

treball de redacció

Estació de Peralada



Fornells

ls trens són un dels símbols més pròxims de la modernitat. La seva història representa l'evolució del nostre món, i ens recorda dues coses: el pas del temps i que el progrés no s'atura. Només cal que mirem enrere i repassem les línies ferroviàries que hi havia a les nostres comarques no fa gaires anys i les que tenim ara. El món de les comunicacions terrestres avança a un ritme vertiginós, el mateix en què vivim, i transforma el nostre entorn més immediat. Aviat arribarà el tren de gran velocitat (TGV), però mentres-

La resistència a perdre les estacions

tant cal que fem una ullada a la part més humana del món ferroviari, l'element que reflecteix la seva essència, malgrat que desaparegui substituïda per d'altres de més funcionals, més modernes, o simplement siguin eliminades del servei: les estacions.

Valor arquitectònic i sentimental

Aquests recintes són l'origen de les relacions que s'estableixen quan es decideix agafar un tren, traslladar-se d'un lloc a un altre amb aquest mitjà de transport, i l'edifici acostuma a tenir un valor arquitectònic, tot i que també sentimental, inqüestionable. Tots ells amaguen múltiples històries i vivències, però també la seva pròpia història, vinculada molt íntimament amb l'entorn on estan emplaçats. Per aquest motiu, el tancament d'una estació sempre causa trist i un sentiment d'enyorança, de record del passat, entre aquells que han estat uns usuaris assidus de la instal·lació. Des de la creació de la xarxa ferroviària a les comarques gironines, que es va produir entre els anys 1850

Text:

Xavier Colomer-Ribot

Fotos:

Xavi Sureda

Peralada



L'estació de Campdevàrol

Finalment, les estacions implicades han estat Campdevàrol, Sant Miquel de Fluvià i Sils, que han seguit tres camins ben diferents. Segons el Grup Informatiu de Relacions Externes (GIRE) de Renfe, s'havia decidit mantenir l'estació de Sils i havia tocat a Campdevàrol i Sant Miquel de Fluvià que es tanqués la venda de bitllets. També s'havia acordat que aquestes eren les dues úniques estacions de les comarques gironines en què es produiria aquest fet. I es va tancar la de Campdevàrol, tot i que després d'uns mesos es va decidir, com a mesura provisional, tornar-la a obrir durant el dia per aixoplugar els viatgers. La companyia ferroviària ha continuat, però, sense despatxar bitllets. Fonts de Renfe justifiquen el tancament en l'automatització del servei que fins ara donaven en aquesta estació els treballadors de l'empresa estatal, i que gràcies a això caldrà menys personal. «La major part de la seva feina era accionar la barrera i ara amb les obres que s'han fet s'ha instal·lat un sistema que és més perfecte», han assegurat.



Peralada

i 1931, han estat moltes les estacions que s'han tancat, paral·lelament també a les anul·lacions de les línies. I en aquest sentit ens referim sobretot als populars trens de via estreta, suprimides per l'Estat al 1956 i al 1969 i que enllaçaven els centres vitals de les terres gironines amb la capital de la província administrativa. Són molts els pobles que en el transcurs d'aquesta particular història ferroviària han vist com les seves estacions de tren es convertien en un edifici tancat i barrat, com un lloc que en d'altres èpoques havia esdevingut cabdal en la vida de tot un poble, de molta gent, era abandonat i oblidat sense remei.

Aquest havia de ser també el cas ara de tres estacions més de les nostres comarques. La direcció de Renfe havia decidit el seu tancament perquè eren deficitàries i poc utilitzades, fet que s'havia de consumir el mes de juliol passat. Les afectades per aquesta mesura eren les de Sant Miquel de Fluvià i Campdevàrol, i estava estudiant eliminar la venda de bitllets a la finestreta a Sils, tot i les protestes del comitè d'empresa que havia anunciat que Renfe volia fer el mateix amb les de la Molina i Planoles, i les de Caldes de Malavella i Blanes a la nit, i no creia coherent els motius que s'adduïen.

I un altre dels arguments exposats ha estat la poca utilització d'aquestes línies i que aquesta és una de les mesures que la direcció de Renfe ha decidit adoptar per reduir el «gran dèficit» que arrossega l'empresa. Aquest és el mateix camí que havia de seguir l'estació de Sant Miquel de Fluvià, ja que les obres d'automatització ja s'havien portat a terme en aquestes dues poblacions, amb un cost d'uns 36 milions, 20 a Campdevàrol i 16 a Sant Miquel de Fluvià. L'alcalde de Campdevàrol, Jordi Colomer, s'ha mostrat indignat pel tancament de l'estació: «Els preocupa poquíssim el servei públic que s'està donant, pels estudiants que van a Vic i la gent que treballa a Barcelona,

igual com la situació, en el nostre cas amb un hospital comarcal que és utilitzat pels pobles dels voltants. Aquí ni s'han dignat a parlar-ne, i un dia, per decret, van tancar la porta». I assegura que aquestes línies són fonamentals per al reequilibri territorial del país. Després de l'obertura durant el dia de l'estació, el Ministeri de Foment i Renfe han decidit fer obres de millora en la línia Barcelona-

que Renfe mantingués el servei i que cedeixi també una construcció moderna que servia d'habitatge al cap d'estació, on ha anat a viure l'empleat que hi ha posat l'Ajuntament. «En principi, el conveni és per cinc anys, tot i que nosaltres, al principi, el volfem per més temps, però després vam pensar que podria ser un problema si el manteniment resulta ser més costós del que hem calculat. I pagarem un lloguer simbòlic de 5.000 pessetes», ha explicat l'alcalde. Durant aquest temps es farà aquesta experiència pilot, que en tot Catalunya només es portarà a terme a Sant Miquel de Fluvià i a Falset. Renfe vol aplicar en aquestes dues poblacions aquest sistema per constatar quin és el seu funcionament. I dóna el 10 per cent de l'import dels bitllets a ajudar aquests ajuntaments a pagar la persona que s'encarrega de la venda i del manteniment de l'edifici. El consistori de Sant Miquel de Fluvià li ofereix l'habitatge pràcticament de franc en aquesta persona, amb l'única condició que mantingui el local net. Tot plegat, a més, inclou el projecte de restauració de l'estació, amb un



Puigcerdà. Amb un pressupost de 600 milions de pessetes, estava previst que comencessin durant el mes de novembre i que s'allarguessin un any. Els trams de la via en què s'havia d'incidir principalment eren els de Ripoll a Ribes de Freser i d'Alp a Puigcerdà. En principi, aquesta primera inversió no és suficient i Fomnt ha assegurat que només es tracta del primer impuls perquè es converteixi en l'eix internacional que es reivindica.

L'estació de Sant Miquel de Fluvià

N'hi ha que també han lluitat per fer front al seu propi destí i que, en aquest cas, han aconseguit fer capgirar aquesta història i evitar que Renfe passés plana. Els contactes de l'alcalde de Sant Miquel de Fluvià, Lluís Serra, amb els representants de tres departaments de Renfe, Gestió Operativa, Patrimoni i Rodalies i Circumval·lació, han permès salvar el servei. L'empresa ferroviària estatal va recordar després d'unes negociacions molt intenses traspasar l'edifici a l'Ajuntament. I a partir d'aquest conveni, el consistori empordanès s'encarrega del seu manteniment i de la venda de bitllets. D'aquesta manera, s'ha aconseguit



despatx de venda de bitllets i una cafeteria: «Volem que la gent que espera el tren tingui un servei de bar a l'interior i que hi hagi també una terrassa a fora». Els pobles dels voltants i que també utilitzen aquesta entranyable estació han donat suport als 640 habitants de Sant Miquel en aquesta problemàtica. I els seus representants també van participar en les converses. Hem de tenir present que els principals usuaris són els estudiants i la gent gran que es dirigeix a Figueres. Una bona part són habitants de Sant Mori, que són els que l'utilitzen més, Ventalló, Torroella de Fluvià, Sant Pere Pescador, l'Armentera i Palau de Santa Eulàlia. Tots ells pugen a un dels disset trens que cada dia fan parada a Sant Miquel de Fluvià i es dirigeixen a Figueres o a Girona. «Si fes falta ens ajudarien econòmicament», ha assegurat Lluís Serra.



L'estació de Sils

D'altra banda, l'Ajuntament de Sils amb anterioritat a la resolució de Renfe de tancar una sèrie de serveis, des de fa uns tres anys, ha mantingut converses amb l'empresa i han arribat a un acord per reinstaurar la venda de bitllets. Fa uns sis anys ja havien pactat un preconveni verbal amb l'empresa ferroviària en virtut del qual la corporació s'havia d'encarregar de netejar els jardins i l'edifici de l'estació i Renfe remodelaria la façana, però aquesta segona part no es va complir. «Vam arribar a la conclusió que havíem de negociar amb ells perquè ens cedissin totes les instal·lacions», explica Francesc Anoro, regidor d'Urbanisme. Les negociacions amb Renfe han obtingut el resultat que el consistori esperava i s'ha aconseguit la cessió de la planta baixa de l'edifici a canvi de la restauració de la façana. S'ha refet el projecte anterior i s'ha establert que la corporació municipal ha d'invertir uns 38 milions de pessetes per portar a terme aquesta remodelació. Aquest fet implica l'adequació de l'ala nord de l'estació per destinar-la a la venda de bitllets i a la sala d'espera dels viatgers. En aquests moments l'estació estava tancada tot i que els trens es continuaven aturant. El problema fins ara ha estat que els caps de setmana no es despatzaven bitllets i es creava malestar, ja que hi ha molt usuaris de la línia. I no només la utilitzen els habitants de Sils, sinó també gent de Vidreres, Maçanet, Riudarenes i Santa Coloma de Farners. I, com en l'anterior, també es preveu traslladar a l'estació l'Arxiu Històric, la

construcció d'un local polivalent per a joventut, un punt d'informació juvenil, un espai per a un ecomuseu, tot i que aquest últim projecte encara s'ha de desenvolupar. L'ajuntament, però, està estudiant també la cessió de la resta de l'edifici, format de sis pisos, d'una edificació que hi ha al davant, els molls de càrrega, que abans s'utilitzaven per carregar i descarregar mercaderies i que es podria transformar en un parcament o en zona ajardinada, així com uns terrenys que hi ha davant l'estació per convertir-los en un parcament públic. Els pisos han estat ocupats fins ara pels treballadors de l'empresa. Renfe fins ara encara s'encarregava de la venda de bitllets, però de manera molt li-



mitada i el més probable és que sigui l'Ajuntament qui s'encarregui de contractar una persona que assumeixi aquest servei i el manteniment de la zona, tal com ha passat a Sant Miquel de Fluvià, malgrat que alhora de tancar aquesta edificació encara no s'ahvua decidit.

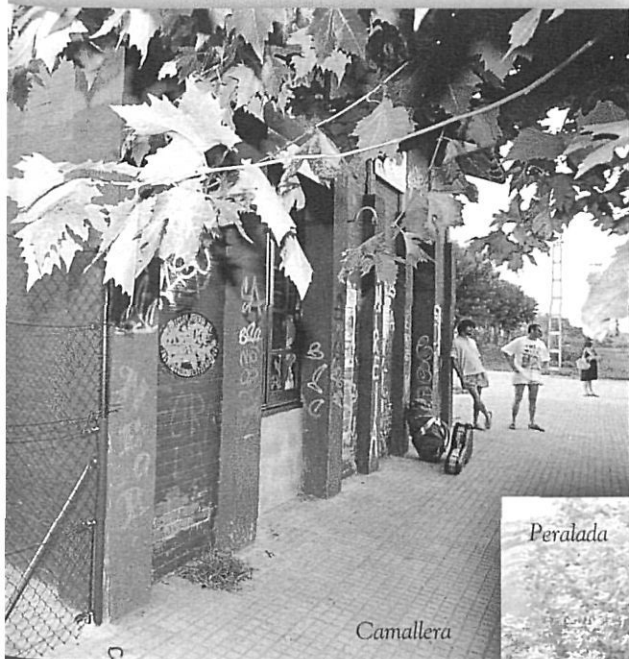
La intenció de l'Ajuntament és que s'elaborés un projecte global en què entraria el pla especial del Departament de Medi Ambient de la Generalitat de regeneració i protecció de l'espai natural de l'estany i la destinació d'un part de la planta baixa de l'estació per a ecomuseu, tot i que dintre dels 300 m2 del local el consistori ja ha reservat un espai per a aquest ús. Aquesta zona humida de 5 quilòmetres de llarg situada en aquest municipi, però que també arriba fins a Maçanet de la Selva i Caldes de Malavella, es va incloure en el pla d'espais d'interès natural (PEIN), i Medi Ambient ha de presentar la proposta que hauria de promoure l'Ajuntament. Per aquest motiu, la corporació silenca també està mantenint converses amb la Universitat de Girona arran de la possibilitat de crear un centre d'estudis a l'edifici de l'estació i de fer diferents itineraris a l'estany, tal com preveu el pla especial, atès que es

podria convertir en una zona semblant als Aiguamolls de l'Empordà. Segons Francesc Onoro, aquest projecte permetria habilitar no només un lloc d'assistència als viatgers que utilitzen l'estació, sinó també tot un espai d'equipaments que combinaria els elements culturals amb els mediambientals. I servirà també per evitar que Renfe elimini la venda de bitllets en

motors, aquells entranyables carrilets, un monument enyoradís al temps passat. Algunes línies, com la de Girona a Olot, s'han convertit recentment en carrils per a bicicletes, i en d'altres, com la de Girona-Sant Feliu de Guíxols, està projectat que algunes parts s'aprofitin també per a aquest ús.

Circuits de minitrens

Un dels elements que intenta recuperar aquest esperit ferroviari que progressivament es va perdent al mateix temps que les estacions són els circuits de minitrens. Aficionats, nostàlgics d'uns altres temps i apassionats de les vies que es resisteixen a acceptar la desaparició d'aquest món el fan reviure a escala. N'hi ha dos de fixos i un de projectat. L'associació El Trenet de Vall d'Aro va crear el primer circuit fix de clubs de tren de cinc polzades que es va fer a les comarques gironines, i que es va inaugurar el mes de desembre passat. També és l'únic que té una estació pròpia amb tots els seus serveis, la de Castell d'Aro, adquirida i restaurada per l'Ajuntament on s'ha construït tot un parc, i que fa la volta a les instal·lacions. Aquesta entitat té el projecte, a més, de



Camallera



Peralada

aquesta població selvatana. «Volem potenciar més el servei públic i de viatges i reconvertir la sala d'espera per poder oferir-lo de manera digna», ha explicat.

Procés de degradació

Un dels problemes a què s'han d'enfrontar tots els pobles que pateixen aquesta problemàtica arran de l'amenaça de quedar-se amb l'estació tancada és que aquests edificis entrin en un procés de degradació irreversible i acabin convertint-se en un niu de brutícia, els viatgers perdin la confiança en el servei i Renfe completi aquest cercle viciós eliminant la parada per la manca de venda de prou bitllets que justifiquin el servei. Aquest fet s'agreuja encara més, sobretot entre les capes més febles de la població, si es tracta de l'únic mitjà de transport de la zona. Amb aquesta problemàtica s'han trobat molts municipis que han vist com aquell edifici que s'havia construït per complir una funció molt determinada s'abandonava sense miraments. I, amb el transcurs dels anys, allò que havia estat una estació de tren s'ha convertit en blocs d'habitatges o, si no s'ha enderrocat i ha tingut més sort, s'ha rehabilitat l'edifici i ara és un consultori mèdic, sala d'exposicions o col·legi; i les velles loco-

fer la rèplica del pont de ferro del Ridaura, obra obra d'Alexandre-Gustave Eiffel, i es pretén també obrir al públic la cotxera i el taller. L'hotel Garbí, de Calella, va obrir aquest estiu el seu circuit privat, situat als seus jardins. I l'Associació d'Amics del Ferrocarril de les Comarques Gironines, que disposa de circuits mòbils, ha impulsat l'emplaçament del primer que serà públic, que estarà al costat de l'estació de Fornells de la Selva i inclou la creació d'un parc. L'Ajuntament va aconseguir la cessió de l'edifici quan Renfe va tancar el servei de venda de bitllets l'any 1974, i aquest va passar a aquesta entitat que té la intenció també de convertir-lo en la seva seu i que sigui un autèntic museu del ferrocarril. El circuit està previst que estigui enllestit l'abril vinent.