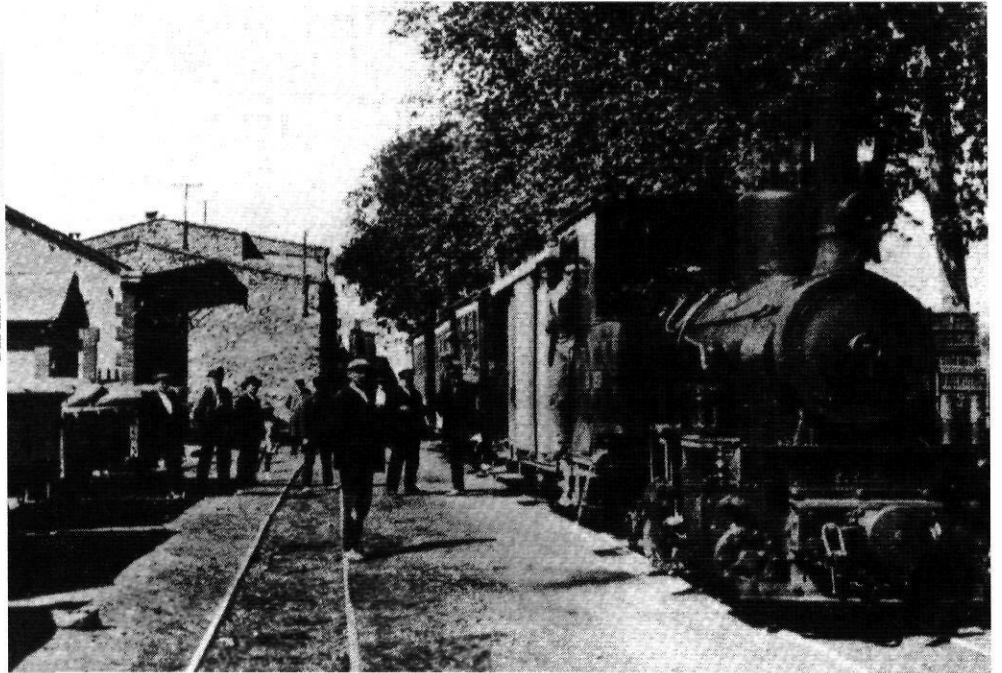


DEL LLIBRE EL TRAMVIA DEL BAIX EMPORDÀ



L'estació del Pont Major del ferrocarril «Palamós-Girona-Banyoles».

## **El tren de Girona a Banyoles i l'accident de Sarrià de Ter. Dos aniversaris**

Assumpció Vila

**A**quest any es compleix el 70è aniversari de la inauguració del tren de Girona a Banyoles –un ramal de la línia Palamós-Girona– i el 60è de l'accident que aquest carrilet va sofrir a Sarrià de Ter.

### **El tren de Banyoles (1928)**

Malgrat que es va començar a construir l'any 1926, no va ser fins al 1928 que es va iniciar l'exploatació comercial de la línia. Josep Brugada ha resumit així, a grans trets, la història d'aquest tren:

«El carrilet de Banyoles va posar en funcionament el servei de viatgers el dia 16 de març de 1928 i, amb alts i baixos en la seva rendibilitat i competitivitat, es va mantenir fins a la seva suspensió definitiva en els anys del franquisme, «por lo dispuesto por la Supe-

rrioridad» pel Decret de 23 de desembre de 1955 que va tenir els seus efectes inexorables per al dia 1 de març de 1956.

Els anys més pròspers per al ferrocarril de Girona-Palamós-Banyoles van ser els inicials i propers a la celebració de l'Exposició Universal de Barcelona de 1929. En proclamar-se la República i fins a l'esclat de la Guerra Civil el tren va seguir la seva activitat amb normalitat. A Sarrià hi havia baixador a la Placeta, sense altre distintiu que una placa que ho referia. L'empresa del ferrocarril no tenia altre personal disposat per atendre serveis complementaris que els que havia establert en els baixos de la casa propietat de la família Ensesa, en els quals una sola persona atenia una taquilla on s'expedien els bitllets per als viatgers que volien anar des de Sarrià fins a Girona, Banyoles o a altres poblacions de la línia com eren Riudellots de la Creu, Palol de Revardit, Cor-

nellà del Terri o Mata. Com a fet remarcable del trajecte i el pas del tren pel carrer Major de Sarrià, a més de la memòria col·lectiva, inèdita en molts casos, dels sarrianencs, va haver-hi el trist parèntesi de l'accident del 7 de setembre de 1938.

Un cop acabada la Guerra Civil el tren va cessar la seva activitat quan els republicans amb l'intent de barrar el pas a les tropes nacionalfeixistes van volar el Pont de l'Aigua, de manera que la circulació va quedar interrompuda més enllà de la inauguració del nou pont, el qual va ser obert a la circulació el 4 de febrer de 1940.

Malgrat tot, el carrilet, el popular «Tren Pinxo de Banyoles», no va tornar a creuar tot el llarg del carrer Major de Sarrià fins l'any 1945. Aleshores l'exploració del ferrocarril havia passat a l'Estat i a partir d'aquell any va denominar-se «Ferrocarril Palamós-Girona-Bañolas».

### L'accident de Sarrià (1938)

Deu anys més tard, un greu accident va mostrar la precarietat d'aquests trens de via estreta, que havien de circular per unes vies paral·leles a la carretera, tot compartint l'espai amb el cada vegada més nombrós trànsit d'automòbils i camions.

Cap a les nou del vespre del 7 de setembre de 1938, el carrilet de Girona a Banyoles, el popular Tren Pinxo, va xocar a l'entrada de Sarrià, aleshores la carretera N-II, contra un camió cisterna francès que portava un carregament de 260 hectolitres de benzina.

El carrilet pertanyia a l'empresa col·lectivitzada «Cooperativa Obrera de Transportes del Baix Empordà»; constava d'un comboi de sis vagonets de fusta, i d'una locomotora dièsel, la número 20, més ràpida que les màquines convencionals de carbó. Construïda als tallers de l'empresa «Metalúrgica San Martín (M.S.M.)» de Barcelona, feia dos anys que la Generalitat havia cedit el seu ús a la cooperativa, essent per tant la màquina més moderna del seu parc mòbil.

El camió cisterna, un Berliet de la companyia Henri Latour de Caen, formava part d'un comboi de tres camions que creuaven regularment la frontera francesa per transportar carburant per al govern republicà. Els altres dos camions pertanyien a l'empresa de transport

Boniface de Sigean. Provenien de Port-la-Nouvelle on la societat Purfina tenia els tancs d'emmagatzamament i es dirigien cap a Barcelona. El comboi s'havia aturat a sopar al cafè Xargay del carrer Major i, en el moment de l'accident, els altres dos camions es trobaven encara davant del cafè.

El carrilet sortia del revolt del Pont de l'Aigua per entrar al carrer Major de Sarrià, en un punt de nul·la visibilitat. Quan es va adonar de la presència del camió, la col·lisió va ser inevitable, va encastar-se contra una casa i va fer bolcar el camió. Del carrilet varen baixar el maquinista, Josep Vidal (de sobrenom en Pep negre); el seu ajudant, Lluís Callol Pellicer, i el revisor, Miquel Planes Grabuleda. El xofer francès i el seu ajudant, en veure el boquet de la cisterna del camió, varen alertar els viatgers per tal que fugissin del lloc i varen començar a córrer.

Amb la sotragada les portes dels vagonets havien quedat travades. Alguns viatgers varen poder saltar per les finestres, d'altres varen esperar que els obrissin des de fora.

En menys de tres minuts es va produir l'explosió, precedida d'una alenada de gas. El foc es va propagar a les cases veïnes, i la benzina encesa s'escolava cap al riu i va provocar petites explosions. La gent corria amb la roba encesa, com torxes humanes, i algun d'ells es llançava al riu des del Pont de l'Aigua. Alertats pel soroll del xoc, del cafè havien sortit els xofers dels altres dos camions, Jean Guiraud i Joseph

Dedieu, i, de les cases properes, alguns veïns que volien ajudar a desbloquejar les portes dels vagonets. El foc els va empaïtar de ple.

El maquinista, Josep Vidal, va morir carbonitzat, i els dos xofers francesos, Guiraud i Dedieu, varen morir l'endemà a l'Hospital Civil de Girona. El balanç oficial va ser de 12 morts i 31 ferits. La xifra de morts es va elevar almenys a 17 persones, sis de les quals eren de Sarrià.

Entre els ferits hi havia l'ajudant i el revisor del tren, que varen patir cremades molt considerables. La majoria dels viatgers provenien de Girona o del Pla de l'Estany i entre ells, alguns refugiats.

El trajecte Girona-Banyoles no es va reprendre fins ben acabada la Guerra Civil l'any 1945, una vegada es varen condicionar les vies del tren i es va reconstruir el Pont de l'Aigua. La locomotora dièsel es va poder reparar, i va tornar a entrar en servei fins al febrer de 1956, quan el carrilet Girona-Palamós va desaparèixer definitivament.

Assumpció Vila és historiadora.

### Bibliografia

- *El tramvia del Baix Empordà*. Carles Salmeron Bosch. Ed. Terminusus. 1985.
- *Trens i carrilets*. Josep Clara. Quaderns de la Revista de Girona. Diputació de Girona. 1987.
- *Orígens i història del ferrocarril al seu pas per Sarrià*. Josep Brugada. Revista *Parlem de Sarrià*, núm. 11 de gener-febrer 1996. Pàg. 23-32.
- *L'accident del carrilet el 7 de setembre de 1938*. Assumpció Vila i Raimunda Coll. Revista *Parlem de Sarrià*, núm. 11. Pàg. 33-45. Sarrià de Ter. 1996.

*El carrilet al seu pas pel Pont Major.*

