

1857, el ferrocarril arriba a Canet

JOAN RIUS PLANAS

L'any 1857 (fa 149 anys) arriba per primera vegada a Canet el ferrocarril, un memorable esdeveniment que va significar pel poble encetar una nova època, per la vinculació amb tots els pobles de la costa, fins a Barcelona. Aquest fet representà un pas de gegant en el desenvolupament mercantil i econòmic de Canet.

La primera línia de ferrocarril d'Espanya fou la de Barcelona-Mataró, construïda, acabada i inaugurada el 28 d'octubre l'any 1848 i al cap de nou anys, salvant totes les dificultats de l'orografia de la costa -perforar els túnels, expropiacions, etc...-, el **camí de ferro**, el tren, arribava a casa nostra.

El projecte fou de **Miquel Biada i Bunyol**, de Mataró. Les locomotores es compraren a Anglaterra a la casa *Jonnes and Potts*. Fins i tot van venir d'Anglaterra els maquinistes, com l'inoblidable Tom Redson, que va conduir la primera locomotora, batejada amb el nom de «Mataró», fins al final de la seva vida. Es diu que el mateix dia en què Tom Redson va portar la locomotora «Mataró» al taller perquè ja no podia fer més servei va dir (en el seu «catanglès»): «*Màquina Mataró i jo, tots dos morts en un plegat...*». En efecte, des d'aquell dia quedà retirada la màquina «Mataró» i al capvespre, el pobre Redson, aquell maquinista que havia inaugurat el primer **camí de ferro** d'Espanya, lliurà la seva ànima a Déu.

Referent a la vella locomotora «Mataró», encara continuà fent un servei, no va anar a la deixalleria, es traslladà al subterrani de l'estació de França i es féu servir

de dinamo per l'enllumenat i la calefacció de la mateixa terminal. El ferrocarril amb la màquina de vapor mecanitzada com a locomotora tenia nombrosos avantatges, com la velocitat, la comoditat i la seguretat. Però en aquella època hi havia un sistema de transport basat en **la força del vent i la tracció animal**, com per exemple el negoci dels velers o el de les diligències, que no només comprenia els cotxes i els cotxers, sinó també un seguit d'hostals al llarg dels camins. És per això que va ser difícil la introducció del ferrocarril en la societat. La gent de l'època veia la **força científica del vapor** com un dimoni; a més, a molta gent no li interessava aquest progrés, com per exemple als propietaris de les diligències, que veien en el ferrocarril la pèrdua de la clientela. Davant d'aquest problema, es compensà els perjudicats amb accions de la companyia

Perfil biogràfic de Miquel Biada

Nascut al si d'una família nombrosa a Mataró l'any 1789, era fill d'un mestre de cases d'aquella ciutat. Estudià als escolapis i sembla que apadrinat pel seu germà gran Onofre, estudià també per a ser pilot a l'Escola de Pilots de Josep Baralt d'Arenys de Mar. A la seva juventut visqué els terribles moments d'atac i destrucció de la ciutat per part dels francesos a la primavera de 1808.

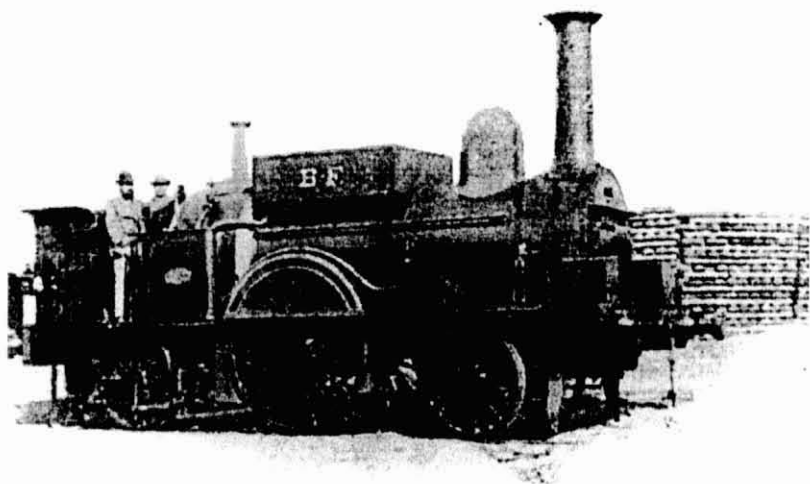
En aquest ambient d'hostilitats, marxà cap Amèrica, on des de feia molts pocs anys els catalans tenien permís de comerciar-hi, gràcies al decret de lliure comerç de Carles III, del 1778.

S'embarcà cap Veneçuela i s'establí a la ciutat de Maracaibo,



on va treballar d'armador i consignatari de vaixells. Però aviat es veié immers en la guerra de la Independència de Veneçuela i fidel als interessos d'Espanya, va lluitar activament amb càrrecs de responsabilitat contra els independentistes de Miranda i Bolívar. Entre 1810 i 1813 realitzà diverses expedicions (Coro, Puerto Rico i Jamaica) en defensa d'Espanya.

Va tornar a Mataró i l'agost de 1815, quan tenia 26 anys, es va casar amb Teresa Prats, amb qui va tenir un fill l'any següent. Després d'un temps a Mataró, retornà a Veneçuela on, gràcies al general Murillo, semblava propera la pacificació del territori. De fet, Bolívar va pactar un armistici amb els espanyols l'any 1820, però mentre Biada s'absentava de Maracaibo per col·laborar en l'anunci de la treva a ciutats veïnes (Riochacha, Santa Marta i Cartagena), Maracaibo es va pronunciar a favor de la Independència i ell, víctima d'un engany, va preferir enfonsar la seva pròpia flota abans de lliurar-la als enemics.



Després d'aquests esdeveniments, tornà a Catalunya i l'any 1832 va néixer a Mataró el seu segon fill. Però el seu destí és Amèrica i tornà a embarcar, aquest cop amb destí a Cuba, amb tota la seva família.

S'establí amb la dona i fills a la ciutat de l'Havana, on l'any 1825 va néixer el seu tercer fill. A Cuba, Biada va refer els seus negocis gràcies a l'explotació agrícola i el comerç: es dedicà – tal com diu en el seu llibre de comptes – al transport de mercaderies com el sucre, el tabac, la fusta, etc... El general Tacón el nomenà capità d'una de les deu companyies de voluntaris que llavors reclutà per garantir la seguretat de l'illa. L'any 1837 s'inaugurà el primer ferrocarril de l'illa de Cuba: aquell dia Miquel Biada, home amb gran visió de futur, decidí promoure un ferrocarril entre Barcelona i Mataró. La seva biografia diu que en la inauguració del primer tram de ferrocarril, que va unir la zona agrícola de Güines amb el port de l'Havana, va dir al General Tacón «*cuando vuelva a mi país, antes de un año habré unido Barcelona con mi pueblo*».

I amb aquestes intencions, tornà a Catalunya l'any 1840. Poc abans de marxar, rebé el nomenament de «*Caballero de la Cruz de Isabel la Católica*», en agraïment pels seus serveis personals i econòmics a la guerra de Veneçuela.

En arribar a Catalunya, Biada explicà el seu projecte per tal de

captar l'interès de futurs accionistes, però ho féu sense èxit per manca de comprensió; és un moment en què la revolució industrial, encara no ha arribat a Catalunya. Llavors viatjà a Londres, on gràcies als contactes amb Josep M^a Roca, un català establert a Londres i dedicat a negocis financers, es comprometé que els accionistes anglesos aportin la meitat del capital. També acorden que sigui Roca qui sol·liciti al govern espanyol la concessió per construir, cosa que fa el 30 de juny de 1843, tot presentant un projecte de bases, amb la condició que la resta d'accions siguin de capital català. El pressupost fou de 950.000 duros (4.750.000 ptes) que fou enviat al govern per a la seva aprovació el 5 de novembre del mateix any.

Fets els tràmits per aconseguir la concessió del ferrocarril per part de la Real Audiència i amb el suport del capital anglès, va atraure per fi la inversió catalana. Biada és conscient que es tracta d'una empresa massa innovadora i que ha de posar tota la seva decisió i empena per dur-la a terme.

Es farà cèlebre la seva arenga en el Saló del Consell de Cent (1844) quan una part dels accionistes catalans, indecisos, no havien fet efectives les inversions. Gran part de l'opinió pública es mostrava contrària. Finalment, l'any 1846 es constituí legalment l'empresa i començaren les obres amb enginyers i tecnologia anglesa. El

primer pas era l'adquisició dels terrenys necessaris. La concessió atorgada pel govern l'havia declarat d'utilitat pública, de manera que es podia fer ús «*de la ley de expropiación forzosa del año 1836*». La negociació de les indemnitzacions amb els 170 propietaris afectats va ser llarga i difícil.

El projecte de la construcció del ferrocarril Barcelona – Mataró fou acabat i feliçment inaugurat l'octubre de 1848, però Miquel Biada, debilitat per l'esforç, aquests darrers mesos de l'any 1847 va emmalaltir, segurament a causa de l'extenuant activitat que havia desplegat. Onofre Biada, el seu nebot, va ocupar el seu càrrec en la direcció. Miquel Biada morí el 2 d'abril del mateix any a Mataró, la seva ciutat natal. Tenia 59 anys... Tota la premsa de l'època se'n va fer ressò.

En els escrits de l'època queda constància de la gran admiració que sentiren per Biada els seus contemporanis. El consideraven el propulsor de l'obra del ferrocarril i admiraven el seu desinterès i el seu patriotisme. Sabien que no va buscar el seu propi benefici econòmic, sinó el bé del país. També trascendí el seu esforç i constància i la seva extraordinària hiperactivitat i capacitat de treball.

Breu història del ferrocarril

En el segle XVIII, els treballadors de diferents zones mineres de Europa s'adonaren que les vagonetes carregades es desplaçaven amb més facilitat si les rodes giraven guiades per un camí fet amb planxes de metall, ja que d'aquesta forma es reduïa la fricció. Els carrils de les vagonetes només servien per traslladar els productes fins a la via fluvial més propera, la via fluvial era la millor forma de transport de grans volums. L'inici de la revolució Industrial en l'Europa de principis del segle XIX exigia formes més pràctiques de transportar les matèries primes fins a les noves fàbriques i traslladar-les després, quan el producte era acabat. El principis mecànics, guiats per rodes i la utilització d'una força motriu, foren combinats per primera vegada per l'enginyer de

mines anglès Richard Trevithick, quan el 24 de febrer de 1804 va aconseguir adaptar la màquina de vapor, que fins llavors s'utilitzava, des de principis del segle XVIII, principalment per bombejar aigua, per fer-li arrossegar cinc vagons carregats de 10 tones d'acer sobre un traçat de 15 kms, a una velocitat de 8 kms hora, fins a la fundició Darren, al sud de Gal·les. Ja havien substituït el «camí» de planxes per rails de ferro fos.

Passaren dues dècades, durant les quals s'utilitzaren els rails de ferro fos, ja que aquests suportaven qualsevol pes. La potència necessària per arrossegar trens de vagonetes s'obtingué col·locant una màquina de vapor sobre dos o mes eixos de rodes, dos cilindres de vapor junt, amb bieles de tracció connectades a les rodes motrius... Encara que molt rudimentari, havia nascut el ferrocarril! La primera via fèrria pública del món fou la línia Stokton-Darlington, al nord-est d'Anglaterra, dirigida per George Stephenson, es va inaugurar l'any 1825. Durant alguns anys aquesta via solament transportà càrrega; en ocasions també utilitzaven cavalls com a força motriu.

La primera via pública per transport de passatgers i càrrega que funcionà exclusivament amb locomotores de vapor va ser la de Liverpool-Manchester, inaugurada l'any 1830. I també va ser dirigida per George Stephenson, - a qui la història qualifica com a inventor de

la locomotora de vapor -, i en aquesta ocasió amb ajuda del seu fill Robert Stephenson.

L'èxit comercial, econòmic i tècnic de la línia Liverpool-Manchester va transformar el concepte de vies fèrries i no solament a la Gran Bretanya. El que fins llavors es contemplava com un mitjà per a fer trajectes curts - molt beneficiós per la mineria - es va considerar capaç de revolucionar el transport de llarg recorregut, tant de mercaderies com de passatgers. Sobre els rails -camins de ferro- es pensà que qualsevol podria -previ pagament de peatge-, posar un tren sobre les vies fèrries existents, tanmateix com es feia amb els vaixells en els canals, però el volum de tràfic entre Liverpool i Manchester ben aviat va demostrar que l'ús d'una via fixa havia de ser controlada des d'una central i que calia mantenir una distància segura entre els trens, mitjançant algun sistema de senyalització. Una normativa dels primers senyals indicatius i mecànics instal·lats a tot el llarg de la via aparegué l'any 1830.

A l'hora de decidir i unificar l'amplada de la via, que és el paràmetre que millor defineix una via fèrria, cal tenir en compte la mínima distància entre les cares interiors dels carrils, ja que limita els tipus de material mòbil que es pot utilitzar i condiciona les connexions possibles amb altres ferrocarrils. Aquest condicionant de l'amplada de via va ser motiu de diferències entre països.

Els constructors d'Europa i de Nord-Amèrica adoptaren en general l'amplada de 1.435 mm (56'5 polzades) del projecte de George Stephenson, que es va basar en les instal·lacions de vies per a vagonetes de mina; semblava demostrat que

era l'amplada més adequada per «arrossegar», ja sigui per mitjans humans o amb cavalleries.

La normalització internacional d'aquesta amplada de via no es produí fins a la Conferència de Berna de 1887. Espanya, però, optà deliberadament per l'amplada de 1.668 mm (és l'equivalent a sis peus castellans de l'època). S'ha especulat que aquesta opció d'amplada de via fou per una forma de protecció contra la invasió francesa, malgrat estar ja a la meitat del segle XIX. Arguments més tècnics apunten que, amb l'accidentada orografia d'Espanya... els forts pendents del traçat exigien a les locomotores augmentar la potència i disposar d'un «caixó de foc» més ample que la resta de les màquines europees, cosa que obligaria a ampliar el conjunt mecànic i, per tant, ampliar la via. Portugal adoptà l'amplada espanyola. Altres països tampoc seguien el model de via ampla; Rússia per exemple va adoptar l'amplada de 1.520 mm.; això fou degut a que el Tsar va escollir un nord-americà defensor de la via ampla perquè dirigís el primer ferrocarril del país i Finlàndia adoptà la mateixa amplada. En l'actualitat, el trànsit ferroviari internacional amb diferents amplitudes de via es va resoldre amb **eixos d'amplada variable** en les estacions frontereres.

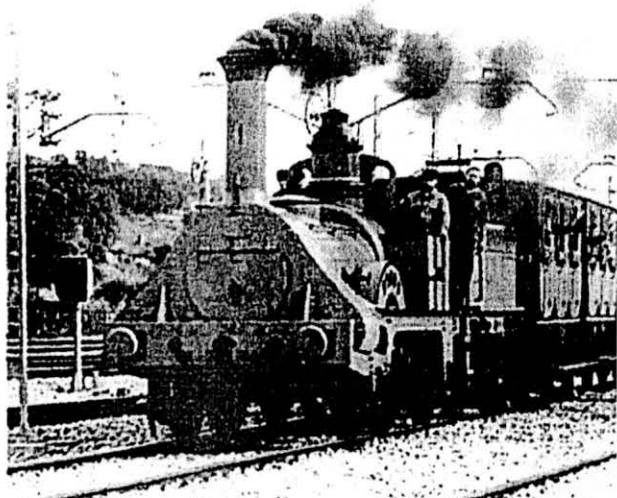
Amplades de vies (cares interiors):

Espanya i Portugal	1.668 mm
Reste d'Europa	1.435 mm
Rússia	1.520 mm

Seguint amb el tema del ferrocarril, és evident l'empenta i l'estímul que va representar la seva aparició, però també va tenir - i té encara - els seus ensurts. Manllevo un escrit del Dietari del Dr. Marià Serra, que en l'any 1888 explica:

1888, *Topada de trens.*

«Clareja el dia 20 de maig, diumenge, assenyalat per obrir-se l'Exposició Universal de Barcelona. Jorn primaveral, és festa i tot respira alegria; Barcelona celebra



un acte únic en sa història; tot el poble es prepara per assistir a la cerimònia d'obrir les portes del gran clos, on la producció industrial demostrarà als visitants el grau d'avançament que alcança, i també els pobles d'aquest pla, d'aquesta costa, senten el goig de contribuir al lluïment de l'acte, essent en gran nombre els veïns que esperen en les estacions del ferrocarril el pas del tren per arribar a la capital i endiumejar-se com los seus habitants.

L'estació de Canet és plena; el tren de les set del matí ha d'arribar per moments; els dos, l'un que va i l'altre que ve, s'encreuen els demés dies a Canet, hi ha retard justificat per l'agombolament de passatgers. El que va cap a Girona, des de Canet se li dona sortida, i als pocs moments el despatx telegràfic de Sant Pol notifica la sortida del tren que va a Barcelona; Jesús, Maria i Josep! El quefe de l'estació de Canet es desespera, surt a defora i crida: què passa? Ah els trens toparan, quina desgràcia!

Amoïnats els dos quefes, el de Sant Pol i el de Canet, per l'accés de gent que omple les estacions i que frisa per la tardança del tren havent d'atendre el despatx de bitllets, es refien l'un de l'altre i considerant tenir la via expedita, donen mútuament la sortida i els trens arranquen i prenen velocitat per guanyar el temps perdut; i mentre l'un va de cara a Canet, l'altre marxa cap a Sant Pol,

ignorant els conductors la sort que se'ls espera.

Prou criden el quefes de les estacions: és endebades, los trens són ja lluny i és impossible fer-los fer detenir. Quins moment d'angoixa pels empleats del ferrocarril! La dissort és més gran perquè si els dos trens tinguessin, en veure's, espai suficient de distància per poder frenar, o bé es podrien parar a temps de no arribar l'un sobre l'altre, o bé la topada restaria amb poca força per ocasionar d'any. No és així, puig el que va a Sant Pol, surt de la volta que fa la foradada un túnel, quan, el que ve a Canet ha traspasat ja el Juncà, i en veure's els dos trens prou piten i frenen, però ca! la velocitat los empeny i sens que els passatgers se'n donguin compte, davant per davant de la Murtra, en el pont del rial, queden les dues màquines encastades i un xac! esgarriós fa trontollar els dos trens i alguns vagons pugen damunt dels altres. La sotragada és tremenda i de tots el cotxes, curulls de passatgers, en surten crits, gemecs, ais! que trenquen el cor. La desgràcia és horrible i aquesta tragèdia succeeix mentre el sol amb tota sa potència va pujant pel firmament, la temperatura que es gosa és suauíssima i el mar és com un bassal d'oli, la matinada és, d'un verdader esclat de primavera. Quin contrast!

Salten dels cotxes els qui poden i no han pres mal greu, els uns esverats fugen, i se'n van cap a

Canet i Sant Pol, que la por és covardia; altres esglaiats, resten en el lloc del tràgic succés com esmaperduts, sense iniciativa per prendre determinacions; i, és clar, n'hi ha d'animosos que, moguts per la compassió, s'esmeren en servir i ajudar als infortunats que han pres dany. L'escena és verament macabra: hi ha morts, hi ha molts ferits, els confusos, els contusos no es poden comptar i transcorre el temps sense disposar-se de medis de curació; al ser en despoblat priva de la urgència de l'auxili.

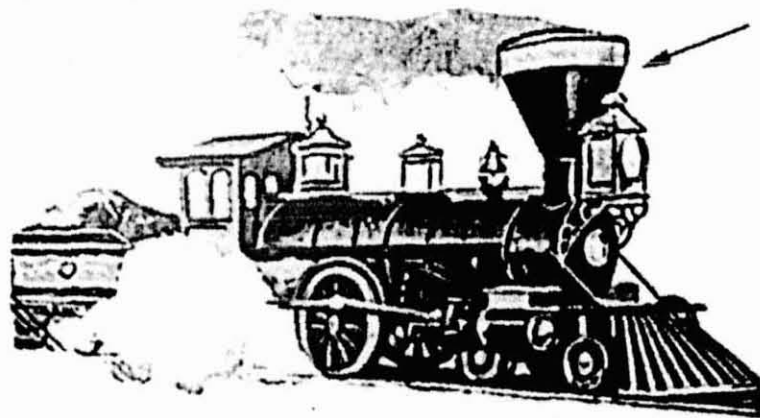
Al cap del túnel hi ha els darrers cotxes del tren; no han rebut dany; los primers, los de davant dels dos trens, són los que han rebut les conseqüències de la topada, i sort enmig de tot que després de les màquines hi van els vagons del peix, els quals han quedat aplastats. Lo que es veu imposa, i l'exclamació de sorpresa, de plany s'escapa dels llavis.

El cronista és el primer metge que arriba a la Murtra i es troba amb un veritable desconcert: ningú mana i ningú atén de manera deguda als ferits. Pren tot seguit providències i demana qui vol ajudar-lo; disposa que sien trets els coixins-assientos dels cotxes de primera i segona classe i que s'estenguin en el rial per anar-hi posat ferits. L'operació de registre es comença a la màquina i segueix fins el darrer cotxe, fent-se un examen detingut per assegurar-se dels ferits que s'hi pugui trobar. El primer que demana auxili és un bon senyor de Lloret i s'anomena Doménech; se'l sent però no es veu, fins al cap de bona estona, puix està amagat entre les estelles del cotxe que li formen com una barraca, essent el miracle que hagi sortit amb vida: té la cama trencada i amb la maleta dessota, se l'aguanta en posició relativament còmoda. Per treure'l d'aquella rateta, s'ha de destrossar molt el fustam.

Mentre l'enquesta va seguint i entre els ferits més o menys greus, es troben dos morts, van arribant gent i mitjans de curació que es presten bonament; llavors, feta ràpidament la primera cura, los



Locomotora CANADIAN PACIFIC EE.UU 1865



Una normativa de EE.UU obligà a posar una sortida de fums en forma de pera. Jordi Valero ens aclareix que aquest canvi es feu per absorbir les guspises de la llenya i evitar incendis.

ferits són transportats al poble que ells demanen, Canet, per ésser el més a prop, pot dir-se que se n'omple, puix amics i coneguts seus los reben en ses cases. Durant tot el dia no es para de curar, i a un pobre senyor també de Lloret, que presenta, que presenta un peu quasi tallat en rodó, se li té de fer l'amputació de la cama, operació que li efectua un metge de la Companyia vingut de Barcelona; però acabada l'operació l'infortunat malalt deixa d'existir en l'Hospital on, amb altres ferits, se li havia donat acolliment. Quina feinada durant tot el dia! I quan estaven curats tots els ferits, compareix el Jutge de primera instància d'Arenys de Mar, que trobant-se a Barcelona en enterar-se del topament, ve corrents i vol veure els ferits i el mal que tenen, tenint-se de desfer los embenats i malgastant molt de temps.

La notícia de la topada, naturalment, corre com un llamp per tots els pobles de la costa, i és una corrua feta de carruatges i de gent a peu que passen per Canet, anant a visitar el lloc de l'accident. Commou a tothom la tragèdia ocorreguda i les converses totes giravolten sobre la mateixa, oblidant-se de l'alegre festa de Barcelona.

Un detall. Mentre recorria la topada, passaven molt a prop de la costa, dos grandiosos, dels més potents barcos de guerra italians; els acorassats Duilio i Dándalo que

anaven a Barcelona a unir-se amb les esquadres de totes les nacions per fer honor a la Reina Regent en les festes de l'Exposició Universal. Los seus tripulats han d'haver presenciat l'escena del xoc de trens, puix s'han parat durant llarga estona fins que han vist que hi acudia gent en auxili.

D'un tren, la màquina ha quedat destrossada per haver-li pujat al damunt el cotxe furgó i un vagó-gàbia del peix; además quatre cotxes queden del tot esberlats i amb avaries alguns. De l'altre tren s'espalllen el furgó, el vagó-gàbia, un cotxe i la màquina també queda esgabellada.

Descomptant els ferits lleus que anant-se'n a ses cases no són curats, a l'acte de la catàstrofe, de moment es troben dos morts i 46 ferits, deu d'aquests molt greus, alguns d'ells moren al mateix dia. D'auxili no en manca, puix tothom hi acut: alcaldes, rectors, monges, particulars i expressament arriba el secretari del Govern Civil de la Província.

Los diaris de Barcelona en parlen, si bé que no amb l'extensió deguda, cosa explicable per anar plens de ressenya de la inauguració de l'Exposició Universal i àdhuc també per no distreure l'atenció enmig de l'alegria general que regna en la capital. El resum de lo que manifesten diu:

«... Són de tal naturalesa els detalls que es van rebent sobre dita catàstrofe, que la pluma es

resisteix a aconseguir-ho sense por de caure en rectificacions o ocasionar impediments al qui més o menys directament estan relacionats amb la instrucció de les diligències judicials que s'estan practicant per l'esclariment de tan gravíssim sinistre que ha ocasionat ja un número considerable de víctimes. Tota aquella Costa de Llevant, especialment los que presenciaren la terrible catàstrofe, es troben tan consternats, que cada vegada que senten passar el tren, se'ls hi renova la llaga amb la recordança de tant trista ocurrència, fins a l'extrem que molts no han tornat a pujar en lo tren des d'aquell dia a pesar d'haver-ne tingut necessitat; i si ho han fet, precisats per les distàncies, s'han col·locat a la cua, després dels vagons de primera i segona classe que ocupen lo centre del tren, de manera que els primers vagons van completament buits en vista de que, en topar, foren, com era natural, los que més reberen; al revés de lo que succeeix generalment en los descarrilaments. De Sant Pol ningú prengué mal, puix tots anaven de segona classe per estar ja plens els de tercera...»

Un dels pobles que té més contingent de ferits és Lloret de Mar.

Bona recordança es tindrà del dia 28 de maig de 1888, festa de l'Exposició Universal de Barcelona. Al cronista per treballs extraordinaris de curació i assistiment als ferits en aquest dia i successius, la Companyia del Ferrocarril, el gratifica amb la quantitat de cent duros. MSF

Un detall curiós:

És traslladada una de les màquines en la via morta de nostra estació, esperant ésser portada a Barcelona; al cap de dos dies, de la màquina en surt mala olor que va creixent, creixent, fent el públic suposicions sobre la seva causa i prenent peu la idea que a dintre hi ha alguna persona morta. La imaginació popular va anar tan per amunt, que les autoritats hi intervenen i oh decepció! no és



un cos mort solament el que hi ha dintre la màquina, sinó molts de cents morts...! La caldera de la màquina està rublerta de sardina en estat de descomposició. Es comprèn perfectament. El peix que anava en lo vagó-gàbia, en toparse els trens i pujar aquest sobre la màquina, entrà a dintre la caldera i allí començà a consumir-se. És nota que fa riure enmig de la tristesa de la causa que l'origina». MSF

També del Dietari del doctor Marià Serra i Font:

«...En Martínez Campos.

El Capità General D. Arsenio Martínez Campos, que tanta anomenada havia alcançat per ser el personatge factòtum de la política contemporània de més de 25 anys ençà, havent sigut qui a finals de l'any 1874 proclamà a Sagunto, en lo regne de València, a D. Alfons XII per Rei d'Espanya, acaba de morir.

El cronista recorda que, essent noi, fou testimoni d'un fet que li passà a n'en Martínez Campos, trobant-se en aquesta vila l'any 1873.

L'exèrcit es trobava en completa indisciplina, i el general Martínez Campos, manant una forta columna, passà de la província de Tarragona a la de Girona; però tement que, si es parava a Barce-

lona, les tropes potser no voldrien sortir a operacions, al baixar a l'estació se n'anà directament per les afores cap a l'estació de la marina, pujant tot seguit al tren que el tenia que portar a Girona.

Era ja de nit i d'aquelles nits d'hivern cruets, amb fred, pluja i vent. A l'arribar les tropes a Canet, el chefe de l'estació, en Joaquim Vidal, fa aturar el tren i diu al general que és impossible avançar, puix el temporal del mar havia desfet la via.

Al general Martínez Campos aquesta contrarietat el va molestar extraordinàriament; baixà del cotxe i en lo despatx de l'estació, conferencià amb tots els empleats, no rebent cap resposta satisfactòria; entretant el temporal anava empitjorant i la tranquil·litat del general es perdia; els soldats cridaven desafortadament i les paraules de fuera galones! i que baile! ja se sentien, començant alguns per volguer sortir dels cotxes; els moments eren de debò crítics per un general al davant de ses tropes i no calia perdre el temps per resoldre una cosa o altra puix de quedar-se aquí, hi hauria l'escampada i de seguir avant, la perspectiva d'un descarrilament. El general, exaltat manava amb grans crits als oficials que detinguessin als soldats i pregant i amenaçant, tot alhora, als maquinistes perquè arrenqués el tren, mes ells s'hi negaven pel perill que corrien; es trobaven doncs en situació apuradíssima; tots los d'allí presents lo dissuadien, assegurant-li que s'exposava a buscar la mort; i com los maquinistes resoltament es neguessin en rodó a comboiar el tren, cridà en Martínez Campos: «que vivo o muerto llegaré a Gerona»; i agafant una cadira del despatx i dient als maquinistes: «si mueren jo moriré con ustedes»,

se n'anà de dret a la màquina, assentant-se amb tota tranquil·litat; acte viril que féu emmudir a tots los circumstants, i logrà que els maquinistes ocupessin sens retopar més, son lloc, tocant en Joaquim Vidal, chefe de l'estació, la campanya de marxa.

Amb pluja batent i en ple temporal de vent i del mar, emprengué el tren la marxa, pas a pas, mentres una brigada anava davant traient les pedres i la terra de sobre els rails i calçant aquestos en los punts més perillosos.

La nit era tenebrosa i l'angúnia de qué ocorregués una desgràcia, constant; n'hi ha prou amb dir que de l'estació a la foradada de la Murtra, estigué el tren més de mitja hora, trobant-se a l'ésser al davant de Can Perussa, que els rails cediren per lo descalçades que estaven les felipes; moment aquell d'angúnia extraordinària que espantà als maquinistes, però la veu de ferro d'en Martínez Campos, a qui tenien al seu costat, cridant fort: adelante, adelante! los privà de deturar-se prenent nou coratge al mateix temps que rebien la força de les onades del mar, que ensems els xopaven de cap a peus, anaven descalçant de pressa la via, fent-la inservible als pocs minuts i essent un verdader miracle que pogués passar el tren sense cap contratemps seriò i arribar a Girona com desitjava el general.

Tres dies després vingué en Martínez Campos, acompanyat tan sols de dos ajudants, a cavall des de la immortal ciutat, lo que, en plena guerra civil, no deixà d'ésser un acte de valentia i més de temeritat, que li podia costar cara la jornada; i vingué únicament per a donar les gràcies al chefe de l'estació, senyor Vidal, dient que «siempre más me acordaría de la noche de Canet, una de las más peligrosas de su vida militar».

Posteriorment no passava per Canet que no s'aturés a saludar a n'en Vidal, fumant un cigarret en el despatx de l'estació del ferrocarril...»(sic)MSF

JOAN RIUS PLANAS