoptar un trazado gravoso por la empresa constructora y contrario a los intereses de los viajeros y del comercio en general, por el aumento que importa en el precio de los pasajes y de los transportes? No existe otra probablemente que la de no disgustar al Gobierno francés, empeñado años hace infructuosamente en dar vida é importancia comercial al puerto militar de Port-vendres" (4).

CONCESSIO DE LA LINIA A FIGUERES

Hem de tornar una mica endarrera per poder seguir el fil històric del ferrocarril de Girona a Figueres. El dia 2 d'agost de 1863 el Butlletí oficial publica una disposició que diu:

"S.M. la Reina (q.D.g.), de acuerdo con el Consejo de Ministros y en uso de la autorización conferida al Gobierno por la ley de 15 de julio de 1857, se ha dignado otorgar a la Compañía de los Caminos de hierro de Barcelona a Gerona la concesión del ferro-carril de Gerona a Figueras, con sujeción al proyecto, tarifas de precios, máximos de peajes y transporte, relación de material y pliegos de condiciones particulares aprobadas para este camino por Reales órdenes de 26 de junio y 25 de julio del corriente año. De la de S.M. lo comunico a V.I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V.I. muchos años. San Ildefonso, 27 de julio de 1863. = Moreno López = Sr. Director general de Obras públicas".

La illusió o el somni dels figuerencs cristallitzava en aquesta R.O. Quasi vint anys de parlar dels ferrocarril, de la vital necessitat de que passés per Figueres, dels avantatges que produiria a la comarca, i ara ja s'havia firmat la llei que permetria poder pensar seriosament en la construcció de la línia Girona-Figueres.

El plec de condicions és llarg, com de costum en tots els d'aquells temps, però considerant interessant, ens decidim a publicar-lo a continuació:

"Pliego de condiciones particulares para la concesión del ferrocarril de Gerona á Figueras.

1.º La empresa concesionaria se obliga á ejecutar de su cuenta y riesgo las obras necesarias para el completo establecimiento de un ferrocarril que partiendo de Gerona vaya á terminar en Figueras, y á dotarle del material necesario para su explotación.

2.º Este ferrocarril arrancará de Gerona y se dirigirá por el Coll de Camallera á Figueras.

3.º Las obras se ejecutarán con sujeción al proyecto aprobado por Real orden de 26 de Junio de 1863 y á las prescripciones en ella inscritas. Podrá sin embargo modificarse dicho proyecto con aprobación del Gobierno.

4.º En el término de 15 días, á contar desde la fecha de la concesión, deberá completar la empresa, sobre el depósito que tiene consignado para solicitarla, la suma de 1.972.597,47 rs. en metálico ó efectos de la Deuda pública al precio que les está asignado por las respectivas disposiciones vigentes, y en los que no le tuvieren al de su cotización en la Bolsa el día anterior inmediato al de la consignación del depósito.

5.º La empresa deberá dar principio á los trabajos de este ferrocarril dentro de los dos primeros meses siguientes á la fecha de la concesión, y tenerlo enteramente concluido y dispuesto para la explotación á los tres años, contados desde la misma fecha.

6.º La explotación se hará para una via hasta que las necesidades del trafico exijan la segunda; pero los túneles y obras de fábrica se construirán desde luego para dos vías.

7.º Se establecerán estaciones en los puntos que se expresan á continuación y de las clases que se indican, á saber:

Una de primera clase en Figueras cuatro de segunda en Flassá, S. Jordi, Camallera y S. Miguel de Fluviá, y cuatro de tercera en Selrá, Bordils, Estañol y Vilamalla: Cuando la empresa quiera establecer mas estaciones, no podrá hacerlo sin autorización del Gobierno; pero este podrá obligar á aquella á situar otras donde lo tenga por conveniente.

8.º El material móvil se fija como minimum para este ferrocarril en

4 locomotoras con sus tenders para mercancías.

5 id. para viajeros.

10 coches de primera clase.

20 id. de segunda.

40 id. de tercera.

26 wagones cubiertos para equipajes y mercancías.

16 id. descubiertos para mercancías.

6 id. cuadras

16 trucks.

8 coches de conductor con freno y casilla.

9.º Las máquinas estarán construidas con arreglo á los mejores modelos.

10. Los coches de viajeros serán de tres clases, y todos estarán suspendidos sobre muelles, y tendrán asientos. Los de primera clase estarán guarnecidos, y los de segunda tendrán los asientos rellenos: unos y otros estarán cerrados con cristales: los de tercera clase llevarán cortinas. La empresa podrá emplear coches que lleven en departamento separado mas de una clase de viajeros. Podrá también emplear carruajes especiales, cuya tarifa determinará el Gobierno á propuesta suya; pero en ningún caso excederá el número total de asientos del convoy.

11. La empresa usará en lo trenes de viajeros del freno Castellví mientras no se demuestre que haya otro que reuna mejores condiciones, con arreglo á lo dispuesto por Real orden de 4 de Junio de 1862.

12. La empresa deberá establecer y conservar á sus expensas y constantemente en buen estado durante el tiempo de la concesión, un telégrafo eléctrico para el servicio público con el número de hilos que se le exijan, desde uno hasta cuatro inclusive, teniendo los postes dispuestos para recibir los demas que crea conveniente detablecer la Administración para el mismo objeto á expensas del Estado, sin perjuicio de los que coloque ademas la misma empresa para el servicio especial de la linea.

Al aprobarse los proyectos de las estaciones se designara el local que debiera ceder la empresa para el servicio del telegrafo del Gobierno.

13. No podrá ponerse en explotación el todo ó parte del ferrocarril sin que proceda autorización del Gobierno en vista del acto de reconocimiento de las obras y material del camino,

redactada por los ingenieros inspectores, en que se declare que ya puede comenzarse la explotación.

14. Tampoco podrá la empresa emplear en la explotación ninguna locomotora ó carruaje, ya sea recién construido, ya después de reparaciones importantes, sin que haya sido reconocido y aprobado por los inspectores del Gobierno.

15. Los convoyes de viajeros tendrán el número suficiente de asientos de las tres clases marcadas en el artículo 12 de estas condiciones para conducir todas las personas que concurran á tomarlos.

16. La velocidad efectiva de los convoyes de viajeros y de mercancías se fijará por el Gobierno á propuesta de la empresa, así como la duración de los viajes.

17. La empresa queda obligada á poner á disposición del Gobierno gratuitamente, y sin perjuicio de lo prescrito en los artículos 28 y siguientes de las condiciones generales de 15 de Febrero de 1856, las secciones de carruajes necesarias para el transporte del correo en un tren de ida y otro de vuelta diarios, cuyas horas de salida y llegada se fijarán por el Ministerio de Fomento, de acuerdo con el de la Gobernación, oyendo á la empresa.

18. La concesión de este ferro-carril se otorga por 99 años, con arreglo á estas condiciones y á la adjunta tarifa provisional, y con sujeción á la ley general de 3 de Junio de 1855; y finalmente, á todas las disposiciones generales relativas á caminos de hierro.

19. La empresa se sujetará á la adjunta tarifa provisional de precios máximos hasta que se apruebe la definitiva para toda la línea de Granollers á la frontera francesa, en vista de los proyectos completos de sus secciones. De cinco en cinco años, con arreglo á la ley general de ferro-carriles, podrá ser reformada esta tarifa por el Gobierno si el camino produjese mas del 15 por 100 del capital invertido por la empresa.

20. En los 10 años que precedan al término de la concesión el Gobierno tendrá el derecho de retener los productos líquidos del camino y emplearlos en conservarlo si la empresa no llenase cumplidamente esta obligación.

21. Se fija en 15 por 100 el límite de los productos que debe tomarse como base para la indemnización á la empresa en el caso de que creyese el Gobierno conveniente terminar la concesión, con arreglo al art. 31 del pliego de condiciones generales de 15 de Febrero de 1856.

22. La empresa nombrará uno de sus individuos para recibir las comunicaciones que le dirijan el Gobierno y sus delegados, el cual deberá residir en Barcelona.

Si se faltase por la empresa á esta disposición, ó su representante se hallase ausente de Barcelona, será válida toda notificación hecha á la empresa, con tal que se deposite en la Secretaría del Gobierno de la misma provincia.

23. Para atender á los gastos que ocasionen las inspecciones del Gobierno, la empresa abonará anualmente, desde el momento que estas se establezcan, la cantidad de 300 rs, vn. por kilómetro en construcción, y la de 600 por kilómetro de los que se hallen en explotación, que deberá consignar por trimestres adelantados en las Cajas del Tesoro público.

Al aprobarse los proyectos de las estaciones se designará el local que en cada una ha de ceder la empresa gratuitamente para dichas inspecciones.

24. No solo quedará la empresa obligada al cumplimiento de las prescripciones y cláusulas precedentes, sino de la ley de ferro-carriles de 3 de Junio de 1855, instrucción y condiciones aprobadas por Real decreto de 15 de Febrero de 1856 y demas disposiciones dictadas ó que se dicten en lo sucesivo con caracter general sobre caminos de hierro.

25. La empresa se obliga al cumplimiento de las precedentes condiciones y á aceptar la concesión del trozo de ferro-carril de Figueras á Francia cuando se haya aprobado el proyecto y fijado el punto en que ha de empalmar en la frontera con la línea francesa que se dirija á Perpiñán

Si la seccion de Gerona á Figueras no se concluyese en el plazo fijado por el artículo 5.º de estas condiciones, caducarán de hecho las concesiones en la ley de 15 Julio de 1857 y otorgadas con arreglo á ella.

Madrid 25 de Julio de 1863. — Moreno Lopez.

En nombre y representación de la compañía de los caminos de hierro de Barcelona á Gerona; usando de las facultades que la Junta directiva de la misma me ha conterido con poder autorizado en Barcelona á 4 del corriente ante el notario Fernando Ferran, cuyo poder exhibo, y en cumplimiento de la Real órden que se me ha comunicado en esta fecha, declaro hallarme en un todo conforme con las condiciones que comprende este pliego, y con la tarifa provisional y la relación de efectos aprobadas por reales órdenes de 26 de Junio y 25 del corriente, que las acepto en todas sus partes.

Madrid, 25 de Julio de 1863".

En quant a la Tarifa de preus per als viatgers i mercaderies, les disposicions generals i la relació del material a introduir, donarem aquí una explicació concisa del mateix.

El material indispensable per portar a terme l'explotació de la línia Girona-Figueres era el que quatre locomotrius amb els seus tenders per al servei de mercaderies (cada una valia 430.000 rals); cinc locomotrius per al de viatgers (330.000 rals); deu carruatges de primera classe (40.500 rals de cost per unitat). vint de segona (30.000 rals) i quaranta de tercera (28.000 rals); vint-i-sis vagons coberts per a equipatges i mercaderies (12.200 rals); setze de descoberts per a altres tantes (12.400 rals); sis vagons quadres (12.800 rals); setze "truks" (99.800 rals) i vuit cotxes per a conductor amb freno i caseta (37.500 rals). També 3.485 tonelades de carrils (920 rals a la tonelada); 28 jocs d'agulles pels canvis (2.300 rals unitat); una plataforma giratòria per a locomotrius (30.000 rals); tres per a cotxes i vagons (12.000 rals); quatre grues; una bàscula; divuit rellotges (600 rals); cinquanta fanals; tres mil pics i 4.000 pales; etc.

Els preus dels viatges que s'establiren per a aquesta línia foren: el de 48 cèntims per quilòmetre per als cotxes de primera classe, 36 cèntims per als de segona i 22 cèntims per als de tercera. El militars i mariners que viatjaven individualment per causa del servei pagaven la meitat de la tarifa i els que ho feien formant tot un cos d'exèrcit solament una quarta part.

El preu que fou fitxat pel bestiar i mercaderies era el següent: bous, vaques, toros, cavalls, muls, 55 cts.; vedells i porcs, 25 cts.; xais i cabres, 15 etc. Mercaderies: ferro, begudes, sucre, sal, cafè, etc. 1 ral i 35 cts. per tonelada i quilòmetre; grans, semens, fusta, etc. 1 ral 15 cts.; pedres, guix, rajols, etc 1 ral.

Es curiosa la descripció que es fa dels vagons per a viatgers. Tots ells, diu la disposició, estaran suspesos sobre molles i tindran seients. Els de primera classe estaran guarnits, els de segona tindran els seients plens i uns i altres restaran tancats amb vidrieres. Els de tercera classe només portaran cortines. Aquestes normes sofriren ben aviat un canvi, puix que la gent de les altres línies en funcionament es queixaren de la fred i els vagons de tercera classe també foren tancats amb vidres.

Coincidint gairebé amb la data citada hi ha una disposició (dia 7 d'agost) per la qual el veí de Figueres Francesc Moy va presentar un projecte d'aprofitament de les aigües del Rec del Mal Pas per a destinar-les a un molí fariner i al regadiu de terrenys, la qual cosa

demostra la gran quantitat d'aigua que portava aleshores aquell rec. La concessió era a l'indret del camí de Vilabertran a Vilatenim, prop del terreny del Molí de l'Anguila (avui Escorxador municipal i Parc de Bombers), on pocs anys després passaria el tren i obligaria a omplir de terra les grans basses allà formades.

Aquest any històric per a Figueres va proporcionar també la primera crònica negra dels ferrocarrils: el dia 9 d'octubre va produir-se un greu accident de tren en passar el comboi el pont de la riera d'Alberut, entre Hostalric i Breda. Nombrosos vagons caigueren al llit de la riera i es van matar vint viatgers, més uns altres dos que moriren a Hostalric on els havien traslladat per a llur hospitalització, degut al seu estat gravíssim. Un d'aquest dos difunts fou el figuerenc Joaquim Romà, o sigui que és el primer figuerenc que morí en accident de ferrocarril. En el mateix tren viatjaven dos altres veïns, Antoni Calvet i Pere Palé, que varen resultar il·lesos.

Amb l'entrada de l'any 1864 tot estava disposat per a començar les obres de la línia Girona-Figueres, però van iniciar-se molt pausadament degut a què les companyies esperaven la publicació d'un decret del Ministeri de Foment que completés la confirmació oficial. Una llei del dia 13 d'abril va concedir el Govern un crèdit de dos milions de rals amb càrrec al pressupost extraordinari d'Obres Públiques, per tal de completar amb tota urgència les informacions i estudis que calien per a la classificació del ferrocarril.

Conseqüent a aquesta llei fou la formació del Pla General de Camins de ferro, presentat al Govern el dia 25 de juny. Era en realitat un avanprojecte i un dels seus principals objectius era: "Establecer bajo los mismos principios el enlace y comunicación de nuestro país con los vecinos por las fronteras de Francia y Portugal".

Les regions ferroviàries existents en aquella data eren sis. La segona era anomenada del Nord-Est i comprenia totes les províncies de la conca de l'Ebre. Consignava que "el interés más desatendido en esta red del Noreste, es el de las comunicaciones con Francia, interés de primer orden. Hoy sólo existen dos entradas en Francia, a los dos extremos de la extensa cordillera del Pirineo...".

Senyala la línia autoritzada i explotada fins a Girona i feia esment de la concessió de la línia de Figueres a la frontera francesa (lleï del dia 10 de març d'aquest mateix any 1864 i de la qual parlarem més endavant) a favor de la Companyia de Ferrocarrils de Barcelona a Girona, amb una longitud de 27,075 quilòmetres i un pressupost de 82.946.494,52 rals de billó. En realitat el nom exacte de la companyia

era el de "Compañía de los Caminos de Hierro de Barcelona a Francia por Figueres", i fou autoritzada a doblar el capital social, que en aquells moments era de nou milions de duros. Amb aquesta ajuda econòmica semblava que es donaria una gran embranzida a les obres d'aquesta línia, però en realitat la situació econòmica era difícil i durant un bon nombre d'anys varen seguir amb gran lentitud.

S'ha de tenir en compte que el pressupost de la línia Girona-Figueres no apareix en cap document, si bé la Memòria de la companyia apareguda el dia 31 de desembre de 1877 consigna que en la línia Girona-França s'han invertit 127 milions de rals, i encara faltaven alguns més per als treballs de la construcció de l'estació i la duana de Portbou.

ELS VOLTANS DE LA FUTURA ESTACIO

Si bé és veritat que les obres anaven molt a poc a poc, una cosa s'observava ja a Figueres. El dia 15 de gener de 1864 un grup de veïns féu cap a l'Ajuntament per tal d'advertir-lo que havien notat que "la estación se colocaría en un punto distante, desconveniente y fuera del centro de la población, en un punto cercano a la huerta Xarrich, junto a las eras Bassols y Fontana, hasta el camino que conduce al Campo Santo, que estaba alejado y separado de los puntos habitados" (2).

Hem de considerar aquesta opinió d'aquells figuerencs, ja que l'horta Xarric estava on avui hi ha el grup de vivendes entre els carrers Sant Antoni i Méndez Núñez, prop del carrer Sud. O sia, que hi havia el propòsit de construir l'estació una mica més al sud d'on és actualment és a dir, juntament als jardins de la pròpia estació que encara avui existeixen.

Segons els plànols de l'època, la població de Figueres arribava fins al carrer Sant Llätzer, el qual romandria encara tancat durant alguns anys per l'horta Raguer (avui carrers Esperança i Mare de Déu de Lourdes). Al carrer Méndez Núñez hi havia restes de les muralles de la primera guerra carlina. El carrer Nou estava edificat pels dos costats fins al carrer Pere III i solament pel cantó oest fins a la plaça Creu de la Mà. Pel carrer Castelló hi havia la Plaça dels Monjos (avui Catalunya), amb arbres i sense cobrir. Aquest carrer havia guanyat molt en dinamisme degut a l'obertura de la nova carretera de Roses el dia 27 de febrer de 1854. Abans la citada via tenia una importància insignificant: solament hi havia edificada una casa a la part sud i a la nord subsistien restes de l'antic convent dels Monjos de Sant Pere de Roda; quedava allllunyat de la vila per la paret de l'horta de l'Hospital.

La plaça dels Monjos es destinava per al mercat de cavalls, rucs, mules...

El terreny de l'antic convent de Sant Pere de Roda (avui asil Vilallonga i església dels Desemparats) va ésser usat per la companyia del ferrocarril per a muntar els barracons d'hostalatge dels obrers de la dita companyia i al mateix temps per a magatzem de material ferroviari. Només per als coberts i habitacions dels treballadors es varen necessitar 1.500 planxes de ferro galvanitzat.

Una vegada acabades les obres, aquest terreny fou comprat pel senyor Marià Vilallonga i sobre ell va edificar l'asil Vilallonga, i reformant l'església mig enderrocada dels monjos de Sant Pere de Roda per efecte de les obres de la nova carretera de Roses, va convertir-le en l'església dels Desemparats.

La riera Galligans estava descoberta a partir del carrer Sant Cristòfol i al camí al Cementiri (avui passeig 18 de juliol) tan sols hi havia unes parets conseqüència del pati del convent dels esmentats monjos de Sant Pere de Roda.

Aquestes dades urbanes ens donen a comprendre el motiu pel qual aquells figuerencs creien que l'emplaçament de l'estació del tren era molt allunyat de la població. La distància a les parets de l'antic recinte murallat era d'uns dos-cents cinquanta metres. No hi havia enllumenat des de la plaça dels Monjos i el paratge es considerava força desert. Per això es va proposar que l'edifici de la nova estació es situés al camp de la senyora Carolina d'Aloy i Calvila i a l'horta del senyor Ignasi Sans i Roca, situats més a la vora del carrer Nou.

L'edifici de l'estació va quedar fixat precisament al lloc on avui està situat, o sigui, si fa no fa, on havia indicat prèviament la companyia.

En el mes de gener de 1864 s'espigola una notícia molt lligada al ferrocarril. S'ha dit que aquest i el telègraf varen néixer gairebé plegats i que l'un i l'altre es feren un servei mutu, puix que el ferrocarril es servia del telègraf per a la comunicació urgent de les seves necessitats i serveis, mentre que el telègraf utilitzava les explanacions de les vies fèrries per a la col·locació dels pals de sustentació de la línia. Això motivà que en alguns llocs els alcaldes fessin servir el telègraf especial del ferrocarril per a assumptes municipals, la qual cosa fou considerada com un abús d'autoritat que "podia ocasionar fatales consecuencias para el público, tratándose de un servicio rápido por necesidad y complicado". Així deia la disposició que va prohibir terminantment l'ús incontrollat del telègraf del ferrocarril a tots els alcaldes dels pobles que comptessin amb via fèrria.

A Figueres la disposició de la companyia no la va afectar en aquells dies puix que el telègraf arribà l'any 1867 i s'installà al carrer del Forn Baix.

La concessió del ferrocarril de Girona a Figueres va portar tot seguit un desig d'unir les comunicacions de Figueres amb Roses. El dia 18 de març de 1864 el Governador civil autoritzava portar a cap a Luis de Mas i Fontdeviela i a José de Faria la petició feta pels mateixos de construir una línia fèrria de Figueres a Roses. Els concedia sis mesos de temps per a fer l'estudi i no els donava cap dret de concessió especial ni indemnització per part de l'Estat, el qual quedava lliure per a poder atorgar noves autoritzacions i elegir els projectes que es creguessin més acceptables amb relació amb els interessos generals del país i als creats per concessions anteriors.

Amb això arribem al dia 10 de març de 1864. La Gaceta de Madrid va publicar la reial ordre del Consell de Ministres atorgant a la companyia dels camins de ferro de Barcelona a Granollers i Girona la concessió del ferrocarril de Figueres a la frontera francesa, passant pel coll de Balitres. La disposició oficial anava redactada en la següent forma: "S.M. la reina (q.D.g.), de acuerdo con el Consejo de Ministros y en uso de la autorización conferida al Gobierno por la ley de 15 de julio de 1857, se ha dignado otorgar a la Compañía de los caminos de hierro de Barcelona a Granollers y Gerona la concesión del ferro-carril de Figueras a la frontera francesa, en el Coll dels Balitres, con sujeción al proyecto, tarifa de precios máximos de peaje y transporte, relación del material y pliego de condiciones particulares aprobados para este camino por Reales órdenes de 14 de enero y 15 de febrero del corriente año".

Citarem les qüestions més importants:

"Este Camino partirá de Figueras y se dirigirá por Vilajuiga y Llansá al Coll dels Belitres en la frontera francesa... En el término de 15 días, a contar desde la fecha de la concesión, deberá completar la empresa. sobre el depósito que tiene consignado para solicitarla, la suma de 2.488.364 reales 83 céntimos... La empresa deberá dar principio a los trabajos de este ferrocarril dentro de los tres primeros meses siguientes a la fecha de la concesión y tenerlo enteramente concluido y dispuesto para la explotación a los seis años contados desde la misma fecha... La explanación se hará para una vía hasta que las necesidades del tráfico exijan la segunda, pero los túneles y obras de fábrica se construirán desde luego para dos vías... Se establecen estaciones en los puntos que se expresan a continuación y de las clases que se indican,

a saber : Una de primera clase en Port-Bou ; tres de segunda en Perelada, Vilajuiga y Llansá y una de tercera en Culera... El material móvil se fija como mínimo para toda la línea de 8 locomotoras para viajeros, 8 locomotoras para mercancías, 20 coches de primera clase, 40 de segunda y 70 de tercera, 54 vagones cubiertos, 34 de descubiertos, 14 de cuadras, 34 "truks" y 17 coches de conductor con frenos y casillas..."

II — PROBLEMATICA ECONOMICA

Els treballs tant del trajecte de Girona a Figueres com el de Figueres a Portbou varen anar-se realitzant amb molta parsimònia i lentitud, degut a què la companyia esperava un decret del ministre de Foment que es va firmar el dia 5 de setembre del mateix any, pel qual s'autoritzava a la Societat a titular-se "Compañía de los Caminos de hierro de Barcelona a Francia por Figueras" i al mateix temps li facultava ampliació de capital, que llavors només era d'uns nou milions de duros.

Aquest decret va semblar que donaria un nou impuls a les obres, però aquestes varen seguir amb ganseria i fins i tot arribà un moment en què varen quedar paralitzades. Els problemes econòmics eren molt greus i durant uns anys varen ésser el tema de la història de les dues línies, ja que les obres pròpiament dites restaren quasi abandonades. L'obra que s'estava portant a cap era d'una gran amplitud i sense l'ajuda ferma del Govern era debades intentar realitzar-la. Cal dir que molts accionistes mai no varen confiar en l'Administració.

La companyia va enviar a Madrid una petició d'augment del capital necessari per a "atender a la prolongación de la línea de Barcelona a Girona hasta la frontera francesa y la consiguiente reforma de los artículos 3, 5 y 6 de los Estatutos por los que se regia la Compañía". Aquests articles es referien a la denominació i composició de capital.

La Junta general d'accionistes havia autoritzat a la Direcció de la companyia a fer aquestes gestions. Finalment el Govern va aprovar l'esmentat decret pel qual accedia: 1.— Que la companyia a partir d'aquell moment actués sota el nom de "Compañía de los Caminos de hierro de Barcelona a Francia por Figueras". 2.— A l'ampliació del capital social fins a 349.600.000 rals, i 3.— Autorització per a modificar els dits articles 3, 5 i 6 i amb això podien abonar el sis per cent d'interès sobre les sumes satisfetes i les que en l'avenir poguessin realitzar-se fins a l'acabament i posterior explotació de la línia.

Amb això el projecte començà a rutllar més de pressa. El dia 10 d'agost l'Ajuntament de Figueres va rebre un escrit del Govern recomanant-li que en el termini de vuit dies examinés l'avantprojecte del traçat de la via al seu pas per Figueres, a la qual cosa l'Ajuntament va contestar que no eren factibles les variacions i que, per consegüent, es complís l'avantprojecte. Aquesta consulta era conseqüència d'una

petició feta per l'Ajuntament de Santa Coloma de Farnés a fi de què el ferrocarril passés per aquesta població, seguint cap a Vidreres, Llagostera i Sant Feliu de Guíxols. L'Ajuntament de Figueres no va semblar-li gaire bé la idea, ja que pensava que tal vegada podria desviar-se cap a Roses en lloc de fer-se la ja programada i aprovada de Girona i Figueres.

ESTUDI DEL TRAJECTE

Amb això varen iniciar-se els treballs pericials de replanteig i presa de dades sobre el propi terreny. Els tècnics varen comprovar que des de Vilamalla a Figueres havien de creuar l'únic turó que hi ha en aquell lloc a l'objecte de seguir una línia recta. Es va prescindir de passar per l'indret del mateix poble de Vilamalla i varen deixar-lo a la part oest. Per tal d'evitar el susdit turó podien haver fet passar la línia una mica cap a l'est o a l'oest, encara que en el primer cas es



La Plaça de l'Institut fou aconseguida al desmontar-se les terres per omplir els fondals per on passava la via del tren.

trobaven perjudicats pel riu Manol ja que s'haurien vist precisats a travessar-lo en forma allargada i després s'haurien trobat amb les basses de Sant Pau. I d'haver-lo fet passar cap a l'Oest era llavors la carretera reial la que els perjudicava havent de fer una corba molt pronunciada. No va haver-hi cap més remei que tallar el pic de Montcel, a la sortida de Vilamalla, que és a la cota 55. Varen obrir un xaragall d'uns cinc metres de fondària per tal de donar pas a la línia fèrria. Travessaren el riu Manol mitjançant un terraplè d'un parell de metres d'alçària que salvava de possibles creixements del riu 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 es va seguir el més a la vora possible la carretera reial, i tota la via es va aixecar una mitjana de dos metres per tal d'evitar les aigües plujals que arribaven a cobrir grans extensions de terra en les temporades de fortes pluges. Varen obrir-se varis ulls al terraplè pel pas de recs i còrrecs, encara que no varen ésser suficients. ja que en alguns anys de grans temporals aquest terraplà va formar una muralla que embassava les terres de la part oest de la via per no tenir suficients llocs on escórrer's cap a la part est que mena al riu Manol.

Allà on els enginyers trobaren major desnivells fou a la pròpia entrada de Figueres, prop de l'actual moll de càrrega, doncs hi havia uns grans esbornacs produïts pels recs de la Cecina, Susanna i Merdisser, que sempre portaven un fort cabal d'aigua. S'hagué d'emplenar de terres, la major part de les quals procedia del desmunt que anys després es feria al carrer Sant Pau, per davant de l'Institut.

Una altra clotada varen trobar-la els tècnics a la part nord de la població a conseqüència dels escórrer's dels carrers Sant Joan Baptista, Víctor Pradera i Dr. Burgas. Hi havia unes barrancades produïdes per les aigües pluvials que s'esmunyien de les parts més altes de la vila, formant en alguns carrers veritables xaragalls que anaven a parar a la timba per on avui passa la via del tren. El fondal continuava cap a la riera i el Rec del mal pas. Fou necessari omplir-lo amb terres de l'esmentada procedència, i els tècnics varen aixecar tota a base de la via del tren desde Figueres fins a Peralada, acaramullant les terres a un terme mig de dos metres sobre la rasant dels camps, per tal de lliurar la via de l'entollada de tot el sector en temps d'aiguats.

En aquests treballs pericials va originar-se una protesta. La senyora Antònia Lluch, vídua Dalfau, sollicità una indemnització corresponent a l'import de tres oliveres que havien estat tallades en fer-se el replantejament de la línia. L'enginyer de la companyia va

justificar-se al·legant que els arbres li dificultaven la percepció dels senyals i que encara n'havia de tallar dos més, però que una vegada acabats els treballs, es procediria al pagament del valor de totes les oliveres tallades.

Ben aviat varen formular-se altres protestes per motius semblants. L'Ajuntament va nomenar diferents perits per a la taxació d'aquests danys. El primer perit nomenat fou el senyor Tomàs Carreres, mestre d'obres i agrimensor. Després ho foren els senyors Joan Papell i Llenas, vigilant de les obres municipals i director de camins, canals i ports; Francesc Jordi, també mestre d'obres i director de la Granja Escola de Fortianell; Alexandre Comalat, i algun altre.

EXPROPIACIONS

El dia 23 de juny de 1865 la Companyia del ferrocarril va comunicar a l'Ajuntament que degut a les obres del tren, havien d'ésser expropiades una munió de finques i que a tal fi acompanyava una llista dels propietaris de terrenys afectats a la primera secció, o sia, des del riu Manol fins a la carretera de Roses, per tal que ho assabentés als interessats. La zona abraçava un total de 885 àrees de terrenys plantats d'oliveres i vinyes i altres camps i horts. La llista dels propietaris interessats i l'extensió que els prenien era la següent:

Helena de Gayolà de Senillosa	(Barcelona)	16,78 àrees
Marià Noguer	(Figueres)	0,42
Antoni Viñas	(Vilabertran)	6,44
Josep Pinadell	(Figueres)	7,12
Catarina Viñas	(Vilabertran)	5,94
Pere Roqué	(Vilabertran)	5,48
Josep Fita	(Figueres)	6,02
Agustí Auter	(Figueres)	10,89
Jaume Fàbrega	(Vilabertran)	5,21
Elies Rebarter	(Santa Llogaia)	5,34
Maria Serra	(Figueres)	8,64
Josep Llandrich	(Figueres)	10,84
Loreto de Gayolà de Catalán	(Barcelona)	156,63
Joan Badosa	(Figueres)	15,64
Josep Vilagran	(Portbou)	14,80
Francesc Jordi	(Figueres)	24,98
Salvi Guixeras	(Vilamalla)	2,60
Pere Fabra	(Figueres)	18,91

Narcís Fages de Roma	(Figueres)	111,02
Dolors de Perramon de Foncuberta	(Barcelona)	72,75
Francesc Moy	(Figueres)	54,59
Dolors Puig Valls	(Figueres)	28,41
Josep Llandrich	(Figueres)	13,50
Marià Bonuagra	(Figueres)	116,63
Joan de Alvarez	(Palamós)	11,80
Antònia Lluch Vda. Dalfau	(Figueres)	111,20
Ragis i Tifflys	(Figueres)	49,62
Joan Ferrerfàbrega	(Camallera)	30,82

L'Ajuntament de Figueres el presidia en aquella ocasió el senyor Eduard Rodeja, i es va anomenar el senyor Francesc Jordi —designació ben rebuda per tots— com a tercer perit per a dirimir les discòrdies que poguessin suscitar-se entre els experts nomenats pels dits propietaris i els de la Companyia.

El dia 25 de juny l'alcalde va dictar un auto de notificació per mitjà del qual citava a tots els propietaris afectats d'expropiació per tal que concorreguessin a veure l'expedient en el qual se'ls assabentava de les quantitats assenyalades per l'empresa.

Un mes després, el dia 27 de juliol, la Companyia va comunicar que s'havia publicat al butlletí oficial del dia 12 d'aquell mes l'edicta obrint el termini per a presentar les reclamacions que els propietaris dels terrenys consideressin oportunes, valuades en un informe pericial, puix que la Companyia ja ho havia fet per mitjà del seu tècnic, el senyor Tomàs Carreres.

El dia 6 d'agost els propietaris es varen reunir a la Casa de la Vila i el batlle els recalçà la necessitat de nomenar un perit particular, a fi de concórrer per la seva part a la taxació de llurs terrenys. Els afectats manifestaren que necessitaven un termini més llarg de temps, alegant el domicili de fora de Figueres d'alguns propietaris i, a més, l'existència en aquells dies d'una epidèmia de còlera que dificultava la vinguda dels alludits. En sa virtut, l'alcalde va allargar el termini en vint dies més.

Un dels propietaris assistents, el senyor Fages, va exposar la conveniència que durant el termini concedit es fessin gestions amb l'empresa per tal d'arribar a un acord amistós, sense necessitat de què ho haguessin de fer els perits. Per unanimitat es va aprovar aquesta idea i per a portar-la a cap es designà una comissió formada pels senyors Fages, Moy, Heras, Auter i Gimferrer. Mentrestant es varen

afegir a la llista dels afectats per l'expropiació els senyors Pere Coll, Marcellí Moner i Joan Bufi, que en la primera valoració no hi anaven inclosos.

Totes aquestes gestions varen durar molt de temps, puix que fins el 14 de juliol de 1879 i aprovat per l'Ajuntament el dia 2 de març de 1880, no va quedar tancada, amb la conformitat de tots, l'acta de partió i amollonament del perímetre que delimitava la superfície total ocupada per la Companyia.

CRISI ECONOMICA

La crisi econòmica de 1866 va afectar també les obres del ferrocarril Girona-Figueres. El dia 24 d'abril d'aquest any fou aprovada la llei de subvenció estatal que afectava directament aquestes obres, cosa que va causar un asserenat optimisme a la companyia i l'ànim a reprendre tot seguit les obres. Pel mes de setembre es parlava amb vehemència de continuar-les, però la subvenció estatal promesa no passava d'ésser una utopia i per tant, la crisi continuava més greu que mai. L'empresa constructora de les obres, propietat d'Angel Rostillo, no volia seguir-les sense una seguretat formal de què li fossin cancel·lades un cop acabades. Mentrestant les obres romanien parades. Aquest retard fou el causant de la caducitat del termini concedit per la llei per a l'execució de les obres, fins que es publicà un decret el dia 29 de desembre per mitjà del qual es prorrogava el termini per un període de tres anys més. La part discutible d'aquest decret és que donava preferència, quant a les subvencions, a les companyies que tinguessin almenys una longitud de línia de mil quilòmetres, que era una manera dissimulada d'evadir tota ajuda, puix que no n'hi havia cap amb tanta llargària de via. Però la llei almenys no va esgotar el termini, que un temps després es va allargar a quatre anys, o sia, fins el 2 de juliol de 1870, en què es publicaria la llei d'ampliació del pla general dels ferrocarrils espanyols que afectava molt directament la línia Girona-Figueres.

Com que no arribava subvenció de cap mena, els accionistes es posaren nerviosos, sofrint una forta decepció. En el mes de març de 1867 alguns d'ells varen demanar la renovació de la junta de la societat, allegant la ineptitud de la mateixa. Aconseguit el canvi, els socis, no obstant, seguiren inquietos, ja que les coses tampoc no rutllaven gens bé. La crisi i la llarga duració dels tràmits per aconseguir diners per a continuar els treballs varen minvar l'entusiasme dels accionistes per a les esmentades obres, que de bon començament es presentaven com un

negoci ràpid i de gran pervindre. Per consegüent la reacció natural dels capitalistes fou la d'abandonar el ferrocarril per a dedicar llurs inversions a negocis més segurs i de rèdits més fàcils i accelerats.

Al cap de tres mesos, la Comissió Governamental d'Auxilis als ferrocarrils va cloure els seus treballs i acordà subvencionar la Companyia del tren Girona-Figuères amb el cinquanta per cent de l'import de les obres encara no enllestides. De cop i volta això motivà que l'entusiasme tornés a apoderar-se dels accionistes, que esperaven que d'aquesta forma s'acabarien d'una vegada les obres i podrien cobrar dividendes de les seves inversions. No obstant, tot fou una falsa il·lusió. Les gestions per a cobrar la subvenció varen topar amb la impotència de l'administració pública que es veia incapaç d'atendre les demandes de diners i solament feia promeses i més promeses.

En el mes de maig de 1868 es va promulgar un projecte de llei per a l'emissió per part de l'Estat d'Obligacions ferroviàries, amb la intenció de recollir diners per a fer front a les seves promeses, però li fou molt difícil a l'Estat trobar compradors d'aquestes obligacions, ja que a tots els possibles adquirents els havia entrat una gran desconfiança.

Davant d'aquestes dificultats, la Companyia decidí renunciar a la concessió de la línia Girona-Figuères, ja que es veia impossibilitada de portar endavant els treballs, i des d'aleshores va tornar a anomenar-se "Compañía de Barcelona a Gerona". Una comissió de la mateixa va anar a Madrid el dia 19 de novembre de l'any susdit a sol·licitar auxilis econòmics al Govern provisional del Duque de la Torre. Volien trobar una solució, però sempre sorgia el mateix problema: la crònica manca de diners que el Govern patia.

Els directius i els socis de la Companyia es barallaven contínuament, amb un neguit ben palès. Fins i tot els varen recriminar el que haguessin anat a Madrid a pidolar inútilment almoïna.

Per agreujar més la qüestió d'aquell moment, va presentar-se a França la temuda filloxera enfonsant el mercat del vi del veí país. D'haver existit el ferrocarril fins a la frontera, els espanyols haurien pogut vendre la seva mercaderia a bon preu, doncs a Espanya, hi havia hagut una bona anyada de vi.

Els anys 1868 i 1869 varen ésser calamitosos per al ferrocarril: les obres seguien empantanegades. L'activitat política tenia la primacia. L'Ajuntament, en el mes de febrer, va demanar a les Corts l'aprovació d'una llei a favor del matrimoni civil i de la separació de l'Església de l'Estat. El dia 21 de maig els components del Comitè republicà varen



Un grup de ferroviaris figuerencs al costat de la màquina que tants anys va fer el servei de maniobres de Figueres.

sol·licitar la creació dins del Liceu Figuerenc del Club Republicà Empordanès amb la finalitat de cuidar de l'educació del poble, petició que els fou concedida per l'Ajuntament, ensems que els oferí l'ús dels salons del teatre. Aquest rampell va anar en augment. El dia 3 d'octubre, a les nou del matí i a conseqüència del alçament armat que s'observava a la comarca, les tropes governamentals varen prendre posicions estratègiques a Figueres. L'Ajuntament es va constituir en sessió permanent, fins que a les onze de la nit es va aixecar la reunió en ésser ocupada la Casa del Comú pels militars. Derivat d'aquest fet, la Corporació municipal va reunir-se a la Sala de Juntes de l'Hospital. El dia 5 es va declarar l'estat d'excepció i la Superioritat procedí a anomenar un altre Ajuntament, disposició que fou anul·lada el dia 16 de gener de 1870 per haver estat elegit per sufragi popular el mateix que anteriorment havia estat destituït. De nou fou designat alcalde el senyor Eduard Rodeja, qui pocs dies després va renunciar al càrrec per haver sol·licitat la baixa de veí amb motiu de traslladar el seu domicili al poble de Vilanant.

No cal dir que tots aquests trapijocs polítics influïren qui-sap-lo en què les obres del ferrocarril es mantinguessin paralitzades.

El dia 13 de febrer de 1870 es va prometre, una vegada més, una subvenció estatal de 16.800.000 rals, quantitat exageradament raquítica si la comparem amb el real cost de les obres que estava calculat en 120 milions. Amb aquell oferiment no hi havia res a fer. La Companyia seguia en un destret. En el mes de maig els ministres i una comissió nomenada a tal efecte, varen posar-se d'acord per a proposar a l'Assemblea Constituent que subvencionés amb 40.000 duros per quilòmetre la construcció dels seixanta que mancaven per arribar a la frontera. Víctor Balaguer havia obtingut del Govern del general Prim una ajuda de 56 milions de rals, quantitat molt superior a l'oferida anteriorment i que gairebé cobria la meitat del cost de l'obra. Però calia que les Corts aprovessin aquest subsidi. El dia 13 de maig es va llegir al Congrés el projecte, i després de moltes intervencions a favor i en contra de l'assumpte, al mes següent les Corts varen aprovar definitivament una ajuda directa del quaranta per cent del cost de l'obra, acord que es va convertir en llei el dia 2 de juliol de 1870 sobre ampliació del Pla general del ferrocarril i que tant afectava la línia Girona-Figuères. En aquesta línia es van considerar extensament les circumstàncies especials del seu caràcter internacional i pirinenc i les dificultats extraordinàries que oferia la seva construcció entre Figueres i la frontera pel mig de la muntanya.

La cosa, pel que es veia, tornava a rutllar, i el dia 13 de març de 1871 la Companyia va poder repartir, en concepte de dividendes, vuit duros per acció als seus subscriptors. L'acontentament va durar poc temps, puix que els ministres del nou Govern de Serrano varen dubtar en fer efectiva l'adjudicació aprovada i suspengueren momentàniament l'assumpte. Al final, varen regatejar, i l'acord va quedar reduït a una quarta part de la subvenció legislada anteriorment. La Gasetta del dia 17 de juliol va publicar una disposició del dia 20 de juny confirmant a favor de la companyia dels ferrocarrils de Barcelona a França la concessió del trajecte de Girona a Figueres i una altra del dia 22 següent concedint la de Figueres a la frontera. A ambdues disposicions s'aplicaren els beneficis de l'article primer adicional de la llei de 2 de juliol de 1870.

En la disposició del 20 de juny es consignava:

"Considerando que en 27 de Julio de 1869 espiraron los tres años de prórroga concedidos para la construcción de esta línea sin que el Gobierno al promulgarse dicha ley pudiera conceder otro plazo más que el insignificante de 25 días, únicos que restarian para completar los cuatro años consignados en el real decreto-ley de 29 de Diciembre de 1866, legalizándose por este medio el período que mediaba desde el 27 de Julio de 1869 al 2 de Julio siguiente:

Considerando que, atendidas estas circunstancias, procedía en la segunda de dichas fechas haber declarado la caducidad de la concesión del ferrocarril de Gerona á Figueras con arreglo á lo dispuesto en la ley general de ferrocarriles:

Considerando que esta teoría, aunque procedente y ajustada á las prescripciones legales, ofrece inconvenientes en su aplicación, y no facilitaría, como á primera vista parece, la conclusión del camino, que es lo que anhela para el desarrollo de su riqueza á comarca directamente interesada. si se tiene en cuenta por una parte el largo período de los trámites previos á la declaración de caducidad y al nuevo otorgamiento en subasta pública de las concesiones de ferrocarriles, y por otra la circunstancia de que siendo esta línea continuación de las de Barcelona á Gerona por Granollers y por Mataró, pertenecientes todas á la compañía de Barcelona á Francia por Figueras, nadie más interesado que la misma en que se termine, á fin de enlazar por aquella frontera las líneas españolas y francesas:

Considerando que la circunstancia de tener dicha empresa en explotación los ferrocarriles antes citados, como también algunas obras en los de Gerona á Figueras y á la frontera, le dan además respetabilidad financiera que garantiza en cuanto cabe el buen éxito de la terminación del camino:

S. M. el Rey (Q. D. G.), conformándose con lo propuesto por esa Dirección general, de acuerdo con el parecer del Consejo de Estado, ha tenido á bien disponer:

1.º Que se declare y entienda confirmada desde luego la concesión del ferrocarril de Gerona á Figueras en la personalidad de la actual Compañía de Barcelona á Francia á que pertenece, siendo aplicable á esta línea el beneficio que establece el primero de los artículos adicionales de la precitada ley de 2 de Julio; abonándose en concepto de subvención á la empresa en su día y en la forma que establecen los artículos 6.º y 7.º de la misma ley el 40 por 100 del presupuesto correspondiente al proyecto que se adopte y apruebe para dicho camino, cualquiera que sea su longitud y el coste de los trabajos cuando se terminen.

2.º Que esta subvención es, aplicable única y exclusivamente á las obras que hayan sido ejecutadas y se ejecuten con posterioridad á la fecha de 2 de Julio de 1870 en que se promulgó la ley de que se trata.

3.º Que en el caso de que la Compañía introduzca variaciones en el proyecto que se adopte, mediante las cuales resulte economía en la obra o trozo modificados, se hará la rebaja proporcional de subvención, á cuyo fin los proyectos de las reformas parciales se presentarán acompañados de sus respectivos presupuestos.

4.º Que en uso de las facultades que confiere al Gobierno dicha ley, se fija como época improrogable para terminar y poner en explotación toda la línea de Gerona á Figueras el día 31 de Diciembre de 1873".

Quan al text de la confirmació a favor de la Companyia de la concessió del de Figueres a la frontera, és de data 22 de juny, publicada a la mateixa Gasetta, i és de terminis semblants.

Abans hem vist que es va incomplir la condició acordada de concedir una subvenció del quaranta per cent, la qual cosa va forçar que els accionistes protestessin xardorosament i que les juntes d'ells celebrades els dies 19 i 20 de desembre esdevinguessin d'allò més agitades. Al final d'aquestes sessions es prengué l'acord de rebutjar la subvenció retallada i renunciar a la concessió del trajecte Girona-França.

La situació tornava altre cop a presentar-se problemàtica. L'incompliment per part del Govern d'allò que ell mateix havia aprovat, féu recruar el pessimisme a la nostra vila que veia ajornar així, indefinidament, la possibilitat de disposar del ferrocarril.

El dia 19 de gener de 1872 l'Ajuntament va prendre l'acord de delegar en el seu batlle la representació municipal, a fi de què en nom

del Partit Judicial anés a Madrid per tal de demanar a les Corts allò que reclamaven o millor, sollicités al Govern que tragués a subhasta les obres de construcció del tros final del ferrocarril, oferint en les condicions la major quantitat possible de subvenció. En vista de què la seva petició no fou atesa, llavors es va dirigir al ministre de Foment. També, en el mes de febrer, les Diputacions de Barcelona i Girona i 63 Ajuntaments afectats, entre ells el de Figueres, varen sollicitar de forma oficial i amb caràcter urgent que les obres sortissin a subhasta. Però el Govern semblava que no tenia pas massa pressa i anava donant molta lentitud a la qüestió, tanta, que el dia 23 d'abril els directius de la Companyia del ferrocarril de Barcelona a França es determinaren a entrar en negociacions directes amb el Crèdit Mobilier francès, societat autoritzada per una llei del 22 de març de 1856 i constituïda un any després. Comptava aquesta amb 456 milions de rals de capital nominal i de 68,5 milions en efectiu. Entre altres, una de les seves principals finalitats era la subscripció d'emprèstits per a crear empreses de ferrocarril. Els seus fundadors no eren espanyols, sinó els banquers francesos germans Pereire.

L'intercanvi d'idees al respecte entre ambdues empreses va portar a l'acord següent: si el Crèdit Mobilier obtenia la concessió directa, no per subhasta, del ferrocarril fins a la frontera francesa, abonaria l'import dels treballs fets a la línia i ambdós contractants explotarien conjuntament l'esmentada línia. Anaven d'acord amb els desigs de la Companyia de ferrocarrils del Migdia de França, i establiren un termini de tres anys per a concloure tota la línia de Girona a la frontera.

La condició era molt difícil d'aconseguir per part del Govern espanyol, però sense esperar-ne l'aprovació, el dia 10 de juliol varen acordar oficialment la transferència de facultats. En el mes de novembre el Congrés seguia sense resoldre l'assumpte, però el dia 22 de març de 1873 l'Assemblea nacional aprovà una llei per la qual facultava al Govern a autoritzar la subrogació de les concessions de Girona a Figueres i de Figueres a la frontera francesa a favor d'aquella personalitat jurídica que oferís les garanties que exigien les lleis, acreditats haver convingut amb l'actual Companyia la dita concessió, així com el pagament de les obres fetes i el gravamen que pesava sobre aquestes concessions. Es deia que era independent d'aquestes normes la línia de Girona a Granollers, a Arenys, etc. És a dir, estava feta a mida per a la línia de Girona a la frontera. El gran capital internacional

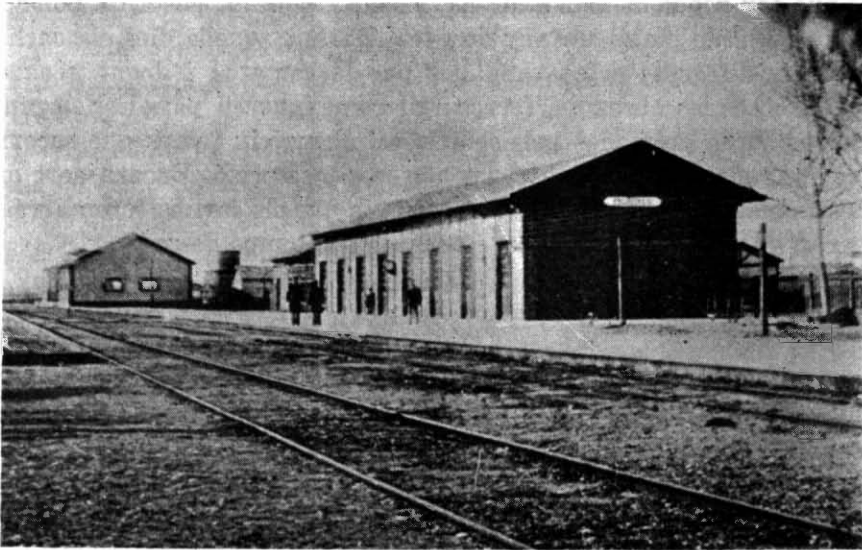
havia pogut fer variar les lleis que no havien aconseguit les companyies nacionals. Per tant, no hi havia cap impediment en possibilitar l'operació financera entre la societat espanyola i la banca francesa.

Mentre la qüestió del ferrocarril marxava per aquest camí, la comarca de l'Empordà estava passant per un altre moment històric molt difícil, o sigui, l'esclat de la segona guerra carlina. El dia 29 de juny de 1872 l'Ajuntament, presidit per l'alcalde Arderius, havia anat a demanar ajuda al Governador militar del Castell de Sant Ferran davant la imminència d'un atac carlí, que feia presumir la presència d'alguns escamots que rondaven a l'entorn de la vila i que fins i tot havien arribat a l'Hostal Nou. L'Ajuntament, com ja hem dit, demanà auxili i va pujar tota la corporació al castell per tal d'aconseguir-lo. El governador militar els va agrair llur interès i la col·laboració que oferien, i els manifestà que no tinguessin temor de cap mena, ja que segons els seus informes no era fàcil l'atac i que solament eren uns sis-cents els carlins que hi havia escampats per la comarca, essent per tant suficients les mides preses a la torre Gorgot. Ajuntament i Església Parroquial. Els regidors municipals demanaren armes per a la població, però el governador es va refusar a donar-les. Els digué que muntaria un servei de senyals per mitjà de tocs de campana per advertir de la proximitat de forces enemigues.

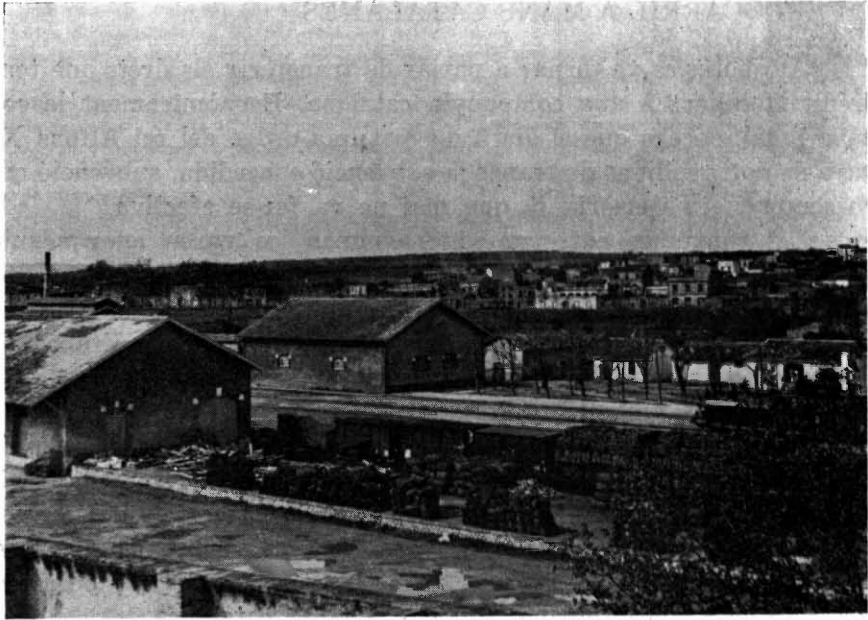
Figueres va ésser atacada pels carlins el dia 28 de maig de 1874, atac que fou rebutjat amb èxit. En premi a aquesta gesta, la població assolí el títol de ciutat un any després. Durant aquells dies els carlins cometeren diferents actes vandàlics per la comarca i degut a aquell estat de coses les obres del ferrocarril romangueren parades. Algunes estacions foren cremades pels sediciosos, al mateix temps que sacorri-maven vagons i barrinaven els ponts en construcció. Encara sort que aquestes malifetes no varen durar gaire, ja que els carlins foren arraconats cap a les muntanyes d'Olot i vençuts poc temps després.

III — ARRIBADA DEL TREN A FIGUERES

Esvaïts els maldecaps de la guerra carlina, a Madrid tornà a ésser assumpte d'actualitat el famós problema carril·laire pendent. En el mes de gener de 1874 es va tractar del conveni Hispano-francès subscrit per les dues companyies per a la concessió de la línia i el Govern es mostrà disposat a acceptar l'acord i a proporcionar a la nova empresa la mateixa subvenció consentida per a la primera. En el mes de juliol varen reprendre's els treballs, encara que romancerament, fins que el dia 6 de febrer de 1875 s'aprobà definitivament la transferència de la concessió al "Crédit Mobilier". Tot seguit designada, els treballs varen agafar una gran embranzida. En aquestes obres col·laboraren 1.400 obrers, a més de 80 cavalls. Pertot podien veure's sarrions, cabassos, carretons, tamborells, pics i pales; a vegades vago-netes sobre improvisats carrils. En una paraula, s'estava treballant intensament. Damunt dels terraplens es col·locaven les travesses de fusta de pi creosotat, que aleshores valien dotze rals cadascuna; sobre les travesses s'hi posaven els carrils de ferro, tipus Vignole, de sis



L'estació tal com fou inaugurada fa cent anys. Al fons es veu la cotxera per a màquines.



Vista de l'estació de càrrega, andanes i cotxera de locomotrius.
Al fons es veuen unes quantes cases del carrer de Sant Antoni.

metres de llargada i 36 quilògrams de pes per metre lineal; sobretot es procurava que estiguessin col·locats ben verticals, sense la més petita inclinació. Més tard ja es posarien travesses de roure i carrils d'acer.

La via del tren anava acostant-se a Figueres i les obres dels ponts i túnels també s'estaven portant a cap a Llançà, Colera i Portbou. El dia 10 de juliol de 1876 el capità general de Catalunya, els Governadors civils de Barcelona i Girona, i la Junta del ferrocarril varen inaugurar a Portbou el túnel internacional. El Consell d'Administració els havia invitat a veure la caiguda del darrer mur del túnel de Cervere que separava Espanya de França. Una forta explosió de dinamita va fer caure les últimes pedres i els obrers d'un costat i altre de la frontera tingueren ocasió d'abraçar-se efusivament.

Aquell mateix dia les esmentades autoritats varen fer nit a Figueres, on foren obsequiades amb una serenata musical, en la qual s'intercalà una selecció de sardanes.

EL FERROCARRIL A MANS CATALANES

Aleshores es va tornar a parlar de transferir els drets que tenia "Crédit Mobilier" a una companyia catalana. Econòmicament la cosa estava igual, encara que el dia 3 d'agost una ordre del rei Alfons XII fixava en dotze milions de francs la subvenció concedida, subvenció que, com sempre, era il·lusòria ja que mai no va fer-se efectiva.

Les converses entre ambdues companyies varen anar seguint el seu curs, fins que el dia 18 d'octubre varen cristallitzar en quelcom formal amb la signatura d'un conveni pel qual les companyies catalanes de Tarragona a Martorell i Barcelona i la de Barcelona a França per Figueres adquirien la línia en construcció entre Girona i França per 9.500.000 francs, amb el propòsit ferm d'enllestir-la ben aviat.

En el mes de novembre els accionistes de les dues companyies ja refoses en una, varen aprovar el conveni, actuant la nova raó social sota el nom de "Ferrocarriles de Tarragna a Barcelona y Francia", quedant ratificats aquests acords per una reial ordre del dia 2 de desembre del mateix any. A partir d'aquest fet, la Companyia del ferrocarril Girona-França retornava, doncs, a mans catalanes.

Les obres varen eixorir-se encara més, i abans d'acabar l'any, ja s'havien instal·lat duanes al Pertús i Perpinyà, per tal de facilitar les transaccions comercials a través d'aquesta línia fèrria.

La disposició que retornà la Companyia a mans catalanes diu així:

"MINISTERIO DE FOMENTO.— Excmo. Sr.: Vista la instancia que dirigen por conducto del Ingeniero Jefe de la división de ferro-carriles de Barcelona en 18 del mes próximo pasado D. Manuel de Aramburu y Pelayo, don Claudio Planás y D. Federico Marcet y Vidal, solicitando, en concepto respectivamente de mandatario de la Sociedad "Crédit Mobilier", concesionaria de los ferro-carriles de Gerona á Figueras y á la frontera francesa, en el de Director Gerente de la Compañía de los ferro-carriles de Tarragona á Martorell y Barcelona, y en el de Presidente de la Compañía de los caminos de hierro de Barcelona a Francia por Figueras, se apruebe la transferencia de la concesión de las líneas de Gerona á la frontera francesa, efectuada por la Sociedad "Crédit Mobilier" á favor de las indicadas Compañías, segun escritura otorgada al efecto, y de que acompañan la correspondiente copia:

Visto este documento y el informe de la Dirección general de Agricultura, Industria y Comercio:

Considerando que la personalidad y aptitud de la Sociedad cedente y de las Compañías cesionarias se hallan perfectamente definidas, y reconocida su capacidad para el acto cuya aprobación pretenden:

Considerando que reconocida en principios generales de derecho la facultad atribuida á cada uno para disponer de lo que le pertenece, no puede impedirse á la Sociedad cedente el ejercicio de este derecho aplicado al caso de que se trata:

Considerando que la escritura de que se hace mencion no adolece de vicio ni defecto alguno que la invalide:

Y considerando, por último, que la cesion intentada por las Empresas recurrentes, al verificarse sólo respecto de los mismos derechos y acciones que á la cedente otorgan las concesiones, es evidente que los intereses del Estado representados en las mismas han de tener la

suficiente garantía, toda vez que la Administración podrá exigir de dos entidades determinadamente obligadas el cumplimiento de las cláusulas del contrato:

S. M. el Rey (Q. D. C.), confirmando con lo propuesto por esa Dirección general, ha tenido á bien acceder á lo solicitado, y aprobar en su consecuencia la transferencia de las concesiones de los ferro-carriles de Gerona á Figueras y de Figueras á la frontera francesa, que hace la Sociedad "Crédit Mobilier" en favor de las Compañías de los ferro-carriles de Tarragona á Martorell y Barcelona, y de los Caminos de hierro de Barcelona á Francia por Figueras, en la parte que concierne á los derechos y obligaciones inherentes al contrato de concesión de cada una de dichas líneas.

De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 2 de Diciembre de 1875.— "Martín de Herrera."— Sr. Director general de Obras públicas."

El dia 14 de desembre l'Ajuntament de Figueres va designar els veïns Isidre Pous i Joan Tutau, per tal que, en nom del mateix, interessessin prop de la Companyia del ferrocarril a fi d'obtenir els màxims avantatges possibles per a la nostra ciutat. Els dos comissionats, als que després s'hi afegí el senyor Antoni Roger, varen manifestar que acceptaven de bon grat l'encàrrec i que s'esforçarien en aconseguir que l'estació de Figueres fos de la major categoria possible i que a la mateixa s'establissin uns tallers de reparació.

Els tres figuerencs varen fer cap a la direcció de la Companyia, a la qual exposaren els anhels de l'Ajuntament. Se'ls va contestar que l'estació de Figueres seria de primera classe —en aquest cas la Companyia no feia altra cosa que complir la disposició del 27 de juliol de 1863 que així havia classificat l'estació— i que "seria digna de un centro tan mercantil y activo como es la capital del Ampurdán". Varen comunicar aquesta falaguera nova a l'Ajuntament de Figueres el dia 18 de gener de 1877; mitjançant una carta en la qual manifestaven els comissionats que havien obtingut aquest resultat "a la verdad sin grandes esfuerzos, porque hallamos ya en muy buena disposición tanto a la Gerencia como al Sr. Ingeniero Jefe de la línea. No entendemos dar por terminada nuestra misión, antes bien entendemos que debemos continuar influyendo para obtener cuanto pueda redundar en beneficio de nuestra querida ciudad" (2).

El dia 8 de febrer l'Ajuntament els donà les gràcies i acceptà l'ofertament de continuar aquelles gestions.

El 22 de gener anterior la Companyia havia llançat una altra emissió de 20.000 obligacions de 500 pessetes cadascuna, a l'interès del sis per cent, amb la qual quantitat els treballs s'incrementaren i es pogueren anar extinguint les antigues accions de les Companyies abans de fusionar-se. En el mes d'abril es va dur a cap una altra emissió de 10.000 obligacions de les mateixes característiques.

L'any 1877 seria el del ferrocarril. Un any històric per a Figueres. Havia començat amb les eleccions del 6 de febrer, protestades per diversos veïns per considerar que s'hi havien notat algunes anomalies. El dia 1 de març havien pres possessió dels seus càrrecs els membres del nou Ajuntament, presidit pel senyor Jordi Romañac. El 5 del propi març varen fer-se preparatius per a una projectada visita del rei a Figueres, esdeveniment que no va tenir efecte, ja que el monarca sols es detingué un moments a Roses.

Mentrestant i a través del temps la població de Figueres anava prosperant de debó. Durant l'any 1877 varen concedir-se vint-i-nou permisos per a edificar altres tantes cases i s'estaven formant els nous carrers de Vilamalla, Requesens, Colon, Mar, Sant Joan Baptista, etc.

Els treballs estaven llavors al replè de la part nord des de l'estació fins a Peralada. Tot el tros de l'actual ronda del Carril era conegut pel nom dels Fossos, originat pels grans esbornacs existents, i encara avui al Col·legi de La Salle, construït en aquell sector, és conegut popularment amb el nom de "Col·legi dels Fossos", en record d'aquella clotada. El terraplè es va perllongar fins a l'estació de Peralada, a fi de salvar la via del tren del negament d'aquelles terres, tan freqüent a l'hivern.

Mentre es procedia a l'excavació es va trobar un fòsil. L'Ajuntament, en tenir-ne coneixement, va demanar-lo a la Companyia per tal d'exposar-lo al museu de la ciutat en projecte d'ençà que Joan Tutau havia cedit a la vila, el 4 de febrer de 1876, una col·lecció de 30 quadres (entre els quals n'hi havia un de Vayreda i dos de Martí Alsina), un tapís, 2 plats antics, 59 gravats, 68 guixos i 34 fotografies. Tutau feia constar en la seva donació que era "para compensar atenciones y distinciones recibidas de Figueras y pensando que de ningún modo podía hacerlo mejor que contribuyendo a fomentar la instrucción de su país, sin lo cual ni los hombres son verdaderamente libres ni los pueblos felices, y que a este objeto ha adquirido algunos cuadros en una reciente exposición de artistas catalanes, grabados de los primeros artistas y yesos modernos con destino a la clase de dibujo del Instituto". A desgrat de les bones intencions i per raons que no són del cas, el museu llavors no va prosperar.

PLAÇA DE L'INSTITUT

La necessitat de terres per a omplir aquells fondals obligà a què l'enginyer de la Companyia senyor Trone s'adrecés el dia 15 de febrer

de 1877 a l'Ajuntament per tal d'aclarir el nivell on s'havia de deixar la plaça de l'Institut i l'horta del mateix (avui pati i escoles del Col·legi Nacional Sant Pau), ja que s'estaven extreient les terres d'aquell sector. L'enginyer va prometre pagar-les a 1,50 pessetes el metre cúbic una vegada portades al sector de via conegut per molí del senyor Moy, que va exigir prop de cinc mil metres cúbics de terres. L'Ajuntament va comprometre's a transportar les terres a l'esmentat preu, en el termini de tres mesos mitjançant la subhasta reglamentària. Celebrada, aquesta i havent-se presentat un únic postor, que fou la Companyia, es procedí al desmunt i transport de terres, a les que també s'afegiren les dels carrers Tarreres, Col·legi i González de Soto. El dia 15 de juny va finalitzar el desmunt i l'Ajuntament va acordar donar un vot de gràcies a l'enginyer Sr. Trone "por su leal cooperación en esa importante obra y por los perfiles enviados al Ayuntamiento".

La plaça de l'Institut fou inaugurada fastuosament el dia 28 de maig d'aquest mateix any de 1877. El cor de la Societat Coral Erato va desplaçar-se des del seu estatge social fins a l'Ajuntament, on fou atès per la Corporació municipal. El batlle els oferí una corbata blanca, amb lletres brodades d'or. Després de les allocucions de rigor i d'un panegíric de la Societat, tots plegats, seguits de nombrós públic, varen dirigir-se a la plaça de l'Institut per tal d'inaugurar la seva urbanització. Passaren pels carrers de Peralada, Ample, Monturiol, Rambla i Sant Pau. Arribats a la plaça que s'anava a homenatjar, l'alcalde va declarar que en l'avenir l'esmentada via portaria el nom de l'Institut i que es destinaria a parc.

El cor de l'Erato va cantar "Lo Plor d'amor", "La Pastoreta" i "Arri Moreu", mentre que una cobla interpretà una selecció de sardanes.

LA PRIMERA LOCOMOTORA

Però ara tornarem una mica endarrera. Es el dia 14 de gener de 1877, un diumenge. En aquest dia va arribar a Figueres la primera locomotora de tren. Per primera vegada els figuerencs van ésser afortunats espectadors de la novetat tants anys esperada i desitjada. La premsa d'aquells dies consigna textualment que "se dejó oír sin interrupción y por primera vez el silvido de la locomotora que majestuosamente corría de un extremo a otro del trozo de vía construída en los terrenos de la futura estación del ferrocarril. Lo inesperado del suceso y la temperatura primaveral del día atrajeron a aquel sitio una concurrencia extraordinaria. Muchísimas de las personas que hasta hace poco habían



Plaça de l'estació a principis de segle.
Va costar molts anys poder-la urbanitzar tal com està ara.

perdido la esperanza de ver el carril, quedaron agradablemente sorprendidas al presenciar por primera vez la marcha de la locomotora sin auxilio de fuerza animal alguna. Otra màquina ha quedado montada ya y en disposició de ser destinada, como la primera, al arrastre de material de construcción. También se està montando una grúa de vapor giratoria. La construcción de la vía provisional adelanta con inusitada rapidez'.

L'arribada d'aquella locomotriu constituí un gran esdeveniment per a tots els figuerencs, després de tants anys de parlar del ferrocarril en projecte. Enmig d'una gran expectació pogueren veure per primera vegada com una màquina i uns vagons es movien sols sense l'ajuda de la tracció animal. Molts restaven embadalits sota el cop de l'emoció. L'astorament era general en sentir els grinyols dels frens, el gemec de la fusta. l'arrencada, el xiulet de la màquina, l'anar i tornar de la mateixa lliurement sobre la xarxa ferroviària...

El dia 23 de gener es va demanar la col·locació d'un estanc a la plaça dels Monjos per raó de la gran concurrència que s'observava per aquells indrets de la ciutat amb motiu de la trascendental millora. També es va demanar oficialment la línia de demarcació dels terrenys

de la Companyia. per tal de construir cases particulars als sectors propers al ferrocarril, que es fixaria en una franja de vint metres de servitud.

No obstant, no tothom estava satisfet amb l'arribada del ferrocarril. El governador civil de la província va enviar un escrit a l'Ajuntament exposant-li que temia una alteració de l'ordre públic per la resistència manifestada per alguns particulars a l'ocupació de llurs terrenys per part de la Companyia. El governador demanava la col·laboració del batlle, així com la protecció necessària per a la seguretat personal dels empleats del ferrocarril.

El dia 23 de febrer els propietaris senyors Moy i Llandrich varen sol·licitar permís per a parcel·lar sots a uns camps de llur propietat, situats prop de la via del tren, ja que esperaven una ràpida edificació del sector. El senyor Llandrich era propietari de l'horta d'en Xarrich (prop del carrer Méndez Núñez) i va sol·licitar l'allargament dels carrers Pere III i Riumors. El senyor Moy era propietari del Molí de la Creu de la Mà i va demanar allargar el carrer de Sant Antoni.

El 18 d'abril es va nomenar una comissió, formada pels senyors Galter, Rodríguez, Figueres i Jordi per tal de comprar el terreny necessari per a formar una gran plaça davant l'edifici de la nova estació i obrir al mateix temps un carrer paral·lelament a la carretera de Roses (avui final carrer Sant Llätzer). El terreny era propietat dels senyors Cufí i Regàs. Els tràmits per a obtenir només una part dels terrenys previstos varen durar una colla d'anys.

LA LINIA FERREA

Una vegada més el governador civil va trametre el dia 22 d'agost una comunicació acompanyant un croquis dels camins i carreteres del terme de Figueres que quedaven interceptats per la via fèrria, concedint un període de vint dies per a les oportunes reclamacions. Els vials que es tallaven eren: Camí rural a Vilafant, passant per Palol; camí carreter de Sant Pau de la Calçada; camí rural que anava al riu Manol prop del mas Micaló; camí rural del Molí (avui Molí Petit); camí rural del Far; un altre camí a El Far, emplaçat més cap al nord; carretera de Roses i camí carreter a Vilatenim. També creuava els còrrecs dels recs Cecina, Susanna, de la dona morta, Merdisser i un altre sense nom al capdamunt de l'actual carrer Dr. Burgas. Tots ells portaven les seves aigües al rec del Mas Pal. Varen tapar-se alguns desguassos, el que va

ocasionar l'embassament de les pluges i moltes protestes dels veïns, fins que les pròpies aigües es buscaren sortides naturals pel desnivell del terreny.

La via del tren tenia un desnivell imperceptible a cop d'ull, però molt clar tècnicament. Sortia de Vilamalla a la cota de 50 metres sobre el nivell del mar, passava per mitjà d'una rasa de quatre-cents metres de llargària i cinc de fondària pel Puig del Montcel. Travessava el riu Manol a la cota 45. Per Sant Pau de la Calçada ja anava a la cota 40 i a l'estació de Figueres a la cota 35. Anava davallant fins a la cota 25, on a seguit entrava al terme de Vilatenim, camí de Perelada. Es a dir, la via tenia un desnivell aproximat de l'u per cent, que era el màxim autoritzat.

Una descripció d'aquest tram l'otereix l'escriptor gironí d'aquella època, Botet i Sisó, qui va fer el viatge des de Girona a França. En ella, en referir-se a la nostra comarca, consigna que "después de algunos desmontes que abren paso a la vía al salir de San Miguel de Fluvià, recorre ésta hasta Figueras la llanura del grande Ampurdán, hallándose en este trozo las poco importantes estaciones de Tonyá y Vilamalla y el puente sobre el río Manol, de unos 5 metros de altura por 119,76 de longitud, dividida en cuatro tramos dos de 27,05 y dos de 32.80. En el desmonte más inmediato a San Miguel hállanse en gran abundancia fósiles marinos. La estación más importante de la nueva vía es sin duda la de Figueras. De Figueras a Francia la dirección del ferrocarril es totalmente distinta de la de dicha carretera, formando con ella un ángulo cuyo vértice es aquella ciudad y cuyos extremos son por un lado el coll del Portús y por el otro el de Balitres sito junto al mar en la terminación oriental de los montes Pirineos. La distancia de Figueras a la Frontera, por el ferrocarril, es de 27.185,25 metros y esta sección que es de seguro la más costosa de la línea, es al propio tiempo la más pintoresca. Junto a Figueras atraviesa la vía la carretera de Castelló de Ampurias y Rosas y, dejando a la derecha el pueblo de Vilabertran con su insigne colegiata y sus claustros bizantinos, dirígese a la villa de Perelada de la cual llega después de haber salvado el paso de la Muga por medio de dos puentes; el primero, llamado de Inundaciones, tiene 100 metros de luz y descansa sobre pilotes de rosca, sistema Mitchel, y el segundo, de 121,37 m. de longitud, tiene cuatro tramos metálicos, dos de 27,81 m. y los otros ds de 32,87 m. Cerca de seis kilómetros más arriba de Perelada se encuentra la estación de Vilajuiga, junto a la cual abandona la vía definitivamente el llano del Ampurdán, al que parecen vigilar las ruinas del castillo de Carmançó. A partir de

Vilajuiga la via cambia totalmente de aspecto; no encuentra a su paso grandes ríos ni discurre como hasta aquí por terreno llano y ligeramente accidentado, sino que, por el contrario, se introduce en el corazón de los Pirineos, formando una serie no interrumpida de túneles, considerables desmontes y elevadísimos terraplenes levantados en los pequeños y estrechos valles en que aquella cordillera se divide al hundirse bruscamente en el mar. Preséntale el primer obstáculo el ramal del Pirineo que termina en las grandes montañas de Roda y en el Cabo de Creus. Sálvale la vía por medio del túnel de Cañellas, abierto en la roca y perforado con auxilio de máquinas del mismo sistema que se empleó en la apertura del tan celebrado del Mont-Cenis. Para hacer menos pesado nuestro trabajo, continuamos en un cuadro de dimensiones de este túnel y de los que le siguen por su orden, con expresión de los metros cúbicos que han debido desplazarse para abrirlos, siendo de advertir que el último o de Balitres, tiene casi el doble de las dimensiones que se marcan, aumento que corresponde a Francia.

Nombre	Longitud	Volumen m3.
Cañellas	1.224,95	54.497,625
Molino	146,55	7.464,750
Grifeu	586,40	30.978,040
San Antonio	359,80	18.001,480
La Pineda	816,80	40.265,960
Balitres	591,50	31.510,660

Pasado el pequeño túnel del Molino y atravesada por medio de un puente la rambla de Llansá, llégase a la estación de esta villa y se acerca la vía a la orilla del mar de cuya vista no se aparta hasta la frontera francesa. Después de Llansá se encuentran la playa de los muertos, lugar poetizado por la tradición, y los túneles de Grifeu y San Antonio entre los cuales se halla la playa de Garbet, salvando la vía el valle de este nombre por medio de un terraplén de 19 metros de altura. Sigue este último túnel el valle y pueblo de Culera, el cual atraviesa la vía mediante un viaducto de 19 metros de elevación por 187,61 de longitud, con cinco tramos metálicos, dos de ellos de 31 metros y de 41,04 los tres restantes. Saliendo de la estación de Culera y pasado el largo túnel de Pineda, llega la vía al pequeño valle de PortBou, última estación española, completamente transformado por la vía férrea. Para dar lugar a la estación y aduana internacional y al establecimiento de los empalmes



Una còrrua de vasons a Colera tombats per la tramuntana.

con la línea francesa, hánse tenido que desmontar muy cerca de 500.000 metros cúbicos de montaña, formando una explanación de 90.000 metros cuadrados superficiales en los que se han emplazado diez kilómetros de vía: la altura de este inmenso terraplén es de más de 22 metros y hay en él un gran puente de mampostería para dar conveniente salida a las aguas del valle. PortBou había sido hasta ahora un insignificante vecindario, formado por una media docena de casuchos; en adelante su importancia será relativamente considerable, a pesar de los muchos obstáculos que a su desenvolvimiento opondrán la naturaleza y estrechez del lugar en que está situado. Al extremo opuesto del túnel internacional de Balitres, que sigue inmediatamente a Port-Bou, se halla la población francesa de Cerbére”. (4)

També el figuerenc Joan Papell parla d'aquesta línia dient que “todas las explanaciones, desmontes, túneles y fundaciones de las obras de fábricas y metálicas, están construidas para dos vías, y sólo los puentes, pontones, alcantarillas y viaducto de San Miguel de Colera metálicos, lo son para una sola vía, lo que no deja ser un grandioso inconveniente para la mejor seguridad y rapidez de una explotación en un ferro-carril que está llamado a un gran porvenir y tráfico internacional, unido a las grandes compañías europeas”. (5)

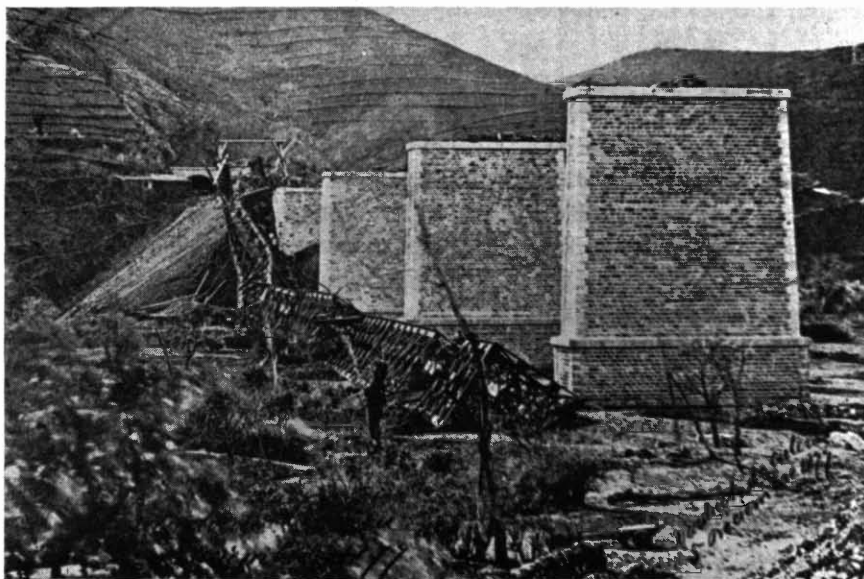
El dia 5 de desembre del 1877 es va girar una tramuntana molt forta que es transformà en un veritable huracan d'una gran violència.

En aquell moment un gran nombre d'obrers treballaven fent el pont de Colera que era una de les obres més costoses d'aquest trajecte. Els enginyers no varen considerar degudament la potència del vent i el temporal es va emportar una bona part del ferro del pont, que va caure a d'altabaix, sense produir-se cap accident entre els obrers, ja que no és podia treballar degut a la força del vent.

Tot seguit va refer-se el pont amb uns altres càlculs matemàtics i la seva encavellada de ferro restà desafiant a la tramuntana.

Aquest esdeveniment i al fet de que el vent, amb la seva violència, s'emportava les cobertes de fusta dels vagons o en bolqués d'altres, va suggerir a la companyia del ferrocarril de fer construir prop de l'estació de Colera, en un terraplé també molt assotat pel vent, un mur de forta grossor, molt resistent. (6)

Tot i això l'any 1905 la tramuntana va bolcar alguns vagons a la mateixa estació de Colera y l'any 1929 s'emportà la coberta de la nova estació de Portbou que s'estava construint.



El 5 de desembre de 1877 el pont de Colera era derruït per la tramuntana.

Mentre el ferrocarril Girona-Figueres estava a punt d'inaugurar-se, es va publicar el dia 25 de setembre una real ordre aprovant el ferrocarril del Baix Empordà, línia de Caldes de Malavella al Fluvià a França per la Costa. Aquest ferrocarril havia de connectar a Caldes amb el tren que anava de Santa Coloma a Girona i amb el de Girona a Figueres. L'itinerari era el següent: Caldes de Malavella, Llagostera, Bell-lloc, Santa Cristina, Castell d'Aro, Sant Feliu de Guíxols, Fanals, Sant Antoni de Calonge, Palamós, Sant Joan, Palafrugell, Pals, Torroella de Montgrí, Ullà, Belleaire, Albons, Armentera, Vilamacolum, El Far i Figueres. Costava quinze milions de pessetes. L'Ajuntament de Figueres va aportar cinc centes pessetes al projecte, del qual es va inaugurar el primer tros el 18 de gener de 1878 a Palafrugell, però del que ja no se'n tornà a parlar més a Figueres.

Pel que fa referència al ferrocarril Girona-Figueres, el dia 30 de setembre els treballs estaven totalment esgotats i un tren va recórrer tot el trajecte. El dia 23 d'octubre es va demanar la creació d'una gran plaça davant de l'estació, tal com s'havia pres l'acord uns mesos abans. Es varen reunir a l'Ajuntament tots els propietaris afectats, per tal d'intentar arribar a un acord, cosa que no fou possible. Es pensava crear una plaça de forma rectangular, amb una llargada de 150 metres i una amplada de 100. Ja hem dit abans que va tardar-se molts anys en ésser una realitat solament una part d'aquesta plaça.

EL FERROCARRIL ARRIBA A FIGUERES

Per fi, va arribar el dia 28 d'octubre de 1877, la gran jornada històrica: el dia del ferrocarril.

La premsa diu que "era interesante ver a la gente de los mansos, que al dintel de sus puertas, se agrupaban con miedo al contemplar el paso de aquel monstruo de hierro que, vomitando fuego, corría rápidamente". (6)

Per a recórrer aquest viatge inaugural hem triat la crònica del periodista enviat especial del Diari de Barcelona, el qual dona tota mena d'explicacions i detalls, essent aquesta crònica una veritable font històrica:

Explica que: "Anteayer cumplieron veintinueve años de la inauguración del ferro-carril de Barcelona á Mataró, el primero que se puso en explotación en España. La Empresa que hoy explota esta via hasta Gerona quiso, con mucho acierto conmemorar esta fecha célebre en los anales de la locomoción férrea de Cataluña recorriendo por primera vez

el tren el nuevo trayecto de prolongación de la línea de Francia, comprendido entre Gerona y Figueras. Al efecto reunióse en la estación el Consejo de administración del ferro-carril, el Capitán general de Cataluña D. Ramon Blanco, el Gobernador de la provincia D. Casto Ibañez de Aldecoa, el Director Sr. Planas, el ingeniero director de las obras Sr. Aramburu, los ingenieros Sres. Benito, Perellada, Garran y Faquinetto, los senadores Sres. Estruch, Puig, Paz y Girona, los representantes de la prensa y otras personas distinguidas, entre las que se hallaba un hijo del general Martínez de Campos.

A las seis y media de la mañana púsose en marcha el tren especial que se habia organizado y que se dirigió á Gerona sin hacer alto mas que en Granollers y en Breda, llegando á la inmortal ciudad á las nueve menos cuarto. En la estación hallábase el señor Sr. Lopez Clarós y los representantes de la prensa gerundense”.

A continuació explica els detalls dels ponts sobre els rius Onyar i Ter, així com de les estacions del trajecte. Hom torna a seguir l'explicació del cronista quan el tren entrà en terres empordaneses: “Pronto se descubrió el frondoso valle del Fluviá. Uno de los puentes mas notables de España por su elevación es el que se ha echado sobre este rio, y que fué examinado también desde su base. Tienen las pilas ocho metros de fundación y la total altura del puente es de 22 metros. Consta solo de cuatro arcos, de 40 metros de luz, lo que da al puente una longitud de 160 metros.

Al salir al elevado terraplén del estribo septentrional descubrióse una robusta cuadrada torre que llamó la atención de los arqueólogos. Era el campanario de San Miguel de Fluviá, verdadero tipo de arquitectura romano-bizantina, bastante bien conservada y digna de ser visitada por los aficionandos a antigüedades. El campanario y la iglesia tienen almenas y ladroneras y son de lo mas típico que hay en Cataluña, pareciéndose la torre algo á la de Ripoll.

Al dejar el tren la última trinchera de San Miguel presentáronse à la vista bosques de olivos los cuales indicaban que el tren se hallaba cerca de Figueras, y al poco rato se descubrió el castillo de San Fernando y en el fondo el de Bellegarde en una de las gargantas del Pirineo, al que este ferro-carril hará perder la importancia que ahora le da la carretera general que por allí pasa. Sin detenerse pasó el tren el puente sobre el Manol, que en otra expedición se había visitado, y llegó á Figueras á la una de la tarde.

En la estación provisional aguardaban el Alcalde, el Ayuntamiento, el juez de primera instancia, el juez municipal, el gobernador

del castillo, los jefes de la guarnición y un numeroso concurso, pues como se celebraba la concurrida feria de San Simón y San Judas apóstoles, la ciudad tenía una animación extraordinaria. Ocupados por la comitiva los carruajes que en la estación estaban preparados, se dirigió á la fonda del Comercio ó de Bigorra, donde se sirvió á 65 convidados un buen dispuesto banquete, en el que no escaseó el Champagne.

Los brindis los inició el presidente del Consejo de administración, D. Federico Marcet, en nombre de la junta, dedicando el primero á S. M. el Rey D. Alfonso XII, porque con su advenimiento al trono vino la paz que permitió desarrollar las obras del ferro-carril de Francia.

El señor Gobernador de la provincia de Gerona brindó por la empresa que realiza una obra tan importante para la provincia, y á la que enalteció porque cuanto por parte de su autoridad le ha pedido en favor del público, ha sido deferente la empresa en concederlo. Brindó por S. M. y para que sea pronto una verdad la paz de Cuba, y con este motivo brindó también por los generales Martínez de Campos y Jovellar.

El general D. Ramon Blanco brindó por la prosperidad de la Compañía del ferrocarril de Tarragona á Barcelona y Francia.

El Gobernador de la provincia de Barcelona dijo que los acontecimientos que en aquel día se celebraban son los que los pueblos deben celebrar: que todo el anhelo de los pueblos debe ser la paz y el orden; que solo á su sombra puede el país obtener las necesarias mejoras, y brindó para que la unión con Francia sea también el lazo de unión con todas las provincias de Cataluña.

El señor brigadier Lopez Clarós, comadante militar de la provincia de Gerona, brindó por S.M. D. Alfonso XII, pacificador é ilustrado, y por la patria; por la literatura, las artes, la industria y el comercio; por el inventor de la locomotora y por los individuos del Consejo de administración del ferro-carril de Francia, por los ingenieros que han contribuido a la realización de las obras, por el general Martínez de Campos y por su amigo el general Blanco.

D. Evaristo Arnús dijo que mejor que un brindis debía manifestar un deseo, que como otro de los que han contribuido á formar el gran capital que ha sido menester para llevar á cabo la patriótica idea que se celebraba, su deseo era que, toda vez que el director general de las obras, Mr. Trone, por hallarse gravemente enfermo no se hallaba presente, ya que había cumplido muy bien sus compromisos, acordaran los allí reunidos que se mandase á su familia un mensaje demostrándole el placer que sentía la Compañía por el buen éxito de las obras; y añadió, que si los capitalistas han hecho sus préstamos ha sido porque



Les diligències d'alguns hotels i fondes anaven a l'estació a buscar els hospedans que arribaven amb el tren.

han tenido la completa seguridad de que la Junta era bastante leal, bastante inteligente y bastante activa para obtener los resultados prácticos que necesitaba el país.

D. Claudio Planás en nombre de la Compañía dió las gracias al señor Arnús y aceptó la buena idea de felicitar á Mr. Trone, en cuyos elogios había estado muy acertado, y dedicó un brindis á sus obreros; á estos obreros, dijo. á quienes se deben las obras que se habían admirado, á su ingeniero jefe señor Aramburu: á Mr. Trone, á quien se debe que hayan sido ejecutadas tan pronto; brindó por la división de los ferro-carriles que estaba representada por su ingeniero señor Benito, que con su celo é inteligencia ha hecho que pudieran vencerse cuantas dificultades se han presentado; por el señor de Lagunilla, porque como gobernador ha prestado siempre gustoso su concurso; por tódas las autoridades, senadores y diputados, por el apoyo que han dado; por la prensa que ha sabido interpretar en este asunto los deseos del país; y por último brindó por España, por Cataluña, por su querida Barcelona, que ha facilitado á la Junta cuantos capitales ha sido preciso levantar para poder celebrar el acontecimiento que tenia lugar, y terminó pidiendo al Todopoderoso que continúe dispensando á la obra su

protección á fin de que antes de terminar el año pueda verificarse la inauguración total de la linea en Portbou y en Cervera.

El diputado Sr. Nadal brindó por la Junta del ferro-carril, por el acierto con que representa los intereses de la Sociedad y por los esfuerzos que ha hecho para vencer todos los obstáculos, y especialmente brindó por el inteligente director Sr. Planás.

El senador D. Ramon Estruch y Ferrer brindó para que pronto se puedan ver satisfechos los deseos de la Junta y para que pueda enviarle desde el fondo de su alma un saludo dedicado á la consecución del fin de sus esfuerzos, de su abnegación, de su solicitud; brindó para que pronto la primera locomotora que en 1848 arrastró el primer tren del primer ferro-carril de España sea la primera que atreviese la frontera hispano-francesa.

El senador D. Fernando Puig dijo que tres obras públicas importantes ansía el país ver terminadas: el ferro-carril de Barcelona a Francia, el puerto de esta capital y el ferro-carril de San Juan de las Abadesas; que tocante á la primera, el acto que tenía lugar indicaba que pronto se llegaría á su conclusion; que respecto al puerto el gobierno de S. M. acababa de dar un paso importante para conseguirlo, y referente al ferro-carril de San Juan de las Abadesas espuso que en la actualidad se está trabajando para que llegue también á feliz término, y brindó por el gobierno que ha protegido las obras públicas, por los gobiernos de todos los partidos que las han protegido, portegen y protegerán y tengan una una administración buena é ilustrada.

El Sr. Castells, del Consejo de administración, dió las gracias á las personas que habian acudido á la invitación y enalteció al Sr. Planás por la laboriosidad, inteligencia y celo que en todo ha demostrado.

El representante de este *Diario*, en nombre de la prensa, contestó á las halagüeñas frases del Sr. Planás, diciendo que aquel dia era para la prensa de Barcelona y para el *Diario* en especial un dia de verdadera satisfacción, porque veia ya realizado una gran parte de su bello ideal que es llevar la locomotora á Francia.

El senador don Manuel Girona pidió que se diera un parabien á la Junta y al señor Planás y dijo que él se lo daba en nombre del Banco de Barcelona, que siempre ha estado dispuesto á prestar el apoyo material que necesita la empresa que con tanto acierto se habia acometido y brindó por la pronta conclusión de la línea y por la ciudad de Figueras.

El ingeniero señor Aramburu contestó á las galantes y justas frases que se le habia dirigido por todas las personas que brindaron

y lo hizo por todos los dependientes que había tenido á sus órdenes para realizar la obra.

El señor Roger y Vidal, Alcalde de Figueras, brindó por tan distinguida concurrencia que había ido á honrar la nueva ciudad y en nombre del Ayuntamiento dió las gracias al señor Gobernador de la provincia y demás autoridades por la visita, añadiendo que cediendo á los deseos de los figuerenses les invitaba á quedarse aquella noche en la población, á cuyo efecto se habían tomado las disposiciones convenientes para que toda la comitiva estuviese cómodamente alojada.

El señor Gobernador agradeció esta muestra de aprecio y manifestó que él por su parte no podía acceder á lo que se deseaba, pues con motivo de empezarse ayer las ferias de Gerona debía asistir por la mañana á la función de San Narciso en la iglesia de San Felix.

En iguales términos agradeció el general Blanco el obsequio y terminó con un brindis á la noble y liberal ciudad de Figueras, prometiendo que cuando se verifique la total inauguración de la línea tendrá el gusto de permanecer en Figueras todo el tiempo que los vecinos de aquella ciudad deseen.

Después de tomado el café regresó la comitiva otra vez á la estación donde la despidieron las autoridades de Figueras y un inmenso concurso. A las cuatro y cuarto salió la locomotora y directamente regresó á esta capital donde llegó á las ocho y media, sin detenerse mas que en el puente del Fluviá para ver desde los vagones la grande elevación del mismo y despues en Gerona, en cuyo punto fue recibida y despedida la primera autoridad militar con la marcha Real por un piquete con bandera que se hallaba en la estación, á la que acudieron todos los jefes y oficiales de la guarnición. Allí se apearon las autoridades y prensa de Gerona y sin novedad continuó el tren su regreso á esta ciudad".

El tren ja estava inaugurat; ja hi havia ferrocarril des de Girona a Figueres. El servei públic va començar el 17 de desembre. La Companyia havia complert el pla projectat i seguia infatigable els treballs de la línia Figueres-frontera, que estaven molt avançats.

En el Balanç presentat per la Companyia dels Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França, datat el 31 de desembre d'aquest any 1877, consta que el cost de la construcció del camí de ferro des de Girona a la frontera francesa ha estat exactament de 127.486.848,95 rals. En l'actiu del balanç es consigna una subvenció de l'Estat de 55.033.774,4 rals, que a la vegada consta també en el passiu, puix que no es va fer mai efectiva. El capital de la línia de Girona era de 140.552.500 rals,

repartits en 73.975 accions de 1.900 rals cadascuna. L'exploració de la línia havia produït 17.729.580,58 rals, mentre que les despeses d'exploració de la mateixa línia ascendiren a 8.454.893,27 rals, superàvit que va permetre que ultra pagar als accionistes un interès del sis per cent del capital invertit, encara va restar un saldo a repartir de 1.431.510,36 rals.

En la memòria d'aquest mateix exercici es va fer una menció especial que mereix ésser reproduïda. Deia: "Antes de concluir. dijo el presidente del Consejo de Administración, debe el Consejo pagar homenaje de justa memoria al malogrado D. Domingo Trone, encargado de los trabajos de la línea de Gerona a la frontera, fallecido en Figueras en 3 de noviembre de 1877, cuando casi tocaba al fin de su empresa. A su inteligencia, a su actividad, a su celo, con gusto lo proclama el Consejo, se ha debido en mucho el feliz remate de las obras".

Així mateix l'Ajuntament acordà posar el nom d'aquell honorable ciutadà, Domingo Trone, el 20 de febrer de l'any següent, a la ronda de dotze metres d'amplada que havia de sortir de la plaça de l'estació i seguir paral·lela a la via del tren. La vídua de l'enginyer va lliurar sis mil pessetes a l'Ajuntament per a repartir-les entre l'Hospital, famílies vergonyants i persones de la ciutat.

Amb el tren ja en funcions, obvi és remarcar que el servei de diligències van sufrir un cop mortal. Les populars galeres d'en Toll que servien les línies de Barcelona a Figueres i de Figueres a Perpinyà van desaparèixer automàticament. Tenien el seu lloc de parada a l'Hotel de la Punta, al final del carrer de Sant Baldiri, com llavors se'n deia al carrer Nou.

Com a contrapartida es va instaurar un servei urbà de diligències, per tal de facilitar còmodament als viatgers del ferrocarril el desplaçament des de l'estació a l'interior de la població. S'anomenava Central figuerenca i era propietat del senyor Antoni Ballart. Més tard altres seguiren l'exemple, acabant per tenir cada hotel o fonda la seva pròpia línia.

A la plaça dels Monjos es va instal·lar en l'any darrerament esmentat un estol de venedors ambulants.

EL FERROCARRIL ARRIBA A PORTBOU

L'entrada al nou any de 1878 va significar la culminació de les obres del ferrocarril a la frontera. El dia 18 de gener es va reunir l'Ajuntament i l'alcalde manifestà que "debiendo pasar por Figueras el

día 20 por la mañana los señores que van a inaugurar la vía férrea de Barcelona a Francia, se acuerda pasar a la estación a recibirles, invitando a las Corporaciones, autoridades, casinos, empleados, reuniéndose a las 9 en la Sala Capitular y saliendo precedidos por la música y coro de la Sociedad Coral Erato”.

El día 20 de gener s'inaugurà la línia, coincidint amb el casament del rei Alfons XII. La ressenya del viatge esmentat, amb tota mena de detalls, va recollir-la el periòdic gironí “La Lucha”:

“La fiesta internacional celebrada el domingo último con motivo de la inauguración oficial del ferro-carril de Tarragona a Barcelona y Francia, es un acontecimiento tan fausto y de tal importancia para Cataluña, que su solo anuncio fue saludado por el pueblo catalán con viva emoción y espontáneo entusiasmo.

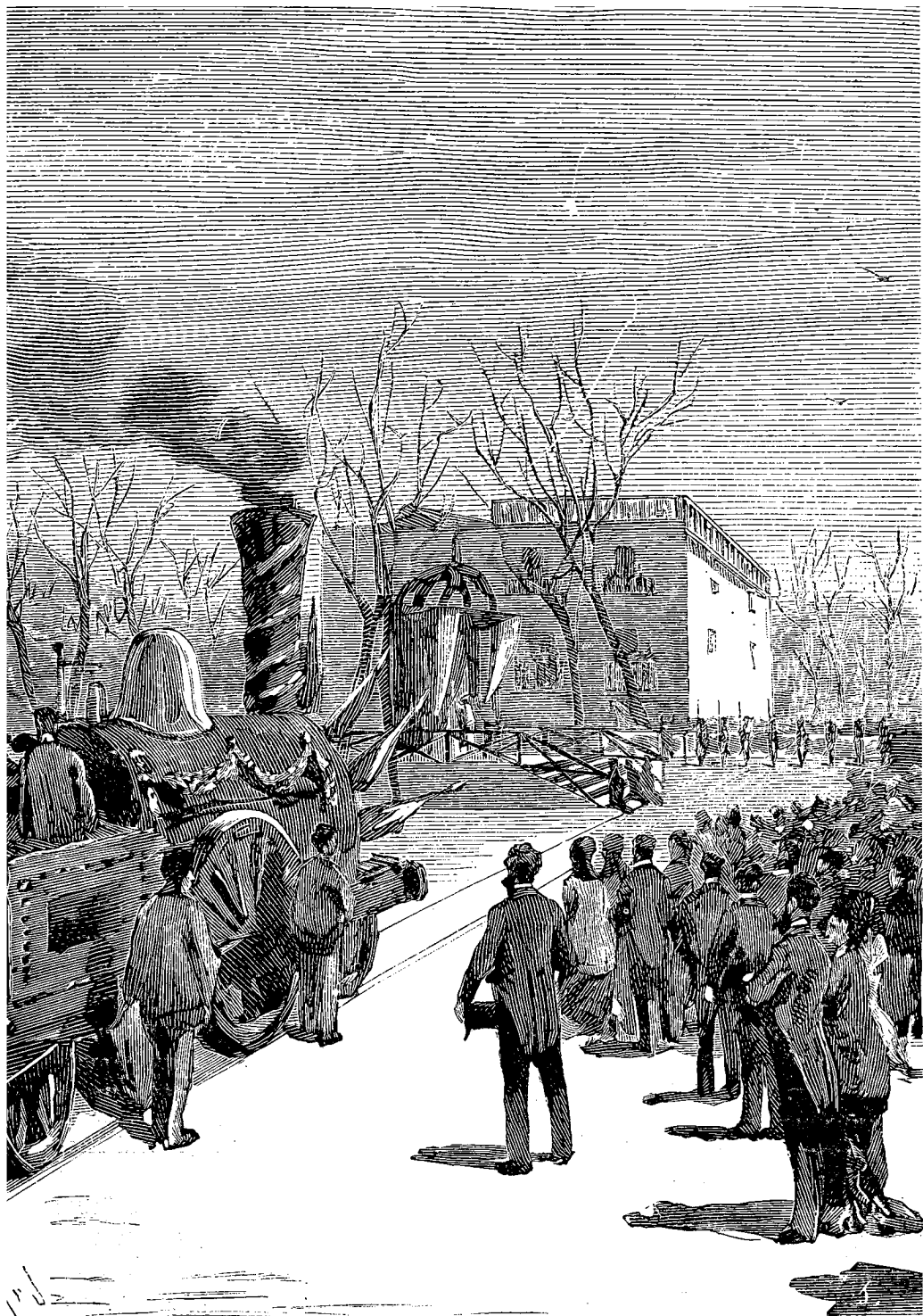
¿Y cómo no ser así cuando esta colosal empresa, llevada a cabo con fondos exclusivamente catalanes, abre nuevos y dilatados horizontes al comercio y a la industria nacional y une en estrecho lazo dos pueblos de común origen?

La realización de esta importantísima obra, revela la prodigiosa fuerza de voluntad, la perseverancia tenaz e inquebrantable de la compañía, al paso que con justicia le colma de gloria por este nuevo triunfo obtenido por la actividad y el genio del hombre, al vencer los obstáculos, al parecer insuperables, que la naturaleza se complace en oponer al vuelo del espíritu humano.

A las nueve de la mañana llegó a la estación de esta ciudad el primer tren que debía pisar los umbrales de la nación vecina. Se componía de cinco magníficos y lujosos coches de primera clase recién venidos de Alemania, y la locomotora que los arrastraba ostentaba orgullosa el escudo de España entre el pabellón nacional y el francés y como en señal de fiesta se había acicalado con guirnaldas de flores y coronas de olivo.

Apeados los expedicionarios, pudimos contar entre ellos a los señores del consejo de administración de la Compañía, gobernador civil de Barcelona; Planas, director gerente de la Compañía; Aramburu, Figuerola; brigadier López Vera; Miret, Bosch y Labrús, Puig, Gibert, Arnús, Benet y Colom, Aran de Benito, Amer y otros y representantes de todos los diarios de la capital del principado.

En la estación esperaban para unirse a la comitiva los señores Lagunilla, gobernador civil de la provincia, López Clarós, gobernador militar de la misma; Heras de Puig, presidente de la Diputación Provincial; algunos magistrados de la audiencia de Barcelona que habían



llegado a ésta el día anterior; el coronel de ingenieros señor Barraques; Vicario general, Arcipreste de la Iglesia Catedral; coronel Buil; juez de primera instancia, el teniente de Alcalde Viñas, otros que no recordamos y un representante de *La Lucha*.

Frente las cocheras de la estación y sobre un pequeño tablado, se había levantado un altar en el que se celebró el santo Sacrificio de la misa.

Después de dada la bendición por el sacerdote celebrante, el señor Vicario general bendijo en la forma prevenida por el ritual, la línea y los coches del tren expedicionario.

Concluida la ceremonia, fue servido por el dueño del restaurante del carril, un excelente desayuno, y enseguida reanudó su marcha el tren hasta Figueras, en cuya estación se hizo un pequeño descanso durante el cual, una sociedad coral nos obsequió cantando a voces solas algunas escogidas piezas.

Incorporados a la comitiva el excelentísimo señor capitán general del principado que había pernoctado en la capital del Ampurdán, el gobernador militar del castillo, señor Dolsa y otros jefes, el juez señor Nogués y el alcalde señor Jordi, siguió el tren su marcha que no ofreció novedad importante para el viajero hasta que la locomotora penetró en el gran túnel de Vilajuiga, cuya latitud no baja de mil doscientos metros y en el cual se tuvo la buena idea de colocar peones de trecho en trecho, con teas de bengala, no sabemos si con idea de que pudiésemos admirar la obra, o con el de dar un aspecto fantástico a aquel paso.

Desde Llansá hasta Port-Bou, el paisaje que se ofrece es de lo más encantador y soberbio que puede imaginarse. A la derecha el mar, lamiendo silencioso las rocas que formando una bahía natural, sujetan su furia y a la izquierda las montañas cultivadas por la laboriosidad de nuestros campesinos.

En la estación de Culera se incorporó a la comitiva la música del regimiento de San Quintín y una compañía del propio cuerpo con bandera. Culera es la estación inmediata a Port-Bou; ayer una empinada montaña, hoy un llano como la palma de la mano. Frente su estación en mitad de la vía se levantaba un arco de triunfo formado con verde boj y rematado con banderas francesas y españolas.

A los pocos momentos de descender del tren, el silbido de la locomotora nos anunció la presencia del francés que conducía a las

autoridades de aquella nación, y el cual fue saludado por los acordes de la marcha real.

Apeadas las personas que en él venían, fueron recibidas por nuestras autoridades mientras que, per el cónsul de España en Perpignan, señor García, se procedía a la presentación de franceses y españoles.

Entre los primeros recordamos a los generales Du Barry y M. Formi de la Blanchetée; monseñor Carraguel bispo de Perpignan; M. Filippini, en representación del gobierno francés; M. Tartu, ingeniero jefe de puentes y calzadas; M. Lancilin, en representación de M. Hugot director general del ferro-carril del Mediodía; los jefes del servicio de dicha línea, M. Chacón, Monsieur Les Barrières, M. Andrieux, M. Millet, M. Dufaure y M. Goguel; M. Varenne, jefe de Obras públicas; M. Picas, presidente del tribunal civil; M. Reiné, ingeniero jefe de la línea de Porvendres y otros.

Después de cambiados los saludos de respeto, se pasó a uno de los salones de la estación adornado convenientemente con grupos de banderas francesas y españolas confundidas, en donde se sirvió un banquete”.

MOVIMENT FERROVIARI I SERVEIS

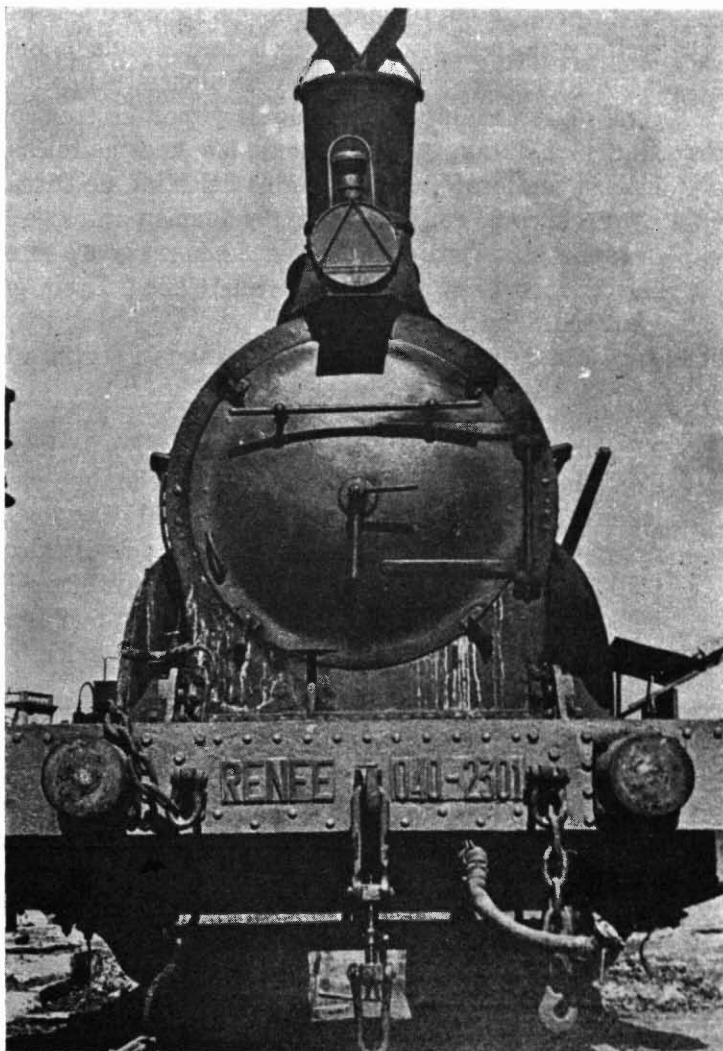
A partir del moment d'aquesta inauguració el moviment ferroviari de Figueres fou el següent segons copiem de la Gaceta de los Caminos de hierro:

Amb sortida de Barcelona:

1.º Omnibus, á las 5,40 de la mañana; enlaza con trenes de Midi y de Orleans, que pueden conducir al viajero á Paris en 36 horas y 19 minutos por Tolosa, y en 35 por Burdeos; con trenes del Midi y Lyon, que llevan al viajero en 21,16 á Marsella, en 23'50 á Lyon y en 35 horas a Paris por Nimes, y con trenes del Midi y Prades, que llevan al viajero á este último punto en 10,30.

Arribava a Figueres a les 10,25 del matí i sortia a les 10,30.

2.º Directo á las 3 de la tarde. Este enlaza con los rápidos del Midi y conduce á Paris en 25 horas y 30 minutos; á Marsella, en 16,15, y á Lyon en 26,41. Es el más rápido y el predilecto de los viajeros de Barcelona que toman las direcciones de Burdeos y de Marsella. Pueden utilizarlos



Aquesta màquina, construïda l'any 1889, una volta donada de baixa del servei general va destinar-se al servei de maniobres de l'estació de Figueres, des de l'any 1957 al 1959.

los viajeros que llegan á Barcelona á las 9'5 de la mañana con el tren-correo de Tarragona.

Arribava a Figueres a les 7,33 de la tarda i sortia a les 7,40

3.º Expreso, á las 10,25 de la noche. De las líneas españolas recibe este tren, por el expreso de Valencia á Barcelona, las procedencias de las líneas de Valencia, Alicante, Cartagena, Extremadura y Portugal, y por el tren-correo de Madrid á Zaragoza y Barcelona, las de estas líneas.

Enlaza con los de las Compañías del Midi, de Orleans y de Lyon, asi como con los de Italia y demás puntos de Europa, llegando el viajero á Paris, en 30 horas y 37 minutos; á Burdeos, en 17.46; á Marsella, en 16'25; á Lyon, en 19,41, y á Prades, en 11 horas.

Arribava a Figueres a les 2,04 de la matinada i sortia a les 2,12.

Amb sortida de Portbou:

1.º Directo. Salida de Portbou, á las 4,30 de la mañana. Toma las procedencias de Paris y Marsella, que vienen con los trenes rápidos de la Compañía del Midi, y los viajeros deben salir de Paris á las 8'45 mañana; de Burdeos, á las 6,50 tarde; de Lyon, á las 10,55 mañana; de Marsella, á las 5'30 tarde, y de Perpiñán, á las 3 de la mañana.

Arribava a Figueres a les 5,26 del matí i sortia a les 5,36.

2.º Omnibus, á las 12'40 tarde, que recibe las procedencias de los trenes ómnibus y directos de las líneas de Burdeos, Lyon y Marsella, pudiendo salir los viajeros de Paris á las 11'45 noche; de Burdeos á las 9 de la noche, de Lyon, á las 5'10 de la mañana, de Marsella á las 11,35 noche y de Perpiñán á las 10'25 mañana.

Arribava a Figueres a la 1,42 de la tarda i sortia a la 1,52.

3.º Expreso, á las 10'10 de la noche. A este tren afluyen los viajeros procedentes de las líneas de Burdeos, Orleans, Lyon y Marsella, especialmente los que siguen las direcciones de Valencia, Alicante, Cartagena, Extremadura, Portugal y Madrid, los cuales pueden tomar el tren expreso que sale de Barcelona para Valencia, á las 4,15 mañana, y el tren-correo que sale para Zaragoza y Madrid á las 8 de la misma.

Arribava a Figueres a les 10,53 de la nit i en sortia a les 11.01.

Apart d'aquests trens n'hi havia dos que solament feien el servei de Figueres a Cerbere i enllaçaven amb els del Midi.

Quant al servei de correus, va establir-se obligatòriament el servei gratuït de cartes. A Figueres s'admetia correspondència fins mitja hora abans de la sortida dels trens. A les bústies la correspondència es recollia a les nou del matí, sis de la tarda i nou de la nit i a l'estació s'acceptaven cartes fins deu minuts abans de la sortida dels trens, mitjançant una oficina ambulat.

IV — CENT ANYS D'HISTORIA

PROJECTE DE DUANA

En el mes de març de 1878 es va plantejar la idea de sol·licitar la instal·lació a Figueres de la nova Duana que s'havia designat per a Portbou. El dia 7 d'aquell mes van reunir-se a l'Ajuntament els dotze regidors de la corporació, el director de l'Institut, el Registrador de la Propietat, el diputat provincial i cinc veïns qualificats. L'alcalde els va explicar els grans beneficis que podria reportar la instal·lació de la duana a Figueres. Per unanimitat s'acordà nomenar una Comissió amb l'encàrrec d'anar a Madrid a sol·licitar i procurar resoldre tots els assumptes pertinents encaminats a establir a Figueres la projectada duana internacional. Integraven la Comissió els senyors Josep Gironella, Enric Serra i Joan Arderius, els quals anaven dotats de facultats molt amples quant a llurs específiques gestions, supeditades només a l'obligació d'haver de consultar a l'Ajuntament abans de firmar el compromís definitiu.

Immediatament els tres comissionats varen traslladar-se a Madrid, i el dia 16 de març enviaven al Consistori un telegrama que deia: "Presentada Comisión por General Gasset al Director de Aduanas. Impresión favorable. Escribimos resultados".

El dia 19 següent l'Ajuntament disposà trametre una comunicació al general Gasset, que era el cap inspector general de carrabiners, agraint-li la seva ajuda per aconseguir la duana internacional per a Figueres. El dia 21 es va rebre un altre telegrama de la Comissió concebut en aquests termes: "Conocemos todos los detalles del asunto. Consultada la memoria ha llegado el momento de presentarla. Decidnos si podemos ofrecer terrenos y edificios. Contestación telegráfica". Com a conseqüència d'aquest missatge, es reuniren tot seguit els regidors municipals, i després d'un canvi d'impressions, varen contestar així: "El Ayuntamiento y la comisión necesitan conocer si depende o no de la oferta de terrenos y edificios concesión de la Aduana. Caso afirmativo coste aproximado de la construcción".

El dia 26 es rep un nou telegrama a Figueres. "Si además del terreno ofrecemos edificio cuyo coste es imposible precisar es probable la concesión. ¿Se nos autoriza? Contestación pronto. Perdemos tiempo precioso". El caràcter urgent que es desprenia d'aquest text motivà que l'Ajuntament respongués en aquesta forma: "Autorizamos a Vdes.

para manifestar al Gobierno que por cuenta del Municipio se adquirirán terrenos y se construirán edificios para la Aduana. Por correo detalles". Com aclariment a aquest, s'envià a la Comissió un altre telegrama que deia: "Entendemos que la intención es ceder el uso de los terrenos y edificios mas no su propiedad". Al mateix temps els va ésser tramesa la quantitat de mil pessetes en concepte de despeses.

Corprèn la gosadia d'aquell Ajuntament en voler fer-se càrrec de les elevades quantitats que comportaria indiscutiblement la nova duana, si hom té en compte que en aquells moments existia un deute municipal de prop de tres-centes mil pessetes derivat dels deutes contractats amb motiu de la guerra carlina, quantitat aquella realment fabulosa.

Mentre es gestionava aquesta qüestió de la instal·lació de la duana, es va convocar la Junta General d'accionistes de la Companyia dels Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona i França, amb una memòria anexa que pot considerar-se de gran interès perquè explica detalladament les dificultats sorgides i la manca total d'ajuda econòmica oficial. El president de la Companyia, senyor Frederic Vidal, s'expressava així en ella:

"Si para el Consejo es siempre ocasion gratísima la llegada del día en que ha de dirigiros su voz á fin de daros cuenta de su gestión anual, bien comprenderéis cuánto mas esta vez ha de serlo, ya que le es dable presentarse á vosotros trayendo cumplido el principal encargo que le conferisteis, aquel encargo que era hace años y años objeto constante de vuestras aspiraciones, espejo en esto y eco fiel de las que abrigaba el país entero: las líneas de la Compañía que morian incomunicadas en nuestras propias comarcas, quedan ya unidas con la red europea; Cataluña está ya en directa comunicación con Francia por medio de la vía férrea; el camino de hierro de Gerona á la frontera es un hecho, y el nombre que lleva nuestra Compañía ha venido a ser completamente real y verdadero. Y el suceso se ha realizado en el tiempo por este Consejo indicado desde el momento en que, en Enero de 1876, se hizo cargo de la gestión social; dos años señaló entonces para la realización del objeto que principalmente motivara la fusión de las Compañías de Tarragona y Gerona, y á los dos años nuestras locomotoras han penetrado en la nacion vecina. La primera seccion, ó sea de Gerona á Figueras, fué recorrida en toda su extensión por el primer tren en 30 de Setiembre del año que acaba de transcurrir; veintiocho dias despues, XXIX aniversario de la inauguración de la primera línea ferrea de España, la de Mataró, fué oficialmente inaugurada, y abierta al público servicio en 17 de Diciembre, y no ántes al objeto de dejar más expeditas las conducciones para las obras de la seccion segunda y no demorar por motivo alguno la conclusion total. Por fin, conseguida ésta y aprovechando la feliz coyuntura del enlace de S. M. el Rey, alcanzóse la vénia necesaria para verificar la inauguracion oficial y bendicion de toda la línea hasta la frontera en 20 de Enero del presente año, y á los tres dias quedó toda ella en explotación".

Segueix, després dient:

"Lo ocurrido tan injusta como inesperadamente en el asunto de la subvención señalada á la línea de Gerona á la frontera, de lo cual os dimos cuenta en la última reunion, desgraciadamente no ha sido todavía enmendado. La Administracion, en sus incesantes apuros financieros, no ha reconocido aun la justicia con que invocamos el contrato bilateral que celebró con la Compañía, pues contrato es en la ejecución de una obra pública el otorgamiento de una subvencion para llevarla á cabo y la aceptación de la misma. La Compañía, empero, sea cual fuere el criterio que la Administracion adopte en este punto, continuará en sus reclamaciones, y de esperar es que algun dia acaben por prevalecer la evidente justicia y la equidad de que rebosan. Interin ha de deciros en Consejo que, admitidas por la Superioridad las protestas de que no podia prescindir la lesionada Compañía, ésta ha percibido ya una parte de la misma subvencion; que

una Comisión que la representa gestiona en Madrid lo conveniente á su derecho en union con los delegados de otras empresas; que ha logrado interesar en su buena causa á los representantes del país, y que la opinion comienza á formarse en pro de nuestras justas peticiones.

Igualmente gestionará vuestro Consejo de Administracion, y para esto procurará ponerse de acuerdo con las demás Compañías y alcanzar el apoyo de los Sres. Diputados, á fin de que no llegue á hacerse efectiva la gabela de 5 p. % que el último proyecto de ley de presupuestos añade á las muchas que pesan sobre nuestras empresas é impone á los dividendos repartibles á las acciones. Y esto, Sres. Accionistas, precisamente cuando acaba de transcurrir dolorosa y dilatada época de no resaridas calamidades para los capitales hasta ahora en su mayor parte infructíferos que dotaron al país con el gran beneficio de las vías de comunicación modernas”.

Sobre l'exploació de la línia, va dir:

“Viniendo ya á la explotación de nuestras líneas durante el próximo pasado ejercicio, toca al Consejo con satisfacción participaros que su resultado, en nada obstante la general paralización que desde el comienzo de 1877 experimentan la industria y el comercio, no ha desmerecido del de 1876.

Los productos han sido:	
En las líneas de Tarragona.	Rvn. 14.363,382'77
En las líneas de Gerona.	" 17.729,580'58
<hr/>	
TOTAL	Rvn. 32.092,963'35
Productos en 1876	" 32.074,103'08
<hr/>	
Aumento en 1877	Rvn. 18,860'27

A tenor de las anteriores sumas el producto kilométrico anual de nuestras líneas ha sido:

En las de Tarragona	Rvn. 139,450'32
En las de Gerona	" 101,311'89

lo cual no hay que decir si las coloca en excelente lugar entre todas las de España.

Los gastos de la explotación ha importado la cantidad de Rvn. 14.076.339'99cénts., lo que significa sobre los del año anterior Rvn. 680,553'72 de mas; es esto principalmente debido al necesario aumento que han experimentado el personal y sus asignaciones, y también á la obligación en que estábamos de prepararnos para la apertura de la línea de Gerona á la frontera.

El beneficio líquido para el capital en acciones, deducido el servicio de intereses y amortización de obligaciones y demás cargas, ha ascendido en el próximo pasado ejercicio á Rvn. 9.650,570'76.

Antes de concluir debe el Consejo pasar homenaje de justa memoria al malogrado D. Domingo Tròne, encargado de los trabajos de la línea de Gerona á la frontera, fallecido en Figueras en 3 de Noviembre de 1877, cuando casi tocaba al fin de su empresa. A su inteligencia, á su actividad, á su celo, con gusto lo proclama el Consejo, se ha debido en mucho el feliz remate de las obras.

Y permitid ahora, Sres. Accionistas, que la última palabra del Consejo sea una felicitación á todos vosotros, á todos los interesados en la Compañía, á cuantos, en fin, dándole insigne prueba de confianza que nunca será lo bastante alabada y agradecida, han puesto á su disposición los capitales necesarios para llevar a cabo la vía internacional que vosotros, que Cataluña entera anhelaba, y que es hoy una feliz realidad, Alta gloria será esto para la Compañía que cuenta ya con el no ménos preciado tiembre de haber construido é inaugurado con el camino de Barcelona á Mataró la primera vía férrea de España. Con las raíces ha de asegurarse que tiene en el país la empresa que así ha realizado dos hechos para el mismo de tanta importancia, y esto es lo que constituye á nuestra entidad social en una Compañía que ahora siempre es y será esencialmente catalana.

Los puntos que han de ser objeto de deliberación y acuerdo en esta Junta general son:

- 1.º Aprobación del balance de 1877;
- 2.º Señalamiento del dividendo activo que, segun el mismo, corresponde respectivamente á las acciones de las Compañías de Tarragona y Gerona;
- 3.º Exámen y aprobación del proyecto que os someterá el Consejo para unificar las obligaciones que tiene, la Compañía en circulacion.”

Mentrestant a la capital d'Espanya seguien les negociacions per aconseguir la instal·lació de la Duana internacional a Figueres. Les alegacions de la comissió figuerenca eren les següents:

Que aún no estaba hecha la aduana de Port-Bou y que sólo se habían hecho unas obras insignificantes.

Que situar la aduana internacional en Figueras no causaba ningún perjuicio a nadie en aquellos aquellos momentos.

Que en Port-Bou no había edificios suficientes para albergar a todo el personal necesario para funcionar la aduana, dado que era un pueblo de cuatro casas, y que además no había seguridad alguna para guardar los caudales.

Que Figueras se obligaba a ceder el terreno y los edificios necesarios para la aduana.

Que esta concesión a Figueras no irrogaba ningún perjuicio al Ministerio de Hacienda”.

Per part de l'Estat es va raonar la qüestió així:

“Que en la localidad de Port-Bou se exigiria menos personal por la prontitud de entrada de las mercaderias a España.

Que el edificio para albergar los servicios de la aduana en Figueras aún debía empezarse y que se perdería mucho tiempo, mientras que la de Port-Bou estaba ya construida.

Que la existencia de dos puntos de reconocimiento originaría perturbaciones en el servicio.

Que, concretamente, Port-Bou reunía las condiciones mas favorables para instalar la Aduana”.

Totes aquestes consideracions eren sens dubte contundents. L'Estat, però, denegà la pretensió de Figueres, i el dia 14 de juliol la premsa publicava la notícia de la negativa i afegia que si bé no s'havia obtingut aquell desig, quedava en canvi la satisfacció del deure complert, amb un notable sacrifici per part de l'Ajuntament.

Així és com va finalitzar l'afer de la duana que tant d'enrenou havia portat.

Pel mes de maig de l'any 1878 la companyia del ferrocarril, amb el desig de facilitar, l'assistència de viatgers a les fires de Figueres, va disposar la vendad de bitllets a Barcelona i estacions de la línia de Girona a la frontera. Eren d'anada i tornada “per trens que tinguin carruatges addients”. Des de Barcelona a Figueres valia 60 rals la segona classe i 40 rals la tercera. Des de Girona eren 21 i 14 rals respectivament.

Compañía de los ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia

FERIAS EN FIGUERAS

Deseario esta Compañía facilitar la asistencia a las importantes FERIAS DE FIGUERAS, que han de tener lugar en los días 3, 4 y 5 de Mayo próximo, ha dispuesto que se expendan en Barcelona y estaciones de las líneas de Gerona a Frontón y francesa, billetes de ida y vuelta a Figueras, en los días y a los precios y condiciones que á continuación se expresan:

De las Estaciones siguientes A FIGUERA y REGRESO.	PRECIOS DE LOS BILLETES.					
	SEGUNDA CLASE			TERCERA CLASE		
	Para la Compañía	Para el Tren	Precio TOTAL	Para la Compañía	Para el Tren	Precio TOTAL
	Rs. Cs.	Rs. Cs.	Rs. Cs.	Rs. Cs.	Rs. Cs.	Rs. Cs.
Barcelona n. 2.	55-81	19	60-00	37-24	29	40-00
Gerona.	19-54	48	21-00	13-02	98	14-00
Celra.	16-75	25	18-00	11-16	84	12-00
Bordils-Joya.	13-96	04	15-00	9-30	70	10-00
Flansa.	12-09	91	13-00	8-37	63	9-00
San Jordi.	9-30	70	10-00	6-51	49	7-00
Camallera.	8-37	63	9-00	6-51	49	7-00
San Miquel de Fluviá.	5-58	32	6-00	3-75	27	4-00
Vilamalla.	3-28	28	3-50	2-10	15	2-25
Perelada.	3-49	36	3-75	2-33	17	2-50
Vilajuiga.	6-28	47	6-75	4-19	31	4-50
Llansa.	8-37	63	9-00	5-58	42	6-00
Culera.	12-09	91	13-00	8-37	63	9-00
Port-Bou.	11-96	04	15-00	9-30	70	10-00

CONDICIONES.

1. Los mencionados billetes se expendiran en las estaciones antes indicadas los días 3, 4 y 5 de Mayo próximo, para los trenes que tengan arcosjes de la clase a que aquellos correspondan, siendo validos para el regreso, en los trenes que rouan iguales condiciones, los expresados días. Los billetes de regreso que no se hubieran utilizado durante dicho plazo, quedarán nulos y sin ningun valor.
2. No se permite otro equipaje que el que los viajeros puedan llevar a la mano, con arreglo a Reglamento.
3. Los militares y niños no tendrán derecho a reduccion alguna sobre el precio de dichos billetes.
4. Los viajeros portadores de dichos billetes no podrán solicitar cambio de clase para ocupar asientos de 1.ª Los que lleven billetes de 3.ª clase podrán pasar a 2.ª pagando la diferencia de asiento, con arreglo a la tarifa ordinaria.
5. El viajero que se ape en otra estación que la marcada en su billete, pagará el precio de un billete ordinario, y se le recogerá el billete a precio reducido, que quedará válido.
6. El viajero deberá presentar a la ida a Figueras el billete completo, sin cuyo requisito no será válido.
7. Quedan vigentes las condiciones de las tarifas generales de viajeros en todo lo que no sea contrario a las disposiciones precedentes.

Barcelona 29 de Abril de 1881.

EL DIRECTOR
Figueras Viarigas Asoc.

Rebaixa dels preus dels bitllets per venir a la Fira de Santa Creu de Figueres.
Aquest cartell és de l'any 1881.

L'any 1881 la companyia va editar fins i tot uns rètols de propaganda, repartits a totes les estacions del recorregut.

Entre les condicions fixades hi havia una que deia que els militars i infants no tenien dret a cap rebaixa, puix que els bitllets ja estaven rebaixats.

Una altra condició assenyalava que no és podia sollicitar canvi de classe per a ocupar seients de primera classe, però si de tercera a segona classe.

ACCIDENTS

El dia 2 de juliol de 1878 es va registrar el descarrilament d'un tren carregat de pedruscall prop del riu Muga, a conseqüència d'haver-se trencat l'eix d'un vagó. D'aquest accident varen resultar ferits, encara que de poca consideració, el maquinista i deu treballadors.

El moviment de transport de mercaderies havia augmentat considerablement en els pocs mesos de funcionar el tren. Figueres havia esdevingut amb aquest motiu un punt interessant i a l'estació feien cap constantment corrues de carros, en tanta quantitat, que el pis del carrer de Progrés es va malmetre en poc temps: uns grans clots i unes immenses basses d'aigua el feien gairebé intransitable. Per això l'Ajuntament, en sessió del dia 7 de juliol, va prendre l'acord de pavimentar amb còdols tot el tros del carrer Progrés comprès entre la carretera de Roses i l'entrada a l'estació de càrrega. Al mateix temps va decidir il·luminar amb fanals de gas el trajecte de la carretera de Roses fins al seu encreuament amb el carrer de Progrés, motiu pel qual la Companyia del gas va posar-hi molts inconvenients pel fet d'haver de travessar la via del tren.

En el mes d'agost de l'any susdit va haver-hi un intent de provocar el descarrilament del tren. Era a la nit. A les afores de la ciutat dos homes varen travessar la via moments abans de què passés el tren exprés. Portaven dues pedres de gran tamany que les deixaren al bell mig de la via. El guardaagulles se'n va adonar a temps i va anar ràpidament a treure-les, però els malefactors en veure el seu intent, l'atacaren; no obstant, l'empleat va defensar-se de la millor manera que va poder i va quedar ferit dels cops que li etzibaren, però amb tot i això va poder aconseguir treure aquelles pedres i així salvar d'una catàstrofe segura el comboi ferroviari, mentre desapareixien els dos poca-soltes.

En canvi, en el dia 1 de setembre, s'ha d'anotar el primer mort per accident ferroviari ocorregut a Figueres. Va ésser a l'arribada del tren de les onze del matí, procedent de Girona. La màquina va empaitar un capatàs, el qual va tenir la dissort de caure sota el comboi; les rodes de la màquina i dels vagons li aixafaren les cames, els braços i les costelles. Portat ràpidament a l'Hospital allà va morir al cap de poc.

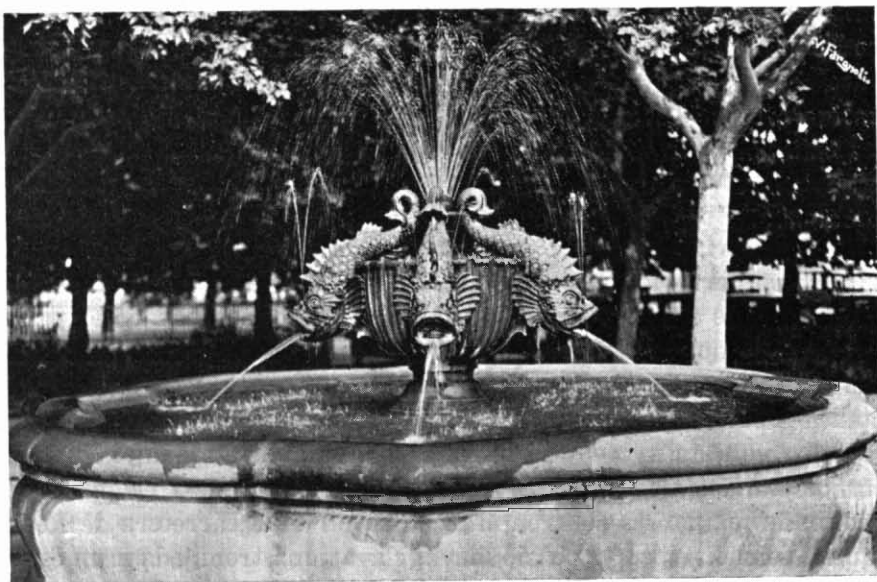
En aquesta avinentesa es va demanar a la Companyia que els trens disminuïssin la velocitat a l'entrada del terreny i estació i que no es fessin maniobres del tren al pas a nivell de la carretera de Roses, ja que el comboi, en certa ocasió, havia clavat una trompada a un carro,

determinant que l'animal caigués sobre el carreter, deixant-lo molt masegat. No gaires dies després, d'aquest fet, el tren va atropellar aquesta vegada a un empleat; les rodes també li passaren pel cim d'una cama, cosa que va aconsellar la seva ràpida amputació, operació inútil ja que l'accidentat va morir poc després.

L'any 1878 va finalitzar amb una petició feta a la Companyia per tal que el tren que havia de sortir de Figueres no ho fes amb retard, puix que quan arribava a Cerbere, el tren francès ja feia tres o quatre minuts que havia marxat, la qual cosa obligava a què els passatgers haguessin de fer nit a la dita població.

PLACES DE L'ESTACIO I DELS MONJOS

A començament de 1879 es va emprendre l'obra de donar forma definitiva a la plaça de l'estació. La Comissió nomenada per a tal fi feia dos anys que va haver de capgirar els seus plans de convertir-la en una plaça espaiosa de gran capacitat, en virtut de l'obstinada oposició dels propietaris dels terrenys afectats, i hagué de concretar-se a emmarcar-la en un reduït triangle. La calçada sud va seguir l'antic camí que conduïa al Cementiri, mentre que la nord es va aconseguir mitjançant la perllongació del carrer Sant Llätzer, si bé en aquell temps





← La font i el sortidor de la plaça de l'estació.

aquest encara no estava totalment obert. Així va quedar format el triangle de la nova plaça, que seguia el mateix traçat de la plaça Anselm Clavé, també de forma triangular per raons semblants a les de la plaça de l'estació la que va ésser inaugurada l'any 1908, en què es pogueren plantar els arbres que al present poden veure's en aquell lloc.

A la mateixa plaça si va posar una font i un brollador, ambdós amb uns motius artístics. Sota el sortidor hi ha un dipòsit d'aigua subministrada per una deu del propi servei ferroviari i del qual se'n serví durant molts anys l'Ajuntament per omplir la cisterna de l'antic cotxe de bombers quan hi havia algun incendi a la ciutat.

Després de l'inici d'aquests treballs de la plaça de l'estació, s'escolà un seguit d'anys sense notícies especials que es referissin al ferrocarril. Mercaderies i viatgers anaven en augment. De tant en tant el ferrocarril portava a Figueres algun personatge important, com el del dia 28 de maig de 1881, en què va baixar del tren ni més ni menys que Pi i Margall, l'ex-president de la primera República i un dels capdavanter dels federals figuerencs. Se li va fer una gran rebuda, i per espai de quatre dies va estatgar-se a la nostra ciutat, on fou nomenat soci d'honor de totes les entitats recreatives locals.

Dos anys després va sorgir altra volta la idea de construir un ferrocarril que havia de creuar Catalunya des de Torelló fins a Roses, passant per Figueres. Tot i que l'Ajuntament va recolzar amb entusiasme la idea, aquesta no va quallar.

En l'any 1884 la comarca empordanesa va viure uns moments de gran excitació política, i uns partidaris de Ruíz Zorrilla anaren recorreguent la comarca amb gran desgavell i aixecant els rails de la via fèrria, a l'ensens que prèviament ho assabentaven als caps de les estacions per tal d'evitar alguna catàstrofe, ja que no era aquesta la seva intenció segons deien. La força pública va haver d'intervenir i perseguir els facciosos, que es vegeren obligats a traspassar la frontera.



La Plaça Catalunya, abans plaça dels Monjos, que va desenvolupar-se ràpidament amb l'arribada del ferrocarril.



El carrer de Vilallonga o carretera de Roses, encerclat d'arbres.
Sobre el terreny de l'Asil Vilallonga hi havia els barracons on vivien
els obrers de la via fèrria.

Un any després, en 1885, es produeix un canvi notable a tot el barri de la plaça dels Monjos. Ja no era, com abans, aquell racó abandonat, sense llum, escassament transitat i de pèssima fama. Es va pensar en convertir-la en una gran plaça rodejada d'edificis amb porxos. Però altra volta es va haver de lluitar amb els interessos particulars i la plaça en projecte va perdre aquesta gran possibilitat de lluir una fesomia pròpia. El que sí es va aconseguir fou una ordre per a foragitar el devessall de bordells que hi havia pels carrers de Castelló, Méndez Núñez i plaça dels Monjos, que foren traslladats al barri del Garrigal. Varen desaparèixer també d'aquells indrets els últims barracons del campament dels obrers del ferrocarril, i el senyor Marià Vilallonga va comprar aquells terrenys que abans havien estat de domini dels monjos de Sant Pere de Roda, i sobre els mateixos va edificar-hi l'asil que porta el seu nom, ultra l'església de la Mare de Déu dels Desemparats. Marià Vilallonga era un figuerenc de família benestant que s'havia dedicat al negoci del ferro, essent un dels fundadors de la indústria metallúrgica de Bilbao. En aquesta activitat va guanyar força diners i volgué que una bona part del seu capital es dediqués a la dita benèfica obra.

També la plaça dels Monjos que llavors encara no se'n deia del Gra, puix que la que aleshores portava aquest nom era la que avui s'anomena de la Indústria, va sofrir una gran modificació amb el seu cobriment. Tres figuerencs, els senyors Macau, Roca i Andres, havien elevat a l'Ajuntament un escrit considerant la necessitat de disposar d'una ampla plaça coberta protegida de les inclemències del temps per poder atendre els recollectors de cereals. Els esmentats senyors varen comprometre's a pagar conjuntament sis mil pessetes si l'Ajuntament es responsabilitzava alhora a no variar l'ús de la plaça en un termini mínim de vint anys. La proposta fou aprovada, encara que per raons particulars els sollicitants varen retardar llur aportació pecuniària.

El projecte s'anomenà aleshores "el tinglado" i fou molt discutit per alguns veïns, entre ells el cap municipal d'obres senyor Joan Papell i Llenas. S'encarregà de portar a cap el projecte el mestre d'obres Francesc Puig. El pressupost ascendí a la xifra de 18.773,40 pessetes. Marià Vilallonga hi va col·laborar regalant el ferro necessari per a fondre les 36 columnes que aguantaven la coberta. Fou col·locada la primera pedra el 28 de juny de 1886 i s'acabaren les obres un any més tard. Per a certificar la solidesa de la construcció, l'Ajuntament va adreçar-se al governador civil sol·licitant-li que enviés l'arquitecte provincial, el qual va emetre un informe totalment favorable a la construcció.

Del projecte inicial només es va prescindir de la cobertura esfèrica, que fou substituïda per l'actual piràmide superior central. De la seva fermesa n'és patent el fet dels seus gairebé cent anys d'existència, confirmada l'any 1938 en què va caure una bomba al refugi construït sobre la voravia nord i est de la plaça, sense que la coberta de la plaça en patís gaire; encara avui són visibles els efectes de la metralla de les bombes en dues columnes.

Amb motiu de la inauguració que més amunt comentem, el dia 29 de juny de 1887, es va arreglar així mateix, tot el carrer de la Rutlla, obrint la calçada a una amplada uniforme de set metres i es construïren els primers corriols de pedra que posseï la nostra ciutat. L'esmentada via es pavimentà amb lloses de pedra d'una voravia a l'altra, amb l'objecte que els transeünts no s'embrutissin de fang els dies de pluja. Aquestes senderes només estaven col·locades als punts d'encreuement més importants i les primeres que es posaren foren precisament a la plaça dels Monjos, per tal de facilitar el pas dels viatgers que anaven a l'estació.

EL PAS A NIVELL

El ferrocarril que havia portat tants avantatges a la població, també motivà altres tants inconvenients, i un d'ells, ja observat des del primer dia, fou 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



Gentada sortint d'una corrida de braus. Quan el pas a nivell està tancat per la barrera del tren la gent comença a protestar, igual com fa cent anys.

la barrera estigués molt de temps baixada, impedit durant llargues estones el pas de la gent i dels carruatges. Això va crear una atmosfera hostil, com era de preveure, entre els usuaris, contra la Companyia, enuig que anà creixent de dia en dia i del qual se'n feia ressó l'Ajuntament el 29 de març de 1889, per mitjà dels regidors senyors Bofill i i Roig, els quals presentaren al Consistori una moció expressada en aquests termes:

“La conducta que ha observado y viene observando la Compañía del Ferrocarril de Tarragona a Barcelona y Francia para con el Municipio ha sido y es de tal índole, que le ha valido muchas y merecidas censuras por parte de la inmensa mayoría de los vecinos de Figueras. Saben los firmantes que no cabe dentro de las facultades del Ayuntamiento el que éste tome a su cargo la defensa de los intereses materiales de los comerciantes e industriales de esta ciudad, lastimados por tal conducta, empero al entender que existen motivos poderosísimos para que la Corporación municipal sea el portaestandarte de la especie de pacífica protesta que este ilustrado vecindario sostiene personalmente contra la compañía, por causa de las maniobras que a diario ejecutan sus trenes en el paso a nivel de la carretera de Rosas y haga llegar hasta donde sea necesario las múltiples y justísimas razones que pueden aducirse a fin de que cesen de una vez para siempre los irritantes privilegios que la citada compañía tiene en el referido paso a nivel, con mayor razón cuando no hay nada que justifique tales privilegios. No ignora el Ayuntamiento que son muchas las molestias que las repetidas maniobras causan a los vecinos de aquella parte de la población, que estas mismas molestias se hacen extensivas a cuantos forasteros concurren a nuestros mercados por la indicada carretera, que los días en que éstos se celebran son en gran número los carruages detenidos a una y otra parte del paso a nivel, que esta forzosa detención puede acarrear algún día desgracias personales, en una palabra que son tantos los motivos que existen para acudir contra lo que consideramos un abuso por parte de la empresa que es ocioso contarlo. Terreno de sobra posee la compañía en este término municipal y contiguo a la estación para que sus trenes puedan efectuar cuantas maniobras sean necesarias, sin perjuicio alguno para el pueblo en general y por esto es de lamentar que debido a la conveniencia o desposición de la empresa, el numeroso tránsito de la meritada carretera se vea privado de circular por ella libremente, máxime cuando aparte de ser de mucha consideración los forasteros que entran a Figueras por tan importante via de comunicación, aquella barriada está destinada a ser en muy breve el pequeño

ensanche de nuestra ciudad, dado el crecido número de edificios de nueva construcción que se han levantado y siguen levantándose en la parte orietal de la vía férrea". (2)

Aprovada la moció l'Ajuntament es dirigí a la Superioritat per tal de resoldre aquell enutjós assumpte, dins d'un terme raonable. Hom considerava en la dita protesta que la Companyia tenia prou espai de terreny, a la part cap a Girona, per a fer-hi les maniobres, sense necessitat de perjudicar els interessos figuerencs i de la comarca. Es proposà crear una comissió per tal d'estudiar el cas i, si procedís, arribar a negar a la Companyia el consentiment de què els seus trens maniobressin al pas a nivell. Inútils propòsits, ja que el zel del Consistori es vegé decebut per l'entitat ferrocarrilera no sols en aquells dies, sinó també en els cent anys posteriors a aquella reclamació amb una constant rebequeria en no intentar resoldre-la.

L'any 1890 va haver-hi un fort aldarull davant de 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 i el mateix president es vegeren impossibilitats de travessar la tan debatuda barrera, mentre el públic impacient els esperava a la plaça. En aquella ocasió el batlle va allegar que no estava en les seves facultats obligar a la Companyia a deixar lliure la via en el tros del pas a nivell, però amb tot va formular una enèrgica protesta a aquella, aconsellant-li de passada que només quedés tancada la via en el moment precís de passar els trens. Consells i protestes que, com ja consignem més amunt, la Companyia els va escoltar com qui sent ploure.

L'any 1895 la nostra estació del ferrocarril fou escenari d'un dolorós esdeveniment amb motiu de la sortida de Figueres del regiment d'infanteria de "San Quintín" que estava de guarnició al castell de Sant Ferran des de feia molts anys. Fou requestat per anar a la guerra de Cuba, de tan infaust record. L'esmentada tropa va marxar en un tren especial que sortí cap a Barcelona a les deu de la nit i fou acomiadada i obsequiada afectuosament per una gran gentada al llarg del trajecte per on passaren. Els carrers estaven ornats i el cor de la Societat Coral Erato va entonar amb tal motiu les peces "Los nietos de los Almogávares" i el "Gloria a España". Com que la guerra d'ultramar perdurava, foren cridats posteriorment més soldats entre els quals anaven incorporats alguns joves figuerencs, que en part sucumbiren víctimes de les bales o del clima tòrrid d'aquelles latituds.

Dos anys després de l'esdeveniment que comentem es va col·locar un punt d'enllumenat públic a la plaça dels Monjos, o sigui un dels vint

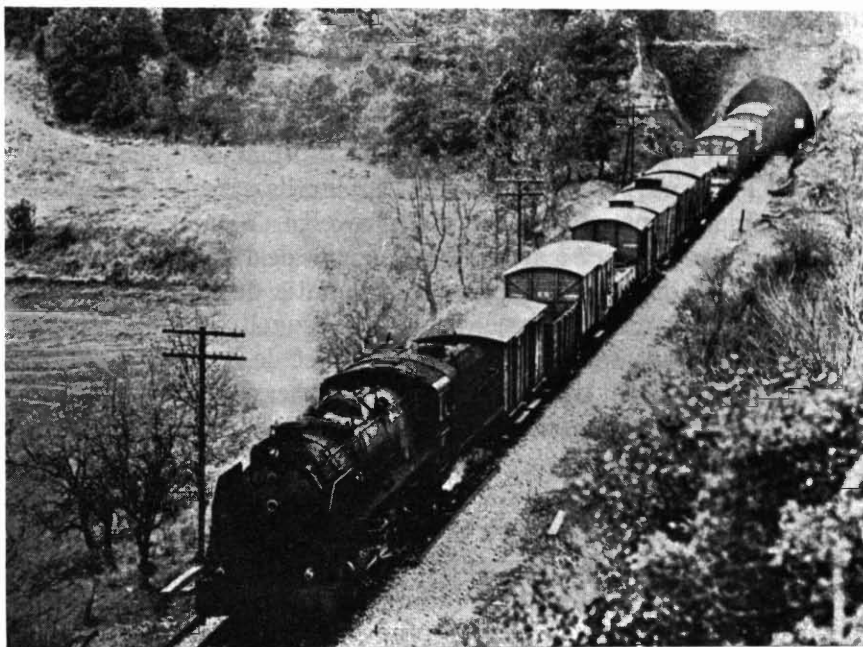
que es varen instal·lar als carrers de Figueres quan ací l'electricitat fou adoptada, cosa que ja demostra la importància que havia assolit aquell indret de la ciutat.

FIRES

Si, com ja deixem esmentat, la nostra estació havia presenciat la dolorosa partença del regiment cap a la guerra d'ultramar, també fou testimoni posteriorment d'altres actes, aquest cop de joiosa recordació; un d'ells, quan el mes d'abril agonitzava i s'albirava el subsegüent maig amb les prometedores fires i festes de la Santa Creu. L'escriptor local Pere Teixidor, remarca que "a les nou del vespre de la vigília, mentre tenia lloc la retreta militar, les centrals —una mena de cotxes tirats per dos cavalls en els que podien encabir-se una dotzena de passatgers a ral la peça—, propietat de la fonda del Comerç, fonda de la Teta, Hotel París i fonda de la Grabada, s'aturaven a l'esplanada de l'estació, per a recollir els primers forasters distingits que en gran nombre acudien a les fires. Era bonic de veure l'arribada d'aquell comboi extraordinari. L'andana s'omplia de gom a gom amb els firaires, artistes de teatre, músics, toreros, equilibristes, pallassos, jugadors d'avantatge



El pas d'un tren mogut per una màquina "Palau" construïda a finals del segle.



El tren a la sortida d'un túnel. La màquina és una potentíssima Mikado de l'any 1953.

i meuques de sis rals la peça, de les quals se'n deia la palla nova del Garrigal”.

Ja entrats al segle XX el ferrocarril va anar millorant-se. Es va passar d'aquells vagons de 7 metres de llargària que pesaven unes 7 tonelades i que saltironejaven sobre la inserció dels rails que llavors encara eren curts. Aquelles primeres màquines amb calderes d'una pressió de vuit quilos per centímetres quadrat amb un pes de 25 a 30 tones i una potència de 40 CV., es varen anar canviant per altres de més pressió. L'any 1881 aquesta era de 740 cavalls i en 1911 arribà a 2.000 amb les famoses “Pacífic”, que constaven de tres eixos grans. Anys després vindrien les Mikado, de tant de renom, amb quatre eixos i carretó davanter. La calefacció havia passat dels receptacles d'aigua calenta que s'havien de canviar en algunes estacions, a un altre sistema també d'aigua calenta però de circulació per tuberies. Els vagons ja tenien passadís, encara que seguien usant-se els de compartiments laterals, anomenats “caixes de mistos”. A principis de segle s'havia tret

la il·luminació de fanals d'oli situats al sostre dels vagons, per una altra de gas que podien encendre els mateixos passatgers. L'electricitat no va implantar-se al ferrocarril fins l'any 1918. En aquests anys sortien 35 vagons diaris de mercaderies de Figueres.

L'estació tenia aleshores un encís especial. La gent anava a passejar a l'andana pel sol fet de contemplar l'arribada del tren, amb la seva locomotora panxuda, coberta de rovell i de carbonissa, portant darrera seu el "tènder" carregat de carbó destinat a alimentar la caldera de la màquina. El moviment matemàtic de les botjes, bieles i corredores, era tot un espectacle. Embadalia aquell fum que s'escapava de les juntes i el que sortia a pressió pel xiulet de la màquina. Quan el cap de l'estació avisava la sortida, el tren arrencava suaument i començaven a gemegar els ferros i les fustes dels vagons. Adéu tren! saludava la gent.

Però el pas a nivell seguia constituint un problema, de tal manera que l'any 1929 fou objecte d'una nova i forta protesta pública. L'Ajuntament va sol·licitar a la Companyia que llavors portava el nom de "Madrid, Zaragoza y Alicante" que construís un nou pas a nivell al final del carrer Requesens, a l'objecte que els carros poguessin desviar-se per aquest carrer i així s'evitaria haver d'esperar a la carretera de Roses mentre el tren realitzés maniobres. La sol·licitud fou adreçada a l'enginyer Rafael Coderch, fill de la ciutat, però tampoc no fou atesa.

El dia 22 d'abril de 1926, a les deu del matí, va produir-se una greu col·lisió a l'estació de Llançà, en la qual varen xocar el tren exprés número 203 i el de mercaderies número 1.100. A causa d'aquest lamentable accident varen descarrilar varies unitats i es va formar un impressionant pilot de ferro i fusta estellada. De resultes de la violència de la topada s'hagueren d'anotar quatre morts i cinc ferits greus, dos dels quals de pronòstic reservat i tres lleus.

Aquest mateix exprés, que era el de París-Barcelona, va estar a punt de tornar a tenir un altre accident sobre el pont de Colera cinc dies després. La serenor d'uns vailets va impedir la catàstrofe. Serien les deu del matí quan va passar damunt el citat pont un tren de mercaderies. Aquells nois en sentir una fressa extrepitosa i veure caure una gran quantitat d'eines que embussaven la via, varen córrer en direcció al tren, tot fent senyals al maquinista de què alguna cosa estranya passava. Aturat el tren a temps, la via fou netejada i el comboi va poder continuar el viatge cap a Barcelona.

L'EXPOSICIO DE BARCELONA

Un dels moments en què la nostra estació va atraure major nombre de persones fou l'any 1929, amb motiu de l'Exposició Internacional que se celebrava a Barcelona. Arran de la gran campanya de propaganda que es realitzà a favor de l'assistència a aquest certamen, el sacerdot figuerenc mossèn Rossend Fortunet, germà del propietari d'uns grans magatzems de roba i teixits situats al carrer de Peralada, publicà un escrit en un periòdic local en contra de l'anada a Barcelona, alegant que l'Exposició reportaria molt pocs beneficis a la comarca i en canvi moltes despeses a la gent que anés a veure-la. La veritat fou que a l'estació de Figueres es despatxaven amb motiu d'aquell esdeveniment el major nombre de bitllets de la seva història, puix que a la primera setmana de l'Exposició s'expengueren 18.000 passatges i el primer diumenge es va haver de despatxar un tren especial des de Figueres a Barcelona.

Mossèn Fortunet justificava la seva recomanació dient que amb els diners que la gent de la comarca es gastés en aquest viatge i les despeses consegüents a la seva estada a Barcelona, es podria donar per fet el nou tren que en aquells dies es projectava entre Guardiola i Roses. Aquesta línia tants anys cobejada semblava que ara entraria pel camí de la realitat. A tal objecte es constituí una mancomunitat formada per tots els pobles afectats, als quals s'acolliren a un decret-llei que subventionava amb el cinquanta per cent dels ferrocarrils inclosos a la llei de Ferrocarrils de 1907. La idea d'aquesta línia era d'extreure el carbó de la comarca del Berguedà i portar-lo directament al port de Roses.

La Diputació de Girona, entusiasmada també amb aquesta iniciativa, encarregà el projecte a l'enginyer de camins senyor Paz Moroto. No cal dir que, com sempre, la crònica manca de diners, afegida als esdeveniments polítics d'aquells dies, varen impedir portar a felicitat la idea.

Els figuerencs varen afeccionar-se en aquest temps a l'estiueig, seguint la dèria que començava a popularitzar-se a tot arreu. Com que anar a Roses en cotxe resultava car, la gent menys adinerada va inclinar-se cap a Llançà i Colera, rebajant-se en aquelles platges, essent preferides pels figuerencs les de Grifeu i Garbet. L'afluència de gent era tan nombrosa que en el mes de juny de 1933 la companyia fèrria va disposar l'habilitació d'un parador estiueic a l'esmentat indret. Dada curiosa a remarcar fou que en aquest parador una nodrida colla de figuerencs, tres anys després, va informar-se de l'esclat de la nostra guerra civil. Va ésser exactament el diumenge dia 19 de juliol de 1936.

LA GUERRA CIVIL

Dos dies abans havien marxat amb el tren cap a Barcelona alguns joves figuerencs per a intervenir a l'Olimpiada anunciada precisament per al dia 19. També s'afegí a ells el batlle de la ciutat, senyor Marià Pujolar, que es proposava veure un nebot seu que vivia a Barcelona i participar de passada a un congrés programat per l'Esquerra.

El dia 18 de juliol es va tenir coneixement d'una sublevació de certs generals de l'exèrcit resident a l'Àfrica. Aquesta nova desvetllà la natural inquietud entre els figuerencs i repercutí en el comerç que no va obrir les portes i en l'element obrer que deixà d'anar al treball. Fora d'això, no es registrà res més digne d'esment, i a l'endemà, que s'esqueia en diumenge, molts figuerencs varen aprofitar-ho per anar-se'n a Llançà i Colera a prendre els banys acostumats. No obstant a mig matí, la nostra ciutat ja presentava tot un altre aspecte. L'estació fou ocupada per grups de milicians, que es varen repartir a més per tots els punts estratègics de la població. Es va estendre la barrera al pas a nivell i s'aixecaren barricades a la carretera de Roses. Escamots d'altres milicians foren enviats a prendre posicions darrera la paret del carrer de Vilamalla. Aquestes disposicions promogueren el natural enrenou els figuerencs que, en cotxe, havien anat a Roses, i que en retornar es trobaven detinguts per les barricades del pas a nivell i urgits a presentar llur documentació personal. Quant als trens, ja deixaren de circular a la tarda i els banyistes de Llançà i Colera es varen veure desagradablement impressionats en comprovar que s'havia interromput la circulació de trens.

El dia 5 d'agost, a les sis de la tarda, l'estació de Figueres fou escenari de la primera sortida en ferrocarril de forces militars del cos de carabiners cap al front de guerra. Com que entre els soldats viatgers n'hi havia alguns de figuerencs una munió de gent va anar a acomiadar-los.

D'ençà d'aquest moment l'estació va tenir un moviment continu de pas de trens atapeïts amb material de guerra. Per una part es transportava el material que el Govern havia comprat a França, i per altra es traginaven els pertrets que els tallers de Figueres fabricaven per encàrrec exprés del ministeri de la Defensa. Després vingueren les Brigades Internacionals i consegüentment el moviment militar va anar en augment amb tanta intensitat, que el dia 6 de febrer de 1937 el conseller de Defensa de Figueres, senyor Ballosta, va escriure al tinent coronel primer cap del 20 Regiment d'Infanteria, indicant-li que per tal de què els trens que circulaven per Figueres ho poguessin fer amb

tota regularitat, era convenient que els soldats d'aquell regiment que marxessin amb llicència, anessin a despatxar els bitllets al matí del dia de la sortida, a efecte d'evitar l'aglomeració que s'originava davant les taquilles a l'hora de la sortida del tren.

També es va dirigir a l'autoritat militar el Delegat responsable del Comitè de l'estació, el factor Carberol, indicant-li que venia observant que alguns soldats de l'exèrcit republicà residents al castell que se n'anaven amb llicència, pretenien bitllets gratuïts i que no portaven cap documentació que emparés llur petició; alguns d'ells àdhuc volien bitllets per a estacions tan llunyanes com Tarragona, a les quals no s'admetia, des d'aquí, tràfic de viatgers ni mercaderies de cap mena.

El coronel del Regiment estacionat al castell va publicar una ordre el dia 10 de febrer, disposant que en l'avenir el permís setmanal seria la proporció de només el vint-i-cinc per cent de les forces d'aquells esquadrons i que els bitllets per als soldats es despatxarien el dijous a la tarda.

Sis dies després d'aquestes normes es va produir el primer bombardeig del pont del ferrocarril a Colera, sobre el qual varen caure vint bombes que causaren onze ferits. Això va motivar que es col·loqués una protecció al pont i que a Figueres es construís ràpidament un camp d'aviació provisional sobre un terreny situat a Cabanes, amb l'objecte que els avions republicans allà en servei poguessin protegir tota la comarca contra futurs bombardeigs.

En el mes de març de l'any susdit varen ésser retirades les normes dictades per la Generalitat de Catalunya, a conseqüència de la impossibilitat en què es trobaven els serveis ferroviaris d'atendre la diversitat d'ordres contradictòries que diàriament rebien dels diferents organismes i conselleries oficials. El cap de la nostra estació va rebre a l'últim una comunicació oficial en la que se li advertia que només havia de donar compliment a les ordres dictades per la Conselleria de Serveis públics de la Generalitat o a les decretades directament pel Govern de la República. Totes les autoritats havien de sol·licitar els permisos a aquests organismes, restant les disposicions dels transports de guerra i material sanitari.

També es va organitzar la tramesa d'aliments als fronts de guerra. L'encarregat dels serveis de l'estació va comunicar a l'alcalde Josep Viusà que a Figueres es formarien trens complets amb destí a Madrid farcits de queviures.

El problema de l'alimentació de la població civil era peremptori. Escassejaven les mercaderies i la gent havia de pelegrinar pels pobles

i pels masos a la recerca de subsistències per poder sobreviure. Trobant-se en igualtat de circumstàncies, era incessant la corrua de barcelonins que venien a la nostra comarca per a proveir-se d'aliments que a llur casa no podien trobar. Com que el problema s'agreujava cada vegada més, no és estrany que diàriament l'estació de Figueres fos un amuntegament de gent vinguda en el darrer tren de la nit amb el propòsit susdit per a tornar-se'n, lliures de vigilàncies, en el tren de les cinc del matí cap a Barcelona, per a començar en hora addient la jornada feinerà.

El dia 20 de gener de 1938, a les cinc del matí, l'estació estava curulla de gent esperant l'arribada del tren. Com que feia fred, tothom estava arrecerat a la sala d'espera. Tot d'una i enmig del natural astorament dels circumstants, se sentiren tres fortes explosions sobre l'andana, ocasionades per tres bombes llançades per avions nacionalistes. Segons després n'explotaren d'altres a l'horta Raguer, al carrer Sant Llàtzer (avui carrers Esperança i Lourdes). Era el primer bombardeig que sofria la ciutat amb la gran sort que les bombes van caure a llocs desolats, puix que d'haver explotat a la sala d'espera de l'estació, la catàstrofe hauria estat de proporcions extraordinàries degut a la gentada que hi havia aplegada. Només s'hagué d'atendre un ferit lleu.

Aquest fet va promoure una lògica indignació general. Després varen registrar-se altres bombardeigs més terribles sobre la població, on els morts es comptaren amb xifres molt altes i més d'un vint-i-cinc per cent dels cens urbà d'edificis va quedar destruït en tot o en part.

Aquests bombardeigs van obligar tot seguit a construir refugis apropiats. Un d'ells es va habilitar davant mateix de l'estació, sobre l'esplanada del passeig del parc. Es va aprofundir el terreny i s'instal·laren unes galeries cobertes de formigó i terra que sobresortien alguns metres el nivell del carrer. En aprofundir el terreny es va trobar aigua, de manera que el llit del refugi comptava sempre amb uns trenta o quaranta centímetres d'aquell líquid, el que va ocasionar que moltes de les persones que hagueren de fer ús del refugi agafessin reuma, pleures i altres malalties afins per les llargues estones d'haver estat en la mullena. El refugi, no obstant, va prestar un gran servei, ja que els bombardeigs d'aquell sector foren molt corrents, no sols pel fet que l'estació estava plena a vegades de vagons amb material de guerra, sinó també perquè a la plaça d'aquella hi havia un taller on se'n fabricava. Durant es bombardeigs foren enderrocades entre altres, dues cases del carrer Vilamalla, dues del carrer Progrés, una de la plaça de l'estació i moltes resultaren menys esgavallades.

Els ferroviaris es varen construir un altre refugi prop del moll de l'estació de càrrega, puix que el del pare els quedava una mica lluny. El varen fer obrint unes trinxeres i posant una gran quantitat de rails d'acer, cosa que consideraven tan segura com el formigó.

Els dies finals de mes de gener i primers de febrer de l'any 1939 l'estació de Figueres presentava un aspecte apocalíptic. Els trens eren assaltats a la força bruta per una aglomeració de gent que volia escapar-se de la imminent entrada de les tropes nacionalistes. Una gran gentada emplanava l'estació de gom a gom, i com que no tots cabien en els trens que anaven arribant, aquell panorama era esfereïdor; no es respectava ni als nens, ni les dones, ni als vells. Es trepitjaven i es clavaven trompades els uns als altres per poder pujar als vagons. Era un espectacle senzillament dantesc.

Mentre la gent esperava l'arribada del proper tren i degut a la fred que feia, es varen arrencar totes les fustes que servien de tanca al recinte de l'estació, per tal de fer foc i escalfar-se durant la nit.

Cap al dia 3 o 4 de febrer ja els trens de viatgers eren inaccessibles; tots anaven plens i replets. El propi comboi del president de la República, senyor Azaña, va tardar més de 48 hores per venir des de Barcelona a Figueres. Una volta aquí ja era impossible continuar el trajecte; totes les vies varen quedar interceptades pel nombre incalculable de vagons que hi havia estacionats. El colapse era ben palès. Als vagons de càrrega hi havia una gran quantitat d'aliments: conserves, galetes, pots de llet, carn en conserva, sacs de llentilles, farina i tants i tants d'altres queviures que s'anaven podrint en la inacció. En altres vagons hi havia roba de tota mena, mantes, uniformes tendes de campanya, etc. N'hi havia farcits de llits militars, material d'oficina, màquines d'escriure, fitxers, etc. Més d'un tren sanitari ja no va poder arribar a Figueres, degut a les circumstàncies i quedà mig abandonat amb tot el seu carregament de ferits.

També es va anar aglomerant a l'estació de Figueres un gran nombre de vagons carregats amb material de guerra: bombes, bales, morters, etc. Alguns d'aquests vagons varen sofrir les conseqüències dels bombardeigs i altres foren incendiats quan passaren les darreres forces republicanes en direcció a l'exili. Durant els dies 7, 8 i 9 la nostra estació era pràcticament inassolible. Els vagons incendiats promovien constants explosions dels pertrets que hi havia emmagatzemats. El dia 21 de febrer el batalló de recuperació de material de guerra n.º 3 va aconseguir fer-se càrrec de les existències que encara quedaven dintre d'aquells vagons i es varen recollir: 656.900 cartutxos 7,62 mm. russos;

6.205.900 cartutxos de 7,92 mm; 490 beines carregades amb projecció i esperó de 107 mm.; 988 beines de 11,43 mm.; 687 projectils carregats 107 mm. GR.; 1.764 projectils complerts 11,43 GR.; 6.530 dispars complerts; sense l'esperó antitanc, 450; 3.520 espoletes de percussió russes i 128 projectils carregats 152/27 mm. GR.

Abans no es va posar una mica d'ordre a l'estació varen transcórrer algunes setmanes.

També Portbou havia sofert les conseqüències de la guerra i és suggerí la possibilitat de que la duana de Portbou és fes a Figueres. L'edifici de la duana estava enrunada i s'havia de reconstruir totalment.

Aleshores, el senyor Màrius Gelart, propietari de la plaça de toros i home de negocis, va tenir la idea de fer a Figueres una duana que servís pel trànsit de carretera, del ferrocarril i del marítim. Les personalitats polítiques i municipals de la ciutat varen acceptar el projecte. Es va formar una comissió formada pels senyors Dalfó, Palmer, Moradell i Gelart i foren a parlar amb el Governador Civil. Aquest va exposar la idea al Govern, que encara estava a Burgos, i en tornar va dir que tots estaven a favor de fer la duana a Figueres, àdhuc el ministre de la Guerra que estava entusiasmat.

L'Ajuntament havia de donar el terreny necessari, encarregar el projecte i presentar-lo al Govern.

Varen anar passant els dies, fins que el Governador civil va dir a l'Ajuntament que havia de fer un viatge a Burgos i volia presentar el projecte. Davant la pressió del governador. es va fer molt ràpidament una memòria explicativa. El problema de l'amplada de via es va solucionar construint un tercer rail.

Després d'això ja no es va fer res més. L'alcalde senyor Jou sembla que no estava massa engrescat per la idea.

Amb la nova Administració els trens varen funcionar molt malament durant una llarga temporada. En virtut d'una llei publicada el 24 de febrer de 1941, es va constituir la poderosa empresa estatal titulada "Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles" (RENFE), en captar-se que les companyies particulars no estaven en condicions de refer-se de la passada catàstrofe; el material ferroviari ja era estantís; faltaven peces essencials que eren inassequibles per raó del conflicte bèl·lic en què estava implicada tota Europa. Per a venir a Figueres era necessari proveir-se d'un salconduit de fronteres, estès per la policia, el qual s'exigia a partir de Camallera. Més ben dit, tot eren dificultats.

Durant uns anys el ferrocarril va ésser el mitjà ideal per al transport del perseguit estraperlo. La gent se les enginyava per tal de burlar la llei, per passar les coses de la forma més impensada. Un dia d'estiu de 1940, en arribar el darrer tren de la nit, un dels vagons va incendiar-se tot d'una amb gran rapidesa, talment com si l'haguessin amarat de benzina. Els viatgers varen veure's obligats a saltar a corre-cuita per les finestretes sobre l'andana sense tenir temps de recollir llurs equipatges. El vagó fou mogut amb celeritat cap a sota la boca d'aigua del dipòsit alimentador de les calderes de les màquines i es deixà caure sobre ell tot el contingut de la seya cisterna. Una volta apagades les flamarades va poder advertir-se que dintre les restes del vagó hi havia una gran quantitat de mongetes, ciurons, patates, arròs, etc., socarrimat tot pel foc, i que molts viatgers portaven d'estraperlo.

En aquests dies la Companyia ferroviària tenia el problema de la duresa de les aigües que li malmetien les calderes. A Figueres la densitat era del grau 31 i foren tractades químicament per tal d'evitar les incrustacions i adherències a les calderes. Aquest cabal d'aigua venia d'una mina de cap a Vilamalla.

EL TREN DELS BANYISTES

Després d'acabada la guerra civil de 1936-39 va anar creixent el desig incontenible de la gent d'anar a l'estiu a les platges els diumenges i dies festius, essent les preferides les de Llançà i Colera. Per a sortir de Figueres en aquell temps, baldament fos per a rabejar-se a les aigües marítimes, calia anar documentat amb el salconduit de fronteres que la policia només facilitava amb l'aval de dues persones solvents i presentant el certificat d'haver-se vacunat contra el tifus.

El tren dels banyistes sortia a les vuit del matí, reforçat amb uns quants vagons de més, generalment d'aquells més antics que posseïa la Companyia i als quals s'entrava per les portes laterals. S'allargava el tren per poder absorbir els excedents de viatgers, i retornava a la ciutat una hora després de la fixada oficialment, per allò de l'hora estiuenca.

Un estol nombrosíssim de famílies figuerenques marxaven a les platges carregares amb motxilles, cistells, cabassos, bosses, barjoles, etc., tots, plens de menjar, ja que aleshores no abundaven els hotels, fondes, etc., per acomodar a tanta gent ni aquests, en general, podien permetre's el luxe de banquetejar a un hotel.

Alguns dels banyistes baixaven a Llançà i anaven a peu fins el port o a les platges dels Capellans, Farella, Grifeu, etc., o bé al parador estiuenc de Garbet, i també n'hi havia que arribaven fins a Colera, a la platja de la font rovellada.

La tornada a la ciutat era tot un espectacle al qual acudien de bona gana molts figuerencs a contemplar-lo. Tothom venia carregat amb el bagatge del matí, encara que cansats, fatigats, amb la pell ben colrada per l'assolellada.

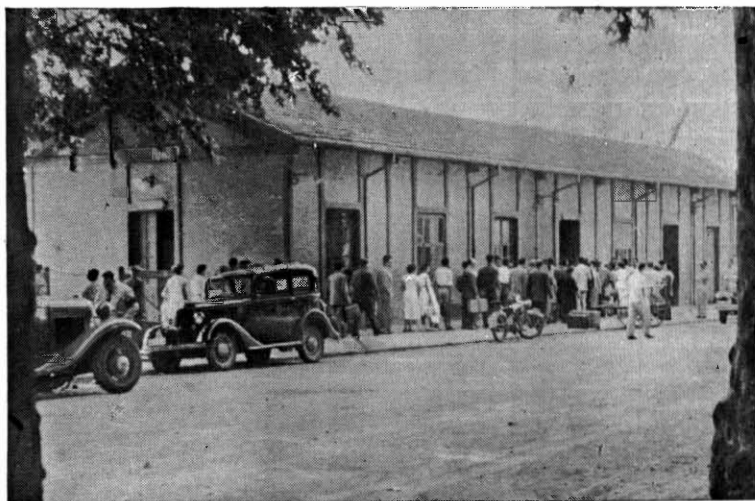
Per a donar una idea d'aquest trànsit d'estiuejants consignarem que a llany 1956 es despatxaren 17.000 bitllets solament per a banyistes durant el mes de juny, 18.000 el de juliol i 21.000 el d'agost.

EL TREN DE LA PREMSA

Una volta acabada la guerra civil, la premsa barcelonina arribava a Figueres en el tren correu de les dotze del migdia. Els dos llibreters que llavors tenien cura de la difusió de la premsa eren en Canet i en Gil, els quals disposaven d'un estol de vaillets que sortien rabent de l'estació, amb els periòdics sota l'aixella, tot pregonant-los amb una gran cridòria. Era certament espectacular quan en arribar el tren, en Canet i en Gil pujaven al vagó i començaven a tirar els fardells de diaris sobre l'andana, on uns ajudants d'ells tallaven el cordill que els envoltava i anaven donant pilots de diaris a aquells nois que sortien com un llampec cap el centre de Figueres. Una vegada constituí anècdota el cas d'en Ramon Canet, al qual se li prohibí la venda del diari de major difusió que era "La Vanguardia", degut als seus antecedents polítics d'esquerra. Els compradors, però, que sabien apreciar la bonhomia i afabilitat d'en Canet li testimoniaren llur fidelitat en sa gran majoria permutant aquell periòdic pel "Diario de Barcelona".

"EL SHANGAI"

Sota aquesta designació popular sortia de Girona un tren de viatgers als voltants de les set de la tarda i arribava a Figueres passades les vuit. Era un tren que transportava viatgers i mercaderies i es parava a cadascuna de les estacions del trajecte. Això i l'escaient de l'hora motivava que fos molt abellit per l'estament obrer, així com per viatjans, estudiants, etc., que necessitaven anar a Girona pels seus quefers. En tornar del mercat d'aquella capital, si abundava l'element femení, era prou notori que els vagons s'emplenaven de cistells atapaïts



Cua de gent per treure el bitllet del tren.

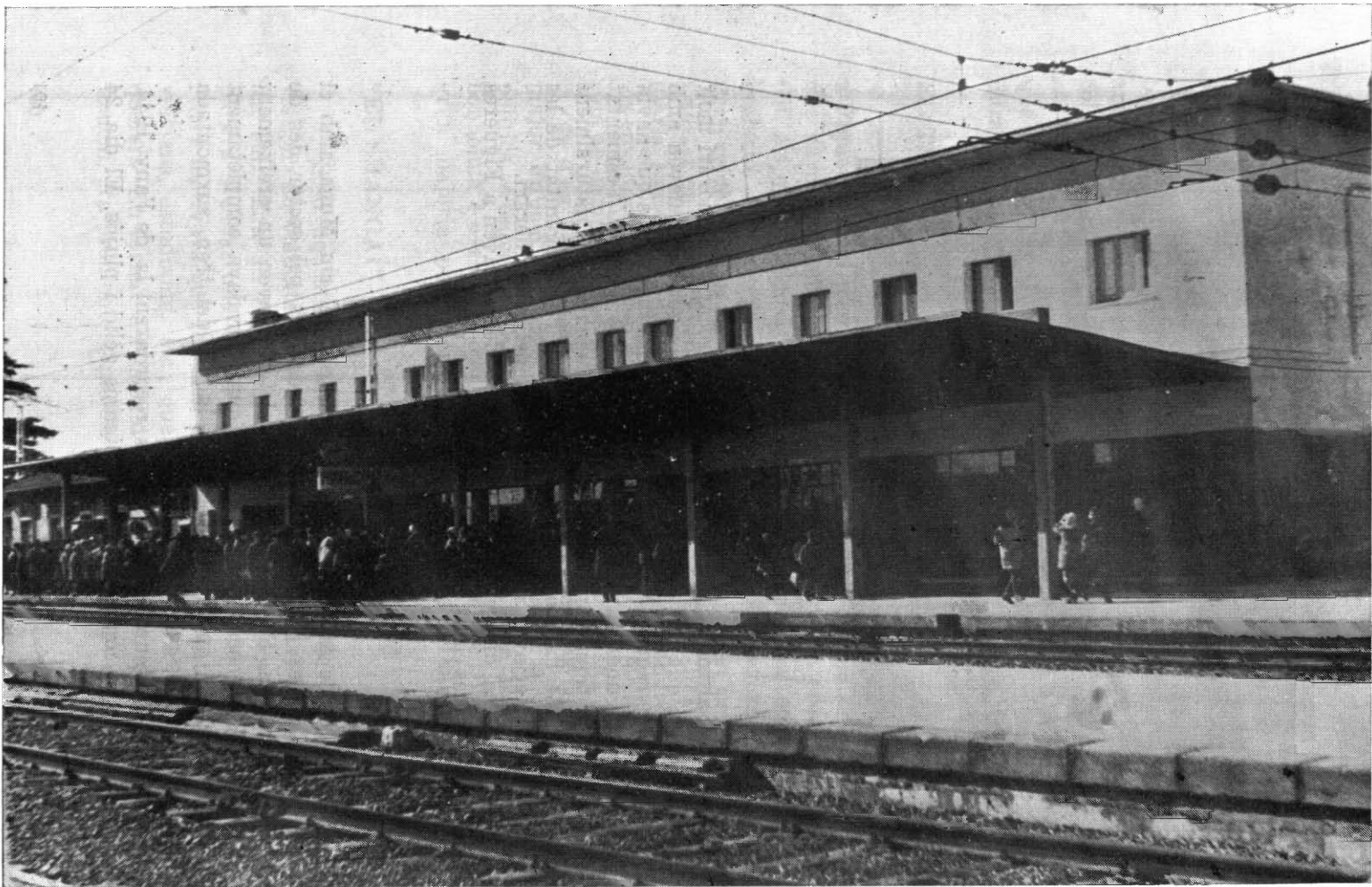
de mercaderies i altres andròmines. Tenia el ferrocarril un horari molt informal, degut a què havia d'afranquir als trens que es creuaven amb ell; altres vegades requeia la culpa en les obligades maniobres que havia de realitzar en algunes estacions del trajecte. Els vagons de l'esmentat comboi eren autèntiques antigalles i llur enllumenat patia naturalment del mateix mal. Se l'anomenava "Shangai" per l'heterogenitat de les persones que hi viatjaven i per la romanceria del seu itinerari.

Els dissabtes, dia de mercat a Girona, es despatxaven a Figueres una mitjana de tres-cents bitllets per a aquest destí.

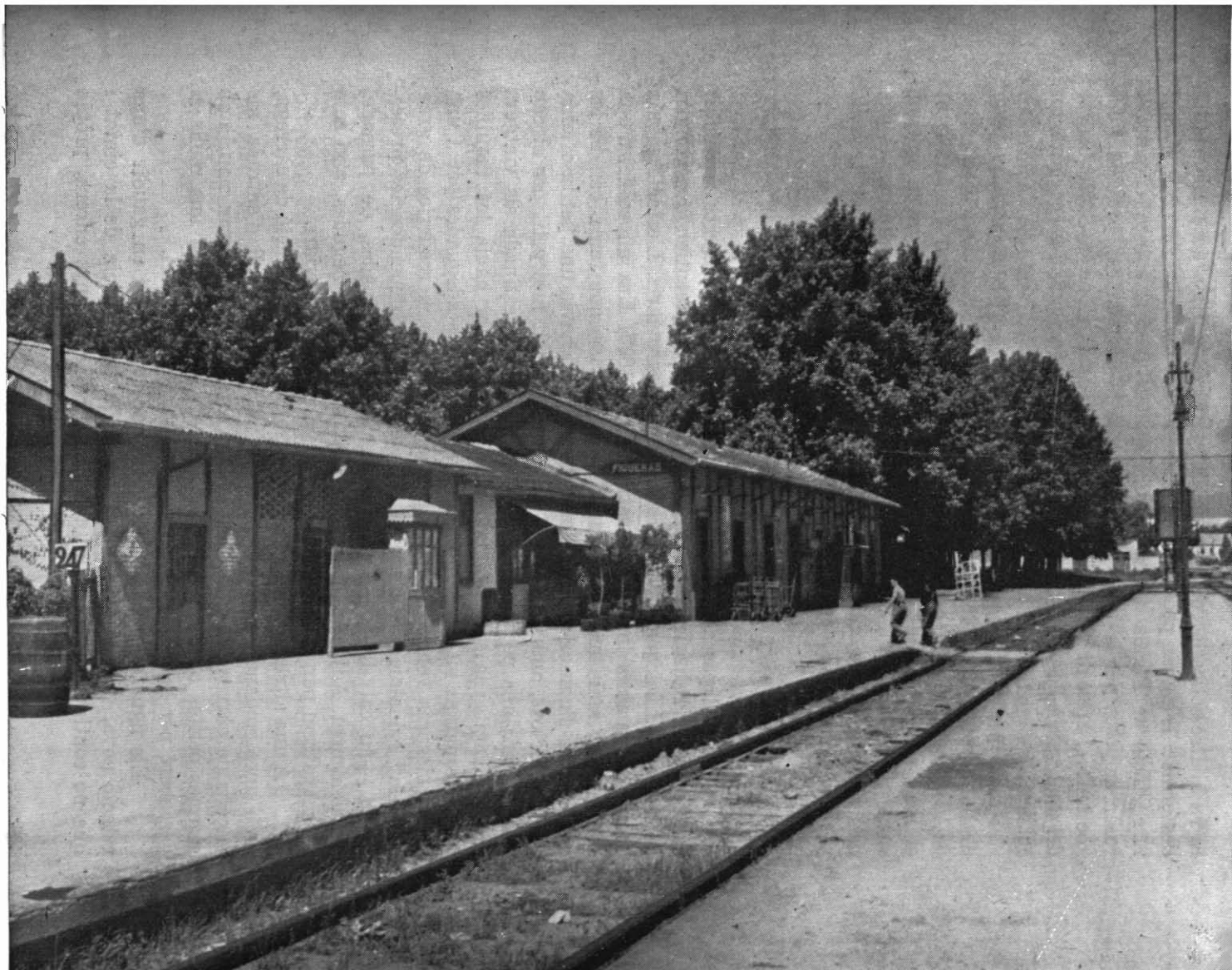
INUNDACIONS

Abans de que es regulés el cabal d'aigua del riu Muga amb el pantà de Boadella es produïen moltes inundacions pel sector des de Figueres a Peralada. Els xàfeces copiosos determinaven un creixement dels rius que desembocaven al Muga, el qual inundava completament tota la plana, de la qual eixia solament la via del tren, surmontada encara en molts llocs per l'aigua.

De totes les inundacions hagudes recordarem la de l'any 1944. El mes de febrer va començar amb un temps gèlid i plujós. El dia 24



Dissemlança entre l'estació vella que va durar vuitanta-vuit anys i la nova, inaugurada l'any 1965.



es va abatre sobre la comarca un temporal de pluja i un tramuntanal desfermat. L'aiguat provocà el desbordament dels rius Manol i Muga. A l'estació de Peralada uns vagons que estaven situats a via morta foren empesos per la ventada i llançats a la via general, provocant un xoc amb el tren de mercaderies procedent de Portbou, a conseqüència del qual varen descarrilar la màquina i catorze vagons i es registrà un sol ferit.

Respecte al riu Manol, les aigües varen sortir-se de mare prop de Santa Llogaia i arrasaren tots els camps en direcció a Sant Pau de la Calçada, emportant-se'n terres que trobaren pel camí i fins i tot el marge del terraplè de la via del tren. Els carrils varen quedar suspesos al llarg d'un reguitzell de metres i es va impossibilitar el pas dels trens, cosa que obligà a haver de fer transbord, mentre els treballs per arreglar la via s'emportaren força temps.

CAP A UNA NOVA ESTACIO

Ultra el pas a nivell de la carretera a Roses, objecte de tantes controvèrsies i disgustos, els figuerencs també se sentien avergonyits de l'arcaic edifici que allotjava els serveis ferroviaris. L'estació seguia ocupant el mateix immoble construït l'any 1877. Era un edifici d'una sola planta, amb totes les façanes de rajol vist, que tenia ben bé les apariències d'una barraca de l'oest americà. Hi havia una petita oficina per als factors, amb el telègraf; un gabinet molt més petit per al cap de l'estació; una peça que mai ningú no usava destinada als viatgers més distingits; la sala pròpiament d'espera on hi havia les taquilles per a despatxar bitllets, amb unes finestretes més adequades per a una presó; després venia el lloc on es facturaven les mercaderies de gran velocitat, i finalment uns urinaris. Totes aquestes dependències pres-taven —no cal dir-ho— un aspecte rònec, il·luminades, de passada, deficientment. Adjacent hi havia un petits quiosc de begudes, així com un magatzem per al material elèctric del servei ferroviari.

A una altra part del complex ferroviari hi ha l'estació de càrrega, amb unes andanes molt altes per tal d'estar al nivell d'entrada als vagons de càrrega. Aquesta estació es componia d'una gran nau, amb algunes petites oficines. A cada costat de l'estació hi ha uns molls al descobert per la mercaderia més addient a l'intemperí.

Els figuerencs feia molts anys que somniaven en gaudir d'una estació nova, que estigués a l'altura de la importància de la ciutat i que no continués igual a la que es construï cent anys enrera, pròpia

per a un llogarret qualsevol del trajecte. Aquest desig, concretat en una petició formal, sempre es topava amb la denegatòria de la Renfe. Cal recordar que a l'estació de Figueres es despatxaven diàriament de cinc-cent a sis-cents bitllets de ferrocarril, el que demostra la seva importància.

En el mes de juliol de 1956 el batlle Joan Junyer, acompanyat del primer regidor Lluís Fita, varen traslladar-se a Madrid per tal de resoldre diferents problemes de caràcter municipal, entre els quals figurava el de la portada d'aigua potable procedent del pantà de Boadella i el referent a la construcció d'un nou edifici per al servei de correus i telègraf, que estaven en immobles inadequats. També portaven a la cartera la renovada petició de construir a Figueres un nou edifici per a l'estació. Per si cabia mostrar una justificació d'aquesta necessitat impostergable, varen ensenyar al ministre d'Obres públiques, que en aquella ocasió era el comte de Vallellano, una extensa collecció de fotografies d'aquell immoble en l'estat esquitit i deplorable en que es trobava, la qual cosa no era pas desconeguda pel ministre per haver-ho comprovat en la realitat amb motiu del viatge que havia fet a Figueres per a tractar del trajecte del pantà de Boadella. En donar tota la raó als comissionats, el funcionari els manifestà que ja havia ordenat que fos inclosa en el nou Pla general dels ferrocarrils la construcció d'una nova estació a Figueres. No cal dir que tan falaguera nova, tramesa per l'alcalde, fou ben rebuda per la premsa i la ciutadania amb mostres de gran alegria.

Les gestions realitzades per a poder dur a cap la nova obra van durar molt de temps, quasi deu anys. Els tràmits s'allargaren enfadosament perquè la Companyia allegava que no disposava de prou diners per a tal cosa. Sembla que es varen fer diversos projectes, car a Madrid es desconeixia la situació climatològica de Figueres. En el primer projecte varen pensar en bastir un edifici de pedra, amb teulada de pissarra, puix que a la capital creien que en trobar-se Figueres prop dels Pirineus hi devia fer fred i hauria d'aguantar moltes nevades. Quan se'ls advertí que aquí no nevava, que era un clima benigne prop del mar, varen redactar un altre projecte adaptat a una situació més càlida, però sense tenir en compte, per ignorància, el factor tramuntana. Altra vegada el plànol sofrí una nova modificació i no cal dir que tot plegat requerí un munt de gestions per aconseguir la solució desitjada.

OFICINA D'IMMIGRACIO

Pel mes de setembre de l'any 1962 es va construir una casa per a l'Oficina Nacional francesa d'Immigració, cosa que es portà sobre un terreny situat al costat de l'estació del ferrocarril, on hi havia una horta dita d'en Macau. Aquesta Oficina s'havia destinat a allotjar els serveis administratius per a l'entrada a França dels treballadors espanyols en determinades èpoques de l'any. D'aquesta manera quedava regulada i atesa la demanadissa de personal contractat per als treballs de recollida de fruita i sobretot de les veremes. L'esmentada Oficina constava d'un pavelló per als serveis administratius, un altre per al reconeixement sanitari dels treballadors i un saló de descans.

D'antuvi l'Ajuntament de Figueres s'oposà rotundament a que aquesta oficina fos construïda a la ciutat, tot pensant en què entre tants treballadors d'antecedents honrats podrien infiltrar-se elements indesitjables que en no poder flanquejar la frontera per aquella causa, seria com donar-los facilitats de quedar-se entre nosaltres amb les conseqüències que serien de suposar. Com que aquest argument no va convèncer al ministeri de Treball, el nostre Ajuntament hagué de cedir i autoritzar aquella obra.



Una llarga fila de veremadors a l'andana principal de l'estació, anant a pujar al tren que els portarà a la frontera.

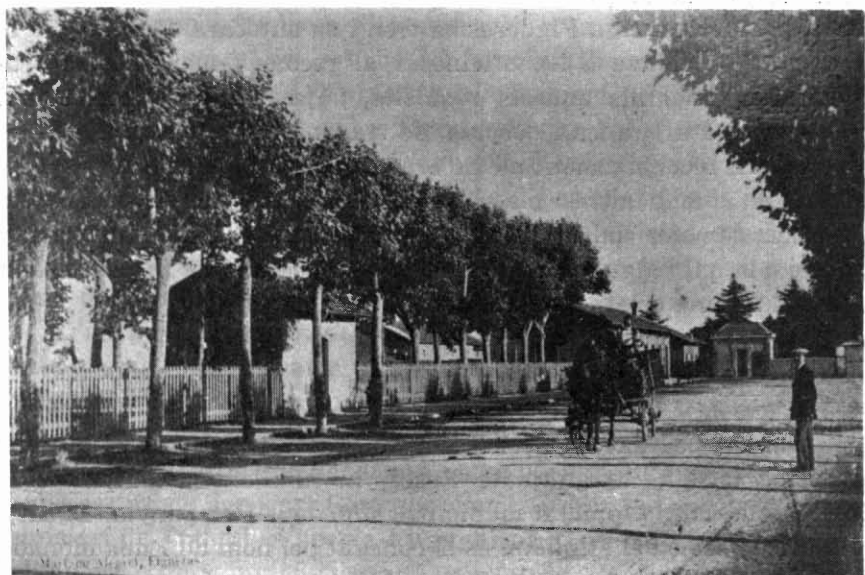
A comptar del primer any ja varen fer-se presents uns 70 mil veremaires, la major part d'ells procedents de la zona de Llevant i Sud d'Espanya. Arribaven a Figueres en tren i en autocars. Per mitjà d'uns altaveus se'ls cridava a les oficines i al reconeixement mèdic i una vegada complimentats aquests requisits, pujaven a un tren especial que els portava a França i després, de transbordar a un altre, als llocs de treball. El reconeixement mèdic era amb el fi d'evitar el pas de gent tuberculosa o amb altres malalties infeccioses i fins i tot l'entrada subreptícia de noies embarassades, tal com en una ocasió va succeir amb una jove a la que calgué enviar tot seguit a l'hospital de Figueres, on va donar a llum una criatura el mateix dia.

EL PASSEIG DE L'ESTACIO

Davant per davant de l'edifici de l'estació i al terreny adjecent que arriba fins la carretera de Roses, hi ha l'anomenat passeig de l'Estació, que no és propietat municipal, sinó de la Companyia. El carrer que sí és possessió del Municipi és el conegut pel nom de Rubaudonadeu, situat al costat lateral oest d'aquella via.

Doncs bé, quant al passeig de l'Estació —com es desprèn del que acabem de dir— l'Ajuntament de Figueres no hi té cap dret. Quan es canvià el paviment antic pel de llambordes a la carretera de Roses, l'Ajuntament va proposar a la companyia del ferrocarril que també estendria aquella millora, gratuïtament, al llarg de tot el passeig de l'Estació, a l'ensems que col·locaria uns fanals per a l'enllumenat de tota la zona. La Companyia va declinar l'oferiment allegant raons especioses i d'aquesta manera no es va poder dur a cap aquesta bona obra.

També a l'any 1962 el Municipi va procedir a asfaltar gran nombre de carrers i entre ells el de Rubaudonadeu i totes les calçades que enrodonaven la plaça de l'Estació. Com que quedava força ridícul el tros del passeig de l'Estació ostentant un paviment antiquat, l'Ajuntament va suggerir a l'empresa que s'encarregués de tal obra, oferint al seu torn pagar-la amb fons municipals. Confiant en què seria ben acollit aquest oferiment, el Municipi es va arriscar a començar tot seguit les obres. Ni mai que ho hagués fet, ja que l'endemà d'iniciades aquelles va rebre un ofici de la Renfe en virtut del qual no sols comminava a l'Ajuntament a parar immediatament les obres, sinó que de propina l'imposava una multa de cinc-mil pessetes pel fet de disposar al seu antull d'uns terrenys que pertanyien a la Companyia. Multa que, encara



El passeig de l'estació vist des del nord i des del sud.

que romancerament, va fer efectiva el Municipi, al mateix temps que disposava que s'acabés la pavimentació del passeig amb tota rapidesa, abans de que la Companyia del ferrocarril no tornés a posar una altra multa. Així pogué arrodonir-se una millora urbana d'indubtable transcendència.

Tanmateix aquesta via urbana gaudeix, des de començament de segle, d'una plantació d'arbres plàtans, els quals darrerament venien sofrint dels efectes inevitables de la decrepitud, que en llur cas es manifesta en la corcadura de les seves soques. Per aquesta causa l'any 1976 varen desplomar-se dos d'ells sense majors conseqüències. En vista d'això, l'Ajuntament va proposar a la Renfe llur coronament, tal com havia dut a cap amb els arbres de la Rambla, que patien del mateix mal. Si bé la Companyia s'hi oposà de bon principi, l'any següent assentí a la proposta i d'aquesta forma es pogueren salvar els arbres restants del passeig de l'Estació.

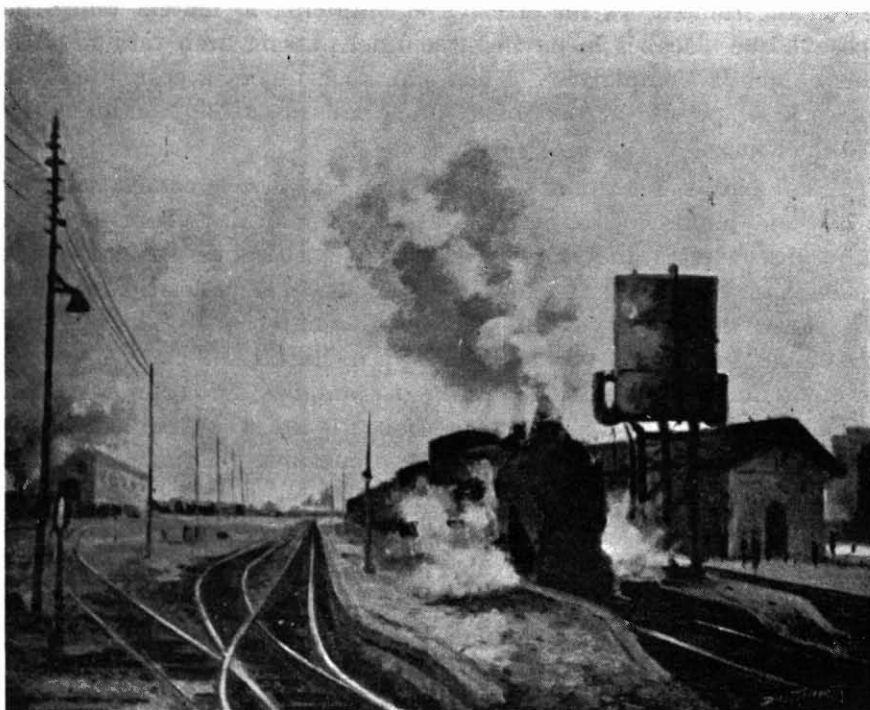
En aquest passeig de l'Estació si va fer en els anys 1973 i 1974, organitzat pel Foment de la Sardana "Pep Ventura" de la nostra ciutat, l'Aplec anyal sardanista de Figueres. Semblava un lloc molt escaient, puix que es podia tancar fàcilment per un millor control de l'entrada de gent i es podia sardanejar sobre la fresca ombra dels plàtans.

ELECTRIFICACIO

L'any 1963 es començaren a canviar els rails del sector de Figueres a base d'uns altres més llargs estintolats sobre travesses de formigó. També va iniciar-se l'electrificació de tota la línia fins a Portbou. Es va escollir el corrent continu a la tensió de 3.000 volts. Estava pensada per a locomotores tipus Go-Go i Bo-bo-bo, amb sis eixos accionats cadascun per un motor de tracció, amb frenat reostàtic. Pel mes de setembre de l'any susdit va començar a funcionar el tren elèctric entre Girona i Figueres, i el dia 15 de gener de 1964 ja va quedar electrificat fins Cerbere.

La premsa figuerenca en aquesta ocasió s'expressa així:

"Por primera vez Port-Bou y Cerbere han quedado unidas por máquinas de tracción eléctrica. El hecho tuvo lugar el pasado día 15 en que los técnicos españoles pusieron en servicio este último tramo de línea electrificada. Por tanto ya existe enlace electrificado desde Barcelona hasta la primera estación francesa.



El pintor figuerenc Diego Torrent ens aporta aquesta nota artística del pas del tren per l'estació de Figueres.

Como datos para la historia diremos que la entrada en Cerbere tuvo lugar exactamente a las cinco y media de la tarde y que la máquina española era una Alsthom CC 7645, de la Renfe.

Acompañaban a la máquina los miembros directivos de la red española, señores Pedro Ocalagán, Agustín Bel Castillo, Gonzalo Pérez Morales y José Bartolomé, por la firma constructora de la locomotora. Por parte francesa acudieron los señores Berthomieu, ingeniero jefe de las instalaciones eléctricas del sector de Marsella; Brenot, ingeniero de vías y construcciones del sector de Beziere; Dauriac y Goudot. Todos ellos fueron recibidos por el jefe de la estación de Cerbere Sr. Vizier.

España ha conseguido con ésto adelantarse a los franceses, pues los ferrocarriles de la nación vecina no están aún electrificados hasta



Un espectacle desaparegut: repostant aigua al dipòsit del tender de la màquina.

Cerbere. Una prueba de la perfección de la técnica española y de los esfuerzos que se realizan para la modernización de nuestros servicios ferroviarios”.

Amb aquesta posada en servei del tren elèctric va desaparèixer tota una època històrica del ferrocarril a Figueres. Ja no es veurien més aquelles panxudes màquines que vomitaven fum negre, tan escandalós, però que donaven una sensació de potència, de veritable gegant, de monstre de ferro. Desapareixia també el sistema d'alimentació d'aigua amb el dipòsit que hi havia a la segona andana. Tot un sentit romàntic s'acabava de cop i volta.

V — UN FUTUR EN TRAMIT

UNA DUANA

Pocs dies després d'aquest fet, el diumenge dia 9 de gener de 1964, es va celebrar a l'Ajuntament l'acte de la presa de possessió dels nous regidors municipals sortits de les eleccions del mes de novembre anterior. L'acte havia estat sempre protocolari, però el batlle aprofitava per fer un discurs anunciant projectes i noves idees. Aleshores era alcalde el senyor Ramon Guardiola i entre les coses que va dir, exposà el següent:

“Quisiera referirme a las posibilidades extraordinarias de Figueras, tan extraordinarias que todo lo que en otra época fue preocupación, motivo de freno para el desarrollo de la ciudad, como era la proximidad de la frontera, —todos sabemos que uno de los problemas más preocupantes y que en el ánimo de todos estaba, el que paraba el desarrollo de la ciudad era cuando para venir a Figueras se necesitaba el Salvoconducto de frontera—, todo lo que entonces fue motivo de preocupación, una situación que cuando la guerra motivó destrucción, se convierte hoy en un motivo halagüeño de grandes posibilidades; tantas que podemos compensar todas las penurias que nos vinieron de nuestra situación. No solamente es el turismo que está hoy día dando a la ciudad esta inyección de vitalidad y de energía, que permite que Figueras se vaya convirtiendo en esa ciudad en que el particular puede hacer obras importantes, puede gastar su dinero en su propia ciudad. No solamente la situación geográfica, cara a esta maravillosa Costa Brava, sino que hoy día, el desarrollo económico por la exportación y turístico por el movimiento de masas, está poniendo al alcance de Figueras, a la mano de nuestra ciudad el que podamos ser no solamente la primera ciudad de España, no solamente la puerta de entrada, sino que podamos ver aquí la administración del Estado con la instalación de las Aduanas en nuestra ciudad de Figueras”.

Aquest assumpte va ésser debatut en el segon Ple del Consell Econòmic Sindical de la comarca de Figueres, que es va clausurar el dia 22 de gener de 1965. En aquest acte de clausura i conclusions es va aprobar una ponència feta pels figuerencs senyors Manuel Marín i Asencio i Joaquim Bech de Careda i Casadevall, la qual detalla clarament la necessitat del trasllat de l'aduana de Portbou a Figueres. La copiem a continuació:

"Entre los problemas que amenazan con crear una situación sin salida está el planteado en la Estación-Aduana de Port-Bou.

En el momento actual es Port-Bou, posiblemente, la más importante Aduana de España. Recaudó en el pasado año 1963, 1.700.000.000 de pesetas por derechos de Arancel. El ritmo de crecimiento fue, en 1963, de un 33 % superior al anterior y en los primeros meses del año actual sobrepasa dicho porcentaje de crecimiento sobre 1963.

No es posible, hallar solución efectiva y cómoda sobre el terreno. Situada la Estación-Aduana en una hoya angosta y sin otra salida que dos túneles, uno de ellos hacia Francia, cualquiera obra de ensanchamiento, además de su coste prohibitivo adolece de ser técnicamente perturbadora ya que debería hacerse en sentido perpendicular a las líneas de tránsito, con maniobras dentro de los túneles —como viene ya sucediendo— creando mayores dificultades al tráfico que con las actuales ya queda obturado.

La RENFE, para evitar el caos en su terminal de Port-Bou, procura dosificar las entradas de vagones procedentes de la Península, incluso desviándolas hacia otras líneas menos económicas, pero no tiene facultades ejecutivas en la parte francesa y allí se quedan los vagones sin poder entrar.

El día 6 de enero del pasado año quedaron 254 vagones en las estaciones del Mediodía francés sin poder entrar en España, de ellos 164 entre Perpignan y Cerbère y 90, ya despachados, en Cerbère. El día 7, fueron 228 vagones y el 8 del propio mes, 208 .

Las medidas que se han puesto en práctica para paliar la situación: intensificación del horario de trabajo, mecanización de carga y descarga, etcétera no pueden dar el resultado apetecido al ser constantemente rebasadas por aumento del tráfico.

En el estado actual y mucho menos en el porvenir, la Estación-Aduana de Port-Bou es incapaz de desempeñar la función expansiva que en el Plan de Desarrollo se le asigna.

El movimiento actual se habría doblado con los elementos necesarios instalados en lugar adecuado.

La superficie de muebles cubiertos, tinglados y explanadas es de 8.280 m². que, con la reducción del 10 % para calles y espacios de manipulación, se reduce a 7.852 m². Para las necesidades actuales, y no hablemos de las previsibles, debería ser varias veces mayor. Como hemos indicado, la angostura de las instalaciones ferroviarias, obliga a que los convoyes entren y salgan del túnel internacional, utilizándolo para la maniobra, entorpeciendo el tráfico y alterando el horario en la línea internacional.

Este problema no ha escapado a la visión de los técnicos que han propuesto varias soluciones, como por ejemplo, ampliar la superficie útil de la estación a base de desmonte de las laderas del torrente sobre el que está construido. Esta solución debe desecharse por requerir una elevada inversión a cambio de incrementos insignificantes.

Tampoco constituye solución habilitar para el despacho una estación de Barcelona, u otra ciudad interior por cuanto presenta dificultades de tipo fiscal por su distancia a la frontera y otras de tipo económico como doble transbordo.

Ha quedado desechada la idea de un rail por la perturbación que provoca su construcción en un tramo de muchos kilómetros con frecuentes estaciones y desvíos.

No vemos más que una solución clara y definitiva, que coincide con la más barata por ser a la vez sencilla y lógica: en el traslado de la Estación y Aduana de mercancías a Figueras, primera entidad de población de cierto volumen desde la frontera, con capacidad suficiente para instalar y desarrollar todos los elementos eficaces para un trabajo cómodo y perfectamente controlado.

Poner en marcha ese complejo en Figueras es solución mucho menos costosa que cualquiera de las estudiadas, con la infinita ventaja de ser eficaz y prácticamente definitiva. El terreno es llano como la palma de la mano y la superficie ilimitada. Todos los servicios pueden situarse en el lugar más apropiado sin agobios ni apreturas. La proximidad al Puerto de Rosas, a 18 kms. podría constituir un apoyo para dicha instalación, que lleva una vida lánguida y mortecina a pesar de merecer, por su buena situación, seguridad y capacidad, mejor suerte. Este servicio que la Estación Aduana en Figueras prestaría al Puerto de Rosas, se vería sin duda compensado por el apoyo que las instalaciones portuarias de Rosas podrían prestarle a ella y el equilibrio que la facilidad de maniobra en tan corta distancia permitiría establecer.

La escasa distancia de la frontera: veinte kilómetros que atraviesan cuatro estaciones de escasísimo volumen de tráfico, no pueden ser obstáculo aquí para la instalación de un tercer rail desde el punto de vista técnico y en cuanto al fiscal, la vigilancia en tan corto trecho no presenta grave problema.

A nuestro parecer y salvo el más solvente de los técnicos, podría mejorarse el sistema estableciendo vía de ancho internacional desde la frontera a Figueras, en un sentido, continuando en el otro la vía normal española, tal como hoy funciona en el tramo Port-Bou-Cerbère. Al hacerse innecesarias las maniobras en la Estación Port-Bou y en el túnel internacional, las vías quedarían expeditas para un tráfico intenso con una sola vía de cada módulo.

Igualmente en el otro lado de la frontera se proyecta el traslado de la Aduana de Cerbère —de mejores o mehos malas condiciones que la de Port-Bou— al interior, buscando en el llano el espacio vital le que carece. Se habla incluso de Perpignan.

Si de todas formas los hechos se van a imponer y las necesidades apremian, debemos adelantarnos y no aguardar impasibles a que la situación en Port-Bou llegue a ser insoluble con peligro de colapso para nuestro comercio internacional, en esa puerta de España.

Todo ello, como es natural, con independencia de las Aduanas interiores que el Estado pueda estudiar y poner en funcionamiento en aquellas ciudades de volumen industrial o comercial suficiente para dar vida a ese servicio.

No sería asunto vano que se estudiara por los órganos administrativos competentes la instalación en el complejo Aduanero-ferroviario de Figueras de un Depósito de Comercio o mejor una Zona Franca. Véase la situación geográfica y las ventajas de todo orden que ello pudiera presentar para la industria y el comercio españoles con vistas al tráfico internacional, con o sin integración de nuestro país en organizaciones supranacionales, pero siempre intensamente progresivo, al poder regular desde esta puerta de España, no solo la más útil y rápida importación y exportación de productos sino su ordenada distribución en territorio nacional.

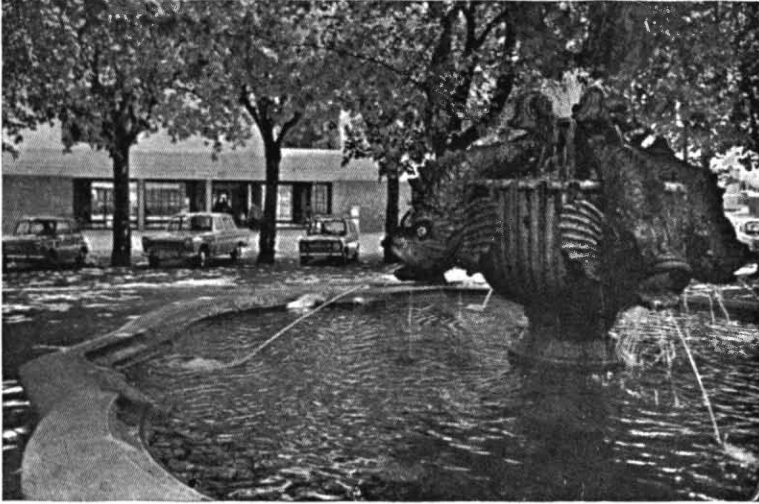
Descongestionada la Estación de Port-Bou, el tránsito de viajeros en ella tendría bastante placidez para que su servicio presentara problema de ninguna clase. Lo atendería fácilmente una Delegación de Aduana y los servicios normales de vigilancia.

Eliminadas por los más directamente interesados las soluciones que, sobre la marcha, se han arbitrado y van surgiendo todos los días, creemos ahora más que nunca, en que al solicitar el traslado de la Aduana de Port-Bou a Figueras no es solo una forma de defender los intereses de la Comarca, sino que con ello se ayuda, de manera muy eficaz a consolidar el supremo interés nacional."

NOVA ESTACIO

Uns dies després d'haver-se pres aquest acord es va poder inaugurar l'edifici de la nova estació. Feia nou anys que havia estat inclosa en el Pla general de les noves construccions, i calgué donar-li una forta empenta per part del nou batlle senyor Guardiola. En els seus viatges a Madrid va insistir prop de l'Administració sobre aquesta imperiosa necessitat exposada per l'anterior Ajuntament que s'havia quedat aturat entre els projectes. Les gestions més fermes foren les que va realitzar aquest alcalde a l'any 1961, quan va aconseguir l'encàrrec en ferm a l'arquitecte municipal del projecte, per tal d'evitar interpretacions equivocades de les necessitats figuerenques. El projecte de l'arquitecte municipal, senyor Alexandre Bonaterra, va ésser aprovat amb unes lleugeres variants i immediatament es varen subhastar les obres.

La nova estació fou inaugurada el dia 10 de febrer de 1965. Té una superfície de 520 metres quadrats, amb dues plantes i un vestíbul de 150 metres quadrats, amb gran finestrals, calefacció i una moderna il·luminació. L'edifici fou construït de parets de pedra vista, rajols i



Façana de l'actual estació.

elements de formigó. Compta amb un gran voladís de formigó que protegeix els viatgers de les inclemències del temps en anar a pujar al tren. Al mateix temps es va pavimentar l'andana des de l'estació fins a la carretera de Roses, i es bastí la paret de tanca de rajol.

A seguit copiem de la premsa d'aquella època els detalls de la inauguració:

“Esta mañana se ha inaugurado oficialmente la nueva estación de la RENFE en esta ciudad.

Ha sido largo el período de gestación de esta nueva estación. Pero, por fin, después de años de porfiar y de pedir, los figuerenses podemos ver la estación del ferrocarril tan deseada. A su lado queda la primitiva, —que es necesario desaparezca pronto—, con sus inconvenientes pasados, las deficiencias, las aglomeraciones veraniegas...

Ya tenemos nueva estación, esbelta, amplia, con departamentos adecuados, que dará buena impresión a aquel que llegue a Figueras por primera vez. Impresión muy distinta de la que recibía con la vieja, que recordaba las estaciones de las películas del Oeste, parecida a barracón infecto.

Para la inauguración oficial ha venido a nuestra ciudad el Ministro de Obras Públicas D. Jorge Vigón, al que acompañaban el Director General de Transportes Terrestres D. Pascual Lorenzo Ochando, el Vice-Presidente del Consejo de Administración de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles D. José M.^a García Lomas, el Director General de Carreteras D. Pedro Mañueco, el Director General de Obras Hidráulicas D. Rafael Couchoud, el Ingeniero Jefe de la Demarcación Regional señor Segarra, altos Jefes de la Fefé señores Perxés y Puig Batet y de las Direcciones Generales citadas.

Venían acompañando al Sr. Vigón el Gobernador Civil y Jefe Provincial del Movimiento D. Víctor Hellín, el Presidente de la Diputación, D. Juan de Llobet, el Ingeniero Jefe de Obras Públicas D. Gabriel Andreu, Teniente de Alcalde de Gerona Sr. Pla Dalmau, y otras representaciones provinciales.

De la Confederación Hidrográfica del Pirineo Oriental estaban el Delegado del Gobierno en la misma, Teniente Coronel D. Manuel Baturone, el Ingeniero Director D. Antonio de Lluís el Ingeniero de las obras del Pantano y del nuevo abastecimiento de aguas de esta ciudad don Eugenio Pinedo y otros ingenieros de la misma. Ingenieros D. Federico Macau de la Jefatura de Estudios Geológicos y D. José M.^a Llansó de la Comisaría de Aguas.

El Alcalde D. Ramón Guardiola, que se trasladó a Puente del Príncipe, para esperar al Sr. Ministro y acompañantes, en el límite del término municipal, al llegar a la estación presentó al Sr. Vigón, a la Corporación municipal, al Comandante Militar D. Arturo Asensio, el Juez de Primera Instancia D. José M.^a Zaragoza.

La estación estaba engalanada con banderas y tapices y el ministro fue muy aplaudido por los presentes y del numeroso público estacionado en los alrededores.

Seguidamente se efectuó la bendición de la nueva estación por el Rvdo. D. Juan Tubert, Pbro. Coadjutor de la Parroquia de la Inmaculada y San Pablo. El Sr. Vigón recorrió las dependencias de la nueva estación, andenes, despachos, sala de espera. Mientras se efectuaba la visita, tuvo lugar una audición de sardanas por la cobla 'Rio' ”.

També es varen anar millorant els serveis ferroviaris. El dia 30 de maig del mateix any 1965 es va posar en funcionament el tren anomenat T.A.R., que va substituir el T.A.F. Era un tren que constava de quatre unitats amb una velocitat de 120 quilòmetres a la hora. Disposava de bar, cuina a gas-oil, seients de primera i segona classe, aire acondicionat i persianes a la veneciana. L'automotor portava un motor Diesel de 505 C.V. a 1.400 revolucions.

PROYECTE DE VIA INTERNACIONAL

Mentrestant no s'havia negligit el cas de la duana a Figueres. En el mes de desembre de l'any 1966 es va celebrar una important reunió a Perpinyà amb assistència de representants de les Cambres de Comerç de Girona i Barcelona, així com de destacades personalitats franceses, presidides pel ministre d'Estat i Comerç d'aquella nació. M. Charles Chambruns. En aquesta junta es varen manifestar clarament les dues tendències, l'espanyola i la francesa, en relació al trasllat de la duana de Portbou a Figueres i amb la conseqüent portada de l'ample de la via francesa fins a Figueres.

D'antuvi la principal dificultat sorgí de la Renfe, és a dir, dels propis espanyols: varen oposar dificultats, impediments, problemes, etc. Al final semblà que cediren del tot i en conseqüència va venir un equip de tècnics que estudià sobre el propi terreny el lloc més escaient. Primerament es va assenyalar el tros que anava des de la vella carretera de Vilatenim, després de passar el Collegi de La Salle, al final del carrer Dr. Burgas fins prop de Peralada. Una part d'aquests terrenys eren en

terme de Figueres i l'altra al de Vilatenim. Argumentaren aquells tècnics que d'aquesta forma evitaven el greu problema del pas a nivell de la carretera de Roses per la via francesa. Era, però, una explicació capciosa puix que davant l'enorme quantitat de diners que es portava entre mans el projecte de l'aduana i de l'arribada de la via francesa a Figueres, la cosa no venia de deu o vint milions pel cap baix. L'assumpte, de moment, quedà reduït només a aquest primer contacte tècnic.

En el mes de juliol de 1969 l'Ajuntament va sol·licitar de la Renfe que es tingués en compte la situació estratègica de Figueres en el trajecte del nou tren Talgo que es va posar en circulació entre Barcelona i Ginebra. El tren tenia una sola parada a la província, que era Girona. L'Ajuntament va allegar la importància de Figueres i els seus enllaços amb la Costa Brava per a baixar i pujar viatgers. El comerç figuerenc també va recolzar la idea, que disortadament no es va resoldre favorablement.

Ara com ara la qüestió de la duana va entrar per uns altres camins. Primer es va aconseguir la creació d'una estació de la Inspecció Fitosanitària a la població de Vilamalla, que era un dels projectes que formaven part del III Pla de Desenvolupament de l'Estat espanyol.



El tren Talgo passa, sense parar-se, per davant de l'estació.



El factor dóna el permís de sortida a un tren.

Sobre aquest assumpte la Cambra de Comerç de la província de Girona va emetre un informe molt complert que copiem, perquè ell ens facilita una quantitat de dades i d'informació al respecte que considerem altament interessant.

El document porta la data del 27 de gener de 1975 i és com segueix:

— “La creación de la Estación de la Inspección Fitosanitaria de Vilamalla es uno de los proyectos del III Plan de Desarrollo.

— El 28/7/72 (B.O.E., de 1/9/72) se publica la Orden del Ministerio de Agricultura por la que se acepta el terreno de 50.000 metros cuadrados donad por la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Gerona, que pasa al Servicio de Defensa contra Plagas de Inspección Fitopatológica.

— El 12/1/73 se anuncia el concurso-subasta de las obras.

— El 5/3/73 se efectúa la apertura de pliegos.

— El 26/4/73 se firma el acta con el contratista.

— La idea de la creación de un Complejo de Inspección para los Servicios Fitosanitario y Soivre procedió del Ministerio de Comercio con la plena aceptación del Sindicato Nacional de Frutos y Productos Hortofrutícolas. De ello hace ya diez años.

— La Cámara Oficial de Comercio e Industria de Gerona realizó el primer proyecto para instalar dicho centro en *La Junquera*.

— El Ministerio de Agricultura aceptó hacerse cargo de la financiación del proyecto, aunque consideró que era preferible su construcción en el término municipal de Vilamalla, por su privilegiada situación en la zona de coincidencia de carretera, autopista y ferrocarril. En principio se pensó incluso en la posibilidad de ubicar el centro en la propia ciudad de Figueras, pero finalmente se comprobó que Vilamalla reunía las mismas ventajas y, además, disponía de terrenos más aptos para el fin deseado.

— Como queda dicho, tal proyecto se incluyó en el III Plan de Desarrollo. La inversión realizada por el Ministerio de Agricultura pasa de los 42.000.000 de Pesetas, habilitándose locales para Aduana, SOIVRE Sindicato de Frutos y Productos Hortofrutícolas, Cámara Oficial de Comercio e Industria y servicios FITO y "Fraudes" (francés).

— El 13 de abril de 1973 se constituyó una Comisión Interministerial, con participación de los Ministerios de Agricultura, Comercio, Obras Públicas, Hacienda y Plan de Desarrollo, a la que compete decidir sobre los problemas que surjan en el Complejo de Inspección Fitosanitaria de Vilamalla. Con posterioridad se incluyó en tal Comisión al Gobernador Civil de Gerona y se creó una Subcomisión a nivel provincial que debía presidir el mismo. *Nunca se han reunido tales Comisiones.*

— El 12/12/74 el Boletín Oficial del Estado publicó la Orden de 25/11/74 del Ministerio de Hacienda que establece una Delegación de la Aduana de La Junquera en Vilamalla, Orden que empezaba a regir el día siguiente de su publicación.

— El Administrador de la Aduana de La Junquera, el jefe de la III Zona del Servicio de Inspección Fitosanitaria y el Jefe del Servicio SOIVRE de La Junquera decidieron iniciar las inspecciones en el Complejo de Vilamalla el día 8 de Enero de 1975.

— El día 7 de Enero, a las 14'30 horas, media hora antes de cerrarse la inspección en La Junquera, se recibió un telegrama de la Delegación Regional del Ministerio de Comercio ordenando que los camiones de fruta y hortaliza que se dirigieran a Francia debían seguir inspeccionándose en La Junquera.

— El día 16 de Enero se reunió la Comisión Interministerial de Coordinación de la Normalización de Productos Agrícolas no Manufacturados y decidió dejar las inspecciones en la misma forma que estaban, o sea, que en el Complejo de Vilamalla solamente se inspeccionarán los

camiones cuyo destino no sea Francia y que los revisados en origen, fuera cualquiera su destino, pasarán por La Junquera, mientras no variaran las circunstancias actuales. Circunstancias, que según noticias, no son otras que el hecho de que el Servicio Francés de Fraudes inspecciona en La Junquera y no quiere desplazarse a Vilamalla”.

Aquest informe va portar un cert malestar a la població de La Jonquera que va trametre algunes cartes públiques a la premsa, contestades per la pròpia Cambra de Comerç. Era evident que La Junquera defensava els seus interessos i que la Cambra de Comerç vetllava per la solució que li semblava més adient pel servei. Com que això és un cas de duana no estrictament ferroviària deixem d'esmentar més l'assumpte, puix que a l'any del centenari encara no estava resolt.

Com a cloenda d'aquest interessant afer esmentem que en el mes de Juny de 1975 es va signar un acord entre la Renfe i la SNCF que tenia per objecte estudiar la portada de la via francesa fins a Figueres. Els punts bàsics de l'acord foren els següents:

“1.º Comprobación de las realizaciones y estudios previstos en el anterior acuerdo de 1972 y, en concreto, el resultado satisfactorio del tren Barcelona Talgo que enlaza diariamente Barcelona y París; el comienzo del tráfico de contenedores en servicios regulares y los ensayos efectuados en España, bajo control de RENFE, ejes de ancho variable los cuales se ensayarán por la “S.N.C.F.” en su banco de pruebas de Vitry y, luego, sobre su propia red.

2.º Estudio del informe redactado por el grupo de trabajo “Frontera Cerdère - Port-Bou”, así como las propuestas establecidas por los directores generales adjuntos en comisión (RENFE-S.N.C.F.), consistentes básicamente en la instalación de la vía de ancho internacional entre Cerdère y Figueres.

En principio los presidentes de RENFE y S.N.C.F. han aprobado estas propuestas que, en su criterio, definen una solución satisfactoria para el encaminamiento del tráfico por este punto fronterizo. Sin embargo, se ha reconocido la necesidad de estudios complementarios para precisar:

A) Las estructuras de tarifas que hay que preveer para conseguir la máxima contribución financiera de los tráficos implicados en el proyecto.

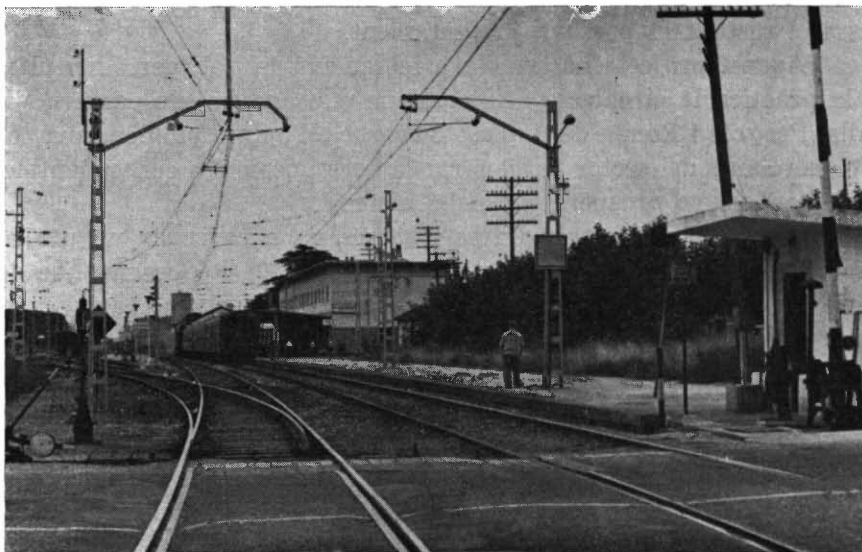
B) Las modalidades de asistencia técnica mútua entre las dos redes para tener en cuenta las condiciones particulares de los suministros de material motor remolcado sobre el trayecto de ancho de vía

internacional entre Cerbère y Figueres, las cuales deberán ser objeto de un convenio especial entre las dos empresas”.

Al tenir-se coneixement d'aquesta notícia firmada a Madrid, el batlle de Figueres, senyor Pere Giró, va manifestar la seva satisfacció, ja que ho considerava com el pas més important per a l'entrada a Espanya de l'ample de la vía francesa, i afegi que la firma del document era un acte històric que beneficiaria conjuntament a Figueres, a la província de Girona i a Catalunya. També va anunciar que l'Ajuntament de Figueres oferiria tots els terrenys necessaris a tal fi, que eren els dos milions de metres quadrats situats entre la via del tren i el riu Manol, a l'entrada del sector de Sant Pau de la Calçada.

En aquests moments només una cosa es deixava enlaire, sense resoldre's: el pas a nivell de la carretera de Roses.

En els anys primicers de la gran arribada del turisme internacional, quan encara no existia l'autopista ni el cinturó de ronda —parlem de l'època compresa entre els anys 1965 i 1973— la qüestió va agafar una magnitud realment esgarrifosa. La gran massa de cotxes que es dirigien cap a Roses i Cadaqués arribà sovint a formar còrrues que ocupaven tot l'espai des del pas a nivell fins la plaça del Sol, és a dir,



Vista de l'estació i xarxa de vies des del pas a nivell a la carretera de Roses.

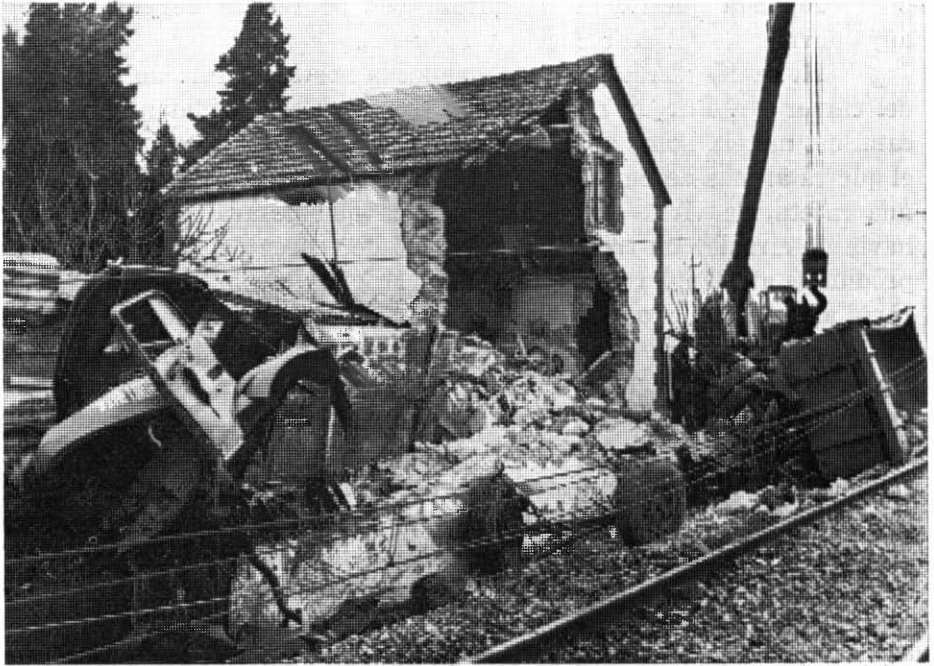
els cotxes estaven parats a tot el llarg dels carrers Vilallonga, Castelló, Nou, Rambla i Lasauca. A conseqüència d'això s'interceptaven tots els encreuaments interiors de la població i es formaven uns collapses circulatoris que tardaven molta estona a desfer-se. Per l'altre part, cap a Roses, la filada de carruatges anava des del pas a nivell fins el pont de Vilasacra.

La gent, lògicament s'impacientava, els cotxes eixordaven l'ambient amb llurs bozines; els guàrdies urbans perdien la xaveta... Tot plegat constituïa un problema de proporcions increïbles. Una pluja interminable de protestes queia sobre la Renfe, però tot resultava infructuós. S'idearen alguns projectes, però cap resultava adient. Entre ells, el que més acceptació va tenir va ésser el de l'any 1974, que comportava quatre calçades de vehicles al carrer Vilallonga o carretera de Roses. Hi havia dues voravies laterals, una mica més estretes que les d'ara; dues calçades adjacents per a vehicles al mateix pas a nivell i dues altres centrals per a cotxes que transitarien per sota la via del tren. Per tal de fer front a les aigües pluvials que, s'haurien embassat al fondal construït per a poder passar per sota la via es va pensar en una bomba automàtica o bé en la construcció d'una clavaguera que per tenir desnivell suficient, havia d'anar directament al Rec del mal pas. La concreció d'aquest projecte significava aleshores un cost de vint milions de pessetes, de les quals la Renfe solament n'aportava tres i el restant el possava l'Ajuntament.

Aquest projecte no semblava malament del tot, però dificultava en la pràctica la circulació dels camions que anaven als carrers Vila-malla, Progrés i Ronda del Carril. Exposat a l'opinió pública, una colla de comerciants del sector va mostrar la seva oposició, i conseqüentment l'expedient no va prosperar i quedà adormit.

També es va pensar i fins i tot es va encarregar un projecte per tal de construir un pont al final del carrer de Requesens, que desviaria la circulació pel dit carrer de Requesens i la portaria cap al cinturó de circumvalació que es preveia en el Plan General d'Ordenació Urbana, cinturó que fins al present no ha passat d'ésser una utopia.

L'any 1975 el problema va mimvar en començar a funcionar la nova carretera de Portbou, el que permetia que a través d'ella i de la Ronda Est es pogués anar a Roses i prescindir del pas a nivell, puix que se sortia a la carretera de Roses, ja al barri de Vilatenim.



Aquesta qüestió no ha quedat ben bé resolta després de cent anys d'arribada del ferrocarril a Figueres.

Hi ha dos altres passos a nivell a la nostra ciutat: un és al final del carrer Dr. Burgas i serveix per a dirigir-se a Vilatenim pel vell camí del mateix nom; aquest és sense guarda ni barrera. Un altre és el que va al mas de Sant Pau de la Calçada. Durant uns anys hi hagué una caseta, on vivia un guardabarreres que posava la cadena quan havia de circular un tren. Però el dia 6 de febrer de 1974, al matí va produir-se allà un fortíssim accident ferroviari. Quan circulava el tren ràpid amb destí a França, va xocar aquest contra un camió de l'empresa d'obres públiques de Servià Cantó, que creuava per aquell camí. A conseqüència de la topada el camió fou impellit contra la casa del guardabarreres, causant-li tan greus desperfectes, que va quedar destrossada i en runes. El tren va sortir-se de la via, descarrilant dues unitats i fent caure nombrosos pals de sosteniment dels cables elèctrics del ferrocarril. En aquest accident va morir el conductor del tren i quedà en greu estat el timoner del camió. A la casa objecte de l'atropell hi habitava una família composta d'un matrimoni i vuit fills que en el moment del xoc, eren sortosament tots fora de casa, motiu pel qual s'evitaren una mort segura. Aquest ha estat el darrer accident ferroviari ocorregut a la nostra ciutat.

Avui hem arribat al centenari de l'arribada del tren a Figueres. Tot un seguit de problemes, de negocis, d'engoixes, d'alegries, de sentiments, etc. El tren és història per sí mateix i és història per a tothom que se'n serveix. Per a Figueres ha estat un vincle de comerç i un lligam de la gent que ha fet de la nostra estació arribada i partença. Cent anys de màquines antigues, noves, modernes, màquines de carbó, altres d'olis pesats, i les últimes elèctriques. Es tot un món ple de notícies, d'anècdotes, en una paraula, d'història.

Hi ha un escriptor que declara que dins els trens s'hi trobava com el peix a l'aigua. Els homes canvien d'idees, si es vol rudimentàries però de bon sentit; les dones fan petar la xerrada amb totes les seves xafarderies: en el curs del trajectes d'un viatge hom pot assabentar-se de la cotització de fruits, de l'estat de les collites, de la pesca, de les fires, de casaments i prometatges i fins i tot de programes governamentals i de crisis ministerials. Entre tots ho saben tot. El tren és un vincle de coneixements, de cultura, d'amistats i, sobre tot, de molta humanitat. Abans més que ara, sobretot. Què és el que no saben els vagons! Si



El tren, deixant un rastre de fum negre, s'acosta a l'estació.

poguessin parlar, ells ens donarien la veritable història humana del ferrocarril. Nosaltres només poder oferir la història, la freda dels números i dels papers.

Ara la gent busca els trens més ràpids. Viatja nerviosa tot pensant en els negocis o en els problemes que l'esperen al final del trajecte. Abans no havia empentes i el tren tenia una mica de cosa familiar i els mateixos retards d'horari tenien el seu atractiu i eren quelcom que per endavant la gent ja els sospitava. Es igual. Tots els temps tenen el seu encís. Avui el tren que ens afecta ha complert cent anys de funcionar. Es vell i nou a la vegada. Es per a tots un motiu genuïnament sentimental de la nostra vida.

BIBLIOGRAFIA

- (1) F. Wais San Martín. "Historia general de los ferrocarriles españoles".
- (2) Arxiu municipal.
- (3) Manuel Riu. "Canigó n.º 99"
- (4) Revista de Gerona, n.º 75
- (5) Joan Papell. "Itinerarios del Ampurdà"
- (6) Eduard Rodeja. "Figueres. Notes històriques"

Altres fonts: Premsa local, provincial i regional. Butlletins oficials de l'Estat. Versions personals. "Figueras, cien años de ciudad" i "Fira de Santa Creu a Figueres" (llibres del mateix autor) i l'especial col·laboració del Centre de Documentació de la Renfe, a Madrid.

ILLUSTRACIONS

Arxiu de l'autor.
Arxiu de Josep Benet.
Premsa.