

ESTACIONS DE TREN: TOT A MIG FER

Les velles estacions de ferrocarril són restes del naufragi d'un país. Els trens han marxat. En alguns casos és una metàfora; en d'altres, la crua realitat. La història del ferrocarril a Catalunya és la de la Febre d'Or, la del somni de fer un Manchester al sol de la Mediterrània contra la realitat de les crisis que provocaven fallides en cadena.

CARLES GORINI > TEXT

Les estacions ens parlen de coses com aquestes, dels anhels i dels fracassos, perquè el ferrocarril havia de ser el tren del progrés però no es va poder treure mai els pals que duia a les rodes. Vist des de fora, es podria arribar a creure que només en malparlem perquè avui encara arriba tard i ens fa anar malament, però també hi ha d'haver alguna cosa atàvica, lligada a les il·lusions perdudes i als estalvis dels avantpassats convertits en fum.

És poc probable que cap de nosaltres no hagi estat mai en una estació de ferrocarril. Per a molts, l'estació no és sinó un edifici de pas, un terreny adobat per les experiències no viscudes. És per això que, quan hi pensem, abans que cap record personal, el que ens ve al cap és una fotografia o l'escena d'alguna pel·lícula. Però en el moment en què l'estació se situa en un espai imaginari se n'oblida la dimensió física i s'obre la porta a la seva desaparició real. Sí, és cert que gairebé tots hi hem estat, però la major part de nosaltres no sabríem respondre a la pregunta de per què són com són, ni què volien representar els seus promotors en donar-los una fesomia tan particular.

En sabem molt poc, de les nostres estacions. Aniria bé que algú expliqués què van representar aquests edificis en un país que va fer pujar la meitat de la seva gent al tren per enviar-la a treballar allà on vivia l'altra meitat. Hem perdut el fil de les persones que les van habitar, de les ambicions dels que les van construir. És allò que dèiem, que les estaci-



CARLES GORINI

ons estan bé per sortir a les pel·lícules, però quan les tenim al davant no sabem ben bé què fer-ne i, si el que diu que n'és el propietari les enderroca, callem. Mentrestant, el darrer viatge que fan moltes estacions les du a una via morta perquè ADIF, que és l'empresa pública que administra la cosa del ferrocarril, ha presentat un pla que, sobretot, vol eradicar tot el que faci olor de vell. De les que hi ha a Girona, la primera que sona per anar a terra és la de Blanes.

Les estacions dels trens petits les ha salvat el paisatge o, més aviat, un entorn que les ha fossilitzat per convertir-les en contenidors estètics

>> *Estat actual de l'estació de Bescanó.*

Desviem-nos ara per anar a unes altres estacions que fa anys que van deixar de veure passar els trens. Són les dels trens petits de Girona, les del Feliuet, les del tren d'Olot, del Palamós-Flaçà, en què hi ha ben poques dosis d'enginyeria i, en canvi, unes bones racions d'arquitectura. Aquests edificis van tenir una existència diferent a la de les seves germanes de via ampla, la qual cosa els va acabar salvant la vida. Però el redemptor no ha estat el tren: les ha salvat el paisatge o, més aviat, un entorn que les ha fossilitzat per convertir-les en contenidors estètics que esperen tan contents el dia de la seva interpretació, mentre miren com passen els ciclistes per la via verda. És per això que no s'entén la maniobra de l'Ajuntament de Bescanó, que ha decidit desfer-se de l'edifici de viatgers que un dia va ser del tren d'Olot. Potser hi ha algú que no ha



>> Estació de Sant Jordi Desvalls, a principis del segle passat i actualment (a la dreta).

sabut veure els avantatges de relacionar la seva estació amb les altres que, línia amunt, es van fonent amb la idíl·lica Suïssa catalana.

Circula una fotografia de Valentí Fagnoli, magnífica, en la qual un grup d'homes digníssims es mostren orgullosos del seu ofici. Són els empleats del ferrocarril a l'estació de Sant Jordi Desvalls. La categoria que ocupen es dedueix de la factura de les gorres, però és que, a més, duen a les mans els estris de treball. Hi veiem el cap d'estació, superb, que porta el llibre en el qual apuntava, com si fos un quadern de bitàcola, el pas de tots els trens. Al seu costat, el factor de circulació sosté la banderola i del coll li penja el xiulet. A la dreta del cap d'estació, un mosso jeu sobre el carretó, els fanalers duen els fanals que indicaven la posició de les agulles i el guardaagulles sosté una clau Bouré. Al seu darrere hi ha l'edifici de viatgers, que de bell nou ja apareix una mica tronat. Encara hi ha un parell de personatges més: un noi que estira la corda de la campana i un home gran, ben vestit, que sembla mirar lluny, cap a un futur incert. Vagin a l'estació de Sant Jordi Desvalls i trobin, si poden, allò que va veure el fotògraf.



Amb tot, érem a l'estació de Blanes, que potser desapareixerà. L'edifici és com el de Sils, el de Caldes o el de Fornells. Encara més, és idèntic a molts

Són una evidència feta de ferro i de maons, la prova que les estacions de ferrocarril podien afegir la seva imatge a la d'un país que volia ser únic i diferent

altres que hi ha a Catalunya. La seva fesomia exacta ara potser no els ve a la memòria, però segur que els han vist. Són una evidència feta de ferro i de maons, la prova que les estacions de ferrocarril podien afegir la seva imatge a la d'un país que volia ser únic i diferent. Sí, és veritat que potser cal estudiar-ho millor, saber més bé com va anar tot, però del que no hi ha cap dubte és que són un altre testimoni del moment en què uns homes van voler construir un país que va quedar a mig fer.

Carles Gorini
és historiador i periodista.