

LA PETITA HISTORIA

La locomoció en el segle passat

PROEMI

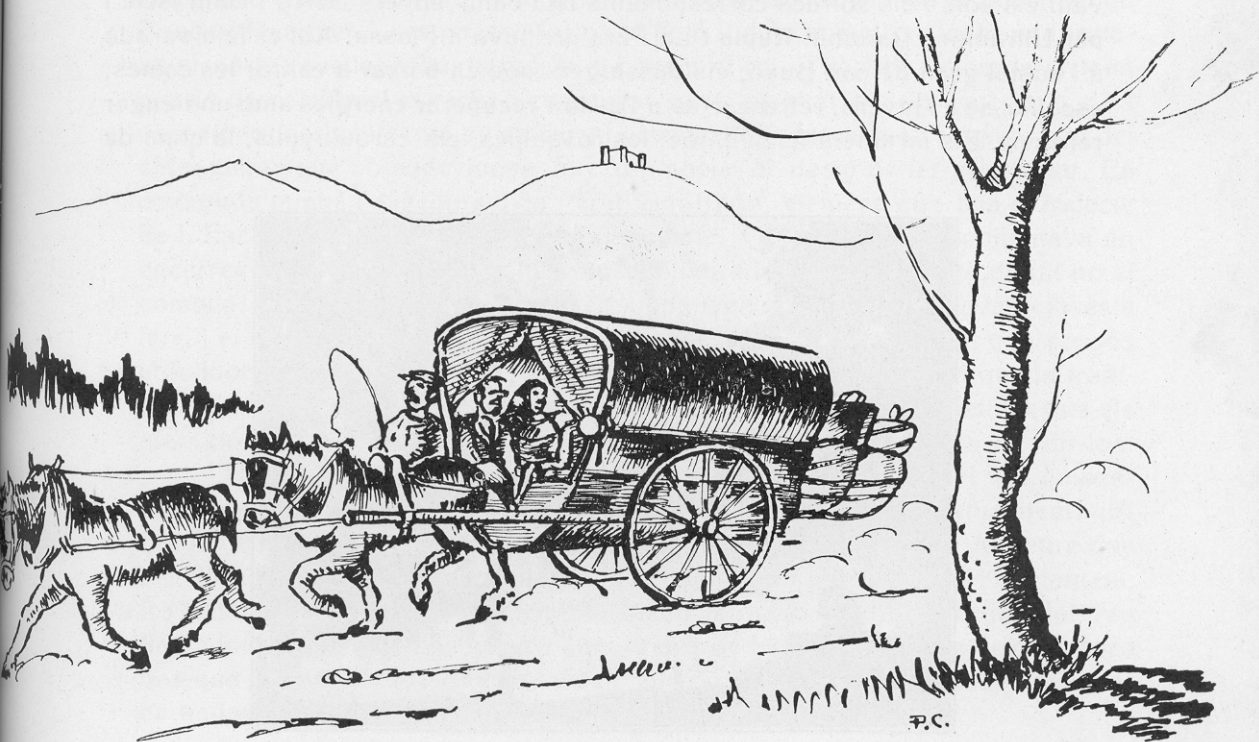
La vida, les costums i les obres dels humans estan subjectes a una constant transformació; en canvi, el curs del temps no afecta pas a la configuració del paisatge, a l'aspecte extern de la naturalesa. La muntanya, la plana, el riu i el mar, permaneixen immutables i així com els contemplem en el present els veieren les generacions precedents i els veuran les venidores. En canvi, la vida i les obres dels humans quina transformació més acusada no han sofert al pas del temps! Els descobriments científics, els numerosos invents de la tècnica moderna, han produït en poc temps —especialment a partir del segle passat— una extraordinària transformació en la vida de la col·lectivitat. I més encara, —com indiquem— en el breu espai d'un segle l'evolució ha estat tan accentuada, per no dir vertiginosa, que sembla aparentment com si la humanitat hagués permanescut temps i temps en una letargia total, en una mena d'extàtica inactivitat creadora, vivint de les conquestes d'un sistema arcaic. Aquesta aseveració, ens ve confirmada si establim comparacions entre el sistema de vida avui imperant amb el de fa solament un breu espai de temps; per exemple, si examinem el canvi absolut dels mitjans de locomoció produït per l'aplicació dels motors mecànics als vehicles de transport. En el mar va significar la desaparició de les veles, un sistema de navegació usat des dels més remots temps històrics; en terra la substitució del cavall, després d'uns quatre mil anys de servitud a l'home. Aquest fet potser no l'hem valorat degudament, reflexionant sobre la seva transcendència, perquè assenyalava la fi d'una etapa llarguíssima en la història de la humanitat, una etapa en la qual el cavall en fou part destacada com a col·laborador de l'home en la seva gran obra civilitzadora. Avui, doncs, ens trobem en la fita que separa dos móns; el món del cavall i el món del motor. Per això, com deiem anteriorment, la humanitat ha avançat molt més en un curt període de temps que en centenars d'anys; com ens ho demostren com a testimoni irrefutable, aquelles roderes que els carros dels romans deixaren impresses en les lloses de l'entrada a la ciutat romana d'Empúries, roderes exactament iguals a les que encara avui deixen els carros dels nostres pagesos en el marxapeu de llurs cases. Hom constata llavors un contrast remarcable; els segles que ens separen de l'època imperial de l'antiga Roma i l'ús comú del mateix vehicle de transport el carro mogut per la força del cavall.

EL TRANSPORT EN TARTANA

Aquesta agitació del temps que vivim, el trasllat constant de persones d'un lloc a l'altre, el viatjar i córrer món no han sigut pas sempre com en el present. Antigament, sobretot en el medi rural, la vida transcorria plàcida i monòtona i eren pocs els que viatjaven més enllà de la comarca. El nombre de vehicles de transport era reduït i els camins abandonats, plens de solcs i de roderes, tampoc invitaven a moure's de l'ambient casolà. Ja no parlem de les èpoques turbulentes en que el bandolerisme campava obertament i que els assalts a les diligències es produïen com un fet endèmic i fatal.

Hem d'imaginar el que seria llavors la vida a Torroella en els segles passats, quan un cercle de muralles l'envoltava, els camins eren dolents i escassejaven i el riu la feia inaccessible per no disposar d'un pont per travessar el seu curs. Aquesta última contingència ja sabem que va gravitar com un llast malèfic durant llargues anyades en la vida de Torroella fins a la construcció del magnífic pont de pedra de les set arcades majestuoses, desaparegut durant la guerra i substituït pel modern pont actual.

En el segle passat a Torroella el transport de passatgers es realitzava amb tartana de les quals ni havia de distintes capacitats; les de dotze passatgers tirades per dos cavalls; les de vuit i de quatre tirades per un cavall. Aquestes últimes de quatre eren tartanes de lloguer, corresponien al taxi dels nostres dies. Els cavalls havien de reunir les condicions especials per la seva feina i en general els facilitaven els masos de la vila: la Torra Ponsa, El Monteia,



La tartana per Forà Portal, baixava pel carrer del Riu en direcció a l'anomenat pas de Gualta.

Mas Ferrer, Mas Pla, El Pinell, etc. i el seu preu era d'unes quatre unçes o sigui sobre les tres-centes pessetes. L'antiga Administració de carruatges de la vila disposava de dotze cavalls; deu a Torroella i dos a Flassà per a poder realitzar el canvi en el trajecte. El servei més important era el de Girona amb sortida diària a les quatre de la matinada. La tartana llarga amb els passatgers arreglerats a dintre, asseguts encarats, estrets i encamellats iniciaven el viatge a Girona que havia de durar cinc hores, sofrint totes les inconveniències d'un vehicle d'evident incomoditat.

La tartana sortia de l'Administració i per Fora Portal baixava pel carrer del Riu en direcció a l'anomenat pas de Gualta; si l'aigua ho permetia travessava el riu, a vegades amb l'aigua a mitja cama de l'animal, a vegades amb l'aigua al botó de les rodes. Era el punt més difícil del viatge, allí on es posava a prova la perícia del tartaner i les qualitats de les cavalleries. Els accidents hi eren propicis i en certes ocasions les dificultats revestien caràcter de greu perill; però una vegada superades servien perquè el tartaner fes gala i presumpció de la seva sang freda i valor personal i del domini de la professió. Si l'aigua no permetia traspasar el riu, llavors era necessari recórrer a unes barques destinades a aquesta específica missió, embarcar la tartana, les cavalleries i els passatgers i travessar el riu fins a l'altra riba. D'aquesta escena en podem oferir un interessant document gràfic que pertany a aquella època i que ens fa veure exactament l'operació, així com el retrat d'un vell barquer.

De la vora dreta del riu, la tartana empenia de nou el viatge per un camí ple de roderes que a l'hivern amb les pluges es feia intransitable, i salvant els sots i els sotracos corresponents feia camí envers Serra i Sant Iscle i per Ultramort, Parlabà, Rupia i La Pera arribava a Flassà. Allí es feia parada a l'hostal gran de can Buxó; els passatgers podien baixar a estirar les cames, escalfar-se a l'hivern, refrescar-se a l'estiu i recuperar energies amb un lleuger refrigeri. Els tartaners feien el toc: les rosquilles, els carquinyolis, la copa de



Antiga fotografia, de gran valor documental, que ens fa veure el pas del riu per una barca transportant una tartana i els passatgers.

rosolis i d'aiguardent, encenien el caliquenyo i procedien al canvi dels cavalls. Realitzada l'operació, encalafornats de nou els passatgers a la tartana, es reprenia el viatge i per Sant Joan de Mollet, Bordils, Celrà, Pont Major i Pedret, s'entrava a Girona pel carrer de les Ballesteries i es rendia final a les voltes d'en Rosés, a les nou del matí, després de cinc hores de viatge. Els passatgers s'escampaven per la ciutat en compliment del motiu del seu trasllat a la capital i calia aprofitar el temps perquè a les dues de la tarda s'iniciava el retorn pel mateix trajecte per arribar a Torroella a les set del vespre. Abans però, els tartaners i els passatgers que ho desitjaven, dinaven a can Ros, a sota les voltes, a on servien la clàssica escudella de pagès, carn d'olla, estofat, ametlles i pances, pa i vi abundant per una pesseta.

L'Administració feia també altres viatges: A Sant Jordi, diàriament i als mercats de La Bisbal, Figueres, etc. però el viatge a Girona era el més important.

ANECDOTARI TIPIC

Aquest petit món dels tartaners, els cavalls i les companyies de transport de passatgers, va donar lloc a competències i rivalitats apassionades i a la creació d'un anecdotari típic relacionat amb l'ofici.

Com hem dit, els tartaners tenien la vanitat d'ésser els primers en la seva professió i en la defensa d'aquesta primàcia arribaven a les discussions més fortes, a les baralles i a les enemistats d'ordre personal. Per això, es conta que el «Manxaire», —un tipus popular de la vila, mosso de la coneguda Fonda Masaguer,— es posava furiós si algú li deia que ell, menant una tartana plena de capellans, havia bolcat al passar el riu. L'acte de bolcar la tartana era un descrèdit pel tartaner i en aquest cas, agravat per la categoria dels passatgers perteneixents a l'estament eclesiàstic, provocava l'exasperació del «Manxaire» que no endevinava que tot obeïa al desig de fer-lo enfadar. Es coneguda també l'anècdota d'en Peret Vint-i-nou, element que feia el trajecte de L'Escala a Palamós passant per Torroella. Quan algú li encomanava un encàrrec sense pagar per endavant deia invariablement: «Ja està dit», i no el complia; en canvi, si al fer l'encàrrec li pagaven els ports replicava: «Ja està fet», i el complia rigurosament. Aquesta anècdota hem vist però, que segons el folklorista Joan Amades (1) s'atribueix a un ordinari llegendari que la tradició situa gairebé en cada població. L'anècdota serveix per indicar que els afers no es resolen sols amb paraules, sinó que cal fer-los a més de dir-los.

Una anècdota graciosa l'hem descoberta en les planes del vell quinzenari local «Emporion» de principi de segle que reproduïm textualment: «El *quefe* de l'estació de Sant Jordi ha tingut una bella pensada. Al veure que per obra i gràcia del nostre rellotge, que com ningú ignora és dels adelantats, les tartanes de Torroella arriben a l'estació molt abans de la sortida del tren ha endolcit l'angúnia de l'espera donant des de bon punt arriben les tartanes fins que el tren marxa selectes audicions de gramòfon que són escoltades bocabadats pels viatgers».

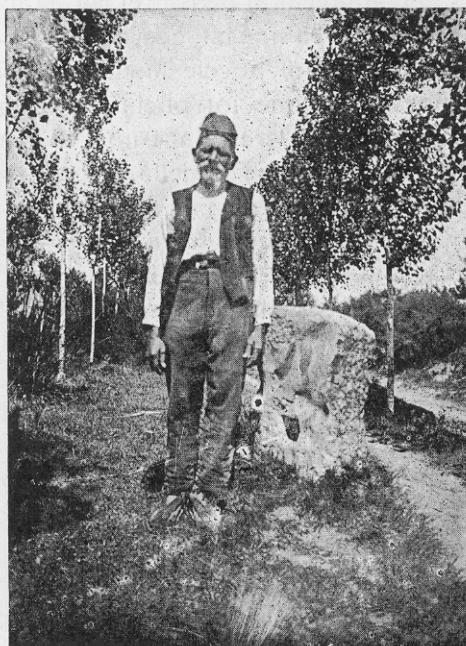
(1) Joan Amades. «Refranyer català comentat». Pàg. 154.

El mateix periòdic publica la següent notícia que correspon al mes de maig de l'any 1918: «La Companyia de Carruatges de Torroella ha adquirit un automòbil que farà el servei de Sant Jordi a nostra vila. Es un bonic carruatge; sembla ésser força còmode. El diumenge passat arribà per primera vegada a Torroella constituint la seva arribada un aconteixement. El públic està molt satisfet de la millora que això representa». I així, amb aquest automòbil qualificat de «carruatge» per la prevalença del lèxic propi de la locomoció imperant durant tant temps, desapareixia el transport de passatgers en tartana.

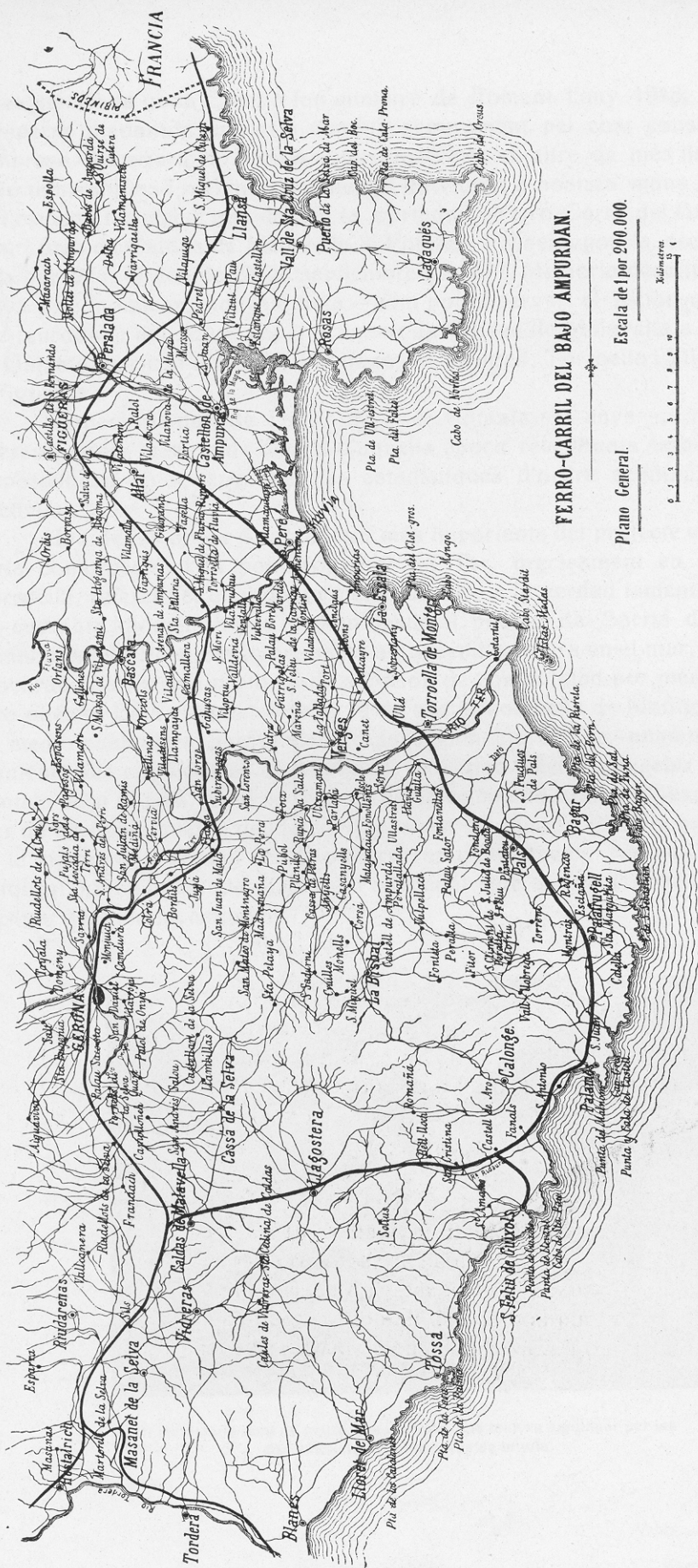
EL PROJECTAT «FERRO-CARRIL DEL BAJO-AMPURDAN».

A mitjans del segle passat s'inaugurava el primer ferrocarril d'Espanya, la línia de Barcelona a Mataró. Representava l'inici de la construcció a la península de l'actual sistema ferroviari que comunica a les més importants poblacions. A les terres gironines, va construir-se la continuació de la línia de Barcelona en direcció a França; així com els ferrocarrils de via estreta de Girona a Olot i a Sant Feliu de Guixols, avui en servei actiu, i el de Palamós a Flassà fa uns anys desaparegut.

En el segle passat la màxima aspiració de les poblacions era obtenir el pas del ferrocarril considerat el símbol del progrés i la civilització modernes. Les gestions en aquest sentit en els centres oficials es prodigaren i es projectà la continuació de la línia de la costa que fineix a Blanes per enllaçar amb la del interior en el lloc més convenient. La línia Blanes a Vilajuiga va



Un vell barquer al costat d'una de les flites de pedra de vora al riu que servien per a amarrar les barques. (Fotografia de fa 30 anys).

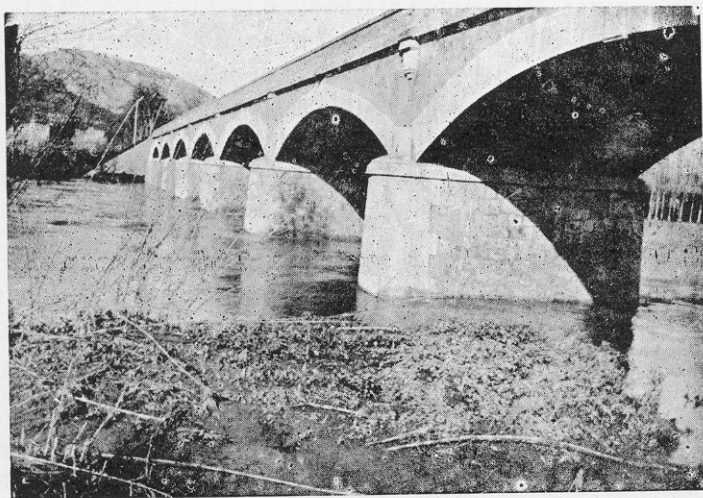


Mapa de la línia del «Ferro-Carril del Bajo-Ampurdán» que forma part de la memòria corresponent de l'any 1877.

ésser aprovada quan Cambó fou ministre de Foment l'any 1918; però no va prosperar quedant la subhasta deserta segurament pel cost considerable de l'empresa. Anteriorment però a aquest projecte, un altre de més limitada ambició tampoc havia reeixit. Casualment ha vingut a nostres mans la memòria de l'esmentat projecte que diu en la portada: «Ferro-Carril del Bajo-Ampurdán. Línea de Caldas de Malavella al Fluviá y Francia por la costa. Concedida por Real Orden de 25 de septiembre de 1877. Memoria descriptiva, facultativa y económica». Aquesta línia —com pot observar el lector en el mapa que reproduïm del referit paper— anava de Caldes de Malavella a Sant Feliu de Guixols, per continuar per Palamós, Palafrugell, Torroella i Vilademats fins a Figueres.

La memòria data de l'any 1877 —fa vuitanta-set anys—, i resulta molt interessant per la sèrie de detalls d'aquella època relacionats amb la comarca empordanesa, en especial per les estadístiques d'ordre econòmic i de productivitat.

Una de les obres d'enginyeria més importants del projecte era la necessària construcció d'un pont sobre el riu Ter, precisament en el terme de Torroella, referent al qual diu la memòria: «Es a la verdad lamentable que en los cuarenta kilómetros que median desde el pueblo de Sarriá donde existe el mal llamado Puente Mayor, hasta su desembocadura en el mar, no se haya procurado salvar esa prolongada solución de continuidad por medio de algún otro puente. Esta circunstancia, y la de que si Torroella de Montgrí poseyera un medio cualquiera para poder cruzar facilmente el Ter, aumentarían visiblemente sus condiciones de vitalidad, nos han hecho concebir una nueva ventaja para el país, cual lo es, el establecimiento sobre el expresado rio Ter de un doble puente de hierro que sirva al mismo tiempo para el paso de la vía férrea y para el servicio de carros y peatones». Amb la construcció d'aquest pont s'intentava resoldre l'aïllament que sofria Torroella en quan a facilitar de comunicacions.



El majestuós pont de pedra desaparegut que tant va significar per les comunicacions i el progrés de la vila.

Es interessant l'estadística referent al moviment general de mercaderies que afecta a les diverses poblacions de la línia, reproduint a continuació les relacionades amb la nostra vila. Productes de la comarca, segons estadístiques oficials, per anualitat. Torroella de Montgrí (les xifres corresponen a tones): Cereals, 1 620. Farina, 220. Vins i alcohols, 552. Oli, 224. Comestibles diversos, 2.263. Carbó, 312. Materials de construcció, 2.130. Gèneres diversos, 1.252. Total: 8.573 tones. La memòria remarca que Torroella és principalment productora d'oli d'excel·lent qualitat, encara que «los regadíos van transformando aquella población de una manera tal que deslumbra por su constante verdor, por la variedad de frutas y por el bienestar de sus moradores».

El pressupost general de la construcció d'aquest ferrocarril era de quinze milions de pessetes, i en el repartiment de l'auxili a l'obra pels municipis corresponien a Torroella 6.300 pessetes, quantitats que, com és lògic, avui resulten irrisòries. El projecte no va prosperar a pesar d'haver-se otorgat la concessió de la línia a l'enginyer D. Teodor Merly de Iturralde.

* * *

El dissenyi inescrutable que comanda la vida dels pobles no es va mostrar propici a que Torroella disposés d'una línia ferroviària de comunicacions. I de l'arcaic i pintoresc transport en tartana varem passar al regnat del motor; del somni frustrat del ferrocarril al desig d'unes carreteres adequades a l'intens trànsit d'automòbils que es registra en nostres dies.

PERE CASTELLS