

Una sardana per a un tren

El tren petit, anomenat oficialment el Tranvía del Bajo Ampurdán, instal·lat a la nostra comarca cap a final del segle XIX, va deixar fora de joc les antigues galeres, una mena de petites diligències que feien més d'un servei diari de transport de viatgers de Girona a Palamós i a l'inrevés, passant per la Bisbal i Palafrugell. També van quedar força mal parades les tasques dels traginers que, amb els seus carros, portaven bestiar, cereals i productes manufacturats com ceràmica o taps de suro de fabricació comarcal entre altres matèries pròpies de la regió.

El tren, més ràpid i potent que les galeres i els carros, feia el seu recorregut entre Palamós i Flaçà, és a dir, unia bona part de la comarca amb l'estació del tren "gros" a Flaçà. Va ser un important avenç en les comunicacions de les viles i pobles de la seva línia. Va afavorir, doncs, l'activitat econòmica diversificada que tenia aquest sector de l'Empordà: l'agricultura, la ramaderia, l'explotació forestal, el comerç i la indústria.

La creació de la Societat que el féu construir va tenir molt d'èxit i els accionistes que s'hi engrescaren es comptaven, sobretot, entre els fabricants surotapers i els propietaris de boscos surers com ara, a la Bisbal, la família Salamó o un hisendat, originari de Calonge, que vivia a la Bisbal, Josep Bonifaci de Vilanova, vescomte de Cabanyes i cavaller del Sant Sepulcre, del qual es comentava que podia anar del seu casal de la Bisbal fins a tocar el mar, al mas de la Torre Valentina, a la platja de Calonge, passant sempre per terrenys de la seva propietat formats per boscos d'alzina surera.

Els accionistes de la Bisbal van aportar a la Sociedad Tranvia del Bajo Ampurdán un 17% del capital. El cost de la construcció del tren petit (instal·lació de les vies, bastir les estacions, la compra de les màquines i dels vagons, etc.) va pujar a un milió set-cents cinquanta mil pessetes.

Un dels personatges que va influir en aquesta, aleshores, magnífica i profitosa obra va ser el farmacèutic de la Bisbal Joaquim Galí, que personalment va tenir cura de moltes de les gestions que es feren abans i durant la construcció, com a vicepresident que fou de la Societat. Una vegada inaugurat el servei ferroviari, Galí va ser el gerent de la companyia.

A la Bisbal es féu la presentació a la primitiva estació, encara no ben acabada, el 21 de març de 1887. Hi acudiren convidades les autoritats bisba-



Joaquim Galí i Vancells l'autor de la lletra de la sardana dedicada al tren petit.

lenques i les de Marina de Palamós. La locomotora fou guarnida amb garlandes, banderes i, davant de tot, l'escut de la Bisbal.

Joaquim Galí va ser un entusiasta d'aquest tren i del servei que prestava i sempre s'hi va sentir molt vinculat. Semblava com si se l'hagués fet seu. Es conta l'anècdota de quan alguns dies, després d'haver anat a prendre cafè i haver jugat una estona a la manilla en el senyorívol Casino de los Arcos, si li convenia anar a Palamós o a Palafrugell, feia aturar el tren davant del Casino, a les Voltes, i tranquil·lament hi pujava sense haver d'anar així a l'estació. Un fet i una actitud que criticava molt el diari *El Distrito* de Palafrugell, l'any 1894, pel favoritisme que això suposava i perquè feia endarrerir l'horari del comboi.

Es veu que en un moment d'eufòria Galí va voler fer aquest poema dedicat al seu estimat tren, que destaca no pas per la seva qualitat literària però sí que reflecteix l'entusiasme d'aquest home envers el "carrilet":

EL
TRANVIA
DEL BAIX AMPURDÀ
Cerdana llarga
per Piano y Cant ad-libitum
LLETRA DE
D. Joaquim Galí
MÚSICA DE
D. Joan CARRERAS

Propietat:

Preu 1. Peseta.

Advertencia. Se toca la Cerdana dos vegadas, ab las corresponents repetitions y observan las indicacions
1ª 2ª 3ª 4ª 5ª y 6ª final. La 4ª y la 5ª torna sempre á la segona part de la Cerdana.

ANDRÉS VIDAL Y ROGER Editor, Ancha 33 BARCELONA.

"EL TRANVIA DEL BAIX AMPURDÀ"

*Ja xiula la màquina pel Baix Ampurdà,
ja passa y traspassa sense mai parà,
lo fum que vomita, tenebra lo espay
¡ben vinguda sia! ¡que no pari may!
Blasco de Garay ab lo seu invent
ha dat novas camas per correr revent
y ab lo seu tranvía lo nostre Ampurdà
ha comprat las alas per poder volà.
Riu la agricultura, la industria'l comers
las arts y per tot corren mes diners,
la comarca dobla, tribla'l moviment,
viatgers y carga van sempre en creixent.
Per vilas y pobles en jorn de mercat
tot cobra mes vida, mes activitat,
y en dies de fira y festa majó,
de gom a gom plena se'n veu l'estasió.
Al fill qu'está lluny
la mare l'anyora,
li'n du freqüents novas
la locomotora:
la ausencia la mata
¡Ay!... ja no pot mes...
va prompte a abrasarlo
en lo tren exprés.*

*La nina amorosa
las trovas de amor
las reb del promés
depressa, al vapor
suspirant vindrá
puig son cor es farga,
encara que sia
en un tren de carga.
En aquest país
hermós y gentil
serveix de mil modos
lo ferro carril.
De sos beneficis
tothom content n'es:
la gent de la vila,
la gent de pagés.
¡Oh! nobles patricis
que tal heu tramát:
vos farà una estatua
la posteritat.
Mes... xiula la maquina,
fort vivra ab lo vent,
nanch, nanch, nanch, nanch, nanch,
¡Passatgers!... ¡al tren!*

Joan Carreras i Dagas, el compositor, director de l'Escola Municipal de Música i organista de la parròquia, va posar-hi música. Va ser la "cerdana llarga" (sic) *El tranvia del Baix Ampurdà* per a piano i cant *ad libitum*. Una sardana que no sabem si es va arribar a estrenar o interpretar mai. I si es va fer, potser va ser a casa d'en Galí mateix o en el Casino de los Arcos, lloc que freqüentava molt aquest farmacèutic tan enamorat del tren petit.



Joan Carreras i Dagas autor de la música de la sardana per a piano "El Tranvia del Baix Ampurdà".

Aquest mitjà de transport va aguantar, amb alts i baixos, fins als anys cinquanta del segle passat. Hi ha gent que se'n recorda molt bé: quan feia sentir el seu potent xiulet travessant l'Aigüeta, la fumarola de l'estació, el seu pas davant les Voltes o quan enfilava esbufegant la pujada de la Bordeta... Ben mirat, si el veies de lluny, semblava un d'aquells trens de llauna de joguina que ens portaven els Reis de l'Orient.

No va resistir la competència quan arribaren els camions i autocars. Va fer el darrer viatge l'any 1956. Després la Bisbal ja no era la mateixa; hi havia aquell buit, aquella recança que es crea quan es perd quelcom que ha acompanyat la vida de tanta gent.

Jordi Frigola i Arpa