

Su EVOLUCION a TRAVES de los TIEMPOS

Joaquín GIRONELLA GARAÑANA

Hoy en día, resulta casi imposible pensar en un sistema cualquiera de comunicaciones, sin relacionarlo con el uso de la rueda. Desde los simples utensilios del alfarero hasta el reloj; desde el ferrocarril hasta el avión, el movimiento rotativo se nos presenta como el elemento fundamental e insustituible de cualquier forma de actividad humana, pudiendo aseverarse que la invención de la rueda, resolvió uno de los problemas más áridos que la humanidad tenía planteados.

La invención de la rueda se pierde en la nebulosa de los tiempos y probablemente constituyó el resultado de largas observaciones e intentos y a la vez laboriosos trabajos de muchas generaciones de hombres, que adquirían una consistencia cada vez mayor de su capacidad para la construcción de instrumentos.

Luego, la aparición de los caminos y de las carreteras con piso construido por los hombres, vino a constituir una de las más trascendentales consecuencias de la difusión de los medios de transporte.

El primer vehículo que cumplió una cierta misión de transporte fue indudablemente el primitivo carro, el cual hasta el siglo VI a. de J.C., sólo tenía una utilidad casi exclusivamente bélica, el cual vino sufriendo constantes transformaciones hasta llegar a nuestros días en que ha menguado extraordinariamente su uso. Existían dos tipos de carros: los unos de uso corriente, por lo común tirados por un sólo animal (que aún vemos en los pueblos rurales) y los de mayor capacidad, tirados por reatas y propios para el desplazamiento a mayores distancias, como los que traginaban géneros de una provincia a

otra y, en la nuestra, incluso, a comarcas fronterizas de la vecina nación, haciendo el trayecto por etapas, lo que fue el origen de estos hostals que se hallaban situados en puntos estratégicos del recorrido, para albergue de los carreteros y encuarto de las caballerías.

En lo que se refiere al transporte de viajeros, posiblemente el primer vehículo empleado de forma normal, fueron las seculares diligencias, que también efectuaban largos recorridos, durante los cuales según la distancia, se veían obligados a reemplazar las caballerías cansadas por el esfuerzo, lo que se efectuaba en esos hostals a que antes nos referíamos, aprovechándose también para el descanso de los viajeros.

Luego apareció la tartana, empleada más generalmente para viajes cortos, o sea para atender el enlace entre los pueblos y el de éstos con la cabecera de la comarca y hasta con la capital de la provincia, facilitando la concurrencia a sus mercados, vehículo mucho más ligero que la diligencia y a la vez resistente, dotado de muelles a prueba de baches y por tanto apropiado para soportar el tránsito por unas carreteras y caminos que sólo tenían de ello el nombre, pero en aquellos tiempos casi todas intransitables.

Del inicio de este sistema de transportes en nuestra provincia de Gerona, se tienen referencias que el 28 de febrero del año 1827, se estableció un servicio de viajeros y paquetería entre Barcelona y Gerona y viceversa, empleándose una jornada en el viaje de ida y otra en el de vuelta y también entre Gerona y Figueras (ida y vuelta en el mismo día), siendo el precio de 8 pesetas de Gerona a Barcelona y de 3 pesetas, de Gerona a Figueras, quedando más tarde esta-

Correos, diligencias, tartanas y carros en la actual Plaza de España, señalan la época de transición de los vehículos de tracción animal a los de vapor.
(Foto Fargnoli)



blecidos otros servicios con galeras, entre Gerona y Barcelona y entre Barcelona y Figueras.

También existió un servicio de galeras o diligencias entre Gerona y Perpiñán. Las diligencias que practicaban estos servicios entre Gerona y Barcelona y entre Gerona y Perpiñán, efectuaban el recambio de tiro de los animales en diferentes puntos del trayecto en el primero de tales recorridos y, en las poblaciones de Básacara, Figueras, La Junquera y Le Bolou (Francia), en el segundo.

Asimismo el servicio de diligencias fue estableciéndose entre Gerona y otras poblaciones de la provincia, como por ejemplo con las de Olot, Bañolas, San Feliu de Guíxols, Palamós, etc., como también venía realizándose con grandes carros el transporte de mercancías con Bañolas y Olot, hasta desaparecer casi por completo este servicio, al aparecer los primeros trenes.

Hasta que empezaron a entrar en servicio un mayor número de autobuses por allá el año 1915, las tartanas eran los medios de comunicación entre los pueblos y la capital de sus respectivas comarcas, como apuntábamos anteriormente. Por lo que hace referencia a Gerona, este servicio de tartanas ponía en comunicación con la capital, las poblaciones de Salt, Santa Eugenia, Sarniá de Ter, Puente Mayor, etc.

La aparición del ferrocarril no obstante sus rudimentarias características, causó una gran sensación. En España, entre los años 1843 y 1845, se formaron algunas compañías para la construcción y explotación de ferrocarriles, pero sólo la que construyó don Miguel Biada, de Mataró, con el nombre de «Compañía Española del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró», logró plenamente sus fines. El trazado de esta primera

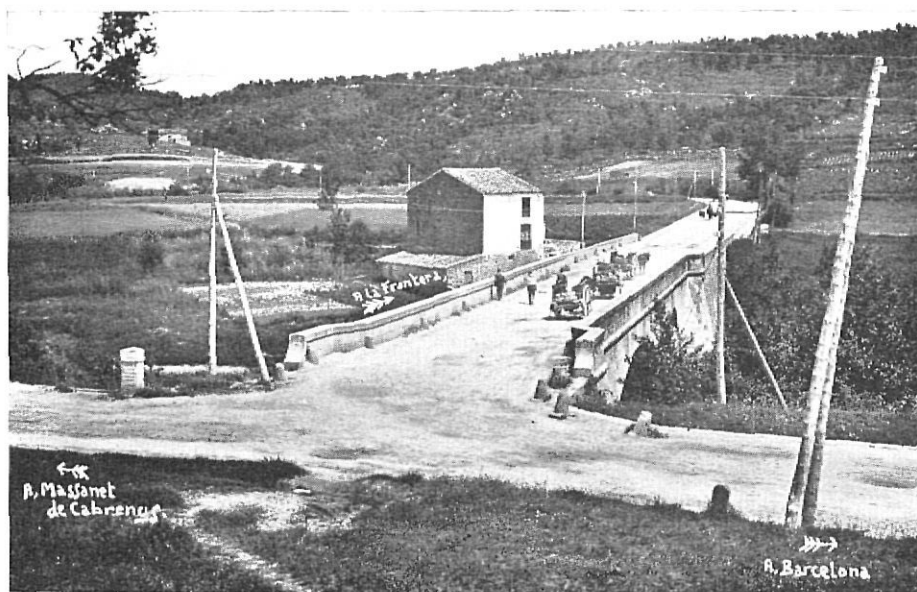
línea era sencillo y tenía una longitud de 28 kilómetros, discurriendo a lo largo de la orilla del mar, realizándose la prueba oficial el 8 de octubre de 1848 con un tren compuesto de diez unidades y el 28 del mismo mes y año, se inauguró oficialmente con la presencia de la reina gobernadora, doña María Cristina.

A partir del mes de marzo de 1862, empezó a funcionar con un servicio regular, el ferrocarril entre Barcelona y Gerona y el 28 de octubre de 1877, salió el primer tren que llegaba hasta Figueras, para, el 20 de enero de 1878, quedar inaugurada oficialmente la totalidad de la línea férrea, que enlazaba Barcelona con la frontera francesa de PortBou.

Hasta por allá el año 1905, si algún automóvil se veía en España, era extranjero. Tan sólo en Madrid habían circulado dos o tres coches eléctricos alimentados por baterías. Parece que fue por allá el 1907, cuando comenzaron a ser matriculados algunos coches en España.

En cuanto a los autobuses que fueron los que arrinconaron a las diligencias, la primera línea de los que se estableció en la provincia, fue la de Figueras a Rosas, inaugurada en el año 1899, siendo posiblemente la primera de España. Luego en 1908, empezó a entrar en servicio otra que enlazaba Olot con Figueras; en 1909, otra entre la estación de Caldas de Malavella a San Hilario Sacalm y en 1914, se registra un nuevo servicio entre Olot y San Juan de las Abadesas.

Luego fue la aviación la que causó un gran impacto y, aunque en sus balbuceos con aparatos frágiles y sencillamente rudimentarios, al contemplar como el hombre podía remontarse por el espacio, fue causa de general asombro y admiración.



Camino de la frontera, junto al cruce de Massanet de Cabrenys, una caravana de carros en dirección a la frontera. (Foto Fargnoli)

Así, el 11 de febrero de 1910, uno de estos sencillos aparatos pilotado por el aviador Lucien Mamet, realizaba el primer vuelo en España, teniendo por escenario el Hipódromo de Casa Antúnez en la ciudad de Barcelona y durante las Ferias y Fiestas de la Santa Cruz que Figueras celebra con tanto esplendor en los inicios del mes de mayo, concretamente en el año 1912, fue el piloto francés Tixier, el que asombró durante un par de días con sus vuelos sobre el Ampurdán, para el 7 de diciembre de 1913, otro piloto francés Mr. Dumazel, realizar un vuelo Barcelona - San Feliu de Guíxols y luego unas demostraciones en los días 7 y 8 del mismo mes y año en el propio San Feliu y más concretamente en la zona de S'Agaró, hasta llegar a nuestros días con estos gigantes del espacio al aeropuerto Girona-Costa Brava.

En relación a las comunicaciones telegráficas, en la primera mitad del pasado siglo, funcionaba en nuestras comarcas el telégrafo óptico, transmitiéndose las señales de estación a estación, las cuales estaban dispuestas en puntos de una cierta altura y se realizaban mediante espejos móviles. Después del descubrimiento del telégrafo eléctrico, el Estado español dispuso su instalación y en relación a esta provincia de Girona, a últimos de febrero de 1856, estaba finalizando la instalación de la línea entre Barcelona y Zaragoza, que luego se prolongó hasta Girona, Figueras y la frontera, instalación que realizó una empresa particular.

En cuanto a los servicios telefónicos, fue en el mes de enero de 1905, cuando quedó inaugurada la red telefónica urbana de Girona capital y a mediados de este mismo año, se estableció la

comunicación por la red urbana de Girona, con las poblaciones de Bañolas, Cassá de la Selva y Llagostera. Asimismo, a mediados de marzo de 1909, dieron comienzo los trabajos preliminares para el tendido de la línea telefónica entre Barcelona, Girona y la frontera y en el mes de junio quedaba abierto al público, el servicio interurbano con Barcelona. Luego tales servicios fueron paulatinamente extendiéndose por toda la provincia, realizando una meritoria labor en tal sentido, la entonces Mancomunidad de Cataluña, haciendo llegar tan importante servicio a un gran número de pueblos rurales.

Finalizada la guerra civil y emprendida la recuperación de la Patria, los servicios telefónicos pasaron a depender de la Compañía Telefónica Nacional de España, siendo primeramente Girona capital, en la que se establece el teléfono automático, que luego quedó instalado en Figueras y en las poblaciones de la Costa Brava y más tarde en Olot.

Con este modesto trabajo hemos querido dedicar un sencillo comentario a la evolución y expansión de las comunicaciones en esta provincia, si bien de manera muy somera e incluso con el riesgo de sufrir algún error y hasta alguna omisión, pero con el convencimiento de que siempre es bueno recordar hechos y acontecimientos que no cabe duda han contribuido notablemente a este desarrollo económico-social que, a Dios gracias, disfruta nuestra querida provincia de Girona.