

Vida i mort d'un tren petit

Aquest any n'ha fet cent que, coincidint amb la millor època de la història de la indústria surera a les nostres comarques, es va posar en marxa el «tren petit», que anava de Girona a Sant Feliu de Guixols. El carrilet o el «tren petit» -per oposició, en la manera de dir popular, al «tren gros», que és el que feia el trajecte de Barcelona a França, travessant de dalt a baix tota la província de Girona- va néixer d'un doble impuls. Eren les darreries del segle XIX, un segle que havia tingut com a emblema màxim el progrés, paraula màgica, que semblava que havia de condensar tot un futur de prosperitat i de benaurança per a la Humanitat. Els poetes escrivien poesies dedicades al progrés; els Ajuntaments batejaven amb el mot més de moda els carrers principals de les ciutats; coses com el vapor o l'electricitat exercien la mateixa fascinació, quasibé religiosa, que ara està reservada a la informàtica o a la robòtica. El tren va ser en aquest ambient la materialització més tangible de la nova prosperitat que venia de la mà dels avenços tècnics. La construcció del tren de Girona a Sant Feliu de Guixols va representar, doncs, per a tot aquest rodal de pobles del Gironès i del Baix Empordà, dels pobles del vessant oest de les Gavarres, l'arribada de la modernitat, l'arribada d'allò que era el símbol més destacat de la nova època. Un tren que avui dia, després de tot el que hem vist, considerariem escandalosament lent, elemental i esbufegant, va ésser al seu moment, la màxima representació del progrés. Com han canviat les coses en cent anys!

Hi va haver, però, raons econòmiques precises que van justificar la construcció del «Tren petit». Sant Feliu de Guixols vivia aleshores l'època daurada del suro. Era una ciutat amb una categoria i una empenta industrial considerables, que barrejava les formes de vida tradicionals, la pesca i l'agricultura, amb les pròpies de la nova època industrial, una ciutat amb tapers, pescadors i «americanos», que creava molta riquesa, que senyorejaven i que vivia en una gran efervescència econòmica social i cultural. El tren es va construir, doncs, per unir Sant Feliu, a través de Llagostera i Cassà -centres

surers importants, també- amb Girona que, a més de ser la capital de la província, era el punt on les mercaderies destinades a Sant Feliu per via ferroviària o que en provenien podien enllaçar amb el «tren gros». El tren va ser, doncs, la sortida terrestre, que completava la natural sortida marítima, d'una població i d'una comarca que vivien una època de prosperitat.

Però la vida és una roda i aproximadament les mateixes causes que van motivar la construcció del carrilet van forçar-ne, vuitanta anys després, la desaparició. Allò que havia estat la màxima novetat va venir un moment que va semblar poca cosa més que una antiguitat; aquella indústria surera floreixent que n'havia motivat la construcció es va enfonsar en unes hores baixes per causa de nous materials i de noves tecnologies. Paradoxalment, doncs, aquell déu del progrés que havia fet construir el tren va ser el mateix que va fer desmuntar-lo.

Hi ha gent, en particular alguns d'aquests grans aficionats a les coses ferroviàries, com ara el senyor Martí Piera, de la Bisbal, que va ser el darrer director del «tren petit», que m'ha comentat que la desaparició del tren de Sant Feliu va ser un error, que el que s'havia d'haver fet era reconvertir-lo i modernitzar-lo en comptes de suprimir-lo. Probablement, les coses, però, van com van i als anys 60 van coincidir quatre fets que, vistos ara ja amb la distància de vint anys, expliquen que al tren de Sant Feliu li passés el que li va passar: d'una banda va explotar la febre de l'automòbil, de l'altra la del turisme i tot va coincidir amb la decadència del suro i d'auge dels transports per carretera. Què hi farem, per bé o per mal, les coses han anat així. I bé, pels que som d'aquests rodals i tenim més de trenta anys, del carrilet sempre ens en restarà algun o altre record més o menys divertit, més o menys sentimental....

MIQUEL PAIROLÍ

