

El Carrilet de Girona a Banyoles

El Tren Petit de Banyoles

El tren pinxo de Banyoles

Aquest tren travessava el poble de Sant Julià de Ramis seguint el traçat de l'antiga carretera C – 150 o el que avui serien (començant pel costat de Sarrià de Ter) el Carrer Antiga Carretera de Banyoles, el Carrer Carretera de Banyoles, el Carrer Carrilet, el Carrer Sant Roc, la Plaça del Carrilet, travessaria l'autopista AP- 7, per connectar amb l'avinguda de Montagut (pujada de Can Bram) i enllaçar altre vegada amb el Carrer Carretera de Banyoles, seguint pel Carrer que dona sortida, al polígon de Palol de Revardit, direcció Sant Julià de Ramis, fins al límit de Sant Julià de Ramis amb Palol de Revardit.

Els comentaris populars, ens expliquen que per pujar la pujada de Can Bram els passatger havien de baixar i empènyer-lo fins a superar l'esmentada pujada.

Referències al Carrilet

El dijous 16 de març de 1928 el tren arribava per primera vegada a la ciutat de Banyoles, on hi va funcionar fins a l'any 1956.

Els primers intents

Hi havia hagut molts intents fracassats, des del segle XIX, de portar el tren a Banyoles per satisfer el creixement del turisme i del comerç. L'any 1877 s'intentà bastir un tramvia entre Girona i el balneari de la Font Pudosa. Més tard, el 1899, es volgué instal·lar un ramal de via fèrria des de la plaça dels Turers-carrer Gran (actual J. Verdager) fins a la Font Pudosa. L'any 1904 es desestimà el projecte de ferrocarril per a enllaçar la ciutat balneari d'Aix-les-Termes amb Girona passant per Banyoles. Finalment, el 1910, la Companyia de Ferrocarrils de Catalunya, va decidir sol·licitar la concessió d'allargar la línia de Flaçà fins a Girona, i construir un ramal fins a Banyoles.

La vinguda del tren a Banyoles

El tren va prendre el nom de Tramvia de Girona a Banyoles. Es tractava d'un ramal més de la xarxa ferroviària del popular Tramvia del Baix Empordà que havia d'unir les poblacions de Palamós-Flaçà-Girona i Banyoles. No va resultar factible el projecte d'enllaçar Banyoles amb Olot.

El projecte fou aprovat l'any 1912. Fins catorze anys després no es clouria el ramal de Banyoles. El traçat dels carrils va quedar emplaçat a la cuneta paral·lela a la carretera.

L'any 1926, la Companyia F.E.E. (Ferrocarriles Económicos Españoles) començava a fer funcionar la línia fèrria de Girona a Banyoles, exclusivament però, dedicada al transport de mercaderies. En aquells moments, l'Estació de Banyoles encara estava en obres i s'havia endarrerit la seva construcció per una disputa sobre si s'havia d'instal·lar a la sortida de la carretera a Serinyà, tal com demanava la Companyia, o en els terrenys del costat de la fàbrica de José Gimferrer S.A., tal com es va fer.

Malgrat tot, el dijous 16 de març de 1928, es va inaugurar oficialment l'Estació amb l'arribada del primer tren de viatgers, amb un Automotor M-2 ornamentat amb banderes.

Les màquines

L'any 1927 es van adquirir tres Automotors de bugies de la marca alemanya Krupp. Malgrat el fracàs d'aquests Automotors, la Companyia n'ordenà la construcció de quatre tipus diferents que foren numerats amb els anagrames: M-1, M-2, M-3 i M-4. Els Automotors M-2, M-3 i M-4, feren els serveis de la línia de Banyoles.

Algunes de les locomotores a vapor del carrilet, a més del seu corresponent número d'ordre, també foren batejades amb un nom propi com: "Andrea" (la núm. 11), "Banyoles" (la núm. 12), "Celrà" (la núm. 13), "Cornellà" (la núm. 14), "Mercedes" (la núm. 15) i "Girona" (la núm. 16).

L'any 1935, es va decidir comprar un nou tipus de locomotores Diesel, que sota la llicència Gmeinder es van construir a la fàbrica M.S.M. del Poble Nou de Barcelona. A la línia de Girona a Banyoles hi prestà servei la

núm. 20 d'ordre. Estava composta de tres eixos, acoblats mitjançant bieles a un eix fals, que transmetia la potència del motor Kaelle i donava un esforç de tracció de l'ordre dels 3.000 quilos i permetia arrossegar -en horitzontal- un màxim de 522 tones.

La tradició popular

La tradició popular va batejar aquest tren o tramvia amb el nom familiar de Tren Pinxo de Banyoles i inclòs se li va fer una simpàtica cançó on es mostraven els seus defectes. La Cançó mostra un tren petit, que corria poc i que tenia dificultats a l'hora de pujar rampes. Certament, la línia fèrria patia d'unes fortes rampes que obligaven a tallar el comboi del carrilet i traslladar, per tandes, els vagons des de l'estació del Pont Major fins al baixador de La República, i continuar, després, amb el comboi sencer fins a l'inici de la pendent de l'Estació de Banyoles, on, algunes vegades, calia repetir l'operació de desenganxar i reenganxar els vagons:

El Tren Pinxo de
Banyoles
és el més petit que hi ha
Fet de llaunes i cassoles
i cascos de bacallà.
Passa per la carretera
com si un llamp colpís
l'espai.
Quan troba una pujada
ja s'atura a mig camí.
Un matí de primavera
se'n va anar a ca
l'adroguer
trencà vidres i finestres
i a la fi sortí al carrer.
I, dóna temps al
maquinista
d'anar a beure un got de
vi.



Un altre cançó

El tren pinxo de Banyoles
és el més petit que hi ha.
fet de llaunes i cassoles
i barrets de capellà.

Quan en troba una pujada
ja s'atura a mig camí.
Dóna temps al maquinista
d'anar a beure un got de vi.

Els vagons són de primera,
mal cosits i apedaçats.
Ningú no viatja de tercera,
ni pagesos ni soldats.

Quan en passa sobre un pont,
sobretot ara a l'estiu,
fa ballar els peixos del riu
com si fos un gramòfon



Treballadors després de carregar
un tren de mercaderies
(entre 1926 i 1928).

En quasi tot el trajecte, el tren havia de compartir la ruta amb la carretera:



Tot just a la sortida de l'estació de Banyoles (barri de les "cases
barates"), la via ja s'apropa a la carretera



tocar la via.

Al seu pas per Mata, les "Enforcadores d'alls" fan la seva feina a



Aquí veiem la via pel carrer de Pedret, arribant a Girona, a la dreta es veu el riu Ter i, al fons, les Catedrals.

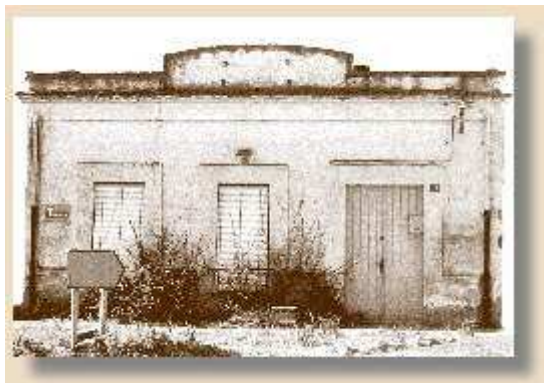
Les estacions i els baixadors

Després de les estacions de Girona, del Pont Major i de Sarrià, a la comarca del Pla de l'Estany hi havia alguns baixadors i estacions. El baixador de La República (Riudellots de la Creu) disposava d'un edifici d'una sola planta (habitatge del capatàs de via i obres), amb annex de serveis. A Palol de Revardit, existia un altre baixador, el de la Banyeta, sense edifici. L'Estació de Cornellà del Terri, considerada de més importància, disposava de tres vies i d'un edifici d'una sola planta. A Borgonyà, hi havia un baixador discrecional. L'Estació de Mata estava formada per un edifici d'una sola planta, amb serveis adjacents, i una via apartador de tres vagons de cabuda.

La línia finalitzava a l'Estació de Banyoles, considerada com estació-terme. L'Estació ocupava una gran esplanada amb cinc vies davant la façana de l'edifici i una al darrera que, paral·lela a la carretera, pujava uns dos-cents metres més enllà. Disposava d'una placa giratòria per a locomotores i d'un dipòsit d'aigua quadrat. Al centre de l'esplanada hi havia dos molls de càrrega i descàrrega de mercaderies, l'un descobert i l'altre tancat i cobert, ja que servia de magatzem. Al davant es trobava una bàscula de 20 Tm. per a vagons. Dues vies servien d'apartadors industrials, l'una vorejava la fàbrica José Gimferrer, S.A., i l'altra estava aparellada amb la carretera. L'edifici de l'estació era d'una sola planta i disposava de sala d'espera, despatx i departament de manufactura; la resta era l'hostatge del personal, compost per cap d'estació, el factor auxiliar i el mosso. Els serveis s'ubicaven en un annex separat de l'edifici

Estació de Banyoles:

També nomenada Banyoles-Terme, era el final de trajecte, i disposava d'un girador, d'un moll de càrrega cobert i d'una aiguada.



Estació de Mata (Porqueres)

És l'únic edifici que encara existeix, malgrat que gairebé abandonat. Aquí veiem el seu aspecte el març de 1998

Estació de Cornellà del Terri

Actualment aquest espai està ocupat per diverses naus industrials. No fa gaires anys encara es conservava el dipòsit d'aigua.



Baixador de Riudellots de la Creu ("la República")

Existí fins que es va fer el desdoblament de la carretera C-150 amb motiu dels Jocs Olímpics del 1992, aquest era el seu aspecte en agost de 1978.

Estació de Pont Major

Una mica més amunt es produïa el desdoblament de la via en dos ramals, el que anava a Palamós i el de Banyoles.



Estació de Girona - Terme
al barri de Pedret

La història

30 de novembre de 1884.

Es constitueix la societat anònima TRANVIA DEL BAJO AMPURDAN, embrió del que serà el tren de Girona a Palamós i Girona a Banyoles.

27 de febrer de 1885.

Una Reial Ordre d'aquesta data transfereix a aquesta societat la concessió d'un tramvia de vapor que haurà d'unir Palamós amb Flaçà, enllaçant aquí amb la línia de ferrocarril Barcelona - França.

23 de març de 1887.

Inauguració de la línia Flaçà - Palamós. La amplada de la via és de 750 mm.

21 d'octubre de 1905.

Reial Ordre que dona la concessió a la companyia belga SOCIETE ANONYME DE CHEMINS DE FER ECONOMIQUES EN CATALOGNE, qui ha adquirit la anterior companyia, alhora canvia de nom i passa a denominar-se FERROCARRILES ECONOMICOS EN CATALUÑA.

1910.

Aquesta companyia sol·licita la concessió del servei de Flaçà a Girona, i d'un ramal des del Pont Major fins a Banyoles.



Inauguració oficial del servei a l'estació
de Banyoles el 16 de març de 1928.

1912.

És aprovada la concessió, en els següents quinze anys es construirà l'esmentat ramal.

26 de juny de 1921.

Girona queda unida amb Palamós per ferrocarril, amb la inauguració del tram que va de Girona a Flaçà.

20 de desembre de 1922.

Es constitueix la societat FERROCARRILES ECONOMICOS ESPAÑOLES, S.A.

1923.

Aquesta societat s'en fa càrrec del tramvia, introdueix diverses millores, entre elles els automotors **Krupp**. i inaugurarà la línia de Banyoles.

24 de desembre de 1926.

Entra en servei la línia de Banyoles de forma provisional amb el transport de mercaderies, mentre continuen les obres per acabar totes les instal·lacions.

Novembre de 1927.

S'autoritza i es fa efectiu el transport de passatgers.

16 de març de 1928.

S'inaugura oficialment el ramal del Pont Major a Banyoles.

1928 - 1930.

Aquest període va ser la millor època d'aquest tren, quan va treballar a ple rendiment i va assolir la màxima prosperitat.



Una altra vista de l'estació de Banyoles el dia de la inauguració oficial.

7 de desembre de 1938.

Va succeir l'accident més greu de la història del Tren Pinxo: UN comboi de viatgers que anava cap a Banyoles, al arribar al Pont Major, i a causa de l'estretor de la via, va topar amb una camió que transportava gasolina produint-se in incendi que va cremar el tren, algunes cases properes i, el més greu, diversos morts.

30 de juny de 1941.

Per Ordre Ministerial d'aquesta data, el ferrocarril s'incorpora a EFE (Explotación de Ferrocarriles por el Estado).

1942 - 1945.

Durant aquest període es va tornant a reobrir el servei, el qual havia estat incautat i clausurat en acabar la guerra civil espanyola.

1 de març de 1956.

Es claurà definitivament el servei en els dos ramals. Durant un parell d'anys, de tant en tant encara anaven vinent a Banyoles alguns combois que s'enduien el material producte del desballestament de les instal·lacions.

Nota:

Aquesta documentació l'hem copiat de
www.banyolescultura.net/pinxocat.htm
www.geocities.com/athens/agora/1716/