

FOTO PORTADA: UNA LOCOMOTORA DE LA LÍNIA PALAMÓS GERONA-BANYOLERS A L'ESTACIÓ DE PALAFRUGELL (1820-1930). (FOTO: AJUNTAMENT DE GERONA/CRDI/EUROFER AMICS DEL FERROCARRIL)

SUMARI

10 DE JUNY DE 2018

06 REPORTATGE

Música per ajudar a tastar vins

Una proposta innovadora reuneix a Platja d'Aro sommeliers, psicòlegs i especialistes en música.

07 ART

L'escalada sense cim

La necessitat de l'experimentació constant de l'artista banyolí «Barraca».

10_11 REPORTATGE

Sónar: 25 és un nombre parell

El festival celebra el seu quart de segle amb nombroses col·laboracions en forma de duet.

Dominical

Passeig General Mendoza 2. 17002 GERONA
Telèfon: 972 20 20 66
dominical.diari@girona.cat

| | | |
|----------------------------------|---|---------------------------------------|
| Director Jordi Xargayó | Cap de redacció Alfons Pettit | Administrador Fèlix Noguera |
|----------------------------------|---|---------------------------------------|

Dominical 8

Dimecres, 10 de juny de 2018

Reportatge

El tren que no va anar de Blanes a Vilajuïga

Es compleixen cent anys d'un projecte que no es va arribar a executar i que hauria recorregut la Costa Brava de punta a punta; la proposta va generar protestes d'alcaldes que reclamaven que la línia passés o s'aturés als seus municipis

TEXT **ALFONS PETTIT**

El *Diario de Gerona de Avisos y Noticias* anunciava el 21 de maig del 1918 la imminent subhasta, per un import de poc més de 28 milions de pessetes, d'un ambiciós projecte ferroviari que havia de relligar la Costa Brava gairebé de punta a punta: «Este ferrocarril ha de tener 98 kilómetros de longitud y estaciones en Blanes, apeadero en Blanes (playa), Lloret de Mar, Tossa, San Feliu de Guixols, apeadero de Calonge, Castillo de Aro, Palamós, Palafrugell, Puls, Torroella de Montgrí, Ullà, Bellcaire, Albons, Vilademar, apeadero de Mondrò, Armentera, San Pedro Pescador, Castelló de Ampurias, a muy poca distancia de Figueras y de Rosas, Pau y Palau, Vilajuïga. La nueva línea cruzará los actuales ferrocarriles de Gerona a San Feliu de Guixols y de Flaçà a Palamós». La subhasta estava anunciada per al 15 de juny d'aquell mateix any 1918 (divendres que ve en farà un segle), però la premsa de l'època no en va tornar a parlar mai, i el projecte no es va acabar convertint en realitat. Com molts d'altres, de fet, en un període en el qual el transport ferroviari de passatgers i mercaderies va viure una considerable efervescència.

El periodista i historiador Xavier Martí i Ylla explicava aquest fenomen en el treball «El ferrocarril a la Selva, història d'una frustració», que va publicar l'any 2011 a *Quaderns de la Selva*: «Durant la segona meitat del segle XIX, governs, industrials i financers expressaven sovint la voluntat de tenir a casa i poder participar en aquell signe de mo-

FOTOS:

► **En el gràfic de la pàgina de la dreta, una locomotora del tren de França circulant per Girona (1900-1930).**

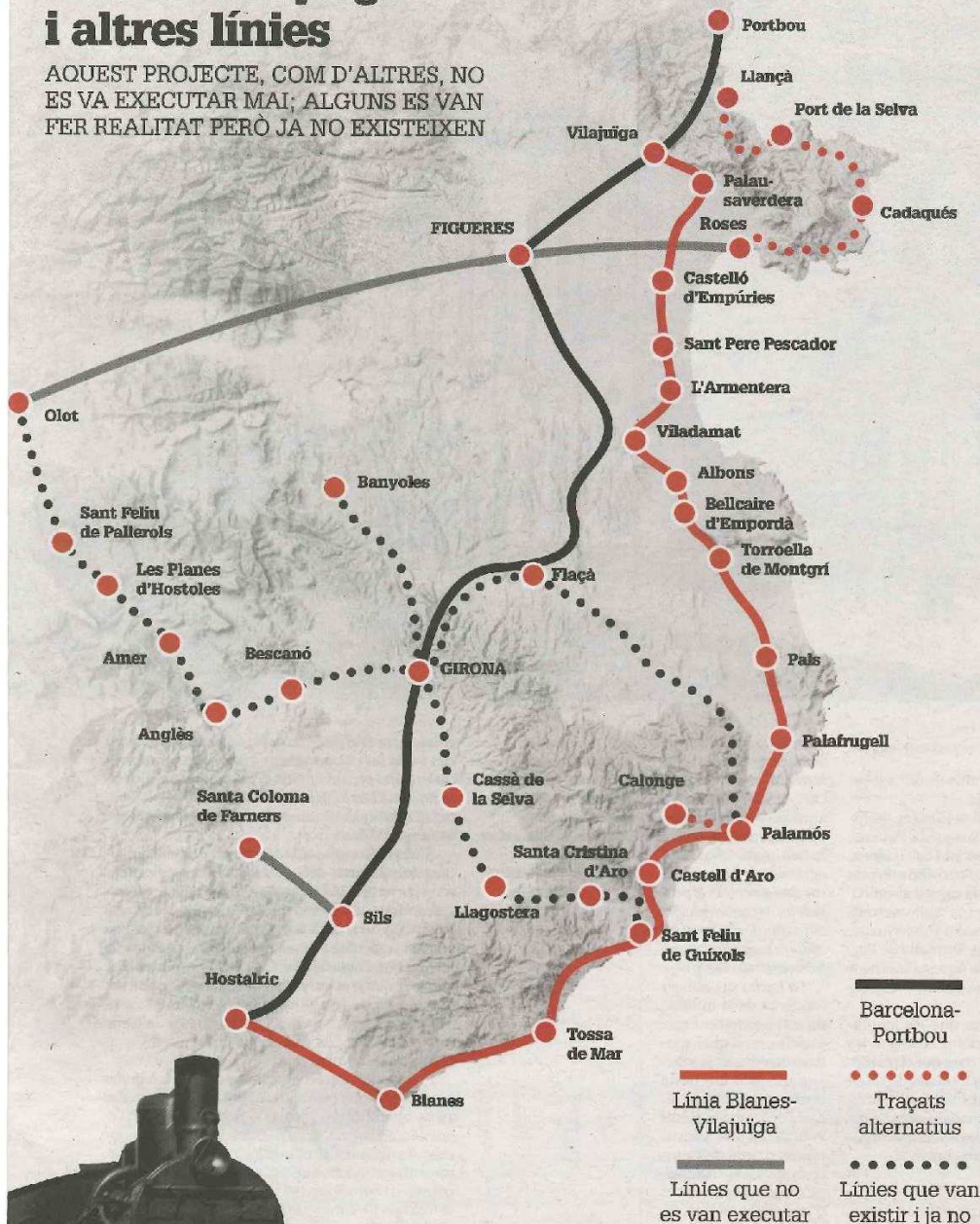
AJUNTAMENT DE GERONA/CRDI

demitat i desenvolupament que significava el ferrocarril. I si era per a fer-hi negoci, encara millor. Però, a diferència del model anglès, que a l'hora d'anar a cercar beneficis mirava a llarg termini i aconseguir-los de forma indirecta fomentant la industrialització al llarg del seu recorregut, aquí s'anava a buscar el guany ràpid amb el tràfic de passatgers i de mercaderies. Quan no era així (que es va donar en la gairebé totalitat dels casos), es buscava el benefici especulant amb els drets de concessió per a la construcció d'una determinada línia. En conseqüència, es van obtenir moltes concessions, es van arribar a dissenyar, i a cercar capital, per a alguns projectes però només es van construir unes quantes línies».

En el mateix article, Martí afegia que «la regulació de la política ferroviària, malgrat les lleis, RO, decrets, reglaments, normes o modificacions que s'anaven succeint, va estar marcada per dues grans lleis: la Ley General de Ferrocarriles, del 3 de juny de 1855 i la nova

El ferrocarril Blanes-Vilajuïga i altres línies

AQUEST PROJECTE, COM D'ALTRES, NO ES VA EXECUTAR MAL; ALGUNS ES VAN FER REALTAT PERÒ JA NO EXISTEIXEN



LA COSTA BRAVA, DE PUNTA A PUNTA

El gràfic mostra el recorregut que hauria seguit la línia ferroviària Blanes-Vilajuïga, i també els canvis de traçat que s'hi van proposar; s'hi inclouen també algunes de les línies que es van projectar en la mateixa època i que no es van fer realitat, encara que n'hi va haver més, com la Ponts-Puigcerdà o la Guardiola-Olot.

Ley General de Ferrocarriles y Tranvías, del 23 de noviembre de 1877. I va ser aquesta la que va obrir la possibilitat de construir ferrocarrils de via estreta o 'econòmics'. De fet, però, no va ser fins les lleis de juliol de 1904, març de 1908 i la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, del febrer de 1912, quan realment es va desenvolupar la legislació tot i que molts projectes ja s'havien realitzats. La denominació d'estratègics, precisa, tenia a veure amb el seu interès des del punt de vista militar.

Malgrat tots els projectes que es van posar sobre la taula, emparant-se en aquestes reglamentacions, a les comarques gironines només acabarien quallant tres ferrocarrils de via estreta, que Xavier Martí i Ylla descriu de manera resumida: «El 1887 es va inaugurar el ferrocarril de Palamós a Flaçà, que es va allargar fins a Girona el 1921 i fins a Banyoles el 1928. El darrer viatge el va fer el 23 de desembre de 1955; el 1892 va entrar en funcionament el de Sant Feliu de Guíxols a Girona, i es va clausurar el 10 d'abril de 1969, i el 1895 el d'Olot a Girona, tot i que només el tram Amer-Salt (a la capital hi va arribar el gener de 1898 i a Olot, el novembre de 1911). El seu darrer trajecte va ser el 25 de juliol de 1969».

Fora d'aquests tres, però, hi va haver molts altres projectes per crear línies ferroviàries a les comarques gironines. El 14 de setembre del 1904, per exemple, el *Diario de Girona de Avisos y Noticias* explicava les línies que es proposaven d'acord amb el Pla de ferrocarrils secundaris de la província de Girona:

- De Girona a Palamós, amb una longitud d'uns 40 quilòmetres i que passaria per Girona, Còr, Juià, La Pera, Cassà de Peiràs, Corçà, la Bisbal, Vulpellac, Sant Climent de Peralta, Torrent, Palafrugell i Palamós.

- De Ripoll a Roses (100 quilòmetres), passant per Ripoll, Vallfogona, Ridaura, Olot, Sant Joan les Fonts, Castellfolit de la Roca, Sant Jaume de Llierca, Argelaguer, Besalú, Dosquers, Crespà, Borrassà, Figueres, Vila-sacra, Castelló d'Empúries i Roses. Aquesta línia hauria hagut d'enllaçar amb la de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses, amb la de Barcelona a Portbou i amb la de Palafrugell a Vilajuïga.

- De Blanes a Palamós (32 quilòmetres), passant per Blanes, Lloret de Mar, Tossa de Mar, Sant Feliu de Guíxols i Palamós; hauria hagut d'enllaçar amb la de



VEÛA LA PÀGINA 3 >>>

Barcelona a Porthou (a Blanes), i amb les de Sant Feliu de Guíxols i Palamós a Girona.

- De Vic al Pasteral per la Vall del Ter (22 quilòmetres), que passaria per Carós, Susqueda, Pasteral, la Celleria, Anglès, Constançins, Besenó, Salt i Girona, i que hauria afavorit la connexió ferroviària directa entre Vic i Palamós passant per la capital gironina.

- De Palafrugell a Vilajuïga (54 quilòmetres), passant per Palafrugell, Regencós, Pals, Gualta, Torroella de Montgrí, Viladamat, Torroella de Fluvià, Castelló d'Empúries i Vilajuïga. Aquesta línia hauria connectat amb les de Girona-Palamós, Ripoll-Roses i Barcelona-Porbou.

Aquella informació precisava que els ajuntaments es podien oferir a subvencionar alguna de les línies ferroviàries projectades, i alertava que el pla preveia la construcció d'uns 5.000 quilòmetres de via en el conjunt de l'Estat, per la qual cosa «solo corresponden por provincia 100 aproximadamente». És per això que s'obria un període d'alegacions per argumentar a favor de prioritzar una o altra línia.

CONCENTRAR ESFORÇOS

Aquestes restriccions devien portar en les setmanes posteriors a mirar de concentrar esforços, perquè el 22 d'octubre del 1904 es podia llegir al diari *La Lucha* que «se están practicando gestiones al objeto de organizar una campaña en favor del proyectado ferrocarril de Blanes a Vilajuïga», que al cap i a la fi suposava la fusió de dues d'aquelles línies (Blanes-Palamós i Palafrugell-Vilajuïga). En dies posteriors van aparèixer anuncis a la premsa d'una reunió d'alcaldes i altres representants polítics que s'havia convocat a Torroella de Montgrí per defensar el projecte. A la trobada, que finalment es va celebrar el 7 de novembre de 1904, s'hi havia convidat, segons un dels últims anuncis publicats, «los Alcaldes, corporaciones municipales y entidades económicas de la comarca, al objeto de inaugurar la campaña en pro de la inclusión de la vía de Blanes a Vilajuïga en el plan definitivo de ferrocarriles secundarios». En el mateix anunci s'hi avançava que «la celebración del acto ha despertado gran entusiasmo en el país, no siendo

aventurado esperar que la reunión de Torroella revestirá gran importancia», i es justificava aquesta expectació apuntant que «la riqueza industrial, comercial y agrícola de las comarcas que atraviesa el proyecto es de consideración, cuyo rápido progreso facilitaría en grado sumo el ferrocarril del litoral».

La Lucha va publicar l'endemà de la trobada un ampli article sobre la mateixa, en el qual quedava acreditada la massiva afluència que havia tingut: presidida per l'alcaldes de Torroella, Genís Pericot, hi van assistir representants de Cambres de comerç i agràries, propietaris, i delegacions d'una vintena de municipis, la majoria dels quals passava la línia.

En aquell acte es va posar de relleu que la inclusió d'aquest ferrocarril en la planificació estatal era important per obtenir subvencions del Govern i per això es van plantejar accions diverses per aconseguir que la iniciativa tingués el màxim ressò possible. Per exemple, el representant de la Cambra agrícola, de cognom Linares, «en un entusiasta discurso, encareció a todos los reunidos la continua propa-

FOTOS:
Sobre aquestes línies, un tren aturat davant de l'estació de Caldes de Malavella, i diverses persones a les andanes (1901-1910).
 AJUNTAMENT DE GIRONA/CRDI/JOSEP THOMAS BIGAS

ganda en pro del proyecto de la vía, utilizándose para ello todas las circunstancias e iniciativas, tanto oficiales como privadas, pues precisa hacer atmósfera, siendo muchos los kilómetros de vía proyectados en toda España y no alcanzando el plan general más que a cinco mil kilómetros».

Altres mesures acordades van ser demanar el suport dels diputats dels quatre districtes pels quals transcorreria la via, i que els ajuntaments aprovesin mocions sol·licitant la inclusió d'aquest ferrocarril en el pla general de l'Estat. Igualment es va crear una comissió executiva formada pels alcaldes de Torroella de Montgrí, Tossa de Mar, Castelló d'Empúries i Palafrugell, que ja es va reunir el diumenge següent per començar a decidir altres possibles accions i a avaluar les ja desenvolupades. La comissió es reuniria de manera rotatòria en cadascuna de les quatre localitats dels seus integrants.

Comissió, diputats i ajuntaments devien continuar fent la seva feina en els mesos posteriors, perquè el 19 de setembre del 1907, la *Gaceta de Madrid* (l'equivalent a l'actual *Butlletí Oficial de l'Estat*) anunciava les tres línies gironines incloses en el pla de ferrocarrils secundaris que havia fet públic el govern espanyol: d'Olot a Roses (58 quilòmetres), de Sils a Santa Coloma de Farners (15 quilòmetres) i de Blanes a Vilajuïga (100 quilòmetres). També hi figurava el ferrocarril de Ponts a Puigcordà (104 quilòmetres), amb part del seu recorregut a la comarca gironina de la Cerdanya, i el de Guardiola de Berguedà a Olot (85 quilòmetres), amb part de la via a la Garrotxa.

La manca de recursos mantenia aturats, però, els projectes ferroviaris gironins, dels quals se'n tenia notícia amb comptagotes. Per exemple, el març del 1910 la Diputació feia saber que havia enviat a la Junta de Defensa Nacional els projectes dels «ferrocarrils estratègics» d'Olot a Roses i de Blanes a Vilajuïga, «inclosos en el pla general».

Tot i l'interès que el projecte havia despertat en general a la zona, ja s'havien deixat sentir algunes veus crítiques. Agustí M. Vilà i Galí explicava a l'article «Els ferrocarrils de Lloret», publicat a *Lloret Gaceta* el 15 de febrer del 1903, que davant de l'endarreriment per causes burocràtiques del ferrocarril Blanes-Vilajuïga «arriba un punt que, des de l'Ajunta-



ment de Lloret, veuen més un inconvenient que un avantatge el tren. Estem a l'any 1912 i en un escrit de l'ajuntament, l'alcaldia dóna aquestes raons: '(...) reportaria más perjuicios que beneficios a esta villa, pues pasando entre las casas y el mar y, en algunos trozos, a dos metros de altura del nivel actual del terreno, y convirtiendo el hermoso paseo en estación y demás dependencias anejas, irá paulatinamente corroyendo la más parte más hermosas y sana de la población, actualmente admiración de los forasteros' ».

UN TRAÇAT DEFINITIU?

Sis anys més tard, el ferrocarril de Blanes a Vilajuïga tomava a les pàgines de la premsa gironina, en ocasió del comiat com a ministre d'Hisenda de Joan Ventosa i Calvell (Barcelona, 1879-Lausana, 1959), que havia estat diputat a Corts per Santa Coloma de Farners i un estret col·laborador de Francesc Cambó. En un article titulat «El testament d'en Ventosa», publicat en català a la portada del *Diario de Gerona de Avisos y Noticias* del 13 de març del 1918, es donaven algunes claus de què havia passat tot aquell temps amb l'ambiciós projecte ferroviari de la Costa Brava: «Recordar ço que aquest ferrocarril representa per la nostra comarca, la riquesa que desenrotlla, el cúmül d'interessos que hi van íntimament units, fora perogrullada. De temps immemorial ve reclamant-se, de temps immemorial que'l plànol del traçat és aprovat... i com si res. Dorm en Vètern expedientieg del ministeri de Foment. Darrerament una petició de la Cambra Agrícola de Figueres va llançar la alarma per tot el país. Van posar-se en relació els Ajuntaments de les poblacions perjudicades i a l'acudir, per mitjà de l'arcalde de Tossa, an en Ventosa, de la ploma de aquest van sortir-ne paraules conclusives: 'El traçat és definitiu i no's modificarà. I afegia el ministre d'Economia en aquella curta: 'He recomanat amb interès al meu company de Foment aquest assumpte i crec que dintre curt els podré donar noves més bones'. Aquestes ja han vingut. Les gestions d'en Ventosa prop de Foment s'han vist coronades d'èxit i dintre pocs dies se procedirà a la subasta de les obres del ferrocarril de Blanes a Vilajuïga».

De fet, uy mes després, el president de la Diputació de Girona, Agustí Riera, va rebre un telegrama

del mateix Ventosa (tot i haver dimíit com a ministre, va continuar com a diputat fins el 1923), en el qual li deia que podia comunicar a «als diputats provincial, arcaldes i amics dels pobles favorescuts pel ferrocarril de Blanes a Vilajuïga» que la *Gaceta* publicaria de manera imminent l'anunci de la subhasta de la línia per al 15 de juny, per un import que superava per poc els 28 de milions de pessetes.

La notícia havia estat llargament esperada i feia molt temps que, segons Ventosa, el traçat estava decidit, però ben aviat van començar les protestes en alguns indrets de les comarques gironines. El 23 d'abril, el *Diario de Gerona...* publicava que «el ayuntamiento y fuerzas vivas de Calonge han empezado los trabajos para conseguir una estación próxima a dicha villa en el ferrocarril en proyecto de Blanes a Vilajuïga».

Encara més complicada era la petició que apareixia només un dia després a la mateixa publicació: «Por los municipios interesados se hacen gestiones para que el proyectado ferrocarril de Blanes a Vilajuïga en vez de terminar en este úl-

FOTOS:
■ Sobre aquestes línies, la locomotora del tren Girona-Sant Feliu aturada a l'estació de ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols, amb gent esperant a l'andana (1920).
 AJUNTAMENT DE GIRONA/CRD/EUROFER AMICS DEL FERROCARRIL, ED.)

timo punto vaya a Llansá pasando por Rosas y dando la vuelta por el cabo de Creus». Per avalar aquesta demanda, a principis de maig es va celebrar una reunió al Port de la Selva, presidida per l'arcalde, i a la qual hi van assistir representants de Roses, Cadaqués, la Selva de Mar i Llançà, en la qual es va acordar demanar al Ministeri de Foment la variació del traçat del ferrocarril de Blanes a Vilajuïga «al objeto de que dicho trazado sea más próximo a los referidos pueblos».

A finals de maig, la Cambra de Comerç de Palamós impulsava una reunió celebrada a l'Hotel Inglaterra de Barcelona «para tratar de los medios conducentes a que no quede desierta la subasta del ferrocarril estratégico de Blanes a Vilajuïga». Es tractava, en definitiva, d'aconseguir recursos econòmics per al projecte.

Se n'aconseguissin o no, passa la data prevista per a la subhasta i no hi ha notícia del ferrocarril fins que a principis de juliol del mateix 1918 torna a Girona, després d'una estada a Madrid, el diputat per Vilademuls Santiago Masó. Segons el *Diario de Gerona...* «durante su estancia en la Corte, el señor Masó ha gestionado diversos asuntos de interés para el distrito, habiendo dedicado preferente atención a la modificación, prolongación del trazado del ferrocarril estratégico de Blanes a Vilajuïga, desde la Armentera por los pueblos de Rosas, Cadaqués, Selva de Mar, Puerto de la Selva y Llansá».

Tan agraïts estaven en aquestes localitats a l'esforç que havien fet els polítics per aconseguir el canvi de traçat del ferrocarril que el diumenge 4 d'agost del 1918, primer dia de la festa major del Port de la Selva, se'ls va dedicar un banquet al qual estaven convidats, entre d'altres, Santiago Masó, Agustí Riera, Carles de Camps (marqués de Camps), Pere i Frederic Rahola, August Pi Suñer, Leonci Soler i March... També s'havia demanat la presència de Joan Ventosa i Francesc Cambó, però ja se sabia que les seves ocupacions a Madrid els impedirien assistir-hi...

Els esforços pel canvi de traçat no van servir al final, però, per res... Ni els que s'havien fet abans per bastir el traçat inicial... Ni els que s'havien fet per impulsar el projecte. Mai no es va portar a terme i simplement se'n va deixar de parlar... ■

R