

L'accident ferroviari de Gaserans

Text > XAVIER MARTÍ I YLLA, historiador i periodista

Era el dimecres 7 d'octubre de 1863. Igual que els dies anteriors, plovia, i, des de la matinada, ho feia a bots i barrals i amb una tempesta elèctrica important. Malgrat la pluja, el tren de dos quarts de quatre, un dels tres que diàriament anaven en direcció cap a Barcelona, sortia de l'estació de Girona. En arribar a la rambla de Santa Coloma, nom de l'indret conegut com «l'Empalme», on conflueixen les línies de Mataró i Granollers, la foscor era absoluta. En arribar al pont que travessava la riera de n'Abert, a Gaserans, la pilastra que l'aguantava no va resistir ni el pes del comboi ni l'embat de l'aigua: el tren s'hi va precipitar i vint-i-una persones hi van perdre la vida.

El tren número 24 estava format per deu vagons i només els dos darrers no van caure a l'aigua: la locomotora va arrossegar el tèneder i la resta. Hi viatjaven vuitanta-cinc persones. La immensa

pluja, la fosca i la dificultat d'accedir al lloc van provocar que el rescat fos difícil i complicat. Alguns veïns de Gaserans, de Sant Feliu de Buixalleu (municipi al qual pertany actualment aquell poble) i Hostalric acolliren gent a casa seva.

Va tenir lloc a dos quarts de set del vespre, entre el pont d'en Rata i el pas de la Sureda. A partir d'aquell moment, el pont ensorrat s'ha anat coneixent com el «de les desgràcies». I és que, malgrat la precaució del maquinista, del fogoner i del guardafrens, res no va impedir que l'embassament produït per tot el que arrossegava el rierol i que obstruïa el pas de l'aigua, d'uns tres metres de fondària, acabés engolint vagons i persones.

Més o menys a prop del lloc dels fets hi ha Cal Mestre, on vivia Jacint Buhils i Aymerich, que portava un llibre de notes en el qual deixava constància dels fets transcendents del poble. Seguint la seva escriptura, de l'accident diu

que «comensá a les tres de la matinada una gran tronada i llampecs y sempre y contínuament a la part de Barcelona y anavan aumentan y acostansa siempre muchas plujas y durá tot el día i part de la noche aquella gran ferocidad; durá asta las 4 o las 5 del mati del día 8, ya dich una cosa espantosa».

I prossegueix: «Al momen de que pasa la maquina, senfonsa el pon y els 3 o 4 cotches de daban tots cauan alli dintra y aiague un gran llanto al momen de grandes i pequeños y al momen ba ser parat el gran llanto y ba se porque los cotches se ompliron de agua y rompidos al momento y la gente aguaball cap a la Tordera y sen ascaparon muy pocos entre buenos y eridos 43 y de muertos en el mismo punto 19 vistos por misa i todos enterrados en el cementerio de Gaserans». A més dels veïns propers, que hi arribaven amb torxes, s'hi desplaçà el metge militar d'Hostalric, que també era el de la línia i, més tard, diverses autoritats.

Crònica de la catàstrofe

En l'edició de tarda del divendres, el *Diario de Barcelona* encapçalava la seva crònica dient: «Pocos pormenores, pero horrorosos todos, hemos podido adquirir de la catástrofe ocurrida anteayer sobre las seis de la tarde». I detallava: «Todos los coches menos dos se desplomaron y se hicieron añicos: los restantes quedaron suspendidos y en una posición la más difícil y arriesgada [...]. Espanta la idea de una catástrofe tan terrible, ocurrida en despoblado y en las primeras horas de la noche».

Buhils anotà a la seva crònica: «Entre todos estos muertos aya el butigue de Breda (Cal botiguer); y una noya y una ceba germana segons ce diu de un



>> Gravat contemporani de l'accident, de L. Rovira.
(Foto: ARXIU HISTÒRIC MUNICIPAL DE BARCELONA)

tal Mundet de Figueras y aqueixa noia cegons ce diu el miriñac fue la ceba mort, un tal Biñals de Llagostera la apartá par tres bagades por los brazos dienli no taspantis, ella tot lo asgarrapá par sorti daquell gran trasbals daigua sempre fermada pel miriñach y tota la roba y no pogué sorti y allà ba aber de mori nagada; en estos muertos i abia 8 donas, 7 omas y 4 niños o niñas muy pequeños».

L'edició de tarda de dos dies després de l'accident, el diari establia que les víctimes eren vuit dones, sis homes i cinc infants, i explicava així la tragèdia: «El maquinista y fogonista fueron echados á distancia, y á nado salvaron la orilla, aun cuando estaba el agua á una altura de 16 palmos. La desgarradora escena que se presentó á la vista de los que han sobrevivido, no puede describirse. Soplaban el huracan, la lluvia caia á mares; el rayo serpenteaba por la atmósfera y retumbaba el trueno por aquellas montañas. Añádese á todo esto los ayes de las víctimas y el ruido de la corriente, y véase si el espectáculo seria ó nó aterrador».

En els primers temps de les línies ferroviàries, els accidents sovintejaven i comportaven una important pèrdua de vides humanes. En vista d'això, es dictà una reial ordre per «la necesidad de calmar la alarma que la noticia de un siniestro en los ferro-carriles produce en el público en general, y particularmente en las familias que tienen alguno de sus individuos ó de sus deu-

dos viajando». Es tractava d'evitar «que la falta de noticias oficiales fidedignas acerca de la extensión del accidente y de sus víctimas ofrezca fácil pábulo á sus exageradores, cebo á la maledicencia y materia de desahogo á los espíritus pesimistas».

S'establia que les empreses ordenessin als seus empleats «que apenas ocurra algun choque, descarrilamiento ó accidente de cualquiera especie en los trenes, que hayan producido desgracias personales, lo participen por telégrafo á los Jefes de todas las estaciones de primero y segundo orden de toda la línea». S'havia d'informar del nombre de morts i ferits tant als familiars com al públic. També s'establia que els empleats havien de dedicar un «especial esmero á averiguar cuantos detalles puedan respecto á las personas que hayan padecido en los siniestros, y procuren satisfacer, en cuanto alcancen, las preguntas que les dirijan sus familias ú otros interesados; teniendo presente que en tales circunstancias es aun mas imperioso el deber de mostrarse con ellos atentos y condescendientes».

El pont sobre el torrent de n'Abert, que cedí en arribar-hi el tren, és entre les estacions d'Hostalric i Breda. Era la segona vegada que s'esfondrava en l'únic any de servei de la línia i s'havia acabat de construir feia un mes. Durant tot aquell octubre, el *Diario de Barcelona* informà tant de l'accident com dels estralls produïts per les successives tempestes.



>> Jacint Buhils i Aymeric (1836-1912), de Cal Mestre de Bosc d'Amunt, de Sant Feliu de Buixalleu, va ser l'autor del dietari que recull com va passar l'accident.
(Foto: ARXIU VICENÇ BUHILS I PLANIOL)



>> Estat actual del conegut com a «pont de les desgràcies», després de diverses remodelacions.
(Foto: XAVIER MARTÍ)

Versions diferents i contraposades

El 16 de novembre el rotatiu va publicar l'informe de la companyia, segons el qual «la máquina cayó contigua al teraplen y su tender fue arrastrado por las aguas á 30 metros de la vía; quedaron en ella dos coches, los otros cayeron en el torrente unos sobre los otros. La caída de estos coches ocasionó la muerte en el acto de cuatro hombres de la clase de pasajeros y dos pertenecientes á una brigada de la línea, de ocho mujeres y de cinco niños». Un dels passatgers va morir a Hostalric i dos més, uns dies després.

En l'escrit s'assenyala que, respecte de la construcció del pont, «nada se economizó en ella». Segons la companyia, tant les parts del pont que van restar dempeus com el fet que durant el mes que va estar en servei els trens hi circulessin sense una precaució es-

pecial «garantiza que reunia las condiciones á que alcanza la previsión humana».

L'empresa Caminos de Hierro de Barcelona a Girona atribuí l'accident a causes naturals. I explicava que les rieres d'Arbúcies i de Santa Coloma, tot i els aiguats, no havien crescut. Ara bé, «el aguacero, el diluvio, digámoslo así, cogió las vertientes opuestas de la riera de Arbucias, esto es, desde el kilómetro 62 al 32 de aquella linea en la longitud de 25 kilómetros, y allí sucedieron las grandes averías, allí los siniestros, todos en una hora dada». També detallava els onze ponts que l'aigua havia fet caure en una hora.

L'informe continua explicant que no va ser fins passada la riera d'Arbúcies que «empezó á sentirse el aguacero, pareciendo que el agua caía a torrentes; y poco despues el maquinista, fogonero y conductor observaron que el guarda inmediato daba con su farol la señal de precaución». Des del seu lloc, «sin embargo de la confusion que producian la lluvia abundantísima, los relámpagos

sin interrupcion, los truenos continuos y con frecuencia espantosos por los rayos que caían, temió que el agua arrastrase el lastre de la vía, dejando algunas traviesas en el aire y por esto creyó conveniente dar al tren la señal de precaución».

El maquinista va apagar el vapor i en va abaixar la velocitat, «de manera que al llegar al guarda pudiese detenerse si convenia [...]. Entró entonces en conversacion con el guarda, quien le explico sus temores». Com que aquest digué que «no había en su trozo de línea la menor novedad, emprendió el tren la marcha con tan escasa velocidad, que no llegaba á doscientos metros por minuto; de modo que tardó mas de dos minutos á llegar al punto fatal». Era tan lenta la velocitat que, tot i els vagons que van caure, «quedaron dos en la vía, lo que sería imposible si hubiese llevado una mediana velocidad, en cuyo caso todos habrían caido, y á penas nadie se habría salvado».

Ara bé, allò que anotava Jacint Buhils i Aymerich en el seu llibre (de fet, fulls

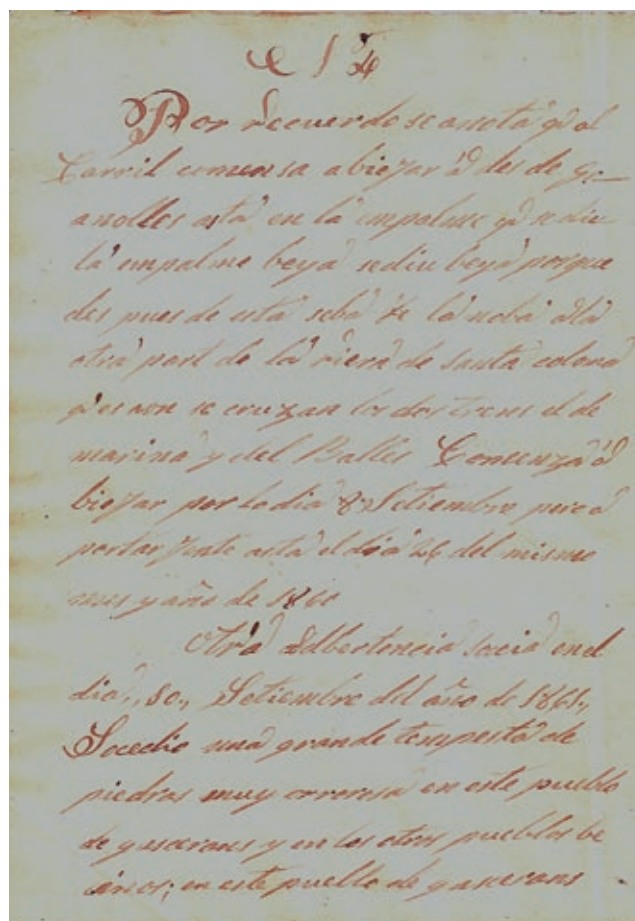
solts) és ben diferent de la versió oficial i gens benèvol amb els ferroviaris que acompanyaven el tren accidentat: «En esta desgracia ayeron destinados para que pasando al Ampalme los maquinistas pararon al tren y diuen no podemos marchar par las pluhas y sino nos bamos a perder. Y iabia un comisionado de la Junta y dice: benga los cobardes a sopar en Barcelona. Dicen ellos: amb deu nirem a sopar, y al comisionado los repite que an de marchar y los maquinistas beben dos cuartos de aguardiente y se despiden de todos sus compañeros dien: esta es la ultima bebida para nosotros y muntan a la maquina y echan fuego i arriba. En Hostalrich dicen lo mismo, no podemos marchar, el comisionado los repite: vamos cobardes en Barcelona y estaron media ora en Hostalrich por no marchar, y este los manda muntar a la maquina y mas alante encuentran este puente abajo, este que fue la causa de todo».

La línia no va recuperar el servei fins al 1866, tres anys després de la tragèdia.



>> Portada de l'edició de tarda del Diari de Barcelona de Avisos y Noticias del dijous 8 d'octubre de 1865.

(Foto: ARXIU HISTÒRIC MUNICIPAL DE BARCELONA)



>> Fragment del dietari en què Jacint Buhils va recollir l'accident a partir de la informació de persones que hi havien estat.

(Foto: ARXIU VICENÇ BUHILS I PLANIOL)