Un pla ferroviari proposa quatre noves línies de tren a les comarques gironines

La primera partiria de l'eix Maçanet-Massanes, Girona i Figueres per **perllongar-lo al nord**

Amb els projectes, les poblacions de més de **25.000 habitants tindrien xarxa ferroviària**

Fa pocs dies el partit polític ICV va presentar un pla ferroviari 2008-2014 proposant la creació de quatre noves línies de tren a les comarques gironines per tal de fer arribar-lo a tot el territori. La primera línia partiria de l'actual eix Maçanet-Massanes, Girona i Figueres per perllongar-lo pel nord i el sud entre Blanes i Lloret i Figueres i Roses. La segona línia seria una anella de les Gavarres que connectaria Girona amb la Bisbal d'Empordà i fins a Cassà de la Selva. Seguia en tercer lloc una via per connectar l'aeroport de Girona amb el Baix Empordà. Finalment hi hauria una xarxa per anar de Girona a Banyoles i a Olot. Amb aquet projecte totes les poblacions de Catalunya amb més de 25.000 habitants estrien directament connectades amb xarxa ferroviària.

Curiosament alguns d'aquests enllaços ja es van preveure amb l'inici del ferrocarril a la província de Girona fa un segle i mig, els quals no es van portar a cap. La història oficial del ferrocarril a Girona s'inicia amb l'ordre reial del 1844 en la qual es va projectar una línia férria entre Sant Joan de les Abadesses i Roses que es titulava *Camino de hierro de la Serenísima Señora Infanta D^a^Maria Luisa Fernanda, des de las minas de carbón de piedra immediatas a Sant Joan de las Abadesas al puerto de Rosas*. El projecte té un gran valor històric ja que era una segona petició d'una línia férria de Catalunya després de la de Barcelona a Mataró del 1843.

En ell es deia que era molt necessària pel transport del carbó mineral de tota la conca d'Ogassa i Surroca directament al mar, ja que el filó es considerava inesgotable i d'una qualitat igual als millors carbons importats de l'estranger. L'itinerari a seguir era a través de Besalú, Figueres i Castelló d'Empúries fins a Roses. Costava mig milió de duros i comportava construir cinc grans ponts, onze de petits i dotze passos a nivell. La sol·licitud no es va tramitar.



DdeG

ESTACIÓ. En tren-a la capital de l'Alt Empordà.

«Alguns dels enllaços es van preveure amb l'inici del ferrocarril»

Allargar la línia fins a la frontera

Uns anys després, en el 1852, l'Ajuntament de Figueres va rebre una carta de l'alcalde corregidor de Barcelona demanant si la via de Figueres estaria disposada a fixar en el seu pressupost municipal una partida econòmica per ajudar a pagar l'interès del capital invertit per allargar una línia férria fins a la frontera ja que en aquell moment tot just arribava a Granollers. No va ser fins cinc anys més tard quan el Ministeri de Foment, a petició dels regidors figuerencs, autoritzava la prolongació de la línia del ferrocarril fins a Girona i Figueres per acabar a la frontera francesa.

També es va parlar de completar-lo amb tres projectes il·lusoris com eren un tren de Figueres a Banyuls, una deFigueres a Roses i un altre de Figueres al Portús, però el tema va quedar oblidat.

La línia férria de Barcelona des de Mataró fins a Girona va arribar a la capital gironina en el 1862. Dos anys després el Consell de Ministres va aprovar el traçat del ferrocarril nacional entre Barcelona i la frontera francesa passant per Figueres i pel coll de Balitres, ja que aquest últim recorregt fou una imposició dels francesos que disposaven d'un ferrocarril fins a Port Vendres, que era port de mar. D'allà es perllongaria fins a Espanya per l'indret de Portbou, una vila que es formaria amb l'arribada del ferrocarril. Així quedava resolt l'enllaç entre les dos nacions, encara que amb un ampla de via diferent per evitar la facilitat de comunicacions en cas d'invasions en futures guerres nacionals.

Pel traçat d'aquesta línia per l'indret de Figueres en aquesta població van caldre 28 expropiacions de terres amb un total de 885 àrees de terrenys plantats d'oliveres, vinyes i horts. S'hagueren d'omplir de terra gran extensions ja que a la zona hi havia molt de fondals i clotades. Finalment el 30 de setembre del 1877,quan es van donar per acabats els treballs des de Girona Figueres i una màquina va recórrer el seu trajecte. Oficialment el servei fou inaugurat el 28 d'octubre. A Portbou va ser el 20 de gener de l'any següent.

En el mateix any 1877 un grup econòmic va projectar una línia de ferrocarril propera al mar entre Caldes de Malavella i Figueres, on enllaçaria amb el tren nacional. Entre les poblacions que passava hi havia Llagostera, Castell d'Aro, Sant Feliu de Guíxols, Palamós, Palafrugell, Torroella de Montgí, Albons, Arméntera, el Far d'Empordà i Figueres. L'obra costava uns quinze milions de pessetes i encara que es va declarar d'utilitat pública no es va realitzar. Dos anys després va sorgir una nova idea per construir un ferrocarril que havia de creuar la banda nord de Catalunya des de Torelló fins a Roses, passant per Figueres. L'Ajuntament de Figueres el va recolzar amb entusiasme, però inútilment.

Ja entrats en el segle vint, l'any 1907 una empresa francesa va pensar en una línia de ferrocarril entre Perpinyà i Roses, encara que en realitat es tractava d'un tramvia especial ja que era un automòbil que arrossegava tres vagons. L'anomenaven el *«tren Renart»* i va arribar a Figueres per la carretera general a la tarda del dia 2 d'octubre del 1907. El *«tren»* disposava d'un enginyós sistema que obligava als vagons a descriure les mateixes corbes que el *«locomòbil»*, com en deien de la màquina motriu. Anava a una velocitat de vint quilòmetres per hora i en els vagons hi viatjaven diversos diputats francesos i personalitats. El dia següent aquest *«tren»* va arribar fins a Castelló d'Empúries amb el propòsit d'allargar-se fins a Roses, però no va seguir el trajecte i retornà a Perpinyà i del qual mai més se'n va parlar.

Una línia de tren d'Agullana

En el 1919 es va iniciar un altre projecte de línia ferroviària a l'Alt Empordà que procedia d'Agullana i passava per Darnius, Biure, Llers i Figueres per tal de donar sortida als productes boscans d'aquella zona, especialment el suro. Tampoc es va portar a cap. Posteriorment es va estudiar una altra idea acollint-se a un reial decret del 29 d'abril del 1927 que estava subvencionat per l'Estat i per la Mancomunitat de les corresponents comarques. Dos anys després es va constituir la Mancomunitat municipal del ferrocarril de Roses a Guardiola, amb dos trams, un de Guardiola a Olot i un altre d'Olot a Roses. Tornaven a exposar l'interès que tindria la nova línia per ser l'enllaç de la rica conca carbonífera del Bergadà amb la badia de Roses. En el projecte d'estatut hi ha diversos articles molt curiosos. És força llarga ja que disposa de 91 articles i 10 disposicions especials. Es deia que la Mancomunitat tindria una duració indefinida però que si algun municipi mancomunat volia separ-se podria fer-ho lliurement. La seva capital era Olot i cada municipi havia d'aportar unes quantitats econòmiques que es determinarien al seu temps les quals havien de ser lliurades amb caràcter preferent. Posteriorment, ja no s'han presentat nous projectes fins l'actual projecció del tren d'alta velocitat amb un traçat que anirà directament de Figueres a la Jonquera.

* **Cronista Oficial de Figueres**

Diari de Girona - 24-02-08