

sovint m'explica per on havia passat el tren, pel centre de la ciutat, i com, després, els carters anaven a buscar el correu, –en bicicleta!– a les dues estacions de Granollers». Són alguns dels records recollits entre granollerins i granollerines de diverses edats, que ens demostren la vitalitat de l'evolució del nostre ferrocarril, present, per cert, en nombrosos estudis i publicacions.

Entre els referents d'estudi més propers a la ciutat, Josep Homs, Jordi Baulíes o Salvador Llobet ens han acostat al llarg dels anys el recull històric de capítols tan cabdals per a Granollers com el trasllat de la via i de l'estació de l'actual plaça de Josep Barangé. Homs va escriure sobre «unes vies disposades en direcció nord-sud. La seva presència, el traçat i tota la infraestructura ferroviària» –afegia– «actuava com si d'una frontera física es tractés, a molt pocs metres d'una vila en plena creixença. El seu trasllat (...) possibilità la superació d'aquest escull». Però aquest trasllat havia estat marcat per la paralització de les obres a partir de 1936. Així, segons Jordi Baulíes, «el terreny pla i ample de l'Esplanada va transformar-se en un centre ciutadà, apte per a tota mena de manifestacions populars, organitzades o no».

Com va recollir Josep Homs, «l'últim tren que va sortir de l'estació vella ho va fer el dia 31 de gener

créixer la urbanització vers al sud del terme en direcció a Palou i també cap a llevant», aspecte que hem pogut continuar constatant.

De Barcelona a Granollers

El nostre viatge paratgívol sobre rails va començar a mitjan 1850, amb l'intent dels capitalistes Girona Hnos. Clavé y Cía., Josep Maria Serra, Manuel de Lerena i Compte y Cía. d'impulsar la construcció del ferrocarril de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses. Aquell any es va escripturar la companyia del Camino de Hierro del Norte per construir i explotar la línia de Barcelona a Granollers, promoguda per una representació de la burgesia comercial i financera barcelonina, relacionada –per vincles empresarials i mercantils– amb la casa Girona, concessionària de la línia. Un cúmul de dificultats administratives, burocràtiques i econòmiques i més d'un contenciós van retardar l'inici de les obres fins a l'any següent. També van motivar –és clar– que la construcció dels seus 29,47 quilòmetres s'allargués durant tres anys.

La segona línia fèrria més antiga de Catalunya –després de la de Barcelona a Mataró– quedava inaugurada el 1854, però després que la societat hagués recorregut al crèdit per posar-la en explotació. La inversió a la línia de Barcelona a Granollers s'ha arri-

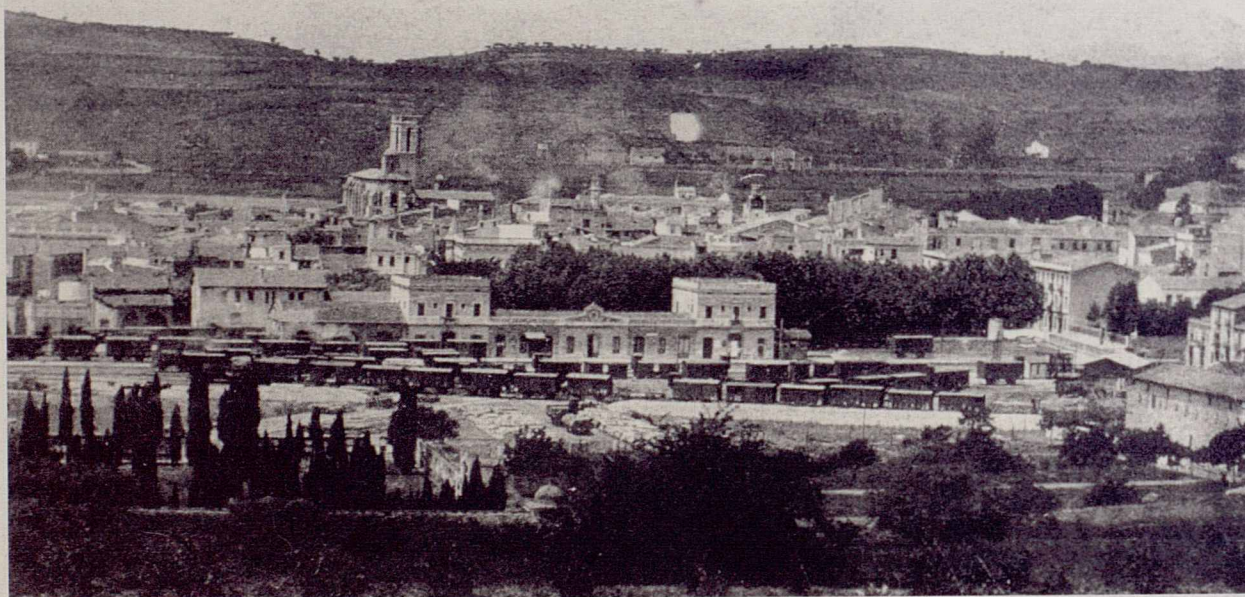


Foto: HMG

de 1958. Dos anys després, quedava fora de servei i el dia 21 de desembre de 1964 s'inaugurava la nova. L'acord per tirar-la a terra es prengué el dia 30 de desembre de 1965». Amb motiu de la commemoració, l'any 1979, dels 125 anys de l'arribada del tren a Granollers, Salvador Llobet sentenciava «la nova estació descentralitzada del nucli antic ha ajudat a

bat a xifrar en més de 7 milions de pessetes, tenint en compte que durant l'any següent a la seva posada en marxa va resultar indispensable invertir en obres complementàries a la via i en la construcció d'un petit tram de carretera, entre l'estació de Mollet i la carretera de Caldes de Montbui, per facilitar l'accés.

Continua a la pàgina 15