

l'arjau

REVISTA CULTURAL

Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols

Núm. 79 DESEMBRE 2017

Revista gratuïta

CALIDOSCOPI

A tota màquina. 125 anys del tren

■ L'ENTREVISTA

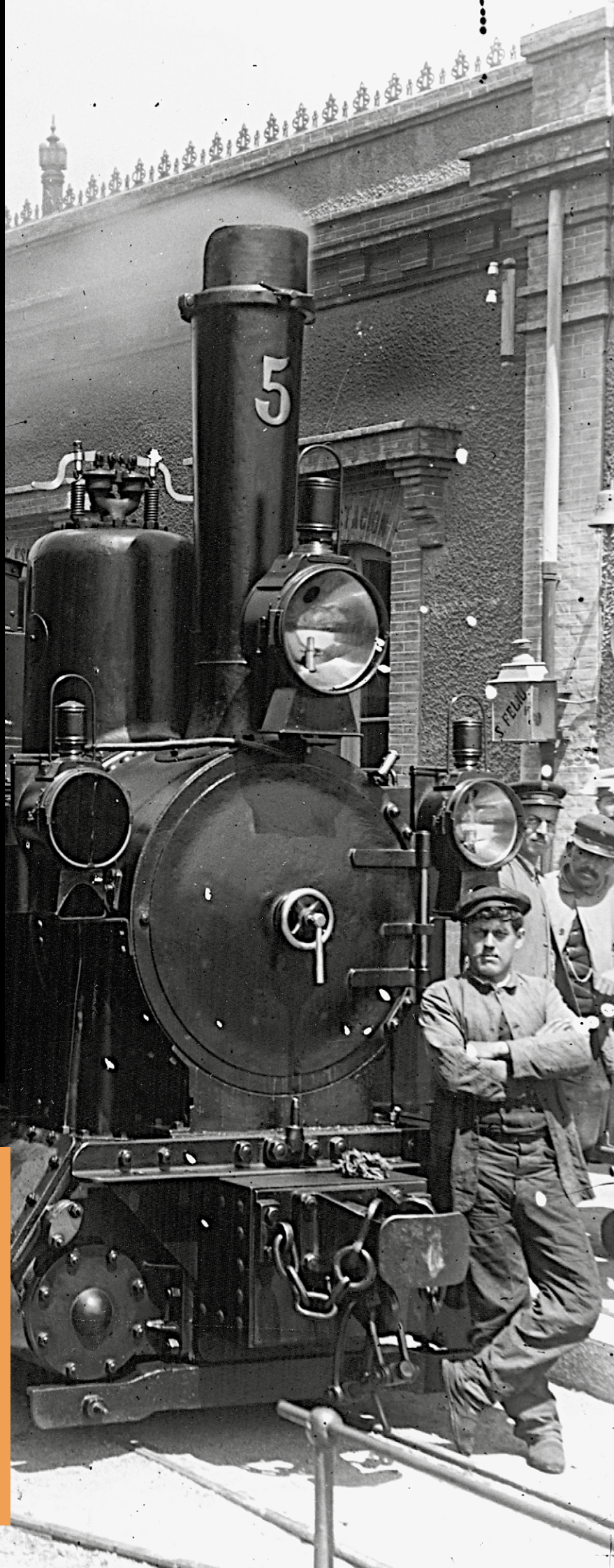
IGNASI GRIÑON, president de l'Associació dels Amics del Ferrocarril de les Comarques de Girona, explica l'origen i la missió de l'entitat, així com la seva personal relació amb el tren

■ CONTRASTOS

Impressions dels passatgers

■ LES IMATGES

Fer funcionar un tren





Interior d'un cotxe de passatgers del tren de Sant Feliu cap als anys seixanta.
AMSFG. Fons Ferran Gandol (autoria: Ferran Gandol)

EN AQUEST NÚMERO...

■ PRESENTACIÓ	3
■ CALIDOSCOPI	
Calidoscopi. A tota màquina. 125 anys del tren	4
El punt de vista	6
L'entrevista. Ignasi Griñón	62
Contrastos	66
Les imatges.....	68
■ DIRECTORI	75

EDICIÓ

AJUNTAMENT DE SANT FELIU DE GUÍXOLS
www.guixols.cat

REDACCIÓ

ARXIU MUNICIPAL
SERVEI DE PUBLICACIONS D'ARXIU
C/ta. de Girona, 45-47
17220 St. Feliu de Guíxols
Tel. 972 32 25 93

COORDINACIÓ

M. ÀNGELS SUQUET

CONSELL DE REDACCIÓ

JOSEP AULADELL, MARC AULADELL, PERE CARRERAS,
JORDI COLOMEDA, DAVID HERNÁNDEZ

COL-LABORADORS

JOSEP AULADELL, MARC AULADELL, FRANCESC
BOSCH, JOSEP CLARA, IGNASI GRINÓN, ROSA M.
ROURICH, M. ÀNGELS SUQUET

FOTO DE LA PORTADA

LOCOMOTORA A L'ESTACIÓ DE SANT FELIU DE
GUÍXOLS A PRINCIPIS DEL SEGLE XX. AMSFG.
COL·LECCIÓ ESPUÑA-IBÁÑEZ (AUTORIA
DESCONEGUDA)

ASSESSORAMENT LINGÜÍSTIC

ELISENDA LORÉS I MIREIA TRULL

DISSENY I MAQUETACIÓ

DOSIS DISSENY

IMPRESSIÓ

GRÀFIQUES BIGAS

ISSN 2013-0813
DIPÒSIT LEGAL: GI-1.611-89

Cap part d'aquesta publicació, incloent-hi el
disseny, fotografies, dibuixos i estadístiques, no pot
ser reproduïda, emmagatzemada ni transmesa de
cap manera ni per cap mitjà (electrònic, mecànic,
òptic, de gravació o bé fotocòpia) sense autoritza-
ció prèvia de l'autor i editor.

MILLOR INICIATIVA
DE COMUNICACIÓ
INSTITUCIONAL
2014



Premis
Carles Rahola
de Comunicació Local



Llum del tren de Sant Feliu a Girona, fabricat per F. F. A. Schulze de Berlín. AMSFG. Col·lecció Municipal d'imatges (autoria: Josep M. Oliveras)

PRESENTACIÓ El propassat 30 de juny va fer 125 anys de la inauguració de la línia de ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona. El tren de Sant Feliu de Guíxols fou un dels trens de via estreta que es van construir al llarg del s. XIX per completar el servei que oferien les línies principals. A les comarques de Girona, per exemple, a banda del de Sant Feliu, hi va haver el de Palamós a Flaçà, el d'Olot a Girona i el de Girona a Banyoles.

La construcció d'aquest tren, per iniciativa privada, va ser per diverses causes. En primer lloc, Sant Feliu de Guíxols està situada en un punt estratègic per al transport i les comunicacions. Tradicionalment ha estat la sortida al mar de Girona, per tant la connexió entre les dues ciutats ha estat molt important. En segon lloc, va ser conseqüència de la prosperitat de final del s. XIX, arran del creixement de la indústria del suro, el comerç marítim i les drassanes. Les fàbriques de suro necessitaven una bona logística i els empresaris van promoure la construcció del tren i del port. Aquest tren fou un dels més grans projectes que la ciutat ha dut a terme i hi participà tothom per mitjà d'accions, en la mesura de les seves possibilitats.

El tren fou un element de progrés i d'identitat fins al darrer dia. Per això ha estat, és i serà sovint recordat. El 1992 tots els municipis de la línia celebraren el centenari de la seva inauguració i es creà el Consorci de les Vies Verdes. El 2009 l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols dedicà L'ARJAU als quaranta anys del seu tancament. Al llarg del temps s'ha recuperat el seu llegat, s'ha escrit la seva història i avui dia podem resseguir la seva traça per mitjà de la Via Verda. Enguany, novament, tots els municipis per on passava el tren han participat en la celebració de l'aniversari. L'ARJAU també vol sumar-s'hi i mirar d'obrir noves vies en la interpretació del tren: com modela el paisatge formant-ne un de propi; com interaccionà amb el territori i amb la seva gent, com el seu ús s'adequà als temps o a les circumstàncies i, finalment, com es relacionà amb l'art.





CALIDOSCOPI

A tota màquina. 125 anys del tren

"En fi, que el nostre tren petit, pels seus merítissims, i jo m'arriscaria a dir que humaníssims, serveis durant anys i anys, realment es mereixia un altre tracte molt diferent del que sembla que a la fi hom li ha donat i tots, vergonyosament, hem tolerat." Iniciem L'ARJAU amb la conclusió de l'Eduard Bardas al final del capítol dedicat al tren a *Amb ulls oberts de noi. Records de Sant Feliu de Guíxols dels primers anys del segle*, editat el 1994 per Publicacions de l'Abadia de Montserrat. L'autor manifesta la importància del tren per al nostre territori a tots els nivells, especialment l'humà. També fa referència al mèrit de mantenir-lo tot i la migradesa de recursos. Aquest fragment ens agrada també perquè traspua recança. Malgrat que conservem la memòria i el patrimoni del tren, malgrat que hem trobat noves formes de gaudir-ne, queda la recança de no haver sabut aprofitar l'esforç que significà la seva creació i servei durant setanta anys; de no haver aconseguit adequar-lo, en definitiva, de no saber què podríem tenir ara. Com que, inevitablement, aquesta incògnita seguirà pendent, proposem diversos escrits centrats en els aspectes humans relatius al tren, en la configuració del seu paisatge cultural propi. Josep Clara fa una introducció sobre els trens petits, concretament, els de les comarques de Girona. Josep Auladell explica la configuració d'un barri al voltant de l'estació de Sant Feliu de Guíxols. M. Àngels Suquet desgrana com el tren influí en el territori i com fou condicionat pel transport per carretera. Francesc Bosch cerca el paper estratègic del tren en temps de guerres. Marc Auladell exposa la part humana, des dels usuaris i des de la mateixa companyia. Rosa Rourich descriu com el tren canvià la percepció i l'expressió artística contemporània. A l'entrevista, l'Ignasi Griñón parla de la seva personal relació amb el tren.



CALIDOSCOPI

EL PUNT DE VISTA

Vist pel **CONTEXT** RECORD I PRESÈNCIA D'UN TREN. Si cal cercar un terme escaient per definir el naixement del tren al segle XIX a Catalunya i, especialment, a Sant Feliu de Guíxols sens dubte proposem **empowerment**, que se sol traduir per "empoderament" encara que la forma normalitzada és *apoderament*. Aquest neologisme designa, precisament, el procés pel qual un individu o una comunitat, a partir de la confiança en les pròpies possibilitats i capacitats, emprenen totes les accions per adquirir avantatges o provocar canvis que els beneficiïn, especialment en l'àmbit laboral, econòmic, social o polític. Podem afirmar que la construcció de la línia de tren és el projecte més gran realitzat a nivell de ciutat i, segurament, això es deu a la manera com s'hi van abocar tots els guixolencs, integrant-lo i estimant-lo fins al final dels seus dies, malgrat els seus defectes, malgrat la seva decrepitud darrera. Per això segurament es pot explicar que encara sigui present, tant a través de la memòria dels qui el van conèixer com del seu llegat.

A la pàgina de la dreta:

Tren aturat a l'estació de Llagostera amb un carregament de panes de suro, 1960. AMSFG. Fons Jordi Verrié (autoria: Jordi Verrié)

Pas del tren per travessar la costa de l'Alou, poc després de la seva construcció al segle XIX. AMSFG. Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona (autoria desconeguda)

Tren d'Olot aturat a l'estació de Girona, 16 de juliol de 1969. AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (autoria: Jufer)

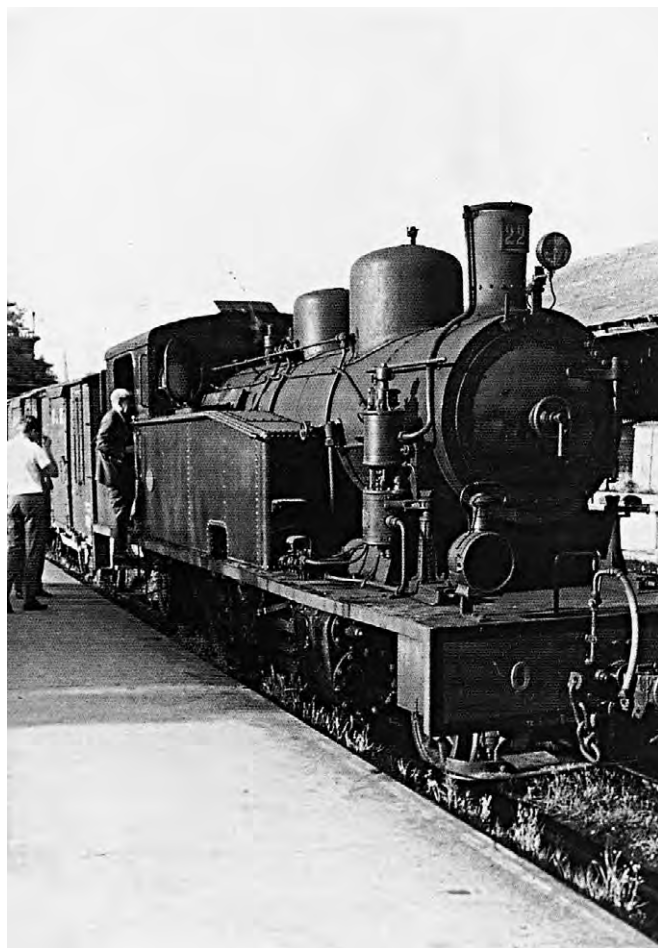
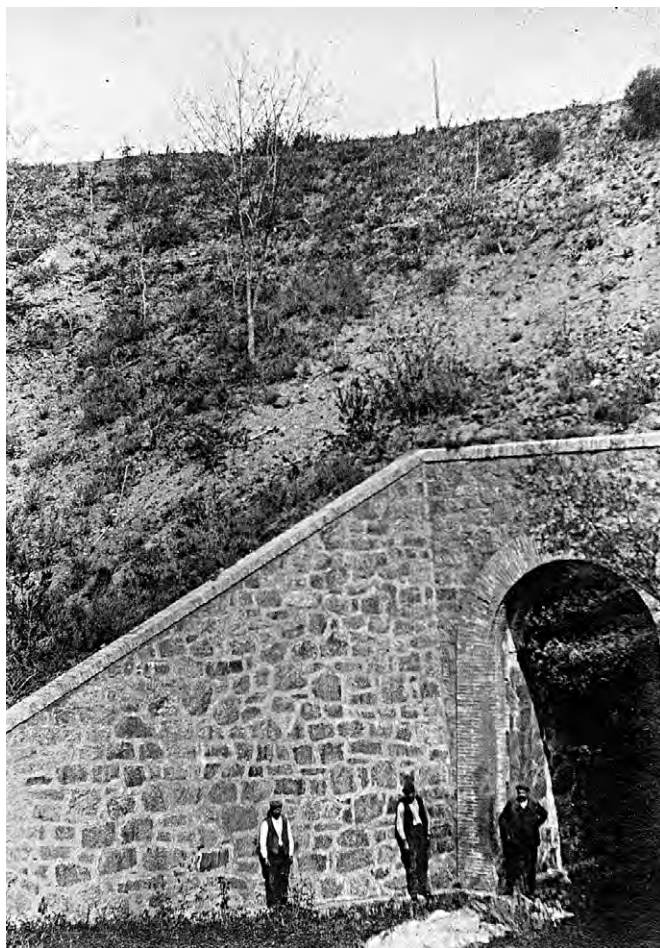
Sota aquestes línies, fabricació de carrats a mà, 1925. AMSFG. Fons Ricard Mur Dargallo (autoria: Ricard Mur)

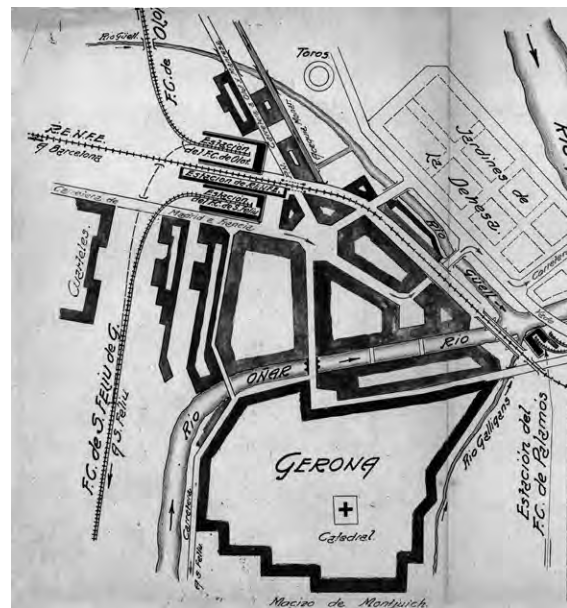
Si l'era del ferrocarril va néixer a la Gran Bretanya entre 1825 i 1830, a casa nostra s'inicià amb uns anys de retard, el 1848, amb el tren de Mataró a Barcelona; però el Principat de Catalunya fou pioner dins la península Ibèrica pel que fa a aquest mitjà de transport propi de la industrialització moderna.

A les terres gironines, la xarxa ferroviària hi arribà, el 1859, per la banda de la costa (Blanes) i, l'any següent, per la de l'interior (Maçanet-Maçanes). La continuïtat dels treballs va permetre la connexió amb la ciutat de Girona l'any 1862, però la crisi econòmica i financera de 1866 retardà l'enllaç amb Figueres fins al 1877 i amb Portbou i la frontera fins al 1878.

El 1887, Palamós va inaugurar el tren de via estreta –pomposament batejat

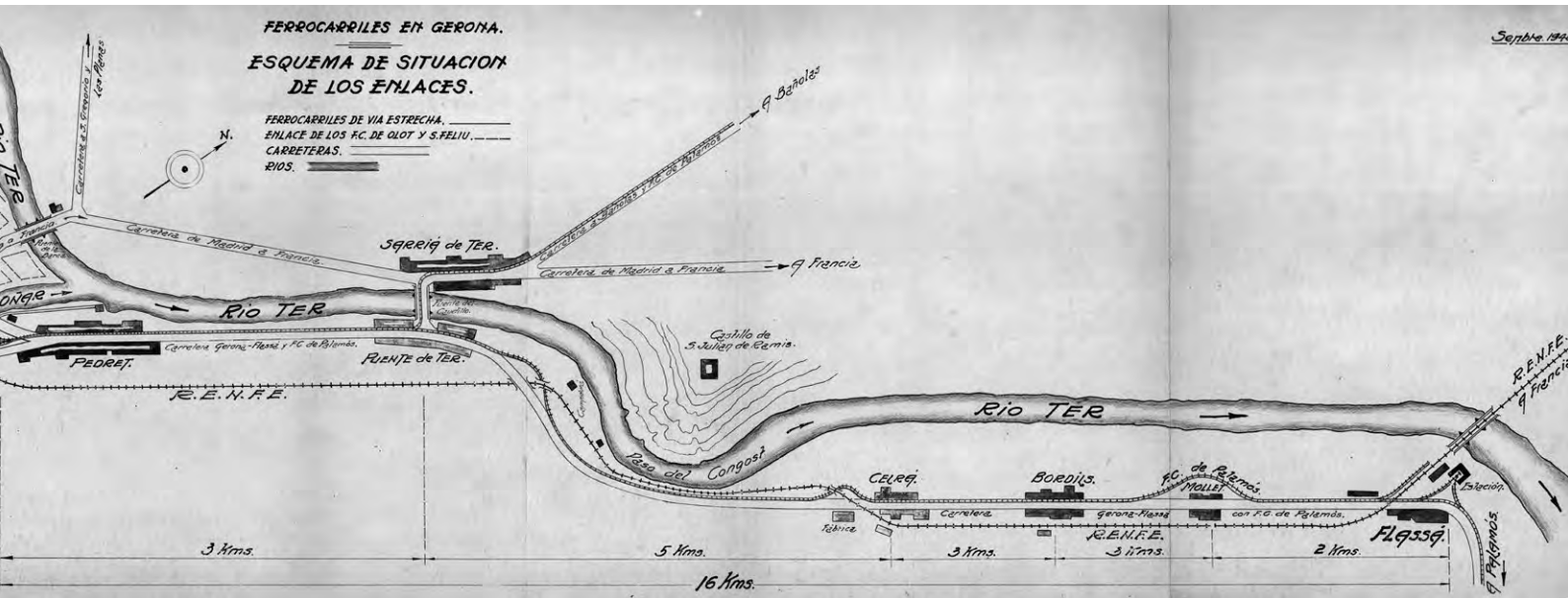






Dos trens es creuen a l'estació de Santa Cristina d'Aro, cap al 1960. AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (autoria desconeguda)





L'any 1889 Joan Casas Arxer, industrial i propietari, obtingué la concessió de la línia que havia d'enllaçar la vila marinera amb Girona, capital política, administrativa i centre de comunicacions.

amb el nom de Tramvia del Baix Empordà-, que uní la població de la costa amb Palafrugell, la Bisbal i l'estació del Tren Gros a Flaçà. Ben aviat, els guixolencs, que no volien ser menys que els de Palamós, també es van moure per tenir el seu carrilet. L'any 1889, Joan Casas Arxer, industrial i propietari, obtingué la concessió de la línia que havia d'enllaçar la vila marinera amb Girona, capital política, administrativa i centre de comunicacions. Tant en un cas com en l'altre, els interessos de la indústria del suro van influir en la construcció d'aquestes dues línies.

UNA CREACIÓ GUIXOLENCA

La inauguració del tren del Sant Feliu a Girona va tenir lloc el juny de 1892. Fou un acte rellevant, celebrat amb festa, música i una exposició de belles arts. Les expressions de gratitud del periòdic *El Noticiero*, que va treure un número extraordinari, indicaren noms propis i comuns: "¡Llor a los iniciadores! ¡Don Juan Casas y D. Enrique Heriz! ¡Gloria al pueblo de San Feliu!"

Agustí Calvet, *Gaziel*, tenia cinc anys quan es va beneir i posar en marxa el primer servei, i ens en reporta una imatge d'aquell dia: "Jo aquella nit vaig dormir com un soc –bon costum que tenia i encara conservo–, però suposo que els grans no varen aclucar ull, pel joiós neguit que duïen dintre. El cert és que, a trenc d'alba, bon punt clarejava, una banda començà de fer la passada, que vol dir un tomb pels principals carrers i places de la vila, bufant amb gran empenta i despertant tothom. La gent es vestí a corre-cuita, i una gran gentada es dirigí a l'estació, a veure la cosa mai vista i que ja no es tornaria a veure mai més: la sortida del primer tren del carrilet de Girona."

La societat anònima que es va fer càrrec de la construcció i explotació de la línia va ser escripturada amb un capital de poc més d'un milió i mig de pes-

Agustí Calvet, *Gaziel*, tenia cinc anys quan es va beneir i posar en marxa el primer servei, i ens en reporta una imatge d'aquell dia: "Jo aquella nit vaig dormir com un soc –bon costum que tenia i encara conservo–, però suposo que els grans no varen aclucar ull, pel joíós neguit que duien dintre.

setes. Tots els diners per fer-la possible van sortir de la vila marinera i tapera de Sant Feliu. L'Ajuntament hi va fer la seva aportació, i per cobrar la de la Diputació calgué passar abans pel Tribunal Suprem.

Des de 1892 fins al 1969, la vida del carrilet va transcórrer entre camps i boscos del Gironès i el Baix Empordà, entre les Gavarres i el pla de Girona, a la vora de les viles taperes. Les màquines fumejants de la casa Krauss i els cotxes de fusta li donaren una figura peculiar.

ANCORAT EN EL PASSAT

Durant la millor època no aplegà beneficis materials sensibles, però va representar una bona ajuda a la gent i a la indústria de la comarca, a pagesos, mestresses de casa i estudiants, a qui volia anar a la platja... i donà feina a una quantitat respectable d'operaris. La plantilla de treballadors depassà el centenar (eren 111 al final de 1963), repartits entre oficines, tallers, via i obres, moviment, personal de trens...

A partir de 1947, el dèficit es repetí any rere any. La modernització i l'enllaç amb el tren d'Olot –inaugurat entre 1895 i 1911– podrien haver-li obert perspectives de futur, però no arribaren mai. El 1963, l'Estat retirà la subvenció que havia adjudicat a la companyia, i se'l va fer seu. Però només li assignà materials vells i el mantingué uns anys més en situació agònica, pràcticament sense servei de mercaderies i amb pocs viatgers. Els combois trigaven dues hores per fer el trajecte i no podien competir amb la carretera. D'aquesta manera, el carrilet acabà vell, com una nota pintoresca i anacrònica del passat. Amb la clausura ordenada de Madrid estant, s'eliminà també el polèmic pas a nivell de la carretera de Madrid a França, a Girona, sobre el carrer de Barcelona.

El tren petit va desaparèixer, però no el seu record. Les fotografies i les filmacions, la reconversió de bona part dels edificis on s'estacionava, la preservació d'unes quantes locomotores i el traçat sinuós del trajecte, transformat ara en via verda, són elements que evocuen el carrilet del passat, ens el fan present i alhora mostren la vitalitat de les coses que, reaprofitades, són importants.

Josep Clara

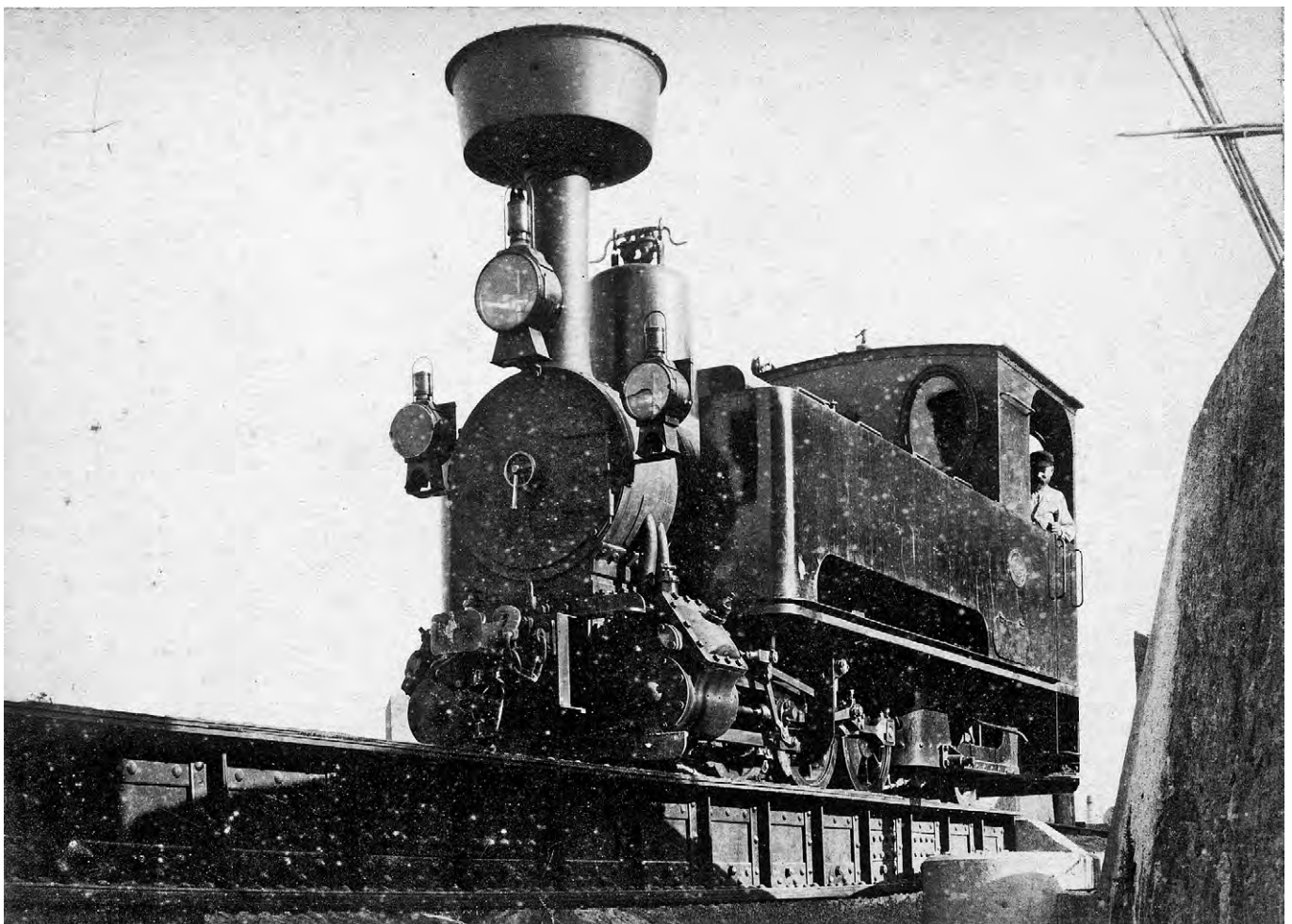
Professor d'Història Contemporània a la Universitat de Girona

Vist pel **TERRITORI** COMPOSICIÓ DEL PAISATGE CULTURAL DEL TREN. La Convenció del Patrimoni Mundial de la UNESCO, elaborada el 1992, fou el primer instrument per protegir els paisatges culturals. Segons aquest manifest, els paisatges culturals representen les “obres combinades de la naturalesa i de l’home”. Mostren l’evolució de la societat humana i del seu assentament a través del temps, sota la influència de les limitacions físiques i/o oportunitats que presenta el seu entorn natural i de la successió de forces socials, econòmiques i culturals, tant externes com internes. El naixement de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona sorgí arran d’un context específic a nivell de Catalunya i a nivell local. El tren originà un paisatge propi que s’integrà en aquest territori en tots els àmbits: topogràfic, humà, artístic i cultural.

La línia de ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona va ser fruit del segle XIX i de les característiques específiques del territori. Aquest tren va ser una obra d’enginyeria que va transformar una ruta centenària de comunicació entre dues ciutats d’acord amb el progrés assolit durant la segona Revolució Industrial. A més, el ferrocarril fou conseqüència de la industrialització de la zona, vinculada a la proximitat de boscos d’alzines sureres, una espècie endèmica. La construcció del traçat implicà la transformació del paisatge per obrir pas al tren, i la creació dels edificis i estructures necessaris. Al seu torn, les particularitats del terreny

Aquest tren va ser una obra d’enginyeria que va transformar una ruta centenària de comunicació entre dues ciutats d’acord amb el progrés assolit durant la segona Revolució Industrial

Locomotora amb l’apagaguspíres a la xemeneia, a finals del segle XIX. AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (autoría desconeguda)



La primera línia fou, el 1848, la de Mataró a Barcelona i, tres anys després, la de Madrid a Aranjuez –per als desplaçaments de la cort d'Isabel II al seu lloc d'estiueig

–que implicaven un traçat sinuós– condicionaren l'ample de via i, de retruc, les característiques del tren que hi havia de circular. L'aprovació i execució del projecte va ser possible gràcies a la implicació de tots els estaments de la ciutat. Molta gent es desplaçà per treballar en aquella obra i restà en el territori, així mateix entre el personal que treballà al tren es formaren famílies, dedicades enterament a la companyia. Mentre funcionà, aquell tren va esdevenir el batec de la població i del territori que travessava fins a arribar a Girona.

LA COMUNICACIÓ COM A EIX VERTEBRADOR DEL TERRITORI

Al llarg de la història, la humanitat ha bastit vies de comunicació segons les necessitats conjunturals i, alhora, aquestes estructures han generat noves sinergies. Els romans van construir una extensa xarxa formada per 29 vies que cobrien 80.000 km entre ciutats del seu imperi. Però, fins al s. XIX, el mar fou el principal mitjà per transportar mercaderies. En el cas de Sant Feliu de Guíxols i Girona, la connexió ha estat important, ja que tradicionalment una ha fet de port de l'altra. A partir de 1322, es va construir un camí apte per a carretes sota la supervisió d'un mestre d'obres francès. De fet, la necessitat de connexió de Girona amb el port de Sant Feliu, va ser un dels factors que va provocar la institució de Sant Feliu de Guíxols com a vila reial l'any 1354, quan Sant Feliu passà a ser part de la ciutat de Girona per mitjà del sistema del carreratge. Als jurats de Girona (i als mateixos guixolencs) els interessava que la població quedés fora del domini de l'abat per evitar el pagament de l'impost de mesuratge o ribatge sobre la circulació de mercaderies pel port.

El camí entre Girona i Sant Feliu de Guíxols es va mantenir sense millores durant segles. En general, a Espanya, no es van crear carreteres fins al segle XVIII, que es van fer sis carreteres des de Madrid cap a la costa i la frontera. Aquesta iniciativa s'aturà fins a mitjan s. XIX, quan es va procurar enllaçar amb carreteres les principals poblacions. Entre 1849 i 1865 es va construir la carretera provincial de Girona a Palamós per millorar el desplaçament de persones i mercaderies. El 1864 només hi havia construïts 26,25 km. Aquesta via passava per Santa Cristina d'Aro on, entre 1858 i 1865, es va construir l'enllaç que connectava amb Sant Feliu de Guíxols (actual carretera de Girona). El trajecte entre Girona i Sant Feliu de Guíxols en carro era car i calia aixecar-se d'hora, perquè la tartana sortia a les tres de la matinada. Calien de cinc a sis hores per a cada viatge i no es tornava a casa fins a les dotze del vespre. Es trigava tres hores per arribar a Palamós i cinc hores fins a la Bisbal.

Davant la precarietat de les carreteres, la burgesia catalana va promoure una xarxa ferroviària per a la logística de la seva indústria. A l'Estat espanyol la xarxa ferroviària hi arribà més tard que en altres països d'Europa. La primera línia fou, el 1848, la de Mataró a Barcelona i, tres anys després, la de Madrid a Aranjuez.

ez –per als desplaçaments de la cort d'Isabel II al seu lloc d'estiueig. Després es van construir les diferents línies de tren catalanes: Barcelona-Granollers (1854), que posteriorment arribaria a Girona (1862) i Portbou (1878); Barcelona-Sabadell-Terrassa-Manresa (1856); Barcelona-Martorell-Vilafranca-Tarragona (1865); Barcelona-Lleida (1860), que després arribaria a Madrid (1865). A finals del s. XIX, aquestes línies foren absorbides per les companyies ferroviàries espanyoles: Compañía de los Caminos del Hierro del Norte de España i la Compañía de Madrid-Zaragoza-Alicante. A finals del XIX, el 80% dels catalans podien arribar a Barcelona en sis hores com a màxim. A part, els trens de via estreta servien



A l'esquerra, estació de Quart, de tercera categoria, a finals del segle XIX. AMSFG. Col·lecció España-Ibáñez (autoria desconeguda)

A sota, caseta de la guardessa del pas a nivell de Penedes, cap al 1900. AMSFG. Col·lecció España-Ibáñez (autoria desconeguda)



A dalt, d'esquerra a dreta:

Via del tren a la Creueta, municipi de Quart, cap als anys seixanta. AMSFG. Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona (autoria desconeguda)

Banyistes esperant al baixador de Sant Pol – s'Agaró, cap al 1960. AMSFG. Col·lecció Municipal d'imatges (autoria desconeguda)

Vista del tren amb Llagostera al fons, als anys seixanta. AMSFG. Col·lecció Municipal d'imatges (autoria desconeguda)

per completar la xarxa allà on no arribaven les grans companyies. A Girona, per exemple, n'hi va haver quatre: el tramvia de Palamós a Flaçà (1887), que s'allargà fins a Girona l'any 1921; el tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona (1892); el tren d'Olot a Girona (1895) i el tren de Girona a Banyoles (1928).

Sant Feliu de Guíxols té una situació estratègica quant a transport i comunicacions. Al s. XIX, els empresaris del suro van promoure la construcció de la línia de tren i del port. L'any 1878 van començar els treballs de construcció del Ferrocarril del Bajo Ampurdán, promogut per l'enginyer Teodoro Merly, però es van aturar per manca de finançament. Paral·lelament, dues iniciatives volien dur el tren a Sant Feliu de Guíxols; una era promoguda per Joan Goula i, l'altra, per Joan Casas i Enric Heriz. El 1887 Casas i Heriz van publicar una memòria explicativa del seu projecte i, arran de l'èxit, van encarregar-ne la redacció a l'enginyer Carles Cardenal. Des de llavors, no va deixar d'haver-hi una renyida competència entre els promotors dels dos projectes.

El gener de 1888 Pere Fontserè rellevà Joan Goula i va obtenir la concessió per a la construcció i explotació d'un ferrocarril entre Caldes i Palafrugell, amb ramals a Girona i Sant Feliu de Guíxols. Com Goula, comptava amb el suport de l'alcalde Joan Valls i del marquès de Robert. Uns i altres van realitzar subscripcions populars i la proposta amb més adhesions va ser la de Casas i Heriz, que va reunir un milió i mig de pessetes, quan el capital previst era de dos milions. El projecte tirava endavant i, el 4 de maig de 1888, el govern els atorgava la llicència. El 30 de juny de 1892 es va inaugurar oficialment la línia.

Aquest servei oferia notables millores per al transport de viatgers: el viatge a Girona en tren durava dues hores. També era clau per al transport de les mercaderies generades per la indústria del suro, en ple desenvolupament especialment des de la dècada de 1880. Durant els primers anys, el suro representava el 40% dels productes transportats. Arribava al port des d'Andalusia i Extremadura i es distribuïa a Cassà i Llagostera, a part de Sant Feliu. Un cop manufacturat es transportava també per mitjà del tren. També era important el transport de carbó, fusta i pasta de paper, entre d'altres. El port comercial, en canvi, no es va construir fins al principi del segle XX (entre 1904 i 1918), després de diversos intents.

La connexió amb Palamós també era molt important i havia quedat desatesa



Es van realitzar unes 300 expropiacions, majoritàriament entre 1889 i 1895, encara que també n'hi va haver posteriorment, com quan es construí el ramal del port

amb la carretera inacabada. *El Noticiero*, el 5 de maig de 1893, planteja la necessitat d'una ferrovia a Palamós, amb sis parades (Sant Feliu, Castell d'Aro, Fenals, Calonge, Sant Joan de Palamós i Palamós amb un ramal al moll). Es calculava que ordinàriament hi havia un trànsit d'uns 100 vehicles, que suposaria un trànsit d'uns 200 passatgers diaris (a raó de 6 passatgers per vehicle). Com que no es realitzava, el setembre de 1898 hi ha la notícia que la brigada del tren arreglava el camí veïnal de Castell d'Aro a Palamós per facilitar el trànsit de carruatges cap al tren de Sant Feliu.

EL PAISATGE DEL TREN

El Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona permet fer una detallada descripció de l'empresa com a organització, però també permet compondre el paisatge cultural del tren, és a dir, conèixer la seva relació amb el territori, les persones i les èpoques. Després de l'aprovació de la proposta de traçat de Carles Cardenal, el 1889 s'iniciaven les expropiacions dels terrenys afectats. Entre la documentació, hi ha els contractes amb els propietaris, valoracions i rebuts de les indemnitzacions, llistats per municipis i també plànols parcel·lars on se situen gràficament les superfícies i afrontacions de les finques. Es van realitzar unes 300 expropiacions, majoritàriament entre 1889 i 1895, encara que també n'hi va haver posteriorment, com quan es construí el ramal del port. Es poden saber els noms dels propietaris i com eren les propietats, l'extensió i quin tipus de cultiu o activitat s'hi feia.

Podríem doncs, dibuixar amb detall el paisatge dels camps que travessava el tren. Aquest és un paisatge que el progrés va modelar per construir-hi diversos pontons, set passos inferiors, set passos superiors i 131 passos a nivell, i cinc ponts perquè el tren travessés els rius i rieres Onyar, Bugantó, Verneda, Salenys i Ridaura. Tots els ponts foren construïts el 1891 amb bigues metàl·liques, excepte el de Salenys, que era d'obra. Els seus tres arcs van constituir una silueta ben

Els passos a nivell també formen part del paisatge cultural del tren, perquè són elements del traçat i perquè les seves característiques depenen del tipus de via que creuaven

característica del paisatge que el tren va modelar al seu pas per les terres de les nostres comarques.

El tren feia tretze parades, on hi havia estacions de tres categories diferents i baixadors: Girona, la Creueta, Quart, Llambilles, Llebrers, Cassà de la Selva, Esclet, Llagostera, Bell-lloch - Font Picant, Santa Cristina d'Aro, Castell d'Aro, Sant Pol - S'Agaró i Sant Feliu de Guíxols. Per descomptat en la documentació també hi ha els projectes de les estacions, amb les memòries descriptives i els plànols corresponents. Exceptuant l'estació de Girona i els baixadors sense estructures, la resta d'estacions encara es conserven i han estat destinades a altres usos pels ajuntaments dels municipis on es troben. A diferència del paisatge agrícola que ha estat molt modificat, en aquest cas resten nombrosos vestigis.

A través del fons documental de la Companyia, també es pot saber què passava en la zona de servitud del tren. Un exemple és el permís sol·licitat per l'Ajuntament de Cassà de la Selva l'any 1963 per urbanitzar i modernitzar el paratge a l'entorn de l'estació i la petició a la companyia perquè hi contribuís embellint la tanca. Es requeria el permís de la companyia per a obres com el cobriment d'una cuneta d'aigües residuals que passava per terrenys de l'estació de Cassà de la Selva (1952) o la construcció del "Casino Castellarense" (1958). Els particulars també havien de demanar permisos a l'empresa, com Joan Prats de la Creueta (Quart) per a talar arbres en marges propers a la via (1930).

Els passos a nivell també formen part del paisatge cultural del tren, perquè són elements del traçat i perquè les seves característiques depenen del tipus de via que creuaven. La seva evolució va anar lligada al desenvolupament dels mitjans de transport per carretera. Els passos a nivell van preocupar especialment a partir dels anys trenta, que ja hi havia força vehicles (automòbils, autobusos i camions). Per mitjà dels comunicats d'accidents als passos a nivell, tenim notícia d'empreses de transport per carretera i de les condicions del servei, tant dels transportistes com de la guarderia del pas. El pas de Penedes fou escenari de diversos accidents. El 1930 un camió de Mariano Prats va xocar amb la barrera, i va ocasionar diversos desperfectes en el comboi. El 1939 un autobús Chevrolet de Casimiro Sais va topiar amb els pals de la barrera perquè no tenia frens. Els passatgers van poder sortir, però el tren hi va xocar. Les guardesses tenien una gran responsabilitat, malgrat tot es tractava d'una feina molt poc remunerada i, per aquest motiu, es deixava en mans de dones.

Els passos a nivell es classificaven segons el trànsit de les vies que creuaven. El 1930, amb motiu d'una revisió de la classificació, s'informa del tipus de vehicles que els creuaven i dels dies de més afluència. Així es pot saber el tipus d'activitat que feia la gent de la zona i quins esdeveniments marcaven la seva mobilitat. A l'hora del finançament de la senyalització o guarderia del pas a nivell es té en compte la data de creació, si és anterior o posterior a la creació de la línia. Així es

Perspectiva de bona part del passeig de Palamós, amb l'estació de tren en primer terme, a mitjan segle xx. AMSFG. Col·lecció Espuña - Ibáñez (autoria desconeguda)

pot tenir un coneixement aproximat de l'època de creació d'alguns dels camins i carreteres que creuaven el tren. Arran dels requeriments del Decret de 20 de setembre de 1934, la companyia sol·licità un informe dels diferents ajuntaments sobre les necessitats detectades en relació amb aquest tema. Als anys cinquanta, la seguretat als passos a nivell encara preocupava, atès que augmentà la circulació a causa del turisme i de la compra de vehicles per part dels mateixos ciutadans. Novament va caldre un decret per adequar la normativa a la realitat.



A dalt, estació de Santa Cristina a l'arribada del tren, als anys seixanta. AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (autoria desconeguda)

A sota, estació de Quart, als anys cinquanta. AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (autoria desconeguda)

La línia de tren va introduir elements inanimats com immobles, senyalització, estructures o parc mòbil, però també va comportar "l'aparició" d'element humà, identificable pels uniformes de la companyia

En el cas del nostre tren, un dels passos a nivell que més preocupaven en aquesta època era el que creuava, a Girona, la carretera de Madrid a França.

La línia de tren va introduir elements inanimats com immobles, senyalització, estructures o parc mòbil, però també va comportar "l'aparició" d'element humà, identificable pels uniformes de la companyia. En el cas dels caps d'estació, l'organització del servei va implicar el seu establiment a les estacions. Per mitjà de les peticions que el personal adreçava als seus superiors, es poden saber detalls de la seva vida. L'octubre de 1916, per exemple, el cap d'estació de Quart sol·licità una estufa per passar el fred de l'hivern. El març de 1917, el cap d'estació de Santa Cristina demanava l'adequació del seu habitatge perquè pogués instal·lar-s'hi la seva família. Les guardesses dels passos a nivell i dels baixadors havien de viure a prop del lloc de feina per sentir el xiulet del tren. Feien guàrdia tot el dia perquè no disposaven de comunicació telefònica amb les estacions principals.

Aprofitant l'afluència de passatgers a les estacions i l'interès de la Companyia per satisfer els clients, des d'un inici es van crear serveis d'elaboració i venda de productes alimentaris, alguns dels quals eren molt característics i s'associaven amb els desplaçaments en tren. L'any 1952 la companyia estudià un model de

A baix, d'esquerra a dreta:

Ambient del baixador de Bell-lloc – Font Picant a finals del segle XIX. AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (autoria desconeguda)

Vagons de plataforma i vagons de vora alta al port, el 9 de juliol de 1955. AMSFG. Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona (autoria desconeguda)

Estació de Llagostera amb l'apartador industrial el 4 de maig de 1963. AMSFG. Fons Jordi Verrié (autoria: Jordi Verrié)



Aprofitant l'afluència de passatgers a les estacions i l'interès de la Companyia per satisfer els clients, des d'un inici es van crear serveis d'elaboració i venda de productes alimentaris, alguns dels quals eren molt característics i s'associaven amb els desplaçaments en tren

contracte per a l'explotació de cantines i fondes a les estacions, on s'oferís servei d'allotjament, restauració, cantines, venda de gelats i laminadures, a més de fer venda ambulant als recintes. El més emblemàtic, sens dubte, fou el restaurant de la Font Picant, construït el 1895 pel mestre d'obres Joan Bosch en el punt més visitat de la companyia durant tot l'any. A part de realitzar-s'hi populars aplecs, hi havia el costum d'anar-hi a berenar pa amb llonganissa. Sabem pel setmanari *La Lealtad*, de 23 de maig de 1896, que, a la terrassa del restaurant, era típic assaborir un "cucurucho con confitillos de anís o una pastilla de buen chocolate". Segons un anunci publicat en aquest periòdic el mateix any, el restaurant anava a càrrec de Feliu Gregori i es feien banquetes, esmorzars, dinars i altres. Els encàrrecs es podien fer al "colmado" del Sr. Mas, al carrer Major de Sant Feliu de Guíxols. Per tant, aquest establiment no s'adreçava només al personal de la companyia i als passatgers, com ho demostra el fet que s'hagi mantingut després del tancament del tren, fins avui dia.

A banda del restaurant, eren típics els venedors d'ampolles d'aigua picant de la Font de Penedes als passatgers del tren. Després de beure, llençaven les ampolles per la finestra, les quals eren recollides i novament omplertes per al tren següent. També es van adreçar a la companyia diferents propostes per a la



Per mitjà de circulars posteriors es pot conèixer el servei de facturatge i camionatge de la companyia, així com les zones de distribució, que indiquen els nuclis al voltant de Girona

venda de diaris i llamins a les estacions. El 1892, Elena Mestres demanava autorització per vendre refrescos a l'estació de Sant Feliu de Guíxols. L'any 1951 Dolors Arbusà presentava una proposta per instal·lar un quiosc a l'estació de Girona i al contracte hi constava la prohibició de vendre "publicaciones inmorales ni de caràcter subversivo".

Un aspecte immaterial del paisatge del tren era la seva connexió amb altres mitjans, per facilitar els desplaçaments de les persones i ampliar la distribució de mercaderies en el territori. Estudiant l'organització d'aquesta logística es poden dibuixar fluxos i zones d'intercanvi. És interessant veure els recursos desplegats en les dues estacions de terme. Un dels serveis bàsics fou el porta a porta, la primera notícia del qual es publicà a *El Noticiero* amb motiu de la celebració de la Junta General d'Accionistes de 20 de gener de 1893. En una intervenció, Rafael Patxot va remarcar la necessitat que la companyia es fes càrrec dels transports fins als domicilis. Durant la Guerra Civil, es va procurar de mantenir-lo amb els únics vehicles que quedaven disponibles, que eren entre 15 i 20 cavalls amb carro. Així ho comunica l'any 1937 la Secció dels Carrioters [sic] del Transport Col·lectivitzat al Comitè Administratiu que dirigia la companyia després de la seva confiscació. El 1940 no es feia aquest servei, ja que la fàbrica C. A. Greiner preguntà a la companyia la possibilitat d'utilitzar el servei porta a porta anunciat com a novetat per la companyia MZA a la premsa. Per mitjà de circulars posteriors es pot conèixer el servei de facturatge i camionatge de la companyia, així com les zones de distribució, que indiquen els nuclis al voltant de Girona (Girona – la Rodona, Santa Eugènia de Ter, Salt, veïnat de Salt i Pont Major, Sarrià de Ter).

A l'estació de terme de Girona era molt important l'enllaç amb el tren d'Olot. Així, per exemple, l'any 1912 trobem els pressupostos sol·licitats a diverses companyies de transport per fer aquest servei entre estacions. La rellevància d'aquesta connexió es palesà amb el projecte de fusió en una única línia que van proposar les dues companyies en nombroses ocasions des de l'any 1945, per evitar el tancament dels trens per manca de rendibilitat. A l'estació de terme de Sant Feliu de Guíxols, entre 1923 i 1924 es construí el ramal del port, per connectar amb el transport marítim. A banda del magatzem, on l'espai es llogava als principals consignataris, es van presentar projectes per construir apartadors per a diverses indústries com Castelló (1934), la Companyia General de Carbons (1935), Godó i Trias (1947) o la fàbrica de paper del Sr. Torres Domènech (1943). El 1943 l'empresa Torras Hostench SA va sol·licitar la instal·lació d'una grua amb capacitat per a 6 tones a l'estació de Girona. L'any 1950 es van invertir 4.008.000 PTA en ampliar la via del port per a càrrega, descàrrega i maniobra dels vagons.

Al llarg del trajecte, el tren s'adaptà per facilitar el servei a les fàbriques i tallers que hi havia prop de les parades. Per mitjà dels projectes conservats al fons, se sap que es van construir molls i apartadors industrials en diferents poblacions: a Llagostera, on hi havia nombroses indústries, el moll per a mercaderies fou am-

pliat i cobert el 1894; a la Creueta, el 1907, s'hi va construir un apartador per a la nova fàbrica de farina i per a la rajoleria local (can Masachs); a Quart, centre terrissaire, l'any 1923, se'n va construir un per a la fàbrica de terrissa de Pere Ginesta; i a Cassà de la Selva, vila surera, l'any 1926 s'hi projectà l'apartador per a la fàbrica de suro Oliver i cia. A banda, en el fons de la Companyia, hi ha correspondència d'empreses com la farinera Teixidor, la farinera Ensesa i la fàbrica d'àcid tartàric (a l'actual zona dels Químics) de Girona o Extractos Curtientes y Productos Químicos SA de Celrà. El paisatge cultural del tren ofereix doncs una panoràmica representativa de les empreses de la seva zona d'influència.



Restaurant i baixador de Bell-lloc – Font Picant, a finals dels seixanta. AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (autoria desconeguda)

L'ús del tren evolucionà d'acord amb les necessitats i costums dels usuaris i de l'activitat de la zona. El paisatge del tren incorporà nous protagonistes i se situà dins del nou àmbit que era la Costa Brava

L'ús del tren evolucionà d'acord amb les necessitats i costums dels usuaris i de l'activitat de la zona. El paisatge del tren incorporà nous protagonistes i se situà dins del nou àmbit que era la Costa Brava. Aquell tren que va néixer per a la indústria del suro i les classes populars, esdevingué un important recurs per al turisme, des que començà als anys trenta. En el fons de la companyia es veu, per exemple, en la correspondència relativa a la participació de la Companyia en la constitució del Patronat de la Costa Brava (1935) i en la seva inscripció en el cens especial de la Costa Brava, el mateix any. Marià Vinyas, president-gerent de la companyia, explicava la importància turística del tren en una carta a la Generalitat: "serveix als municipis de Sant Feliu de Guíxols, Castell d'Aro i Santa Cristina d'Aro, compresos en la Costa Brava i uneix la dita costa amb la ciutat de Girona i comarca". El 1943 la Junta Provincial de Gerona de la Dirección General de Turismo sol·licitava la tramesa de l'horari del tren per a la seva inclusió en una guia turística de la província. En altres ocasions, però el tren transportà col·lectius que es desplaçaven en circumstàncies dramàtiques, com els soldats republicans que anaven a lluitar al front durant la Guerra Civil. L'any 1940 diferents circulars d'estaments oficials donaven instruccions a les companyies ferroviàries perquè facilitessin el transport dels expatriats espanyols a França, acumulats a Portbou; l'evacuació de gent procedent de Marroc o el retorn dels presos alliberats. Com que no era permès facilitar bitllets gratuïts com els que hi havia hagut durant la guerra, es demanava l'expedició de bitllets amb tarifa per a indigents (la quarta part del preu ordinari). Amb la condició, és clar, que se'n venguessin un màxim de quaranta al dia i que els usuaris fossin degudament identificats.

Al paisatge del tren també cal incloure-hi els incendis. Aquest element es feia visible indirectament en la tala d'arbres i desbrossament necessaris per minimitzar el risc provocat pel pas de les locomotores. Per exemple, el juliol de 1940 l'Ajuntament de Llagostera va enviar a la Companyia l'acta del manteniment de la faixa tallafocs de gairebé 8 km dins del municipi. També formaven part del paisatge del tren les conseqüències dels incendis, amb les especificitats dels nostres boscos. En diverses ocasions, com el setembre de 1956 o l'octubre de 1960, la companyia havia hagut de pagar indemnitzacions a particulars per aquest motiu. Podem conèixer la situació de les zones de risc, l'extensió, el tipus de vegetació, les activitats i el nom dels afectats. En els informes també s'esmenten les reclamacions presentades i les declaracions dels treballadors de la companyia implicats. Algunes vegades, la gent utilitzava el risc d'incendis amb picaresca per mirar de guanyar diners.

El perill, tanmateix, era real i condicionà l'aspecte de les primeres locomotores, la xemeneia de les quals anava equipada amb un aparatós apagaguspíres que posteriorment seria substituït per ginyos fabricats als mateixos tallers de la companyia. Per una altra part, el risc d'incendi també el patia la mateixa companyia, com s'evidencia en l'escrit que l'enginyer en cap adreçà a la Junta Municipal de Sanitat l'any 1932, en relació amb el risc d'incendi que suposava l'existència de

La conversió en Via Verda és la darrera gran metamorfosi del llegat del tren i ben segur que no serà el darrer

les cinc xemeneies de la fàbrica Burgell a tocar de l'estació de Sant Feliu de Guíxols, atès que la pols resultant de l'esmeril quedava dipositada al damunt de les locomotores i les mercaderies, produïa brutícia i era altament inflamable.

DESPRÉS DEL TREN: LA VIA VERDA

Amb el tancament de la companyia el 10 d'abril de 1969, després de fer el darrer viatge, es desmantellà la línia. Els ajuntaments van comprar les estacions i algunes màquines, d'altres van anar a parar a mans de particulars. Els cotxes i vagons, en la seva majoria, foren desballestats massivament el 1969. Van desaparèixer la via i els ponts. Al llarg dels anys sorgiren diferents propostes per reutilitzar el tren, malgrat tot, no es va aconseguir el finançament per fer renéixer els trens petits.

A finals dels vuitanta, RENFE va desafectar moltes finques expropiades durant la construcció de 8.000 km de línies de trens petits. Molts terrenys van quedar abandonats fins que el 1993 es va començar la seva recuperació per al cicloturisme. A l'Estat espanyol, més de 1.700 km d'antigues vies s'han reconvertit en senders i itineraris gràcies al programa Vies Verdes, de la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols. El Consorci de les Vies Verdes de Girona gestiona tres vies verdes, connectades de manera que es pot circular des del Pirineu fins al mar: la Ruta del ferro i del carbó, el Carrilet Olot-Girona i el Carrilet Sant Feliu de Guíxols a Girona. Un trajecte que té més de 20.000 usuaris al mes i que, cada any acull la Trailwalker, organitzada per Intermon Oxfam sota el lema "100 km i una causa", una cursa multitudinària per a la solidaritat. A Castell d'Aro, l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Castell d'Aro hi ha instal·lat un tren tripulat que és una rèplica en miniatura de l'antic tren i que és un gran atractiu per a turistes i visitants. A la Font Picant el restaurant segueix en funcionament. Al Tinglado del port de Sant Feliu de Guíxols hi ha un restaurant ambientat amb el ferrocarril.

Després de la clausura de la línia, el paisatge cultural del tren no ha deixat d'evolucionar. La ruta continua essent utilitzada, encara que els usos han variat d'acord amb els nous temps. La conversió en Via Verda és la darrera gran metamorfosi del llegat del tren i ben segur que no serà l'última. És la prova que el paisatge del tren encara està viu i no l'hem de percebre com un paisatge cultural fòssil sinó com un paisatge cultural continuat.

M. Àngels Suquet i Fontana

Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols

Vist per l'URBANISME UN BARRI A REMOLC DEL TREN. És obvi que la construcció d'una infraestructura de l'envergadura d'un ferrocarril implica un seguit de transformacions a tots els nivells en una població. Possiblement el canvi més evident, i probablement un dels menys estudiats, es produeix en l'àmbit urbanístic. La construcció de la línia del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona obligava la companyia concessionària a adquirir els terrenys necessaris, mitjançant expropiacions, per a la instal·lació de vies i ponts, així com per a la construcció d'estacions, baixadors i altres edificis de serveis. En el cas de la ciutat de Sant Feliu, origen de la línia fèrria, calia aixecar tallers, edificis d'oficines, magatzems per a mercaderies, giratoris per a les locomotores, camps de vies, etc. Això implicava disposar d'un espai prou ampli per a una distribució racional del conjunt d'elements.

L'ESTACIÓ DE SANT FELIU

La primera opció per als responsables de la companyia va ser situar l'estació al final del passeig dels Guíxols, prop de l'actual començament de la carretera de Palamós, al davant de la fàbrica de suro Batet. El projecte inicial preveia la construcció d'un edifici central, d'una amplitud certament important, amb tot un seguit d'edificis de serveis i, fins i tot, un ramal de via que arribés al racó de Llevant, aleshores port natural de la ciutat, per facilitar el tràfec de mercaderies per via marítima amb els pobles de l'interior i la capital de la província. L'import de les expropiacions de les finques implicades en aquest projecte arribava a les 400.000 pessetes¹, una quantitat impossible d'assumir per la companyia perquè era superior a l'import total de les expropiacions dels terrenys necessaris per a la construcció de la resta de la línia. Això va impulsar els promotors del ferrocarril a buscar alternatives més econòmiques. La decisió final va situar l'estació del tren en uns terrenys prop de la torre de les Eres, al costat de la riera de Tueda. Prop del carrer d'en Cubias, que ja mostrava les seves característiques edificacions, i el primer tram del carrer de Santa Teresa acabat d'obrir. Uns terrenys que, en aquells moments, marcaven la frontera entre les darreres edificacions de la vila i els camps adjacents. Una relació de les expropiacions necessàries per a la construcció de l'estació en aquest nou indret ens demostra el caràcter rural de l'espai². Dels quinze propietaris afectats, vuit declaraven que els seus terrenys eren hort, quatre es tractaven de vinyes i tres declaraven que eren terreny erm. L'import total de les indemnitzacions per a les expropiacions de les finques pujava a poc més de 57.000 pessetes, una quantitat molt més assequible. Així, uns terrenys fins aquell moment centrats en el món agrari passaven a formar part del món industrial.

A l'altra pàgina, de dalt a baix:

Estació de Sant Feliu de Guíxols a principis del segle xx. AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (autoria desconeguda / editor ATV)

Magatzems i vies a l'estació de Sant Feliu de Guíxols a principis del segle xx. AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (autoria desconeguda / editor ATV)

ELS CARRERS DEL TREN

Diu l'escriptor guixolenc Agustí Calvet, *Gaziel*, en el seu llibre *Sant Feliu de la Costa Brava* que "Del cantó de Tueda —el barri on s'havia construït l'estació— l'entusiasme pel tren va fer-hi sorgir un barri nou, comptant amb la

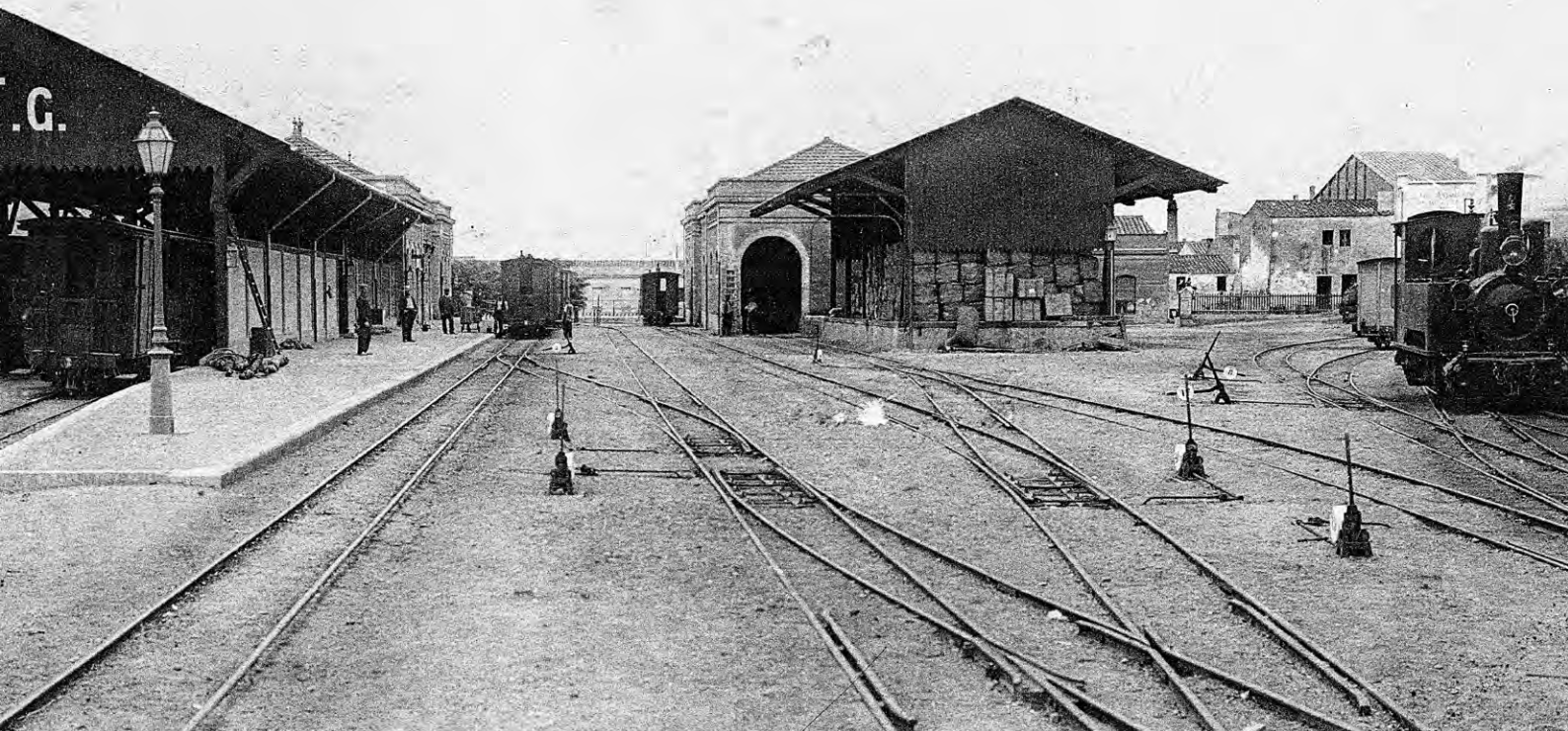
La primera opció per als responsables de la companyia va ser situar l'estació al final del passeig dels Guíxols, prop de l'actual començament de la carretera de Palamós, al davant de la fàbrica de suro Batet

1. AMSFG. Fons de la Companyia del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona. FC09331
2. AMSFG. Fons de la Companyia del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona. FC008483.

A. T. V. — 3012 - SAN FELIU DE GUIXOLS
Estación del Ferro-carril



A. T. V. — 3013 - SAN FELIU DE GUIXOLS, Estación del F. C.
Vista general



Segons els plànols parcel·laris aixecats per l'arquitecte Guitart del sector de l'estació la zona continuava essent, majoritàriament, terreny despoblat

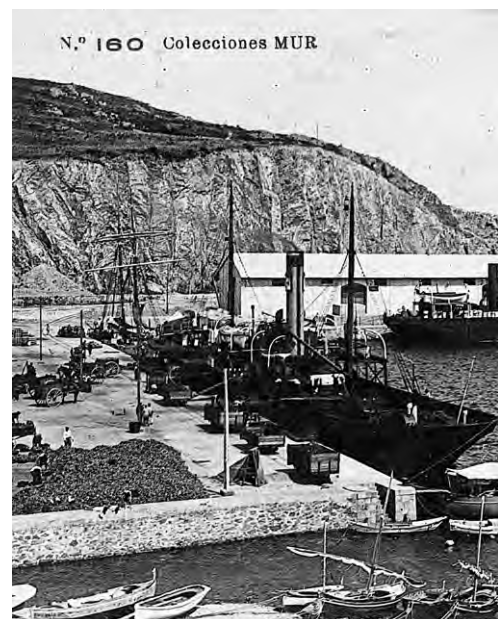
vida i l'animació que el carrilet li donaria". Aquesta afirmació de Gaziell no és del tot certa o, com a mínim, no va ser-ho d'una manera immediata. L'any 1897, per tant cinc anys després de la inauguració del tren, l'arquitecte General Guitart lliurava al consistori el seu Pla General de Reformes i Millores de la ciutat de Sant Feliu. Una eina indispensable per planificar el creixement d'una ciutat en plena expansió urbanística. Segons els plànols parcel·laris aixecats per l'arquitecte Guitart del sector de l'estació la zona continuava essent, majoritàriament, terreny despoblat. Només alguns establiments fabrils força escampats, com la fàbrica de Miró i Companyia, situada a la prolongació prevista del carrer de Santa Teresa fins a la ronda del Ferrocarril —l'actual ronda de Joan Casas— la fàbrica de Miquel Sorribes —posteriorment Casas i Limberg— al carrer de Gravina, o els magatzems de fustes de Castelló i companyia entre el carrer de Gravina i la ronda del Ferrocarril, donaven certa sensació d'ocupació al sector. El Pla General de l'arquitecte Guitart ens mostra unes alineacions de carrers de trama rectilínia per a la zona propera a l'estació. Traçats que conformen peces rectangulars o quadrades força regulars destinades a habitatges. El pla presenta diverses propostes urbanístiques com la creació d'una *ronda del Ferrocarril*, vial que aniria paral·lel al traçat de la via del tren i que correspondria per tant a l'actual ronda de Joan Casas, o el carrer de Josep Jordà —l'actual rambla de la Generalitat—. Cal remarcar també el cas del carrer d'Enric Heriz que havia de formar una cruïlla amb el carrer de Josep Jordà i el començament de la ronda del Ferrocarril. Aproximadament a l'altura de l'actual cantonada del carrer d'Enric Heriz amb la rambla de la Generalitat, l'encreuament d'aquests tres vials es

A baix, d'esquerra a dreta:

Accés a l'estació de Sant Feliu de Guíxols al carrer Santa Magdalena, al fons la torre de les Eres, cap al 1900. AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (autoria desconeguda)

Moll del port comercial, cap al 1930. AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (autoria: Ricard Mur)

Estació de Sant Feliu durant la seva construcció, entre 1891 i 1892. AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (autoria desconeguda)

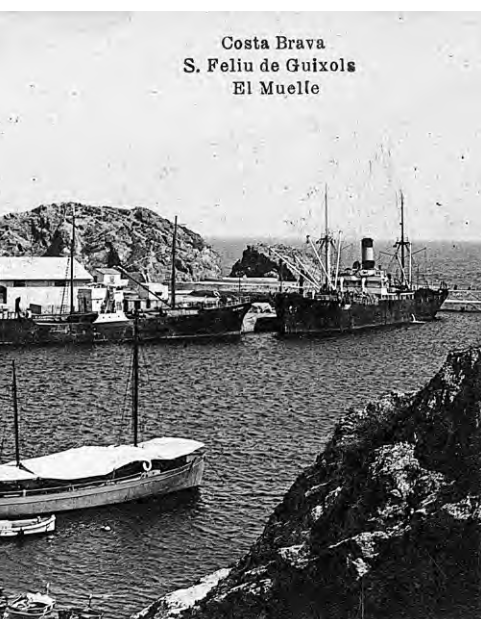


L'any 1893, moment en què l'arquitecte Guitart iniciava els seus treballs, l'Ajuntament de Sant Feliu autoritzava tres plans d'urbanització per al sector de les Eres - Estació

trobava amb la via del tren que portava a l'estació. La solució de Guitart fou projectar una gran cruïlla amb un pas soterrat per a la línia ferroviària, fet que no arribaria a portar-se a terme. L'escàs desenvolupament dels carrers del sector va fer innecessària aquesta obra.

Tot i que no va haver-hi una reacció immediata a la construcció de l'estació en el barri de Tueda, sembla probable que el naixement del tren fou l'empenta necessària per començar a pensar en com es podien desenvolupar els terrenys adjacents. L'any 1893, moment en què l'arquitecte Guitart iniciava els seus treballs, l'Ajuntament de Sant Feliu autoritzava tres plans d'urbanització per al sector de les Eres - Estació³. Un d'aquests, que afectava, bàsicament, l'actual traçat del parc de les Eres no es portà mai a terme. Un altre dels projectes comprenia els terrenys de conreu, propietat de Pere Màrtir Estrada, situats entre l'estació de tren i el carrer de les Eres i que, més al nord, limitaven amb la finca d'Octavi Patxot, on avui trobem el carrer de Camís. Aquest projecte no va implicar, en un primer moment, la construcció d'habitatges particulars però va situar sobre el plànol un conjunt de nous carrers que poc després recolliria l'arquitecte Guitart en el seu Pla General, com el carrer d'Ixart, el carrer de Bartrina o el carrer del Muntanyès. El tercer projecte incloïa la prolongació de carrers ja existents com el de Santa Teresa cap l'est o el carrer d'en Cubias cap al nord, que donaria lloc al carrer d'Enric Heriz. Molts dels traçats de carrers previstos en aquest darrer projecte coincidirien plenament amb les alineacions que realitzaria Guitart en el seu pla de millores.

3. BUSSOT, GERARD (2009) *Carrers, cases i arquitectes. Sant Feliu de Guíxols, dels inicis fins el 1931* Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols. Sant Feliu de Guíxols



Però la construcció del ramal del port iniciat l'any 1923 en va condicionar el desenvolupament, cosa que va portar a una certa especialització en què va predominar la instal·lació de tallers, fàbriques i magatzems

El Pla de l'arquitecte Guitart, per la zona situada a l'oest i nord de l'estació de tren, preveia diverses actuacions com la prolongació del carrer del Corral —actual carrer de Bartrina en el seu tram entre el carrer de Joan Maragall i el carrer de Santa Teresa— cap al nord, travessant l'actual parc de les Eres, fins a enllaçar amb el carrer de Camís. Tot i l'extensió del nou traçat només ens consta la construcció de set habitatges a finals del segle XIX, mentre que durant el primer quart del segle XX es construïen fins a catorze nous habitatges. Uns altres carrers oberts en aquest sector serien el carrer del Muntanyès i el carrer d'Ixart. El primer d'aquests carrers estaria ocupat bàsicament pels magatzems de Pere Màrtir Estrada vinculats a la indústria dels teixits. Fins als anys vuitanta del segle XX no es va reconduir el sector cap als habitatges particulars. El carrer d'Ixart havia de començar en el carrer del Muntanyès i arribar fins al carrer Camís, essent una via paral·lela al carrer Bartrina, però la ubicació en aquests espais de la fàbrica de teixits Estrada Girbau, posteriorment venuda a l'empresa Godó i Trias, impedí el seu desenvolupament fins a l'enderroc de la fàbrica, a la segona meitat del segle XX. Per altra banda, l'obertura del carrer de Josep Jordà —actualment rambla de la Generalitat— en paral·lel al carrer de Camís produïa una trama de carrers rectangulars al nord de l'estació que no veurien el seu màxim desenvolupament fins ben entrat el segle XX.

A l'est de l'estació de tren hi trobem el planejament d'un seguit de carrers en forma de quadrícula regular. Al nord, a la finca del marquès de Robert, s'hi preveia l'obertura del carrer de Barraquer, del carrer de Goula —actualment carrer de Goya— i la plaça d'Aragó —actual plaça de Gaziel— així com els carrers de Cervantes, Barraquer i Ortiz de la Vega. Tots aquests carrers veurien consolidat el seu desenvolupament urbanístic durant la segona meitat del segle XX. El carrer d'Enric Heriz, el més proper a l'estació, havia de comptar amb una bona amplada per convertir-se en un vial de gran importància. Això implicava el cobriment de la riera de Tueda ja que, d'altra manera, l'amplada del carrer quedava reduïda a tan sols uns quatre metres, cosa que limitava els seus atractius. Malauradament, el cobriment de la riera no es va produir fins l'any 1989, la qual cosa va limitar el desenvolupament d'aquest carrer. No ens consta la data exacta de la primera construcció al carrer d'Enric Heriz, però les construccions d'habitatges es concentren principalment als anys setanta del segle XX. En aquest sector trobem també el carrer Gravina. En aquest cas les primeres edificacions d'habitatges tenen lloc l'any 1901 amb la promoció urbanística promoguda per Margarida Remus i l'any 1908 amb la dels germans Joan i Ricard Castelló. Però la construcció del ramal del port, iniciat l'any 1923, en va condicionar el desenvolupament, cosa que va portar a una certa especialització en què va predominar la instal·lació de tallers, fàbriques i magatzems. Tendència que es va mantenir fins als anys seixanta del segle XX, quan la desaparició del tren va propiciar la seva transformació en una zona més residencial.



Sn. Feliu de Guixols — Llegada del tren.



A dalt, tren circulant en direcció a Sant Pol, pas per l'Escorxador, durant la segona dècada del segle xx. AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (autoría desconeguda)

A sota, gent esperant el tren a l'actual carrer Santa Teresa durant la segona dècada del segle xx. AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (autoría desconeguda)

UN TREN PER UNA CIUTAT

L'arribada del tren va transformar un espai, que mantenia un esperit eminentment rural a les portes de la ciutat, en un sector obertament industrialitzat. La proliferació de tallers, magatzems i fàbriques, principalment en els carrers propers al ramal del port, ens indica el protagonisme del tren com a element dinamitzador de l'economia guixolencs durant els anys del seu funcionament; però, al mateix temps, apareix com un element dissuasiu per al desenvolupament dels habitatges en la seva proximitat, que no es produiria majoritàriament fins als anys posteriors al tancament del tren. El fum, els sorolls, les molèsties ocasionades pel fet de tenir una infraestructura d'aquest tipus a la porta de casa van alentir el creixement residencial.

Josep Auladell

Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols

Vist per la **IDENTITAT** EL TREN I LES PERSONES: COMPONENT HUMÀ DEL FERROCARRIL DE SANT FELIU A GIRONA. La línia ferroviària de Sant Feliu de Guíxols a Girona va esdevenir, ara fa 125 anys, un element de dinamització econòmica i transformació del territori que també incidí en les formes de relacionar-se dels seus habitants. Més enllà de màquines, rails o locomotores traient vapor d'aigua, l'existència d'aquest símbol del progrés industrial de tombant de segle fou possible gràcies a les inquietuds, coneixements i treball d'un important i heterogeni contingent humà.

UN PROJECTE IDENTITARI: EL TREN DELS GUIXOLENCES

El tren de Sant Feliu a Girona nasqué amb la voluntat d'esdevenir un mitjà de locomoció econòmic i popular. Els seus promotors, l'empresari guixolenc Joan Casas Arxer i l'enginyer –també amb arrels ganxones– Enric Heriz Campaneria apostaren per dissenyar un ferrocarril rendible que, alhora, generés un fort lligam identitari entre la gent del territori. Així, el finançament de la línia s'efectuaria per subscripció pública, mitjançant l'emissió d'accions amb un valor assequible per atraure capital des de totes les butxaques però, sobretot, per a fomentar el sentiment de pertinença del tren entre totes les classes socials. En la memòria del projecte redactada per Heriz el 1887 s'expressava aquesta doble estratègia amb les paraules següents: "Nos parece útil fijar el valor de la acción en cien pesetas, para facilitar la participación del obrero y del campesino en un negocio de carácter marcadamente local; no porque creamos que puedan aportar grandes cantidades, sino porque conviene estimular el ahorro y popularizar la idea". La proposta rebé una entusiasta acollida entre la població de Sant Feliu i la construcció i posada en marxa de la línia ferroviària es finançà essencialment amb capital ganxó. D'aquí que, tot i tractar-se d'una iniciativa empresarial privada, el ferrocarril fos identificat sovint per les persones de Sant Feliu com "el nostre tren".

ELS OFICIS FERROVIARIS

La construcció de les infraestructures i del traçat de la nova línia ferroviària entre 1889 i 1892 requeriren una important mà d'obra. Es calcula que hi treballaren unes cinc-centes persones, una part d'elles originàries de l'Aragó i, en menor mesura, Múrcia, atretes per les expectatives laborals. Un cop posat en funcionament el servei, la plantilla es mantingué al voltant del centenar d'empleats. D'aquests, diversos s'hi incorporaren després d'haver participat en les obres de construcció, incloent-hi alguns dels treballadors arribats de fora de Catalunya que, d'aquesta manera, feren arrels a casa nostra.

El personal laboral de la Companyia s'organitzava en quatre serveis independents, coordinats per l'enginyer en cap de l'explotació. El Servei d'Oficines s'encarregava de la gestió administrativa. Per la seva banda, el Servei de Material i Tracció era format pels treballadors dels tallers mecànics, situats a

Els seus promotors, l'empresari guixolenc Joan Casas Arxer i l'enginyer –també amb arrels ganxones– Enric Heriz Campaneria apostaren per dissenyar un ferrocarril rendible que, alhora, generés un fort lligam identitari entre la gent del territori

A l'altra pàgina, autoritats dins d'un cotxe del tren fent un dels viatges inaugurals, 1892. AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (autoría desconeguda)



l'estació de Sant Feliu de Guíxols, i es responsabilitzava del manteniment i la reparació del parc mòbil i motor (locomotores, vagons...).

La funció del Servei de Via i Obres consistia en la conservació de la via per tal que estigués en condicions per a la circulació. Es dividia en cinc brigades, cadascuna de les quals tenia assignat el manteniment d'un tram de vuit quilòmetres del traçat incloent-hi les instal·lacions ubicades dins del tram. Cada brigada era formada per un capatàs, un guardavia i diversos peons. El guardavia recorria diàriament el seu tram, abans de la sortida del primer tren, encara de nit, per assegurar-se que el carril i les cunetes estiguessin nets de branques, de desprendiments de roca o de qualsevol altre element que pogués obstaculitzar el pas dels combois. Les brigades també s'ocupaven de l'anivellament de la via i de la substitució de rails o travesses malmesos. La seva feina era a la intempèrie, sotmesa a les inclemències del temps, amb un fred extrem a l'hivern i una calor sufocant a l'estiu.

Finalment, el Servei de Moviment integrava el personal encarregat de la circulació dels trens i la gestió del trànsit de passatgers i mercaderies, tant a les estacions com a bord dels combois. En cadascuna de les estacions de la línia hi havia un responsable, el cap d'estació. El servei de circulació dels trens requeria una dedicació continuada i disponibilitat immediata, i per això el cap vivia amb la seva família al mateix edifici. Dins la línia hi havia estacions de diversa categoria, segons la importància de la població i del trànsit de mercaderies on s'ubicaven. A les de primera (Girona i Sant Feliu), el cap comptava amb el suport d'una plantilla més àmplia integrada per mossos (per a la càrrega i descàrrega), factors (s'ocupaven de despatxar i facturar les mercaderies i els equipatges) i guardaagulles (accionaven la palanca que permetia desviar la direcció del carril per on havien de circular els combois). A les estacions de segona, en canvi (Llagostera i Cassà) el cap d'estació era ajudat per un mosso, i a les de tercera (Castell d'Aro, Santa Cristina i Quart), era l'únic empleat i s'ocupava de totes les tasques.

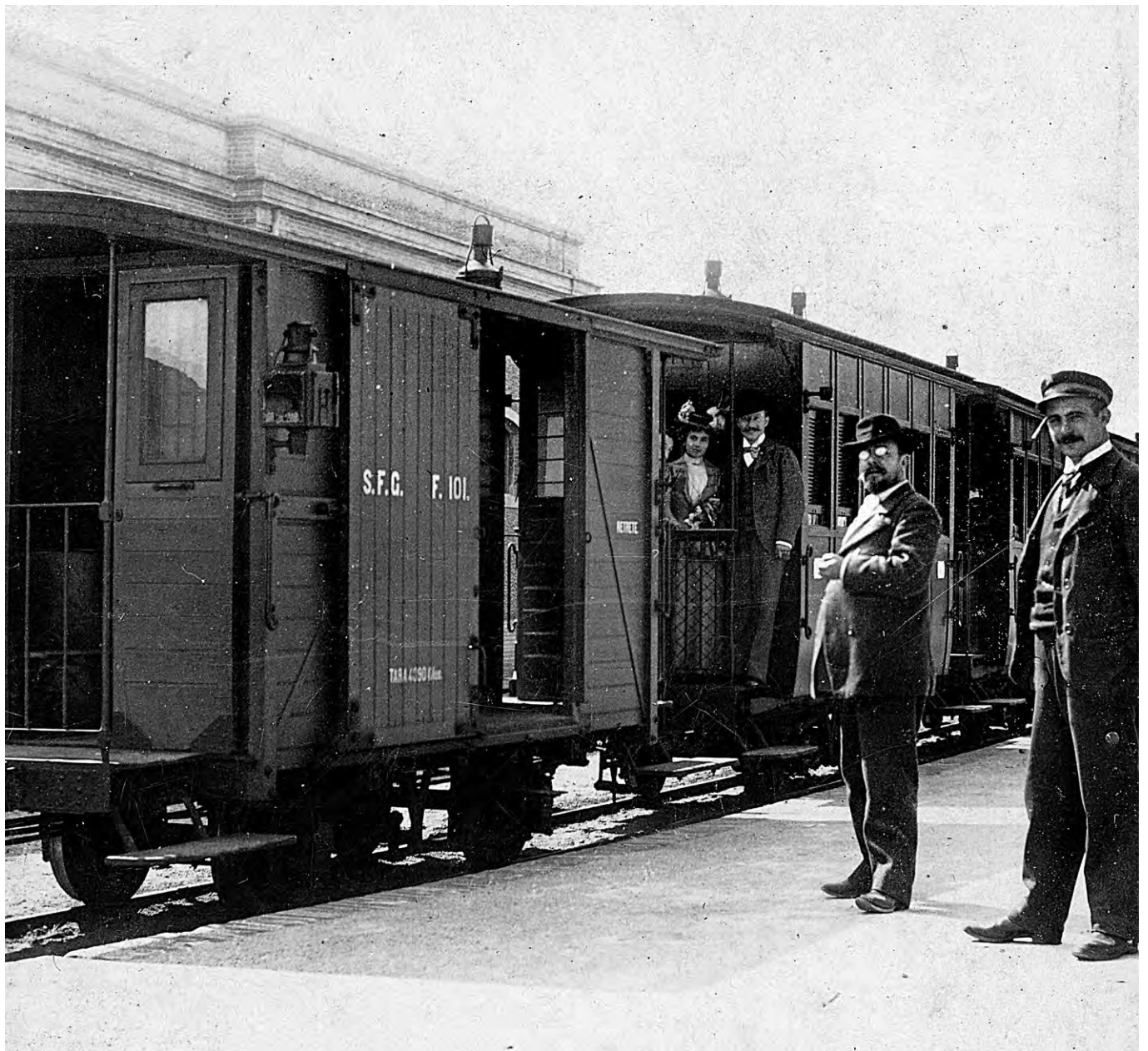
Una altra part del personal adscrit al Servei de Moviment desenvolupava les seves tasques durant la marxa dels combois. El cap del tren, anomenat també conductor o revisor, era la màxima autoritat dins del ferrocarril en circulació. Ocupava el vagó de just darrere la locomotora per poder comunicar-se amb el maquinista, controlava els bitllets dels passatgers i l'accés dels qui pujaven des dels baixadors, la facturació dels paquets i la destinació de la càrrega que duïen els furgons. El maquinista, en canvi, s'encarregava del control i conducció de la locomotora, sempre atent a la via i qualsevol de les indicacions que pogués rebre durant el trajecte per part del cap del tren, mentre el fogoner alimentava el foc de la caldera de vapor que permetia accionar la màquina. Cada maquinista formava equip estable amb un fogoner i sempre tenien assignada la mateixa locomotora. L'un i l'altre estaven

A l'altra pàgina, de dalt a baix
i d'esquerra a dreta:

Tren de Sant Feliu de Guíxols en una estació, entre 1894 i 1896. AMSFG. Fons Joan Soler (autoría desconeguda)

Cap d'estació de Llagostera servint les barreres als anys seixanta. AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (autoría desconeguda)

Retrat del maquinista, el fogoner i el revisor d'un tren, fent la parada a Santa Cristina d'Aro, cap al 1960. AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (autoría desconeguda)



Dins la plantilla laboral de la Companyia mereixen una atenció especial dues professions exercides per personal femení. Es tracta dels oficis de guardessa de baixador i de guardabarrera

adscrius al Servei de Material i Tracció i iniciaven el seu aprenentatge com a mossos al taller perquè es considerava que havien de tenir coneixements de mecànica que els permetrien resoldre avaries o dificultats tècniques durant el viatge. Finalment, el guardafrens se situava al vagó de cua i, en el moment indicat, accionava el mecanisme que permetria aturar el vagó, amb la qual cosa es facilitava la parada del comboi.

EL PERSONAL FEMENÍ

Dins la plantilla laboral de la Companyia mereixen una atenció especial dues professions exercides per personal femení. Es tracta dels oficis de guardessa de baixador i de guardabarrera. La feina a realitzar en ambdós casos era senzilla, i per això la Companyia determinà que la fes una dona, a qui, a més, es podia pagar un sou molt més baix que el d'un home.

Hi havia una guardessa en cadascun dels tres baixadors que, a banda de les estacions, existien en el recorregut de la línia, i que estaven situats a Bell-lloc - Font Picant, Llambilles i la Creueta. En aquests llocs no es despatxaven bitllets ni es facturaven mercaderies perquè el volum de trànsit era menor. Amb tot, calia que hi residís una persona que s'ocupés d'indicar als combois si era necessari aturar-se per recollir algun passatger o bé tenien via lliure per continuar la marxa. Per altra banda, la missió de les guardabarreres consistia a posar i treure temporalment la cadena o barrera que hi havia en aquells punts del recorregut on la via creuava la carretera; d'aquesta manera s'evitava la col·lisió del comboi amb els vehicles.

Certament, no era una feina molt complicada, però sí molt sacrificada perquè s'havia d'acudir al pas a nivell diverses vegades al llarg de la jornada, cada cop que hi havia prevista la circulació d'un tren, dia rere dia, amb fred o calor, amb bonança o mal temps, en hores de llum solar o ja s'hagués fet fosc. A més, les guardabarreres no disposaven de línia telefònica amb les estacions i per això restaven incomunicades, de manera que no podien saber si hi havia hagut incidències que endarrerissin el pas dels trens regulars ni tampoc estaven assabentades amb l'antelació suficient de la circulació de combois excepcionals. Per intentar resoldre aquests imprevistos els combois s'hi comunicaven mitjançant un sistema rudimentari amb banderes.

La barrera de Panedes es trobava en un indret aïllat i, per aquesta raó, es construï al seu costat un petit edifici que servia d'habitatge de la guardessa. En la resta de casos, però, les guardabarreres vivien en algun punt proper a la barrera i hi anaven i venien. En aquest sentit, el 1924 la guardessa del pas a nivell de la carretera de Riudellots sol·licitava dos dies de festa mensuals i un augment de sou per fer front al lloguer del seu habitatge, situat a una

De dalt a baix:

Passatgeres esperant el tren a l'estació de Llagostera, el 4 de maig de 1963. AMSFG. Fons Jordi Verrié (autoria: Jordi Verrié)

Interior d'un cotxe del tren, el 4 de maig de 1963. AMSFG. Fons Jordi Verrié (autoria: Jordi Verrié)

Telèfon de l'estació de Sant Feliu de Guíxols, cap al 1960. AMSFG. Fons Jordi Budó (autoria: Jordi Budó)



distància d'un quilòmetre, argumentant que l'increment del servei de trens li comportava que "desde la madrugada hasta ya muy de noche, tiene que permanecer en el puesto, siendo muy poco el tiempo que le queda para atender al cuidado de la familia y extraordinariamente penoso el ir y venir, lo mismo en verano que en invierno, de la casa habitación al paso".

ELS REQUISITS I LES CONDICIONS DE TREBALL

En el Reglament d'explotació del servei de 1892 s'hi estipulaven alguns requisits mínims per poder optar a un dels llocs de treball. En la majoria de càrrecs era imprescindible saber llegir i escriure i, en alguns d'aquests, disposar d'unes mínimes nocions d'àrbitmetica. Per a algunes professions calia no haver superat una edat màxima, sovint fixada en els 30 o els 40 anys. Algunes tasques, com la de guardaagulles, fogoner o mosso d'estació requerien força física i per això es demanava tenir una "constitución robusta".



Els sous eren molt diversos, segons el tipus d'ofici, la categoria professional i el lloc de treball adscrit. En la nòmina mensual de setembre de 1912, per posar un cas, un cap d'estació cobrava entre 80 i 175 PTA, mentre que un conductor en guanyava 107,50 i un guardafrens, 90; la retribució de les guardabarreres, en canvi, era d'entre 10 i 15 PTA. Els horaris també variaven i podien ser molt dispars en funció de la tasca realitzada. El primer tren sortia de Sant Feliu a Girona a les 4,44 del matí, i per això la jornada laboral d'alguns empleats de la Companyia començava ben d'hora: el conductor, el fogoner i el maquinista d'aquest primer tren, per exemple, havien de ser a l'estació 40 minuts abans de l'hora de sortida. El darrer comboi, en canvi, arribava a l'estació guixolenc a les 11 de la nit.

Una part significativa dels empleats treballaren al tren durant un llarg període de temps. El 1942 hi havia encara tres persones, amb edats compreses entre els 68 i els 76 anys, que hi romanien des de la seva inauguració el 1892 i que, per tant, hi havien complert cinquanta anys de servei ininterromput. Tampoc fou





Àpat de treballadors i directius del tren, cap al 1900. AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (autoría desconeguda)

estrany trobar diversos membres d'una mateixa família treballant simultàniament al ferrocarril: pares, fills i germans amb un mateix cognom que arribarien a constituir autèntiques nissagues de ferroviaris.

El 1905 els empleats de la línia van constituir la germandat "La Protección Ferroviaria" per a ajudar els companys en cas de malaltia, a la qual cosa la Companyia respongué a principis de 1906 establint un reglament amb què es concedien jornals i altres quantitats en casos de malaltia o accidents de treball. Lògicament, les relacions entre els treballadors i la direcció no sempre van ser harmonioses. El 1920, per exemple, el sindicat ferroviari de Sant Feliu de Guíxols a Girona reclamava diverses millores laborals. Durant la Guerra Civil, la Companyia fou confiscada i passà sota control obrer. Per contra, en acabar el conflicte bèl·lic alguns treballadors van ser depurats per la seva ideologia contrària al nou règim franquista. En arribar la postguerra, els empleats del tren també es ressentiren de la misèria generalitzada, i per això alguns intentaven espavilar-se com podien, recorrent a l'enginy o la picaresca. Un conductor de tren relatava l'any 1953 "que es frecuente que los empleados carguen bultos de uso particular y es difícil saber cuando lo hacen por negocio, porque si se les pregunta, se enfadan". Al mateix temps, justificava la seva tolerància en aquestes pràctiques "porque consideraba que la vida es difícil". Aquestes declaracions venien motivades per la incoació per part de la Companyia d'un expedient sancionador contra diversos empleats d'una mateixa família, als quals s'acusava

Va tenir un paper importantíssim en aquest aspecte, en apropar les localitats per on passava la línia i estrènyer la relació entre els seus habitants, fins aleshores acostumats a desplaçar-se a peu o en carruatge com el galerí o la tartana

de transportar regularment en tren des de feia gairebé un any, sense declarar ni facturar, balots de suro pelagré que es carregaven a la Font Picant i es baixaven a Llagostera per a la seva venda. L'empresa reaccionà durament i sancionà els implicats amb la pèrdua total o parcial d'un quinquenni. A la principal responsable dels fets, a més, se li descomptaria mensualment del sou la part proporcional fins a arribar a l'import de 200 PTA a què s'havia calculat que pujava el frau.

VIATJAR EN TREN

El ferrocarril va facilitar el trànsit de mercaderies entre la capital i el port guixolenc, alhora que permetia a les poblacions per on circulava el subministrament de productes bàsics per al consum local com la llet o el peix. Tanmateix, és recordat sobretot en l'imaginari col·lectiu com a mitjà de transport de viatgers. Va tenir un paper importantíssim en aquest aspecte, en apropar les localitats per on passava la línia i estrènyer la relació entre els seus habitants, fins aleshores acostumats a desplaçar-se a peu o en carruatge com el galerí o la tartana. La locomotora esdevingué un element consubstancial del paisatge, una imatge recurrent que amb el seu anar i venir modificà hàbits horaris i propicià noves rutines. Els vagons s'omplien de pageses que acudien a vendre els productes als mercats de la rodalia, però també de viatgers disposats a recórrer aplecs i festes majors dels pobles veïns o gaudir de les Fires de Girona, ben mudats per a l'ocasió. També fou un recurs habitual per apropar els banyistes a la costa durant els mesos de calor, gràcies al baixador situat a tocar de la platja de Sant Pol. Una zona d'esbarjo molt freqüentada era la Font Picant, propera al baixador de Bell-lloc, on guixolencs i gent de la Vall d'Aro acudien a berenar les tardes de festa, atrets per l'aigua que rajava de la seva font. L'afluència de viatgers en aquell paratge propicià fins i tot la construcció d'un restaurant al costat mateix del baixador.

A sota d'aquestes línies, d'esquerra a dreta:

Treballadors de la companyia a les oficines, l'any 1930. AMSFG. Fons Laureano Roca (autoría desconeguda)

Andana del baixador de Bell-lloc – Font Picant. AMSFG. Fons de la Companyia del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona (autoría desconeguda)



De la mateixa manera, l'antic trajecte ferroviari que unia Sant Feliu amb la capital s'ha convertit en un espai de lleure i salut que ressegueixen diàriament nombrosos esportistes i passejants. Es tracta d'una altra mena de viatgers

El trajecte en tren es podia fer en primera o segona classe. Segons la Companyia, el predomini de cotxes de segona classe, molt més senzills, s'explicava perquè permetia estalviar costos i s'adequava millor al perfil socioeconòmic de la majoria dels usuaris als quals anava destinat el servei. Els seients eren correguts i es disposaven longitudinalment, en paral·lel, a banda i banda del cotxe, de manera que els passatgers s'asseien de cara als del banc oposat. Això facilitava el contacte visual i donava peu a conversar i a relacionar-se amb els companys de viatge, que de vegades ni tan sols eren coneguts. La distribució interna, per tant, s'adaptava al tarannà de les classes populars i als seus costums, segons es justificava de forma molt gràfica –i alhora clàssica– en la memòria final redactada el 1888 per l'enginyer Carles Cardenal i signada per Joan Casas: “Trátase en efecto, en este caso, de cortos trayectos, siendo la principal causa de movimiento las ferias, mercados, etc. etc., circunstancia en que los viajeros de la clase del pueblo salen por lo regular en numerosas pandillas cargando cada cual con las mercancías que se propone vender ó con las que acaba de adquirir; [...] es siempre para aquella clase de la sociedad un aliciente el hacer el viaje en compañía, al contrario de lo que ocurre con nuestra clase media, que por sus costumbres retraídas, si se compara con las extranjeras, busca siempre la soledad ó cuando mas la sociedad de contadas personas de su agrado. En fiestas populares de todas clases la aglomeración de pasajeros de la clase inferior hace muchas veces imposible contar en un tren, con asientos suficientes para todos los pasajeros que se presentan en estaciones intermedias, y el público prefiere por lo general en tal caso hacer su corto viaje de pié y con alguna incomodidad á quedarse en tierra ó esperar otro tren”.

El ferrocarril de Sant Feliu a Girona ja fa temps que no circula ni transporta passatgers. Tanmateix, el factor humà continua present en la major part de les seves infraestructures centenàries que encara s'han conservat, en haver estat adaptades per a nous usos socials, escolars o turístics. De la mateixa manera, l'antic trajecte ferroviari que unia Sant Feliu amb la capital s'ha convertit en un espai de lleure i salut que ressegueixen diàriament nombrosos esportistes i passejants. Es tracta d'una altra mena de viatgers, que per una estona s'allunyen de la velocitat de vertigen per la qual –ben al contrari del calmos i vell *carrilet*– circula la nostra vida quotidiana.

Marc Auladell Agulló

Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols

Vist per la **GUERRA** RESSEGUINT L'EMPREMTA DEL TREN DE SANT FELIU DINS ELS CONFLICTES ARMATS DEL SEGLE XX. El Carrilet, el Feliuet, el Tren Petit són els noms propis que la gent va atorgar al tren, a partir de diminutius afectuosos del que en el seu dia fou conegut com el tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona, o com els guixolencs l'anomenaven, *el tren*. Aquest record amable del ferrocarril, que encara avui desperta nostàlgia entre els que el visqueren, ha fixat en certa mesura les bases i el to en l'elaboració d'estudis en què predomina més aquest sentiment, que l'anàlisi i la interpretació històrica d'uns successos ja passats. En aquest article, analitzarem detingudament la relació que tingué el ferrocarril guixolenc amb el mon militar i el paper que representà aquest, dins el context dels conflictes armats del segle xx.

ELS PRIMERS TEMPS

La primera referència que ens permet relacionar el tren de Sant Feliu amb el transport de tropes, la trobem citada el dia 10 d'agost de 1893 a la capçalera del diari *El Noticiero*. L'article en qüestió, "La Fiesta Mayor en 1893" narra de forma entusiasta la celebració d'aquesta festa i es menciona que "en el primer tren del martes llegaron la banda municipal de Barcelona y la música del Regimiento de Asia, que desfilaron por nuestras calles engalanadas, al son de bonitos pasos dobles." No deixa de resultar-nos inversemblant que la primera crònica que testimonia la relació del tren amb el transport de tropes, sigui per narrar-nos la participació d'aquestes en un acte tan festiu. Un fet *a priori* molt allunyat del que hom s'imagina quan es parla de l'exèrcit.

L'anomenat Regiment d'infanteria d'Àsia¹ núm. 59 fou creat el 1877 sota la direcció del coronel Claudio Pascual Torrejón. El 1891 el regiment passà a ser el núm. 55 i tingué una presència més que destacada a la ciutat de Girona on es trobava aquarterat al convent de Sant Domènec (actual Facultat de Lletres de la UdG). Aquest regiment serà dissolt el 1931.

La banda de música del Regiment serà contractada en moltes poblacions veïnes per tal d'amenitzar les vetllades festives i Sant Feliu, també els contractaran en repetides ocasions com ara a la Festa Major del 1903² i també; en els Carnavals de 1907³ i 1911⁴. En aquestes ocasions però, les cròniques no descriuen l'arribada dels músics a l'estació (com en el 1893) però creiem, que empraven el tren atès que era la via de comunicació més ràpida entre Girona i Sant Feliu de Guíxols.

EL TREN DE SANT FELIU I LA GRAN GUERRA

Com per hom és sabut, l'assassinat de l'arxiduc Francesc Ferran, príncep hereu de la corona austríaca, el 28 de juny de 1914 a Sarajevo desencadenà un dels conflictes bèl·lics més grans de la història. La Primera Guerra Mundial enfrontà els països aliats (Sèrbia, Rússia, França, la Gran Bretanya, Japó, Itàlia, Romania, Portugal, els Estats Units i Grècia) i les potències centrals (l'imperi Austrohongarès, Alemanya, l'imperi Otomà i Bulgària). Molts països, tot i mantenir-se al marge del conflicte, mostraren simpaties per un dels dos bàndols enfrontats. En el cas d'Espanya, el govern conservador d'Eduardo Dato es declarà neutral atès que els recursos econòmics i militars del moment no hi acompanyaven.

Tot i la postura de neutralitat adoptada, arreu del territori l'opinió pública

-
1. Sánchez Fernández, F. (2005). "Regimientos con familia y el inmemorial la tuvo". *La Coronelia Guardas del Rey*, (14), p. 13- 14.
 2. (9 d'agost de 1903). Diari *Llevar*, p. 3
 3. (9 de febrer de 1907). Diari *Llevar*, p. 3
 4. (4 de febrer de 1911). Diari *El Programa* p. 3

En breu, les conseqüències derivades del conflicte començarien a afectar la població, ja que la disminució en l'exportació del suro obligà les fàbriques a reduir personal i, també, a escurçar les jornades laborals i a baixar els sous

es dividí entre els partidaris dels germanòfils (sobretot la dreta monàrquica, catòlica i l'exèrcit) i els aliadòfils (els partits socialistes i reformistes, diversos agrupaments republicans i intel·lectuals) i s'encetà una escalada de confrontació –sobretot dialèctica i ideològica– per tal d'esgarrapar suports d'un bàndol cap a un altre⁵. Pel que fa a la nostra vila, sabem que també hi hagué debat⁶ al carrer i posicions enfrontades i més, si entenem que en un espai “relativament petit i familiar” com era Sant Feliu, i convien ciutadans de la colònia francesa i alemanya tot dirigint els seus negocis⁷.

En breu, les conseqüències⁸ derivades del conflicte començarien a afectar la població, ja que la disminució en l'exportació del suro obligà les fàbriques a reduir personal i, també, a escurçar les jornades laborals i a baixar els sous. Dia rere dia, els ciutadans perdien poder adquisitiu davant d'un encariment generalitzat dels preus dels productes considerats de primera necessitat. El preu del carbó, utilitzat per escalfar i també per alimentar la flama dels trens, s'encarirà i amb el temps escassejarà.

A l'altra pàgina, de dalt a baix i d'esquerra a dreta:

Jura de bandera del regiment d'Àsia al passeig del Mar el març de 1915, aquesta imatge fou publicada al setmanari *Ciutat Nova*. AMSFG. Col·lecció Antoni Vidal Arxer (autoria desconeguda)

Retrat de Joaquim Cateura Carbonell (veí de Sant Feliu de Guíxols) vestint l'uniforme del Regiment d'Àsia 55 durant la instrucció militar en el període comprès entre 1909 i 1911. Procedència: Fons fotogràfic familiar de Carme Ragolta Adrià i Joan Bosch Ragolta

Vaixell *Cabo tres forcas* després dels bombardejos al port durant la Guerra Civil, vista presa el 26 de febrer de 1938 des d'un dels magatzems del moll. AMSFG. Fons Vicenç Gandol (autoria: Vicenç Gandol)

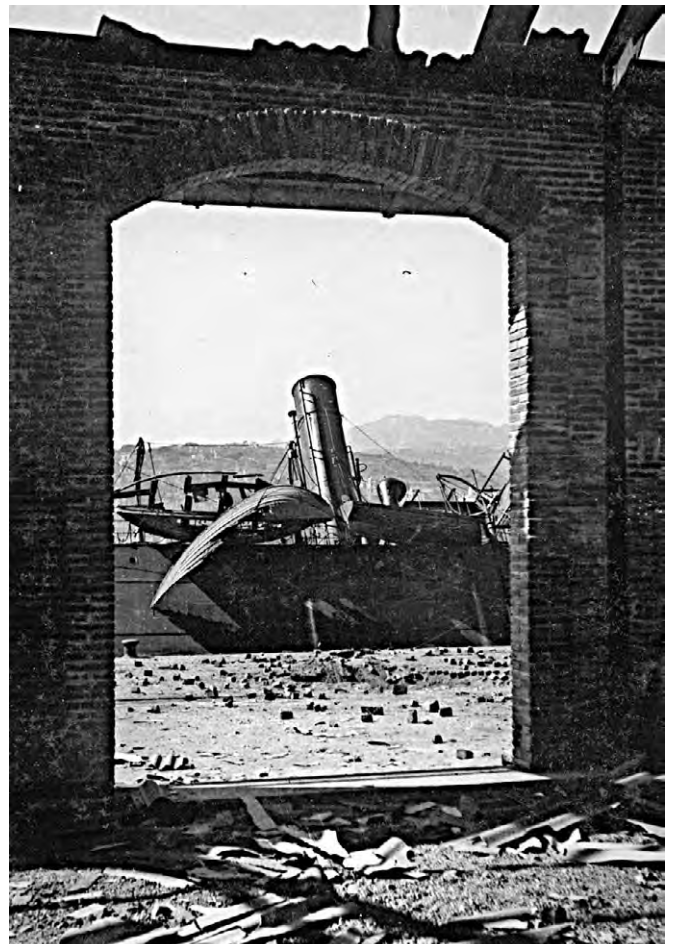
Tot i que no tenim constància que succeís cap aldarull derivat del moment difícil que es vivia, la preocupació de les autoritats pel que pogués esdevenir sí que generà una certa tensió. El diari *Ciutat nova*⁹ publicat el 22 d'agost de 1914¹⁰, narra en una breu notícia titulada “*Arribada de tropes [sic]*” que “Ahir en el tren de les 9 del matí arribaren la 1a i 2a companyia del segon batalló del regiment d'Assia al mando del comandant D. Josep Molins Campos amb el fi de garantir am tota seguretat els interessos del estrangers i vigilar les costes [sic].”

Aquesta vigilància cautelosa perpetrada pels militars sabem que es prolongà en el temps ja que els diaris *Ciutat Nova* i *El Programa*, publiquen ambdós a la tercera pàgina del dia 20 de març de 1915¹¹, un programa dels actes que se celebraran el diumenge 21 de març en el passeig del Mar amb motiu de la jura de bandera per part dels reclutes del Regiment d'Àsia destacats a Sant Feliu de Guíxols i Palamós.

El 27 de març el diari *Ciutat Nova* publicà un extens reportatge a les dues primeres pàgines en el qual s'explica amb tot detall els preparatius a la ciutat, l'arribada del tren a l'estació portant les autoritats militars, i la celebració de la jura de bandera per part dels reclutes de les companyies del Regiment destacades a Sant Feliu de Guíxols i Palamós. Les tropes destacades a Sant Feliu i Palamós s'aniran rellevant per altres companyies del regiment, totes elles arribades amb el tren; tal com cita *Ciutat Nova* a les edicions del 8 de maig i 7 d'agost de 1915.

Un altre fet remarcable que succeí a Sant Feliu dins d'aquest context de disputa entre els partidaris dels aliats i els germanòfils fou l'aterratge d'un

5. Termes, J., (2003), *De la Revolució de Setembre a la fi de la Guerra Civil (1868 – 1939)*, Barcelona: Edicions 62.
6. Fuentes Codera, M., (2015), *La Gran Guerra a les comarques gironines: l'impacte cultural i polític*, Girona: Diputació de Girona.
7. Bussot i Liñon, G., (2002), *Indústries, comerços i serveis*: El Carrilet Edicions, p. 71 – 72.
8. (7, 9 i 12 d'agost de 1914). *Diario de Gerona*, p. 7, p. 5-6 i p. 3 respectivament.
9. (22 d'agost de 1914). Diari *Ciutat Nova*, p. 3
10. (22 d'agost de 1914). Diari *El Programa*, p.3 notifica: “Ahir, amb el tren de les nou, van arribar dugues companyies del Regiment d'Assia, qu'està de guarnició a Girona. Una d'elles, sortí a la tarde, cap a Palamós [sic].”
11. Els dos diaris notifiquen que en el tren de les 9 arribarà el general de Brigada Fernando Carrera Garrido, el tinent coronel major, el capellà del regiment, la bandera i la banda de música per tal de celebrar els actes.





A dalt, detall de la gent a l'estació de Sant Feliu de Guíxols acomiadant els soldats que anaven a lluitar al front durant la Guerra Civil. AMSFG. Col·lecció Salvador Guebara (autoria desconeguda)

A sota, vista general de l'estació de Sant Feliu durant la Guerra Civil amb el tren a punt de sortir per transportar soldats al front. AMSFG. Col·lecció Salvador Guebara (autoria desconeguda)



hidroavió francès a la platja on restà mitja hora per tal d'arreglar el motor danyat. Aquest fet és descrit en el diari *El Norte*¹² juntament amb altres casos de clara violació de les fronteres nacionals per part de l'exèrcit francès. La notícia, escrita amb un pronunciat to germanòfil, denuncia la tolerància i la permissivitat dels aliadòfils enfront d'aquestes accions ocorregudes dins les fronteres nacionals.

Aquests successos narrats, ens han fet redescobrir un capítol de la nostra història que el pas del temps va silenciar. És per aquest motiu que hem de ser cauts alhora de valorar la seva importància, ja que no hem d'oblidar, que el tren complí de forma estricta i rutinària amb la funció que tenia assignada en un moment en què Europa es convertí en camp de batalla.

EL TREN EN TEMPS DE LA GUERRA CIVIL ESPANYOLA (1936 – 1939)

A pesar de la inestabilitat social i econòmica derivades de la guerra europea, el tren de Sant Feliu seguí complint la tasca per la qual fou creat. No serà fins a l'any 1936 que la Companyia del Ferrocarril deixà de ser una mera espectadora dels esdeveniments que succeïen, per convertir-se en participant actiu tot realitzant transport de tropes o trasllat de material bèl·lic en pro de la República tal com analitzarem a continuació.

12. (7 de juliol de 1918). Diari *El Norte*, p. 5

El tren fou emprat per transportar tropes al front tal com testimonia la sèrie de fotografies realitzades a l'estació i també, sabem que es proveïen els trens de matèria prima útil per tal de cooperar en l'esforç bèl·lic

El pronunciament militar produït per un grup de militars de l'exèrcit espanyol contra el Govern republicà el 17 de juliol de 1936, no va tenir els efectes desitjats cosa que va empènyer el país cap a una guerra que era ja del tot imminent. Aquesta insurrecció militar provocà un cert desconcert inicial entre les autoritats republicanes fins que, el 21 de juliol de 1936, es creà el Comitè de Milícies Antifeixistes de Catalunya (format bàsicament per integrants de la CNT, ERC, el POUM o la UGT) per tal de redirigir la situació tot garantint l'ordre públic revolucionari i reclutar milicians per enviar al front.¹³ En aquest clima d'incertesa i pel que succeiria, les autoritats emergents van confiscar els serveis bàsics com l'aigua, l'electricitat, el gas i, també, la Companyia del Ferrocarril tal com testimonia l'acta d'incautació¹⁴ redactada el 23 de juliol de 1936.

Des de llavors, es confià l'explotació del tren a un Consell Obrer dirigit pel Sr. Emili Fontanella (Sindicat Nacional Ferroviari de la UGT). Altrament, tots els serveis de transport es col·lectivitzaren per tal de garantir que els serveis (camions, taxis, carros i taller mecànic) continuessin en funcionament tal com es desprèn d'un document¹⁵ de juliol de 1937. En aquest, la Secció de Carrioters continua oferint els seus serveis de transport a la població tot emprant "els 15 o 20 cavalls i el carro adequat pels distints serveis". A pesar de les dificultats i els perills, s'insta els treballadors a continuar complint amb la seva tasca de la millor manera possible per tal de garantir una "normalitat" en temps de guerra.¹⁶

El tren fou emprat per transportar tropes al front tal com testimonia la sèrie de fotografies realitzades a l'estació i també, sabem que es proveïen els trens de matèria prima útil per tal de cooperar en l'esforç bèl·lic. Aquest darrer succés, fou narrat pel cronista guixolenc Lluís Palahí Xargay en el seu article "Una ullada més sobre el desaparegut tren de Sant Feliu"¹⁷ i també, per Dolors Gurnés Bou (guardessa del pas a nivell de Llagostera) en una entrevista, on explicà que "durant la guerra, circulaven molts trens especials carregats de material de guerra de dia i de nit¹⁸." Recalcant aquestes fonts, dins l'arxiu del tren es troba un comunicat¹⁹ del 20 de març de 1939 en què es notifica a les noves autoritats que s'ha trobat dins l'estació de Sant Feliu de Guíxols, 343 carcasses d'obusos de morter del calibre 80 procedents d'una foneria de Girona i a continuació, enviades a un taller²⁰ d'aquesta localitat per polir-les i calibrar-les.

A diferència d'altres conflictes armats, la vida a la rereguarda no es mantindrà allunyada del patiment i del dolor directe del front ja que la Guerra Civil fou el primer conflicte en el qual es considerà la població civil com a objectiu militar (preludi del que seran els bombardejos a la Segona Guerra Mundial). El 6 de març de 1937, *El Heraldo de Castellón* publicà a la tercera pàgina que "esta mañana, dos trimotores facciosos bombardearon las escuelas de

13. Gaitx Moltó, J.; Fogueras Cordero, G., (2009), *La Guerra Civil a Santa Cristina d'Aro (1936 – 1939)*, Girona: Palahí Arts Gràfiques

14. AMSFG, Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona, FC 7636.

15. AMSFG, Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona, FC 7732,2.

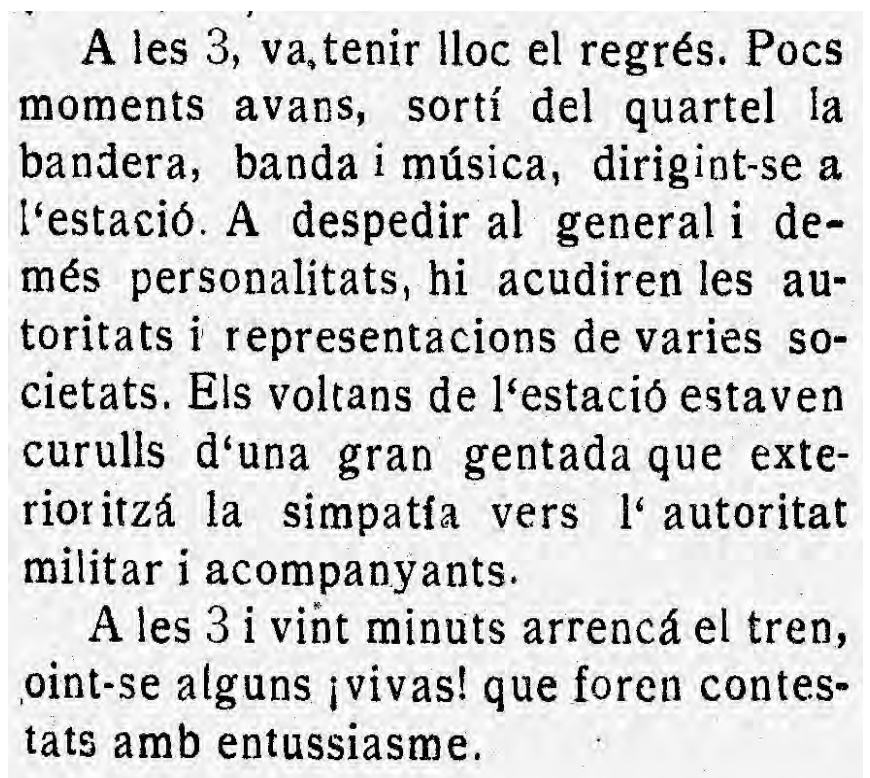
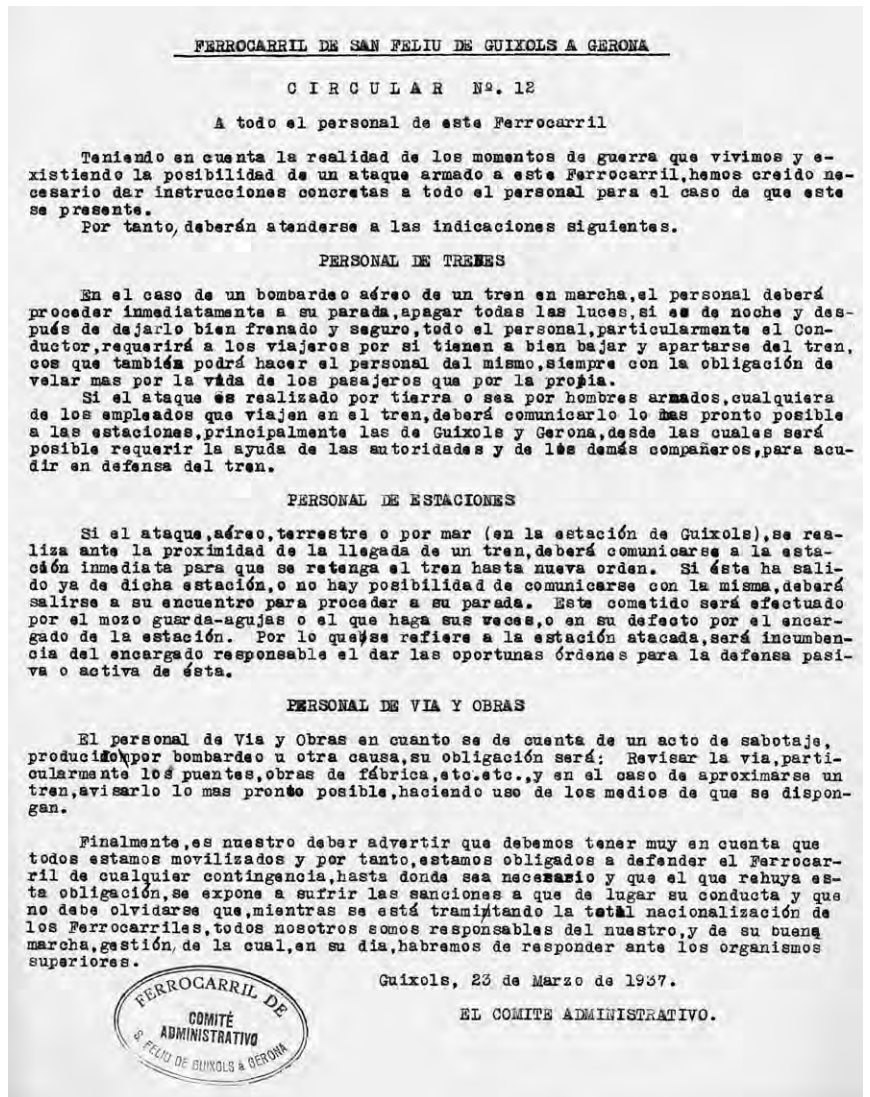
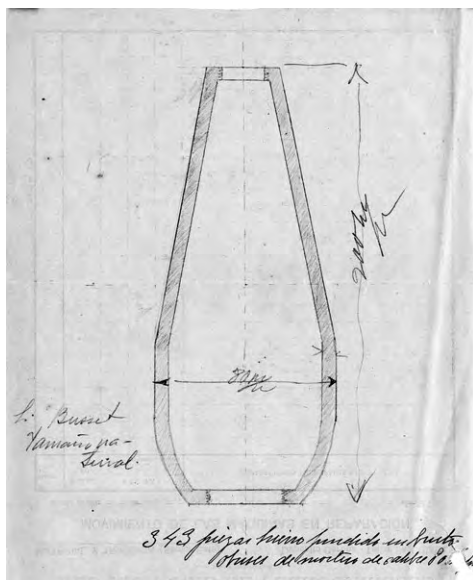
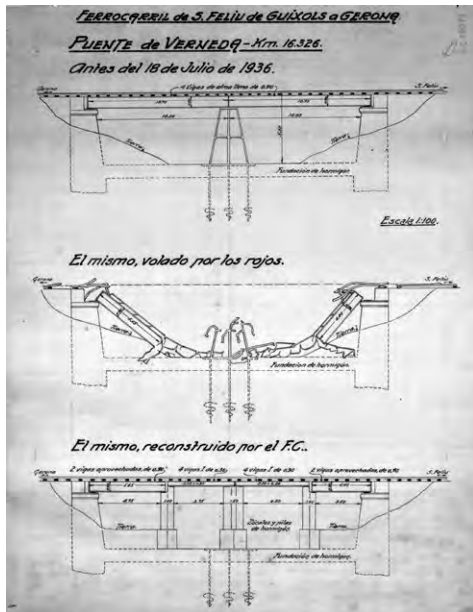
16. Jiménez, À., (1986), "Política de col·lectivitzacions assajada per la CNT – FAI a Sant Feliu de Guíxols durant la Guerra Civil": *La Guerra Civil a les Comarques Gironines (1936 – 1939)*. Girona: Cercle d'Estudis Històrics i Socials de Girona (p. 223 –230).

17. "Jo observava els combois que transportaven lingots de ferro i peces metàl·liques que servien per a fabricar material de guerra. Aquests combois generalment eren arrastrats per les locomotores números 11 i 12, de més potència." (p. 269)

18. Fragment d'entrevista extret del llibre de *El Centenari del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona* (p. 37)

19. AMSFG, Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona, FC 156,8 i 156,9.

20. No tenim cap document que detalli quin era el taller que s'encarregava de preparar la carcassa dels obusos. Tot i així, ens han arribat testimonis orals de que podria ser can Castelló (fabricants de maquinària per a les indústries del suro) tot aprofitant la seva maquinària per contribuir en la indústria de guerra.



Seguint amb aquesta línia preventiva, també es construí dins el taller de l'estació de Sant Feliu un refugi en un fossat per tal de protegir els treballadors

Palamós que fueron evacuadas rápidamente, logrando con ello salvar la vida a numerosos niños. En Sant Feliu de Guíxols, las bombas apenas causaron ningún daño”.

Preveien però l'alt risc i la mortaldat que podrien causar els bombardejos indiscriminats (i més, si considerem que el tren fou vist per l'enemic com un objectiu el qual abatre per la seva importància estratègica) el Comitè Administratiu del Ferrocarril elaborà un document²¹ (circular núm. 18) datat el 23 de març de 1937 en el qual s'establien un seguit de directrius d'acció en cas d'atac, bombardeig o sabotatge contra el tren amb l'objectiu de minimitzar els danys i salvaguardar viatgers i treballadors. Seguint amb aquesta línia preventiva, també es construí dins el taller de l'estació de Sant Feliu un refugi en un fossat per tal de protegir els treballadors. El desmantellament d'aquest apareix citat en un inventari²² elaborat després de la guerra en què es detallen totes les infraestructures que han estat danyades i el cost que suposarà la seva reparació.

El butlletí *Justicia Social*²³ publicat el dilluns 16 d'agost de 1937 ens descriu en primera pàgina, dins l'informe del “Frente de Aragón”; que “en el día de ayer, la aviación facciosa lanzó sobre Sant Feliu de Guíxols algunas bombas que causaron víctimas en la población civil y escasos daños materiales”. El 26 de juliol de 1938, el Bloc Oficial de Guerra publicat dins el diari *La Prensa*, ens informa que es van bombardejar els objectius militars del port de Sant Feliu de Guíxols. Si relacionem aquesta notícia amb l'inventari²⁴ de danys citat anteriorment, arribem a la conclusió que les infraestructures del tren foren altament castigades pels bombardejos, fet que ens revela que els nacionals consideraven el tren com un dels objectius més prioritaris.

Després de quasi tres anys de conflicte i resistència, el dia 3 de febrer de 1939 la División Legionaria Flechas Azules ocupà la ciutat de Sant Feliu i va donar per tancada la conquesta. El *Diario de la Marina* (p. 24) publicat el 4 de febrer narra l'avançada de les tropes nacionals pel territori i cita, la interrupció de la línia del tren tot dient: “Al caer la noche ayer, el frente que cubrían las tropas nacionalistas correspondientes a los cuerpos de ejército de Africa, Navarra, Legionarios y el Maestrazgo. Además de trazar el círculo que va encerrando las Sierra de Montseny, cuyo gollete comprende el territorio entre Viladreu y Sant Feliu de Buxalleu, al Este de la sierra citada y por los sectores de la costa, tras la ocupación de Tossá en la orilla del Mar y de Sils, en la ruta de Tordera a Gerona, el desbordamiento de las unidades del Ejército de Africa, al recorrer los veinte kilómetros que median entre Tossá y Llagostera, han seguido hacia el Norte, y alcanzado la ruta de esta aldea a Cassá de la Selva, en donde han interrumpido el ferrocarril de San Feliu de Guixols a Gerona [...]” “Para completar la obra realizada, estas mismas unidades han lanzado una acometida des de Llagostera a

A l'altra pàgina, de dalt a baix i d'esquerra a dreta:

Plànol amb aixecaments del pont del Verneda abans de la guerra, destrossat durant la retirada de l'exèrcit república i tal com fou reconstruït posteriorment per la companyia. AMSFG. Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona

Croquis de les carcasses buides d'obusos de morter que eren enviades a Sant Feliu de Guíxols en tren des de la foneria de Girona per tal que fossin polides. AMSFG. Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona

Portada del número de *Ciutat Nova* on es publica la crònica de la jura de bandera del Regiment d'Àsia l'any 1915.

Circular del Comitè Administratiu del Ferrocarril del dia 23 de març de 1937 amb instruccions per al personal en cas de bombardeig. AMSFG. Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona

Fragment de la crònica publicada a *Ciutat Nova* en què s'explica la jura de bandera de març de 1915.

21. AMSFG, Fons Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona, FC 7696.

22. AMSFG, Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona, FC 174,4.

23. *Justicia Social*, Órgano de la Agrupación Local del Partido Socialista y Portavoz de la Federación Local UGT.

24. AMSFG, Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona, FC 174,1.



A l'esquerra, detall del port amb un camió al costat del magatzem de la Companyia del Ferrocarril, el 9 de juliol de l'any 1955. AMSFG. Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona (autoría desconeguda)

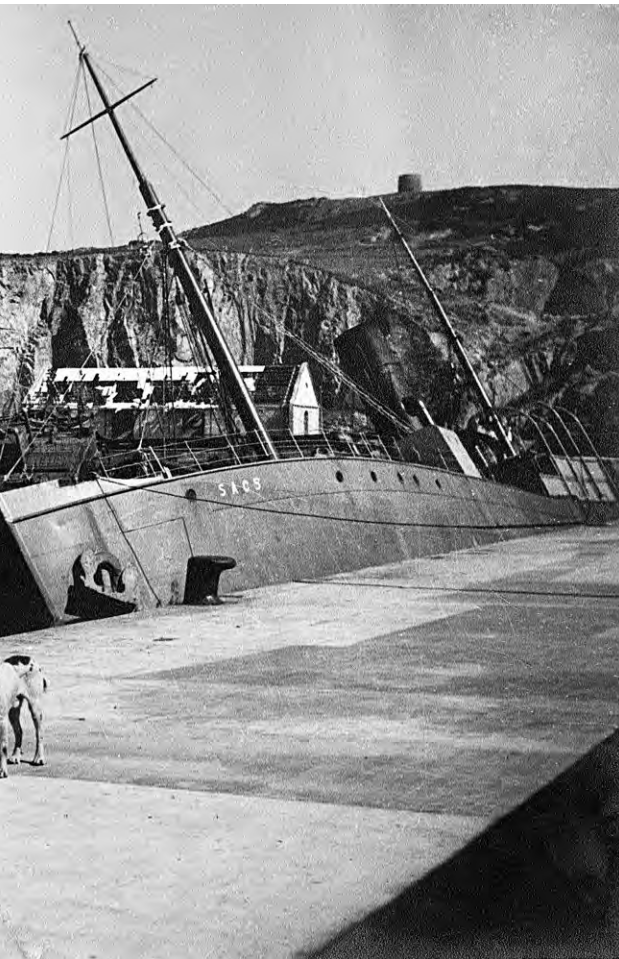
Al costat, vista del port amb els desperfectes ocasionats durant els bombardejos de la Guerra Civil. Al fons, el magatzem del tren. AMSFG. Fons Vicenç Gandol (autoría: Pere Rigau)

Sant Feliú de Guíxols a través de los quince kilómetros que tiene la calzada. Gerona ha quedado a diez Kilómetros de las avanzadas nacionalistas [sic]. "Aquesta font ens permet entreveure amb certa aproximació de temps, el moment en què les tropes republicanes degueren abandonar Cassà de la Selva i també, la voladura del pont del Verneda²⁵ per tal de frenar l'avenç dels nacionals.

El dia 5 de febrer de 1939, el *Diario de la Marina* recull en portada un article on es fa ressò de l'ocupació de Sant Feliu de Guíxols, del mal estat en què es troba la ciutat de Girona després de l'ocupació ("La ciudad de Gerona sufrió mucho más de lo que se había supuesto. Todo el barrio de la estación ferroviaria, especialmente la calle de Santa Eugenia, la plaza del Carril y la avenida del 20 de Julio, están semidestruidos por las llamas.") i que el cos de les tropes marroquines que es trobaven a les portes de Palamós notifiquen que sembla una ciutat evacuada.

25. AMSFG, Fons Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona, FC 174,2. En aquest document del 4 d'octubre de 1939, se cita l'edificació i el cost del nou pont del Verneda.

Amb l'acabament militar del conflicte, el trens com el de Sant Feliu esdevingueren unes infraestructures clau per al nou règim atès que permeteren articular i "interconnectar" de nou els territoris de forma eficaç



Amb la conquesta dels pobles per part de l'exèrcit dels nacionals, totes les institucions republicanes van quedar desarticulades i sense valor. Un cop restablerta la direcció del tren als antics propietaris, aquests van haver de seguir les directrius²⁶ imposades el 14 d'abril de 1939 pel Servicio Militar de Ferrocarriles en què s'ordenava que tot el parc mòbil en bon estat fos emprat per al transport de "víveres" a la zona alliberada. Tanmateix, la Delegació Local d'Abastaments de Sant Feliu de Guíxols adreçà una circular²⁷ als caps de control i d'embarcament de l'estació, per tal de vigilar amb rigor la possible entrada i/o sortida de mercaderies de primera necessitat (sucre, oli comestible, carns salades i en conserva, ous, llet condensada, pasta per a sopes, entre d'altres) sense l'expressa autorització a fi

d'evitar-ne un ús indegut en un moment d'extrema necessitat com fou l'inici de la postguerra.

Amb l'acabament militar del conflicte, el trens com el de Sant Feliu esdevingueren unes infraestructures clau per al nou règim atès que permeteren articular i "interconnectar" de nou els territoris de forma eficaç, ja que les altres infraestructures estaven molt malmeses. Aquesta importància anà minvant a poc a poc degut a la manca de renovació i modernització del tren fins que finalment desaparegué el 1969.

Francesc Bosch Torrent
Historiador

26. AMSFG, Fons Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona, FC 1556

27. AMSFG, Fons Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona, FC 1545,1

Vist per les **ARTS VISUALS** A TOTA MÀQUINA: EL PAS DEL TREN PER L'ART. L'arribada del tren sacsejà el sector del transport però, en realitat, comportà canvis en tots els àmbits. En l'àmbit econòmic, el tren ofería un munt de possibilitats com disposar de productes i materials més fàcilment, també més immediatesa en el coneixement de les notícies i la recepció del correu. Des d'un punt de vista social, posà a l'abast de les classes populars una mobilitat que fins aleshores havia estat restringida a la gent benestant. La irrupció del tren al paisatge provocà, d'una banda, admiració i, de l'altra, desconfiança, per l'angoixa de no saber si la velocitat afectaria el cos humà. El tren també generà la servitud d'estar pendent d'uns horaris, els quals juntament la jornada laboral en el món industrial, van fer que la vida comencés a anar a toc de rellotge. En l'art, el tren inspirà els impressionistes i provocà canvis en la concepció i enquadrament de vistes i paisatges.

A l'altra pàgina, de dalt a baix:

Vista de Castell d'Aro, quadre pintat per Josep Albertí AMSFG. Fons Alfons Hereu (autoria: Alfons Hereu)

L'estació de Josep Albertí, 1960, oli sobre tela, 51 x 61 cm (Museu d'Història de la Ciutat de Sant Feliu de Guíxols)

El carrilet de Josep Albertí, 1968, oli sobre tela, 65 x 81 cm (Museu d'Història de la Ciutat de Sant Feliu de Guíxols)

Barri de l'estació de Josep Albertí, 1958, oli sobre tela, 50 x 61 cm (Museu d'Història de la Ciutat de Sant Feliu de Guíxols)

El vagó de tercera d'Honoré Daumier, entre 1862 i 1867/18, oli sobre tela, 65,4 x 90,2 cm (Metropolitan Museum de Nova York)

Podríem pensar que les obres girarien entorn la temàtica del tren. Però no, les obres escollides mostraven una naturalesa i un estil de vida no contaminades pel fum del tren o de les fàbriques

El 30 de juny de 1892 es va inaugurar el tren de Sant Feliu a Girona. Per celebrar aquest gran esdeveniment, es va organitzar una exposició de Belles Arts als jardins de Victòria Ferrer i Antonia Vinyas, esposa de Joan Casas, un dels promotors del tren. La inauguració va tenir lloc el 3 de juliol. Si el tren satisfesia les aspiracions de progrés material de la ciutat, amb aquesta exposició d'art es pretenia impulsar el progrés espiritual de la ciutat, segons va manifestar el Sr. Casas en el discurs inaugural d'aquesta exposició¹. No es tractava doncs d'un mer complement festiu a la inauguració del tren. Els artistes que es van escollir per a aquesta exposició van ser aquells, en paraules del Sr. Casas, que "sols presten homenatge al art verdader, no l'art que sols se preocupa de la forma y no del concepte artístich que deu esser sempre moral; no al art que arrossega sas daurades ales per lo fanch de las impuresas y obscenitats y si sols al que aspira á elevar l'esperit y ennoblirlo [sic]"².

Amb aquest criteri es van escollir obres de 24 pintors, a més d'escultors, fotògrafs i gravadors. Molts d'ells, noms coneguts: Joaquim Vayreda, Lluís Graner, Ramón Martí i Alsina, Josep Arpa, Joan Llimona, etc. A *El Noticiero* del 30 de juny de 1892 se citen els noms de R. Casas i de S. Russiñol en la llista d'artistes, però en el catàleg d'artistes de l'exposició els seus noms no hi figuren. No sabem perquè ni si realment es van exposar obres seves o no. Podríem pensar que les obres girarien entorn la temàtica del tren, però, no; les obres escollides mostraven una naturalesa i un estil de vida no contaminades pel fum del tren o de les fàbriques. La representació d'una vida idíl·lica com antídoto espiritual al peatge que pagàvem per assolir el progrés material. Només una pintura de Lluís Ràfols i Olivella tenia per títol *L'arribada del tren*. No hem trobat cap imatge de l'obra, però per l'estil acadèmic del pintor, podem suposar que la seva arribada no pertorbava la pau de l'entorn...

Per als promotors d'aquesta exposició, doncs, progrés material i progrés espiritual havien d'avançar en paral·lel, sense tocar-se ni entrecreuar-se, com les vies d'un tren. Altrament, l'art perdria la seva funció moral, l'aspiració a "elevant l'esperit" en el "fang de les impureses". Què és i que no és art, què ens dona o ha de donar a veure i com, són preguntes que no tenen fàcil resposta o que en tenen més d'una.

1. *El Noticiero*, de 7 de juliol de 1892, p.2

2. *El Noticiero*, del 7 de juliol de 1892, p.002

3. "Avui en dia, sobre les ales del vapor, tothom és poeta" Jules Janin, 1847. Citat per Rocio Robles Tardío en el seu llibre *Pintura de humo*. Ed. Siruela, 2008.

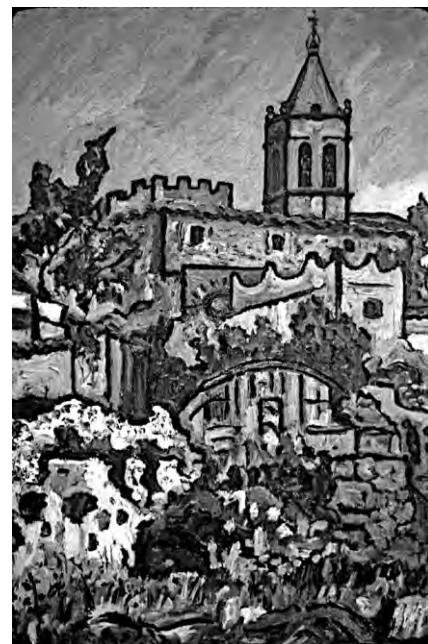
El 1839 es va presentar la invenció del daguerreotip –una tècnica que permetia per primera vegada fixar la imatge de manera permanent–, juntament amb la del ferrocarril davant la comissió científica de l’Institut de França i de l’Acadèmia de les Ciències i les Belles Arts

La invenció del tren va ser vista molt negativament per uns i molt positivament per altres. Per uns, aquest “monstre” o “bèstia de ferro” portaria tota mena de malalties i desastres en destruir la manera tradicional de viure amb harmonia amb la natura. Per altres, en canvi, seria la font de progrés i prosperitat, no només material sinó també espiritual ja que agermanaria la humanitat en esborrar les fronteres entre els pobles i les nacions. Fins i tot ens convertiria a tots en artistes³.

El tren va néixer pràcticament al mateix temps que un altre invent revolucionari: la fotografia. El 1826, Niepce fa la primera fotografia i el 1830, s’inaugurà la primera línia de tren entre Londres i Liverpool. El 1839 es va presentar la invenció del daguerreotip -una tècnica que permetia per primera vegada fixar la imatge de manera permanent-, juntament amb la del ferrocarril davant la comissió científica de l’Institut de França i de l’Acadèmia de les Ciències i les Belles Arts. L’associació entre l’un i l’altre es va fer molt ràpidament: un humorista francès va dibuixar els vagons d’un tren com si fossin aparells fotogràfics. Mirar per la finestra d’un vagó era com mirar a través de l’objectiu d’un aparell fotogràfic: el món quedava emmarcat en una sèrie infinita d’imatges.

De l’associació es va passar, molt ràpidament també, a l’aliança. La Comissió Nacional Francesa de Monuments Històrics va encarregar a cinc fotògrafs que recorreguessin el país en tren per retratar els monuments històrics. El resultat es va publicar en l’*Album des Chemins de fer du Nord, ligne de Paris à Boulogne*, el 1855. El que crida l’atenció d’aquest treball és que no només van retratar els monuments sinó també les noves estacions de tren. I que les van retratar de tal manera que semblaven un monument més: buides, sense ni rastre de l’activitat frenètica que s’hi duia a terme. El mateix van fer amb el traçat ferri: Les vies del tren quedaven emmarcades de manera harmoniosa amb l’entorn natural. Aquestes fotos transmetien un sentiment d’intemporalitat equiparable al que experimentem davant d’una catedral, donant a entendre amb això que la construcció del tren no havia suposat cap destrucció ni ruptura traumàtica amb el passat, sinó que era la continuïtat lògica i natural d’un passat gloriós. Si a aquestes imatges hi afegim la dada que gran part del traçat del tren s’havia fet sobre les antigues vies romanes, el relat a favor de la continuïtat històrica estava servit.

Els pintors impressionistes, molt interessats en representar el tren com a símbol de la modernitat, van adoptar els trucs compositius d’algunes d’aquestes fotografies per integrar el nou traçat del tren i el tren mateix en l’entorn natural de manera harmònica. El nom d’impressionistes els va ser donat de manera irònica i despectiva, ja que la seves pintures fetes de pinzellades soltes, ràpides i vibrants per captar el moment sempre canviat de l’agitada vida moderna contravenien totes les normes acadèmiques i cànons de bellesa acceptats en aquell temps.





A dalt, d'esquerra a dreta:

Dona asseguda en una maleta, esperant a l'estació de Sant Feliu de Guíxols, anys 60. AMSFG. Fons Jordi Rabell (autoria: Jordi Rabell)

Via del tren a l'actual ronda Joan Casas, 1963. AMSFG. Fons Jordi Rabell (autoria: Jordi Rabell)

Sortida del tren en el seu darrer viatge el 10 d'abril de 1969. AMSFG. Col·lecció España-Ibáñez (autoria desconeguda)

Els pintors impressionistes, molt interessats en representar el tren com a símbol de la modernitat, van adoptar els trucs compositius d'algunes d'aquestes fotografies per integrar el nou traçat del tren i el tren mateix en l'entorn natural de manera harmònica

Per això, el Saló Oficial de París només va acceptar, per a l'exposició del 1874, una de les pintures del grup: Era *El tren*, d'Eduard Manet. Potser la van acceptar perquè del tren només es veia el fum o bé perquè la va inscriure com a bodegó. Una pintura que qüestiona, segurament amb ironia, la relació entre passat i present, entre tradició i modernitat. Tot i ser inclosa, va ser durament criticada i ridiculitzada per la crítica oficial. Els impressionistes rebutjats van exposar les seves pintures en l'estudi del fotògraf Nadar. En aquesta exposició hi havia un gravat que reproduïa la pintura de William Turner titulada *Pluja, vapor i velocitat. El Great Western Railway*. Es tractava de la primera pintura que es va fer, el 1884, d'un tren. Aquest gravat va tenir una forta influència en els pintors impressionistes, encara que Turner no pretenia captar impressions, sinó l'aparició d'una nova força creada i totalment controlada per l'ésser humà obrint-se pas per entre les forces incontrolables de la naturalesa.

El tren com a símbol de la modernitat i sobretot el fum, el símbol del seu poder, van ser temes recurrents en la pintura impressionista. Claude Monet va fer moltes variacions de la estació de St. Lazare i del seu entorn o bé del pas del tren pel pont d'Argenteuil. Però el realment innovador i rupturista no era només que pintessin el tren o la vida a la ciutat sinó la manera de pintar-ho. Si, amb el tren, la velocitat s'instal·lava al cor de les nostres vides; amb els impressionistes, la percepció d'aquest temps accelerat, s'introduïa al cor de la pintura. Deixen la comoditat i la calma de l'estudi i surten a pintar a l'aire lliure, renunciant a l'acabat en el seu afany de captar instants fugissers. El fum encarna a la perfecció la impermanència i la manca de solidesa de les formes baix el seu regnat. Els impressionistes així ho van entendre i ens ho van fer veure amb les seves pintures de fum⁴.

4. Rocío Robles Tardío, *Pintura de humo*. Ed. Siruela, 2008.

La seva mirada, però, defuig en general la crítica social; com sí que ho van fer altres artistes, com ara H. Daumier a *Vagó de tercera* (1863). Només algu-



La representació del moviment, del dinamisme de la vida moderna a les grans ciutats, va ser un dels objectius fonamentals dels artistes futuristes

nes pintures mostren la cara més fosca, com per exemple *Els descarregadors de carbó*, de C. Monet, pintada cap al 1875. Possiblement és així per les influències que van rebre de fotògrafs com E. Baldus, com ja hem dit, però també perquè només la classe benestant es podia permetre comprar les seves pintures. I no era qüestió de fer fugir la clientela.

Amb la invenció de la fotografia la pintura perd el monopoli de la imatge. Entre l'una i l'altra va començar un diàleg que encara dura. Si la fotografia podia captar el moment amb total fidelitat o objectivitat, la pintura va cercar un llenguatge propi a partir de la subjectivitat del que mira més que en l'objectivitat d'allò mirat. Els impressionistes van obrir el camí en posar l'accent en les sensacions. Seguidament, els expressionistes van voler visualitzar allò que sentim en front del que veiem o vivim. El tren, vehicle de noves emocions, també va ser present en moltes de les seves pintures, com les d'E. Munch, *Tren de fum* (1900) i la de W. Kandinsky, *Vista de Murnau amb tren* (1909).

Com plasmar el moviment no només emocional sinó també físic, va ser un altre repte per als artistes, fotògrafs inclosos. El 1882, el fotògraf i científic, J. Marey, inventa el fusell fotogràfic, amb el qual podia registrar dotze imatges per segon en una placa fixa. També va trobar la manera d'atrapar en imatge els moviments del fum. I el que es convertiria en l'art del moviment per excel·lència, el cinema, va veure la llum el 1895 de la mà dels germans Auguste i Louis Lumière. Una de les primeres pel·lícules projectades en públic va ser *L'arribada d'un tren a l'estació de la ciutat*. Sembla que el públic va sortir corrents de la sala pensant que el tren se'ls tiraria a sobre.

La representació del moviment, del dinamisme de la vida moderna a les grans ciutats, va ser un dels objectius fonamentals dels artistes futuristes. "Nosaltres afirmem que la magnificència del món s'ha enriquit amb una nova bellesa: la

L'Albertí defuig la imatge típica adreçada al turista per retratar un Sant Feliu interior i quotidià, no de manera objectiva, sinó amb tota la capacitat poètica i càrrega emocional de la seva subjectivitat

A l'altra pàgina, de dalt a baix:

Els carboners de Claude Monet, cap al 1875, oli sobre tela, 54 x 66 cm (Musée d'Orsay)

Estació de Saint Lazare de Claude Monet, 1877, oli sobre tela, 75 x 104 cm (Musée d'Orsay)

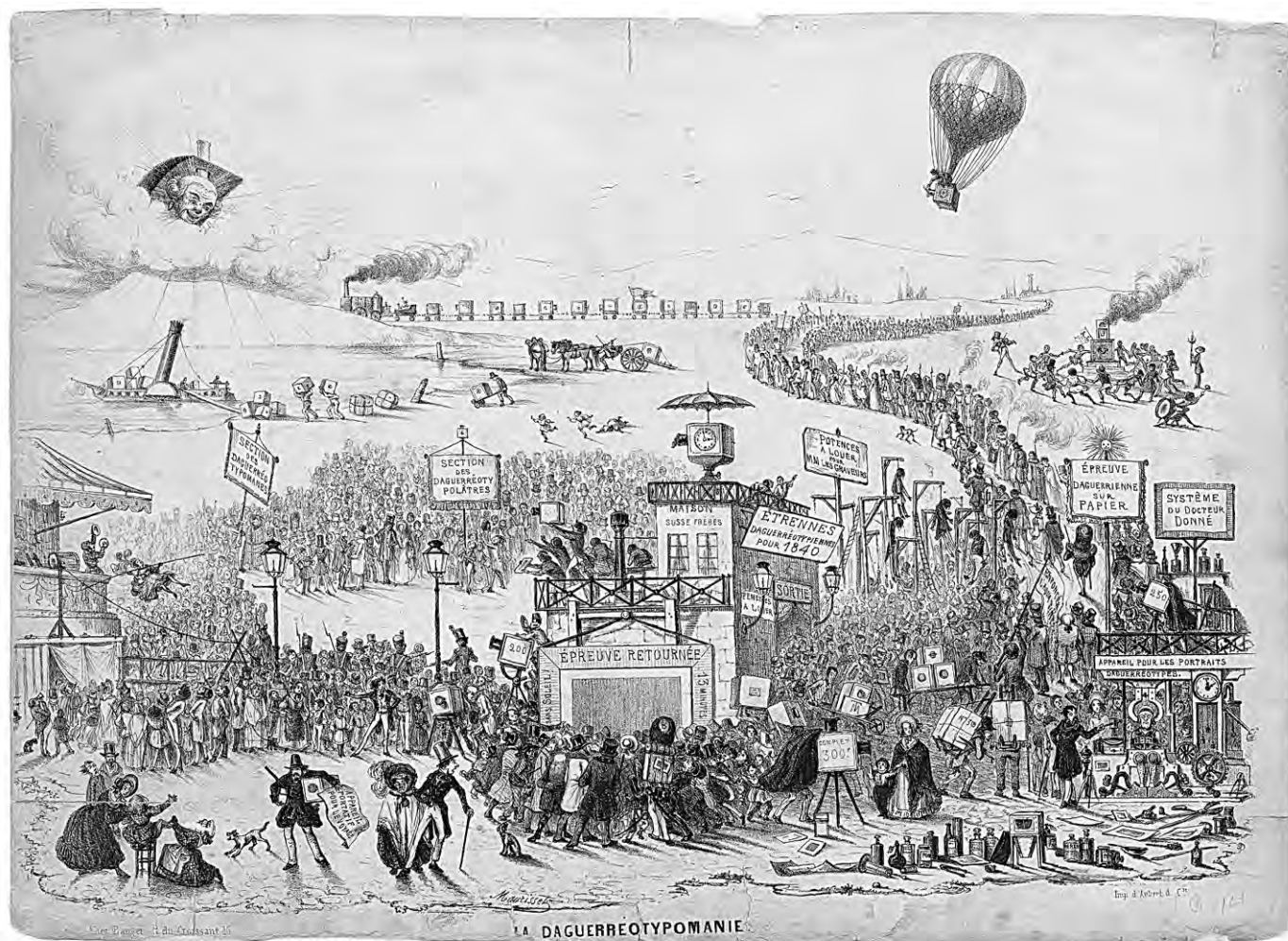
Pluja, vapor i velocitat. The Great Western Railway de Joseph Mallord William Turner, 1844, oli sobre tela, 122 x 91 cm (National Gallery de Londres)

Moviments de l'aire en la màquina de fum, cronofotografia d'Étienne-Jules Marey (Musée d'Orsay)

Sota aquestes línies, la *Daguerreotypomanie*, litografia de Théodore Maurisset realitzada el desembre de 1839 amb motiu de la presentació de la fotografia a París.

bellesa de la velocitat", va escriure F. Marinetti al "Manifest Futurista" publicat a *Le Figaro* el 1909. En la pintura de G. Balla, *Els adéus* (1908) o en *Dinamisme d'un tren* (1914), de L. Russolo, es recorre a la fragmentació dinàmica de la realitat per visualitzar el moviment. Com en les pintures de G. Severini, *Tren de la Creu Roja* (1915) i *Tren armat* (1915). El tren va tenir un paper clau en el conflicte bèl·lic de la Primera Guerra Mundial, tan com instrument de guerra com de pau, com mostren les dues pintures de G. Severini.

El nostre carrilet també va ser utilitzar al llarg de la Guerra Civil espanyola per transportar tropes i material bèl·lic. El 1939 any en què va finalitzar la guerra, R. Magritte pintava *El temps transfixat*, on es veu un tren sortint per la llar de foc d'una sala freda i buida. Magritte formava part del moviment surrealista que pretenia generar imatges que desafuessin la dualitat entre somni i realitat.





Aquell mateix any, en Pitu Albertí, pintor guixolenc nascut el 1913 al barri de l'Estació, es va exiliar a França (era soldat republicà). En tornar, després d'exercir diversos oficis, es va dedicar plenament a la pintura. A ell li devem una sèrie de pintures del barri de l'Estació i de l'estació mateixa, fetes en un estil molt personal, proper a l'expressionisme però també amb certs tocs surrealistes i abstractes. Cercava, en paraules seves, unir somni i realitat. L'Albertí defuig la imatge típica adreçada al turista per retratar un Sant Feliu interior i quotidià, no de manera objectiva, sinó amb tota la capacitat poètica i càrrega emocional de la seva subjectivitat. O de la seva ànima, com li agradava dir. Moltes de les pintures del barri són de finals dels anys 50, com *La Pansa* (1956), *Carretera vella de Palamós* (1958), *Barri de l'estació* (1958), *L'estació* (1960). El 1968, un any abans des del tancament del tren, va pintar l'única pintura que s'ha fet del tren, *El carrilet*. El pinta en el moment d'arribar a l'estació de Sant Feliu, en perspectiva molt exagerada i distorsionada. La màquina, en primer pla, té l'expressivitat d'un personatge enigmàtic però incapaç de fer mal a ningú, com un vell cansat i inofensiu... L'Albertí també va pintar molts dels paisatges que es podien contemplar des del tren en el seu recorregut fins a Girona.

En l'àmbit de la fotografia, l'Arxiu conserva, a banda d'una sèrie de postals acolorides a mà que ens transporten a un passat com de joguina, nombroses fotografies del tren, algunes de les quals d'alt valor artístic, com les de Manel Maristany, Jordi Verrié i Jordi Rabell. Fotògrafs enamorats del nostre petit tren i del món que l'envoltava. Les seves fotografies transmeten proximitat i calidesa, sigui la del tren obrint-se pas, esbufegant per entre els pins, o la dels treballadors posant confiats davant la màquina protectora (M. Maristany). O la de les pageses esperant en la sala d'espera (J. Verrié). O la del desamparament de la dona sola en mig de l'estació buida o la de les vies del tren a l'actual ronda Joan Cases, que ens transmet tota la lluminosa poesia de les petites grans coses (J. Rabell). Una de les fotos més emblemàtiques del tren és la del moment en què inicia el seu darrer viatge. Casualment, o potser per justícia poètica, l'autor d'aquesta foto ha quedat en l'anonimat. Com un homenatge o reconeixement implícit als milers de ciutadans que van fer possible, amb la seva decidida voluntat i modesta aportació econòmica, l'existència d'aquest tren, que no hauria d'haver mort mai.

Per sort per nosaltres, però, al llarg dels 77 anys de vida del carrilet, tren i art sí que es van creuar, i més d'una vegada.

Rosa Maria Rourich i Bordas

Llicenciada en Filosofia i Belles Arts i coordinadora dels Tallers d'Història

Vist pels **TRANSPORTS** LA RELACIÓ DE COMPETÈNCIA AMB LA CARRETERA I EL FINAL DEL TREN. L'invent del tren va ser l'inici de la substitució dels animals per vehicles de tracció mecànica. Però els carruatges van ser usats fins a la popularització dels automòbils, ja ben entrat el segle xx. La fabricació d'automòbils es va mecanitzar el 1908, però a l'Estat espanyol, per exemple, no van començar a circular amb certa freqüència fins al final dels anys vint. En aquesta mateixa dècada, les millores tècniques –com la fabricació de rodes de cautxú i el motor dièsel– i l'asfalt de les carreteres van afavorir la creació i desenvolupament d'empreses de transport. Arran de la proliferació d'aquestes empreses va sorgir la necessitat de legislar i regular la nova situació. Així fou com s'originà l'anomenat "problema del tren".

Es posava en evidència la dificultat que suposava per al tren la competència de "carros, autocamiones, autobuses y demás vehículos" que gaudien de condicions tributàries molt avantatjoses i no tenien tantes despeses de manteniment d'infraestructures i instal·lacions com el ferrocarril

EL PROBLEMA FERROVIARI O EL PROBLEMA DEL TREN

El transport de mercaderies del tren de Sant Feliu va créixer fins als anys 1920, que el transport per carretera va començar a competir amb els ferrocarrils. Al principi dels anys vint, l'enginyer alemany Robert Bosch va treballar en la millora de la bomba d'injecció del motor dièsel, cosa que en va permetre l'aplicació en mitjans de transport pesats com autobusos i camions. A mitjan d'aquesta dècada es van crear un gran nombre de companyies de transport per carretera, com per exemple, TEISA (Transports Elèctrics Interurbans SA), SARFA (Ribot Font i Artigas SA) i La Hispano (Hispano Hilariense SA).

En la documentació de la Companyia del Ferrocarril hi consta un informe elaborat l'any 1921 sobre el "problema ferroviari". En aquest document, signat per Marià Vinyas com a president-gerent de la companyia, ja s'hi posava en evidència la dificultat que suposava per al tren la competència de "carros, autocamiones, autobuses y demás vehículos" que gaudien de condicions tributàries molt avantatjoses i no tenien tantes despeses de manteniment d'infraestructures i instal·lacions com el ferrocarril. Mentre que els impostos que havia de pagar el tren a Hisenda suposaven un 10% dels beneficis, en el cas de Ribot, Font i Artigas i TEISA suposaven un 2%. La pujada de tarifes no havia solucionat el problema, ja que havia fet minvar el transport de mercaderies.

El projecte més ambiciós de la Companyia del tren va ser la construcció del ramal del port, autoritzat el 14 d'agost de 1918 pel Ministeri de Foment, iniciat l'any 1923 i inaugurat un any després. El 1919 es va demanar autorització per construir dos magatzems per a dipòsit de mercaderies als molls, un dels quals fou ampliat l'any 1924 (de 25 x 10 m a 40 x 10 m). Aquesta iniciativa segurament havia de servir per neutralitzar la competència dels transports per carretera. La prolongació de la via des de l'estació de tren fins al port, a tocar dels vaixells, així com la construcció dels magatzems permetien que les mercaderies es carreguessin o descarreguessin directament dels vaixells al tren.

A la pàgina de la dreta, de dalt a baix i d'esquerra a dreta:

Camió pesant la càrrega en una bàscula cap al 1930. AMSFG. Fons Família Maura-Cateura (autoria: Sebastià Cateura)

Galera a la rambla Vidal a finals del segle XIX. AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (autoria: desconeguda)

Inauguració del servei d'autobusos a Caldes d'Artigas i Cia al Portalet, 23 d'agost de 1913. AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (autoria: Luciano Roisin)





A dalt, tartana del transportista Narcís Ribot, cap al 1900. AMSFG. Col·lecció Municipal d'imatges (autoria: Ricard Mur)

A sota, carros travessant el Ridaura a principis del segle xx. AMSFG. Col·lecció Municipal d'imatges (autoria desconeguda)



Davant la proliferació de serveis, la majoria clandestins, l'any 1924, el Govern de l'Estat va intentar regular la situació. El mes de juliol va emetre un real decret sobre la concessió d'exclusives a les companyies que feien servei de transport mecànic per carretera. L'objectiu era millorar les deficiències de la xarxa de ferrocarrils de l'Estat i evitar la competència ruïnosa entre empreses; però, en realitat, es va desencadenar "el problema del tren". El mateix any va ser aprovat l'Estatut Ferroviari, on –entre altres mesures– s'establí la creació de la Caixa Ferroviària que havia de servir per subvencionar les empreses de ferrocarril deficitàries. Els inconvenients del tren, en relació amb el transport per carretera, eren l'elevada despesa de manteniment i el poc marge en la decisió de les tarifes, controlades per l'Estat. A part, els trens tenien una utilitat pública, ja que assumien els serveis de Correu i Telègraf de l'Estat sense rebre cap subvenció. El Tren de Sant Feliu, a més, tenia establerta la Cartera Militar i transportava classes i individus de tropa a la meitat del preu de la tarifa; i feia transport gratuït de presos i penats.

Marià Vinyas va fer nombrosos escrits en què demanava que només es donés l'exclusiva als serveis que complementessin els del ferrocarril, però no als que fossin competència directa, i també que hi hagués una equiparació en els tributs. El tramvia del Baix Empordà quedava acollit als avantatges del RD ja que la seva via circulava per la carretera. En canvi, el Tren de Sant Feliu circulava

Posteriorment sol·licitarà l'exclusiva del transport entre Sant Feliu de Guíxols i Girona, però l'Estat no concedirà la seva autorització fins l'any 1940

en una via paral·lela a la carretera de Girona, cosa que impedia que s'acollís al RD i deixava oberta la possibilitat que l'Estat concedís a una altra empresa l'exclusiva del transport per carretera entre Sant Feliu de Guíxols i Girona.

El principal competidor del Tren de Sant Feliu era Automóviles Ribot, Font i Artigas (SARFA), que tenia l'exclusiva del trajecte l'Escala - Palafrugell - Palamós - SFG - Llagostera - Caldes de Malavella i coincidia amb el tren des de SFG fins a Llagostera, on portava passatgers. Davant aquestes circumstàncies, la companyia del tren va demanar la concessió d'un servei regular diari de passatgers amb tracció mecànica per carretera entre Girona a Cassà de la Selva i viceversa passant per Quart i Llambilles. Posteriorment sol·licitarà l'exclusiva del transport entre Sant Feliu de Guíxols i Girona, però l'Estat no concedirà la seva autorització fins a l'any 1940.

La crisi econòmica de 1929 va fer reduir el volum de les mercaderies, agreujat pel fet que el Ministeri de Foment va emetre un nou decret el mateix any per continuar amb l'aplicació i el desenvolupament del RD de 4 de juliol de 1924. La companyia del tren comença a fer un seguiment molt estricte de les empreses que feien transport per carretera en trams coincidents amb la línia, elaborant informes i presentant denúncies a les autoritats competents.

El 19 de juliol de 1934, el Ministeri d'Obres Públiques va emetre un decret per regular la concessió de línies de transport per carretera de la classe A a les companyies ferroviàries. A l'empara d'aquest decret es van atorgar nombroses concessions a les companyies de tren, que van ser revisades dos anys després, quan el govern del Front Popular va derogar el decret de l'any 1934 i va traspasar aquesta competència a la Generalitat de Catalunya. Complint aquestes disposicions es van instruir tants expedients de caducitat com concessions s'havien atorgat i els recursos van ser desestimats, cosa que va obligar a presentar recursos que no van començar a ser resolts fins després de la Guerra Civil. El 21 d'abril de 1936 la Direcció d'Obres Públiques va desestimar la sol·licitud de la Companyia del Ferrocarril SFG per a un servei de viatgers de classe A entre Sant Feliu i Girona. Durant la Guerra Civil i la postguerra, el tren va constituir l'únic mitjà de comunicació entre les poblacions per on passava, ja que la manca de subministraments dificultava la circulació dels transports amb motor. Gràcies al tren, la indústria d'exportació que donava vida a la comarca va poder mantenir la seva logística.

ELS AUTOBUSOS DEL TREN: LA LÍNIA DE S'AGARÓ A GIRONA

Després de la Guerra Civil, el 1939 es van tornar a emprendre els serveis per carretera. Ribot - Font - Artigas volia cobrir el servei Sant Feliu - Santa Cristina - Llagostera, però la Companyia del Ferrocarril va demanar a l'Estat que

no l'autoritzés. El març de 1940 el Tren de Sant Feliu va demanar permís per a un servei tolerat d'autobusos Girona - Sant Feliu - s'Agaró. La concessió es va atorgar amb data de 30 d'abril i va començar a funcionar des del dia 1 de juliol. La companyia del tren va arrendar aquest servei a Eugenio Domingo Figueras entre 1940 i 1943, i a Francisco Campoy Sánchez el 1944. L'any 1943 el servei tolerat per carretera de la companyia de tren SFG comptava amb vuit treballadors: dos xofers, dos cobradors, un mecànic, dos ajudants rentacotxes i un oficinista.

Els anys quaranta van ser uns anys de moltes restriccions i dificultats per al subministrament de benzina i peces de recanvi. L'Associació Nacional de Transports per Via Fèrria aprofita l'impost de la benzina –aprovat per la Junta Provincial de Carburants per intentar disminuir el consum de combustible– per demanar que es tanquin els transports per carretera que cobreixen trajectes que ja es fan en tren. Per aquest motiu s'han de suprimir temporalment els serveis i s'instal·la el sistema de gasogen, segons s'explica en un escrit de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu. La Companyia va ser objecte d'una sanció perquè havien deixat els passatgers al cementiri en lloc de a Girona, perquè a l'autobús se li havia acabat la benzina.

El novembre de 1944, per ordre de la Direcció General de Ferrocarrils, la concessió del servei Girona - Sant Feliu va ser traspassada a SARFA, però no el va realitzar. L'hivern 1944-1945, per falta de pneumàtics, es va decretar la supressió del servei atès que ja existia el tren. Després que la companyia fes nombroses gestions, l'11 d'agost de 1947 una ordre ministerial va revocar l'acord de la Direcció General de Ferrocarrils i va restablir l'autorització atorgada l'any quaranta a favor de la Companyia del Ferrocarril, amb la condició que no agafessin ni deixessin viatgers durant el trajecte en comú "mientras subsistiera la vigencia de la concesión que disfruta SARFA". Aquesta concessió en exclusiva havia de caducar el novembre de 1947, però SARFA va demanar pròrroga d'un any a la concessió que se li havia autoritzat l'any 1927 per un termini de vint anys.

La companyia del tren va argumentar en contra d'aquesta pròrroga que havien d'emprendre mesures arran de les dificultats que tenien en l'àmbit econòmic. Segons l'informe de 1947 elaborat pe la mateixa la companyia, l'empresa havia funcionat bé fins que va arribar la competència per carretera i el Consell d'Administració estava valorant les possibilitats següents:

1. Formar una unitat d'explotació amb la Companyia del Ferrocarril d'Olot a Girona i afegir al seu recorregut 55 quilòmetres més.
2. Obtenir l'exclusiva del transport per carretera per a la línia coincident i afluent per assolir el monopoli del transport a l'Empordà tant de mercaderies com de passatgers.

A dalt, plànol de l'itinerari del tren en relació amb la carretera que fa el mateix trajecte. AMSFG. Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona

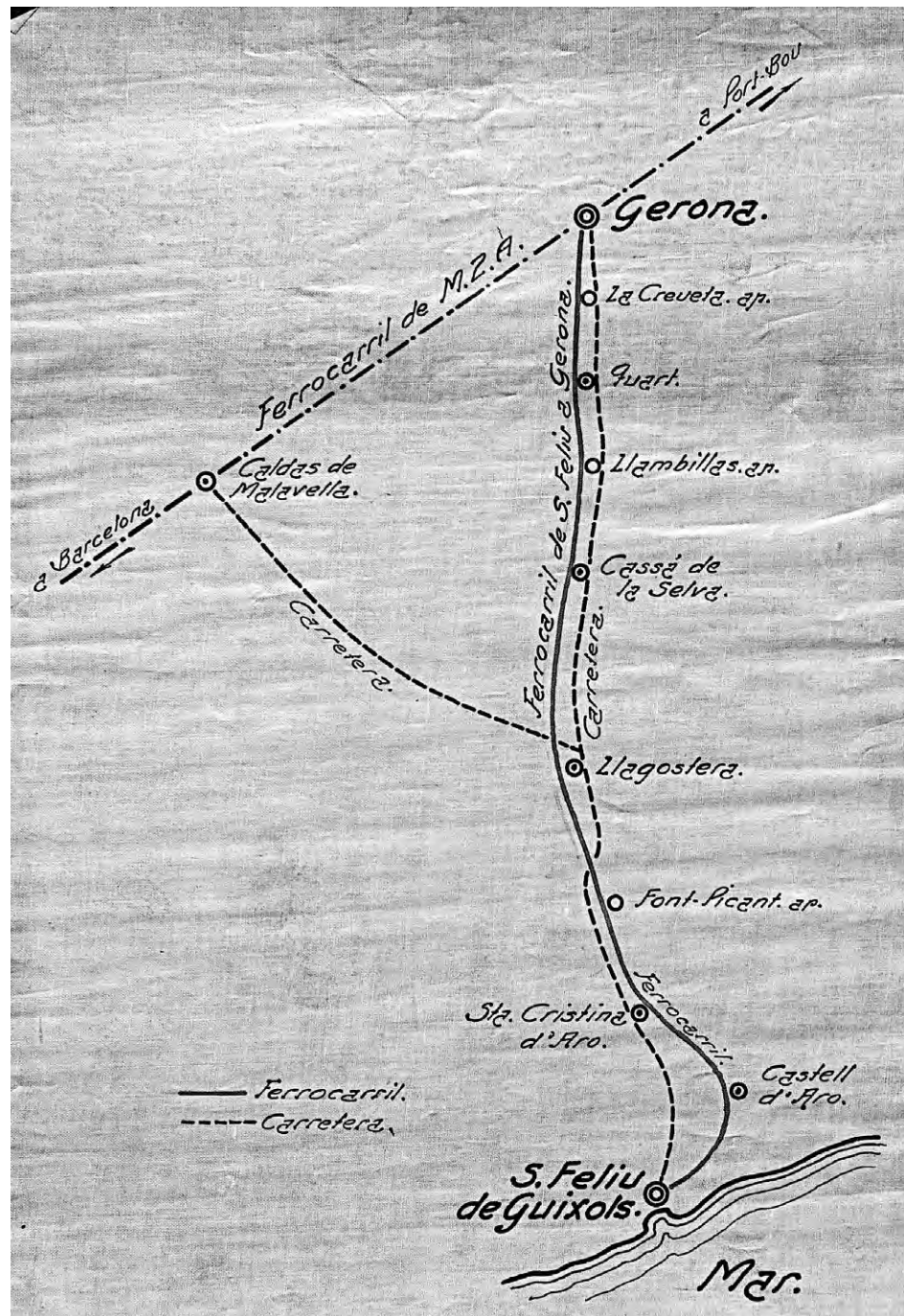
A sota, construcció del pont de Salenys, en el traçat de la línia del tren de Sant Feliu a Girona, el 1890

Per aconseguir l'explotació global del transport de la zona, era important fer el relleu de SARFA quan s'acabés la seva exclusiva, per això la companyia del tren fins i tot es va plantejar la possibilitat de comprar aquesta empresa. SARFA monopolitzava el trànsit entre Barcelona i la Costa Brava, centre turístic de primer ordre. Feia la línia des de l'estació de RENFE de Caldes de Malavella fins a l'estació de Figueres, passant per les poblacions de Llagostera, Sant Feliu de Guíxols, Palamós, Palafrugell, Torroella de Montgrí i L'Escala. S'estimava que la inversió que caldria fer era d'un 300.000 pessetes per a la línia Girona - Sant Feliu de Guíxols per carretera i uns 5.000.000 per a la línia Caldes-L'Escala-Figueres.

Finalment l'Estat no va considerar viable aquesta inversió i tan sols va renovar l'autorització per al Servei de Carretera de la companyia del tren de Sant Feliu, que va ser arrendat a Juan Vila, propietari de l'empresa Transportes Generales de Girona. L'arrendatari o concessionari s'havia de fer càrrec de totes les despeses derivades del servei -incloses multes i sancions- i havia d'abonar a la companyia el cànon de coincidència. No obstant, el tren no obtenia beneficis ja que la pressió fiscal era molt gran.

LA LLUITA PER LA SUPERVIVÈNCIA: CONEXIÓ AMB EL TREN D'OTLOT

L'any 1941 l'Estat aprovà la Llei de bases d'ordenació ferroviària i dels transports per carretera, i va crear la Red Nacional de Ferrocarrils Espanyoles (RENFE), que integrava totes les línies d'ample ibèric, incloses les d'Explotación de Ferrocarrils del Estado (EFE), fundada el 1926, la qual



SARFA monopolitzava el trànsit entre Barcelona i la Costa Brava, centre turístic de primer ordre. Feia la línia des de l'estació de RENFE de Caldes de Malavella fins a l'estació de Figueres

des de llavors s'ocupà només dels ferrocarrils de via estreta. El règim franquista concedia una importància estratègica al transport en ferrocarril, però l'excés d'intervencionisme no va facilitar la realització de les mesures necessàries perquè les companyies poguessin adequar-se als nous temps.

A la competència del transport per carretera, que havia estat molt dura des dels anys vint, se li afegiren les restriccions de la postguerra. Davant d'aquesta situació, l'any 1945, la companyies dels trens de Sant Feliu de Girona i d'Olot a Girona van presentar un avantprojecte per enllaçar les dues línies en un únic recorregut de 92 km. L'objectiu era connectar territoris amb nombroses poblacions industrials com Anglès, Amer, les Planes, la Cellera, Sant Feliu de Pallerols, Cassà de la Selva, Llagostera, etc. A banda s'obria la Garrotxa i Olot al turisme de la Costa Brava. La modernització del parc mòbil permetria fer el recorregut en un temps molt menor, 45 minuts. Des de llavors, fins pràcticament la clausura de la línia, es van fer gestions per aprovar el projecte. Aquest procés fou explicat amb detall a *Centenari del Tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona*, publicat el 1992 pel Consorci per al Centenari del Tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona.

EL COMIAT DEL TREN

Un dels desafiaments del tren des dels anys vint fou la competència del transport per carretera. El transport de mercaderies del tren havia tingut un creixement ascendent fins a la crisi econòmica de 1929. La reducció del volum de mercaderies s'agreuà pel desenvolupament del transport amb camions i autobusos. Per fer-hi front, la companyia va seguir una estratègia basada en dues accions: la construcció del ramal del port i l'obtenció de la concessió en exclusiva del servei de transport per carretera entre Sant Feliu de Guíxols i Girona. Però aquesta concessió no es va aconseguir fins l'any 1940.

La manca de subministraments durant la Guerra Civil i la crua postguerra va afavorir el retorn als carruatges i la supervivència del tren, que es va mantenir força actiu encara durant la postguerra, ja que la manca de combustibles dificultava el transport per carretera. Després de la Segona Guerra Mundial, el tren no va poder competir amb les noves modalitats de transport. La situació s'agreuà per l'augment de la pressió fiscal i pel preu del carbó. Segons els informes elaborats per la companyia en aquell moment, es generà un dèficit que no es podia eixugar amb els ingressos ordinaris. L'any 1950 la companyia rebia la primera subvenció de l'Estat per pal·liar el deute arrossegat durant anys.

Una altra causa del final del tren fou l'envelliment del material per la impossibilitat d'invertir en la renovació del parc mòbil, que havia estat adquirit en

El transport de viatgers s'havia mantingut fins als anys seixanta, però en el moment en què l'adquisició de vehicles per part de particulars va ser més fàcil, l'ús del tren va decaure totalment

el moment de la inauguració de la línia i a principi dels anys vint, abans de començar la crisi. Es va arribar a l'extrem que els rails de les estacions, menys desgastats, es canviaven pels que hi havia durant el trajecte, que havien patit un desgast més gran. L'únic material que s'incorporà, als anys seixanta –ja sota la gestió de l'Estat–, era material reciclat d'altres companyies.

La companyia tampoc no va aconseguir l'autorització per a la fusió amb el Tren d'Olot, projecte en el qual havia dipositat totes les esperances. Malgrat que el règim franquista inicialment havia concedit importància al tren, no va ser capaç d'incentivar ni permetre les reformes necessàries per al seu desenvolupament. Més aviat, d'acord amb la posterior política de "desarrollisme", va incentivar el transport per carretera, tant en l'àmbit col·lectiu com particular. El transport de viatgers s'havia mantingut fins als anys seixanta, però en el moment en què l'adquisició de vehicles per part de particulars va ser més fàcil, l'ús del tren va decaure totalment.

La Companyia del Tren va tenir la concessió de la línia fins l'any 1963, exceptuant el període de la Guerra Civil, que va ser confiscada i gestionada per un consell obrer. El 15 d'octubre de 1963, va passar a mans de l'Estat per acord de la Junta General d'Accionistes, ja que va deixar de rebre les subvencions que l'havien sostinguda des de 1949. Se'n va fer càrrec EFE (Explotación de Ferrocarriles por el Estado), que posteriorment es va convertir en FEVE (Ferrocarriles de Vía Estrecha). Al cap de sis anys, el 10 d'abril de 1969, l'Estat va tancar la línia per manca de rendibilitat, mentre que el servei de carretera va funcionar fins als vuitanta. Als anys seixanta, van deixar de funcionar més de 1.120 km de via estreta a tot l'Estat.

M. Àngels Suquet Fontana

Arxivera

FONTS

BAER, Adrian (2014). "El motor diesel, historia". A: *Coches míticos.com*, recuperat 16 d'agost de 2017 des de <http://cochesmiticos.com/el-motor-diesel-historia/>

BLAS, Ignasi de (2011). *Del tren de Sant Feliu de Guíxols. Comentaris d'un ferroviari*. Sant Feliu de Guíxols: Josep M. Vicens i Batet, 232 p. Compilació dels 103 comentaris publicats al Setmanari *Àncora* entre el 6 d'abril de 1989 i el 20 de juny de 1991.

BUSSOT, Gerard (2002). *Sant Feliu de Guíxols (1800-1930) Indústries, comerços i serveis*. Sant Feliu de Guíxols: El Carrilet Edicions, 267 p.

Centenari del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona (1992). Sant Feliu de Guíxols: Consorci per al centenari del tren, 60 p.

GUADIX, I. S. F. G. *El tren de San Feliu*. Recuperat 16 d'agost de 2017 a <http://sfg.iguadix.es/node/18>

Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona i Fons de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols i Hemeroteca de l'Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols.



CALIDOSCOPI

L'ENTREVISTA

IGNASI GRIÑÓN SANTESTEBAN

ha estat un dels promotors de l'Associació d'Amics del Ferrocarril de les Comarques de Girona, de la qual és president des de 2005. Excel·lent maquetista, explica com començà a estimar els trens i com, després d'instal·lar-se a la nostra ciutat fa més de 40 anys, amb un grup d'amics que compartien una afició van crear una entitat que treballa de valent per la recuperació del patrimoni ferroviari.

Ignasi Griñón va néixer el 14 de maig de 1943 a Sant Sebastià, al carrer de Peña y Goñi, perquè llavors els nens encara naixien a casa. Tal com ell mateix explica, estava destinat a treballar en la "confraria dels homes de les claus d'or", ja que el seu pare era conserge a l'Hotel Maria Cristina d'aquella ciutat. Per altra part, la seva mare també hi treballava com a cuinera. Així, com que necessitaria idiomes, va fer l'educació primària al Liceu Francès. També va aprendre anglès en una acadèmia. Treballava de *botones* a l'hotel i, quan tenia uns deu anys, va fer d'escolanet als jesuïtes d'Atocha. Els recorda amb afecte, també van fer-li d'educadors, allà cantaven l'himne de l'orde en basc. Amb dotze anys, més o menys, el van matricular a la Salle per fer el batxillerat. Allí va trobar alguns professors que tractaven amb molta duresa i autoritarisme els alumnes. Es negava a seguir estudiant, no perquè fos rebel, sinó perquè no s'hi sentia a gust i tenia clar el que li agradava: volia fer ràdios. La seva vocació era fer de mecànic, com diu fent broma "tenia dins el cuquet del tornavis". Així i tot, va començar a fer comerç però els estudis no anaven gaire bé. Finalment, amb la complicitat de la mare, va aconseguir matricular-se a un curs per correspondència. Amb setze anys se'n va anar a Barcelona on va fer d'aprenent a Marconi Española SA i va arribar a cap de taller. Hi treballà durant deu anys, fins que l'empresa va tancar la delegació de Catalunya i li oferí tot el material a canvi que es fes càrrec del servei de manteniment durant cinc anys. Llavors vivia a l'Hospitalet de Llobregat i estiuavejava a Sant Feliu de Guíxols, lloc que coneixia gràcies als seus sogres. Després d'un temps d'anades i vingudes, decidí establir-se a la nostra ciutat i, posteriorment, començà a treballar a Xerox fins que es jubilà. El tren ha estat la seva passió durant tota la vida.

Com va ser que es decidís a anar a Barcelona? Em sembla que va ser una decisió molt valenta, essent tan jove...

A Barcelona hi havia la tecnologia, era com el meu Shangri-La. En aquell moment era normal que ens espaviléssim a aquella edat, tot era molt diferent, hi havia més oportunitats. Vaig marxar amb 500 PTA, que llavors eren uns quants diners. Però, és clar, s'acabaven i em vaig posar a treballar. Mirava l'última pàgina de *La Vanguardia*, els Anuncios Económicos, i vaig veure'n un d'una empresa que necessitava un operari de làmpades i jo ben convençut que es tractava de peces de ràdio, me n'hi vaig anar... Cap al carrer Viladomat! Em van atendre molt amablement i em van dir que de feina n'hi havia, però feien aranyes. Em va enviar cap al sector on hi havia totes les empreses de ràdio, entre la travessia de Corts Catalanes i el carrer de Sepúlveda. De fet, estava a prop. Vaig entrar a la primera que vaig trobar, que era Marconi Española SA, pertanyia a l'Instituto Nacional de Industria [INI] i era la delegació de Barcelona. Allà em va rebre Julio González Espert, el cap de taller, que em va donar unes ràdios per arreglar i em va dir que si volia, podia tornar-hi a la tarda, que n'hi havia més...

I ja va arreglar ràdios només de començar? Ja sabia com fer-ho?

Vuit o deu en vaig arreglar el primer dia! Pensa que la ràdio és senzilleta, i jo hi posava molt d'interès per sortir-me'n... Devia ser això! No volia fracassar, perquè no volia tornar a casa, llavors hauria d'acceptar el que volia el meu pare. De fet, Julio va ser com un *pater putativus* per a mi, era un personatge molt especial. No només em va ensenyar a fer de mecànic, em va formar com a persona, en la manera de veure i entendre les coses. No forçava mai les situacions...

I ja el van contractar?

Sí, sí. I, a més, com a funcionari! Encara que teòricament no podia ser, ja que com que era una empresa de l'INI, els treballadors es contracta-

ven i es formaven a Madrid. Pensa que l'INI havia estat promogut pel règim franquista, per resoldre la manca d'inversors a Espanya. Estava integrat per un conjunt d'indústries que s'establien aquí, precisament, perquè trobaven mà d'obra barata i qualificada. Julio em va acceptar i, al cap d'un mes ja em va enviar cap a Madrid a fer un curs de TV. Allà em van proposar de quedar-m'hi, però jo volia tornar a Barcelona ja que hi estava molt bé! Però van mirar d'allargar-ho dos mesos més, per si canviava d'opinió. Primer em van programar un curs a Marconi, després a Estandard Eléctrica, que era una de les altres fàbriques de l'INI. Aquests eren proveïdors de telefonia. I, finalment, a la fàbrica de vàlvules electròniques de Marconi...

Sorprenent! Però no van aconseguir retenir-lo...

Ho tenia claríssim. Madrid era massa gran, en cadascuna d'aquelles fàbriques hi havia entre 4.000 i 5.000 treballadors. A Barcelona hi havia estat molt ben acollit, hi vivia molt bé. M'estava a l'Hotel Arycasa, al carrer Casp, molt a prop del carrer Viladomat.

Hi va treballar molt de temps a Marconi?

Deu anys, sempre vaig estar als tallers. Quan en Julio es va jubilar, el vaig substituir. Quan ja estava casat i havia nascut el meu primer fill, l'Ignasi, van tancar. Va ser perquè, quan van permetre l'assentament de bases americanes a mitjan anys seixanta, van entrar empreses estrangeres i va augmentar la competència. Aquesta circumstància va deixar sense sentit l'existència d'una part de l'INI. En aquell moment, Marconi va tancar la fabricació de ràdio i TV. Era l'any 1971. Però l'empresa s'havia de fer càrrec del servei de manteniment, com a mínim, durant cinc anys més, pel tema de les garanties. Ens van oferir tot el material i el taller a canvi de fer aquest servei. Llavors la competència ja era terrible, perquè hi havia moltes empreses.

Retrat d'Ignasi Grinón. AMSFG. Col·lecció Municipal d'imatges (autoria: Salvador Estibalca)

Com va ser que va venir a Sant Feliu de Guíxols?

La relació amb Sant Feliu ve pels meus sogres, que hi tenien una casa. Veníem cada dissabte! La tornada a Barcelona era dramàtica, pel tema de l'aparcament. Eren uns quants quilòmetres i pensa que, a més, no hi havia l'autopista acabada, l'anaven obrint tram a tram. Necessitàvem ben bé dues hores! Amb la indemnització de Marconi en vaig comprar el solar del costat. De seguida que vam poder, ens vam instal·lar a Sant Feliu. Al final, vaig pensar que la feina, també la podia fer aquí.

Aquí, doncs, va seguir en la mateixa empresa?

No, vaig començar a treballar a Xerox. Llavors vaig entrar en l'ofimàtica i així passava a treballar l'electrònica, la incipient informàtica i la micromecànica. Era el que em faltava per poder començar a fer maquetes de trens!

No hem parlat encara de la seva afició. Ja s'hi dedicava llavors?

I tant! Quan l'Ignasi va néixer, l'any 1969, ens vam canviar a un pis més gran i, així, també vaig poder muntar el meu tren. Per cert, al meu fill acabat de néixer, li vaig comprar un "kit" d'iniciació al tren! Penso que no hi va arribar a jugar mai... El 1975, quan vaig anar a fer el curs de formació de la Xerox, ja vaig coincidir amb un company que també era aficionat. Hi havia un client de Xerox, Transfesa, que cada any ens regalava un vagó. Per a mi, el tren sempre ha estat un *hobby*.

Com va començar aquest interès pel tren?

Quan anava a l'escola a Sant Sebastià. Vivia lluny i havia d'anar caminant fins a Atocha per agafar el tramvia. Per arribar al tramvia, travessava les vies del tren, amb un pont, pràcticament a l'alçada de l'estació –darrere hi havia l'antic camp de futbol. M'aturava allà dalt a mirar els trens. Des d'allà també veia una fàbrica de vagons, que quedava entre el pont i l'estació. D'aquella fàbrica en sortien

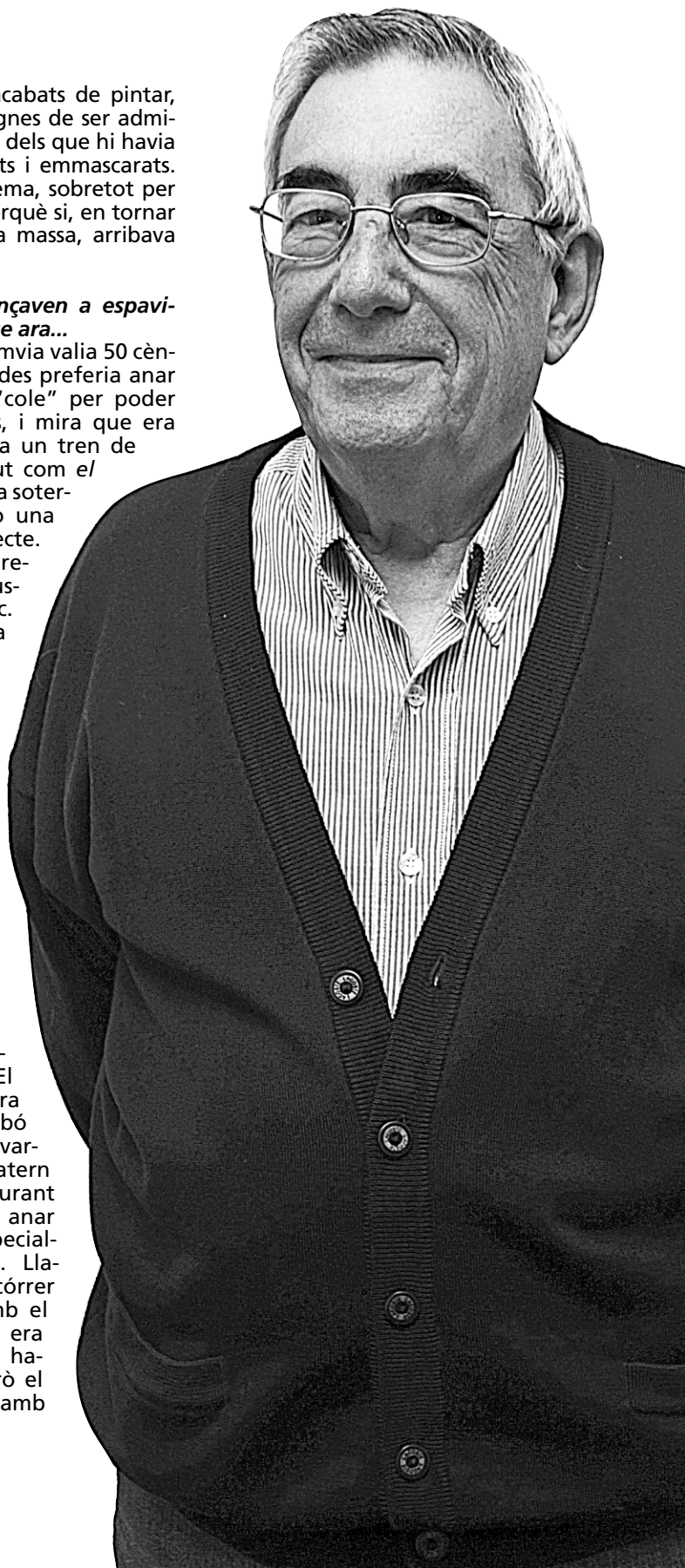
els vagons nous, acabats de pintar, em semblaven "dignes de ser admirats", tan diferents dels que hi havia en servei, ben bruts i emmascarats. Això era un problema, sobretot per a la meua mare, perquè si, en tornar de l'escola, badava massa, arribava tard a casa.

La mainada començaven a espavillar-se més aviat que ara...

Recordo que el tramvia valia 50 cèntims i moltes vegades preferia anar caminant fins al "cole" per poder guardar els diners, i mira que era lluny! També hi ha un tren de via estreta conegut com el *topo*, perquè anava soterrat com un metro una bona part del trajecte. Sortia d'Hendaia i recorria la costa industrial del País Basc. Formava part de la xarxa ferroviària i era molt utilitzat pels treballadors de Sant Sebastià.

El tren forma part dels seus records d'infantesa, doncs?

Sí... El tren també significava les visites a la família. Els meus pares vivien a Sant Sebastià, que era el lloc de referència per a tothom, però tots dos venien del camp. El meu avi matern era bosquetà i feia carbó al Pirineu, a Navarra. El meu avi patern era de Zamora. Durant les vacances solia anar amb els avis, especialment els paterns. Llavors havia de recórrer mitja Espanya, amb el Sur-Express. Viatjar era important perquè havia d'anar sol, però el pare em deixava amb





la Guàrdia Civil, que "em custodiava" fins que arribava a Medina del Campo, que era un nus ferroviari. Allà agafava un correu fins a Salamanca, però baixava a mig camí. El meu oncle m'esperava amb un carro i fèiem els quatre quilòmetres que hi havia fins a casa dels avis a ritme de vaca. Allà m'ho passava molt bé, però també hi havia coses que em resultaven xocants, perquè m'havia educat en un liceu francès. Recordo que al col·legi cantaven el "Cara al sol" i que tocaven l'himne nacional a missa, quan aixecaven el calze.

I quan es va decidir a fer-se-les vostè mateix les maquetes?

Va ser per una juguesca... Els dissabtes ens reuníem tota una colla per parlar de trens i compartir la nostra afició. Utilitzàvem el taller de casa. Érem en Jordi Ros, en Jordi Rabell, en Mario Jacomet, en David París, en Joan Vall, en Josep M. Vicens, en Lluís Duch i en Francesc Brea. En Francesc fabricava motors de vapor a escala, alligonat per Josep Almar, "el ratpenat de Mascanada". Un dia li vaig explicar que un de Barcelona havia fet una màquina del tren de Sant Feliu de Guíxols a vapor i li vaig posar un repte: "Si tu fas la màquina, jo faig els vagons".

I tothom va complir?

No, ben bé... Ell es va desanimar. Cada any anàvem a veure el Sr. Piera, que havia estat enginyer dels trens de Sant Feliu i d'Olot. Vam decidir fer la maqueta a partir de la galga de 45 mm, que era la mateixa que tenia el Sr. Piera a casa i així teníem un lloc per provar-la. Però el Sr. Piera va dir a en Francesc que amb aquesta mida tan gran, un petit defecte podia adquirir grans proporcions. Amb tot això, en Francesc Brea es va desanimar, però jo vaig continuar. En lloc de fer una locomotora a vapor, la

vaig fer elèctrica perquè em va semblar més factible. Vaig fer-ne una i, llavors, tothom en volia! En vaig fer quatre més, una per a en Rabell, una per a en Jacomet, una per a en Ros i jo me'n vaig quedar dues. En Jordi Ros va fer les totes les rodes.

Això tot just va ser el principi, no?

Sí, després vaig fer l'estació! Només treballava els matins, per tant, hi podia dedicar totes les tardes. Em servia per relaxar-me de la feina dels matins, que era de supervisor i em provocava molta ansietat. Tenia la responsabilitat de controlar els tècnics, havia de fer la mediació entre l'empresa i els clients. La mentalitat americana de l'empresa encaixava amb moltes dificultats en la nostra cultura. Quan tornava de la feina, abans d'entrar a casa, m'estava al taller i això em servia per absoure'm dels maldecaps laborals. La família sabia que, com més estona m'estava a baix, significava que més estrès havia patit.

Quan temps va necessitar per acabar-la?

Gairebé una dècada! Des dels anys vuitanta, 1984, que vaig començar, fins al 1993, que la vaig acabar del tot. L'any 1992 es va exposar al Monestir amb motiu de l'exposició organitzada en commemoració del centenari de la inauguració del tren. Però llavors encara li faltava un edifici.

Ha trobat una ubicació per a aquesta obra?

A mi m'hagués agradat trobar-li un lloc a Sant Feliu de Guíxols, però de moment no ha estat possible. La veritat és que és molt gran, té molt de volum ja que utilitzar com a referència la galga de 45 mm va implicar fer una reducció a escala 1:16. Només la maqueta fa 12 x 3,5 m, es necessita, com a mínim 14 x 5,5 m.

Per als no entesos, què vol dir exactament fer la maqueta a escala 1:16?

Vol dir que he hagut de dividir la mida real de tots els elements de l'antiga estació de Sant Feliu de Guíxols per setze. En aquesta etapa de la meua vida, el peu de rei era com una extensió del meu braç. Vaig buscar o fabricar totes les peces perquè s'ajustessin a les proporcions de manera exacta.

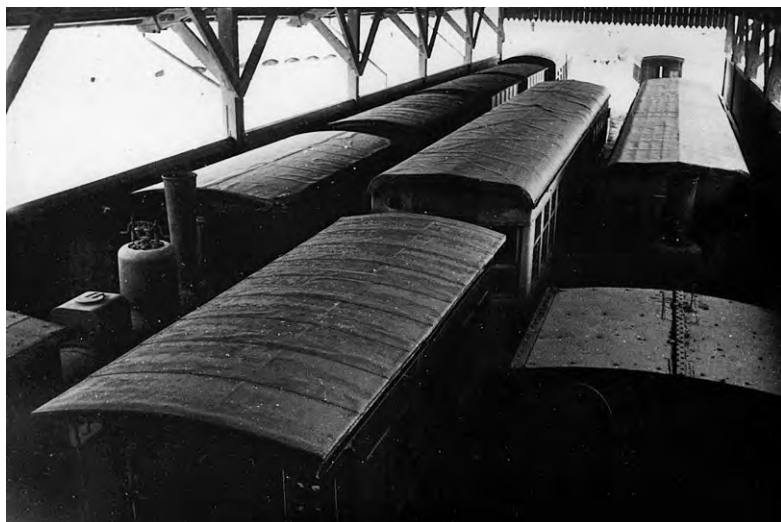
Quina relació havia tingut amb aquest tren?

Quan estava en funcionament, la mateixa relació que qualsevol estiu, formava part del nostre paisatge i l'havia utilitzat alguns cops. A partir de l'any 1962 estiuàvem al Camping Internacional de Calonge. Posteriorment, de vegades, anava amb el meu fill a passejar a l'estació, però ja estava tancada. El desbalament de la línia em va impressionar profundament, l'abandonament de l'estació. Això em va motivar per a la maqueta. Però la meua relació real, va ser a partir de l'any 1992, quan vaig submergir-me en els documents de la companyia. Vaig entrar en un món extraordinari, paral·lel al meu. Fins llavors m'havia dedicat exclusivament a la maqueta.

Es podria dir, doncs, que hi ha hagut com dues fases en la seva vida pel que fa al tren de Sant Feliu de Guíxols?

Sí, la segona etapa fou la catalogació del fons a l'Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols. M'hi vaig dedicar a partir de la meua jubilació i va ser molt gratificant perquè vaig aprendre i entendre el tren.

Recordo perfectament quan venia a l'Arxiu, les bones estones que vam passar i la gran feina que va fer! Ara mateix no podria precisar exactament quant de temps, van ser



ben bé quatre anys?

L'any 2003, que em vaig jubilar anticipadament, ja vaig venir cap a l'Arxiu. Va coincidir amb el trasllat de l'arxiu des del Monestir a l'edifici on es troba actualment, que comparteix amb la biblioteca pública Octavi Vialer Margarit. Abans de fer el trasllat, jo ja havia numerat i instal·lat els plànols. Un cop al nou edifici, vaig venir cada dia durant quatre o cinc anys!

Com va néixer l'Associació d'Amics del Ferrocarril de les Comarques Gironines [ASAFEGI]?

Va començar l'any 1974, quan la colla d'amics volíem anar a visitar el Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, que s'havia obert per celebrar el congrés de la Unió Europea de Modelistes Ferroviaris i d'Amics dels Ferrocarrils [MOROP]. Però només hi podien entrar els membres de les associacions de Barcelona. Ens vam fer un carnet amb una foto i cap a Vilanova! Allà ens van adreçar al cap d'estació, que ens va deixar passar. L'any 1991 vam crear formalment l'associació amb gent d'altres llocs com Llançà, Banyoles i Girona, però l'origen va ser el grup de Sant Feliu de Guíxols.

Què és l'ASAFEGI?

És una associació sense ànim de lucre, té el número 47 de la Federació Espanyola i és membre de la Federació Catalana. És una societat activa i es troba entre les tres primeres de Catalunya pel que fa a nombre de socis. La seva missió és la divulgació del ferrocarril en tots els seus vessants: el tren real, el maquetisme, el tren tripulat (elèctric i a vapor), la fotografia, l'audiovisual, etc. També es proposa la recuperació de material ferroviari de tot tipus: objectes petits i material rodant. S'utilitza per a la nostra tasca de difusió i activitats a través de les escoles.

Quines activitats destacaria, entre les que organitzen?

Sobretot les que organitzem a l'Estació - Museu de Fornells de la Selva. Hi ha el compromís amb l'Ajuntament de Fornells de fer circular trens tripulats al parc infantil construït pel mateix ajuntament cada 2n i 4t diumenge de cada mes (excepte l'agost) de 10 a 13 h. A banda de col·laborar en l'organització de la Fira de Locomoció i Artesania, que té lloc el mes d'abril i que l'any que ve complirà vint edicions. També participem en la programació de la Festa Major de Fornells, en honor a Sant Cugat (el 25 de juliol). També és molt important tota la informació que posem a la xarxa, a través de la nostra web (www.asafegi.com) i de Facebook (www.facebook.com/groups/trendesantfeliu/). En aquest àmbit cal destacar la tasca del nostre soci i amic Isaac Guadix, que a banda de crear els recursos de l'associació també té una pàgina web personal (www.iGuadix.es) que és de referència.

En què estan centrats actualment?

Ara ja estem preparant la trobada de Mataró, concretament tots els requeriments tècnics per poder participar-hi.

És difícil ser president d'una entitat tan activa i compromesa?

Per a mi no, francament, perquè sé delegar, en vaig aprendre a Xerox! Així tothom s'implica, i és molt important perquè tot tiri endavant i creixi... Tots els socis mirem de fomentar l'associacionisme per mitjà del tren. Busquem la continuïtat, a les reunions, els "treners" tenim el cabell blanc! És clar que els jubilats hi participen, ja que disposen de més temps. També cal tenir en compte que els diumenges ve molta gent jove a fer córrer trens. A més,

cal fixar-se en les quotes i tenim que el 25 % són quotes d'infant (menys de 18 anys), el 30 % són quotes de jubilats i la resta són gent en actiu. Per tant l'entitat està viva, encara que no podem deixar de treballar per engrescar més gent.

Què creu que ens ensenya el tren?

El tren i el vapor ens ensenyen d'on venim: que les coses no han estat (ni són fàcils encara que ho sembli) i que tothom hi ha de posar la seva part. El progrés va aportar comoditats i qualitat de vida, però també va requerir molt de patiment. Per exemple, a la mina hi anaven nens de 14 i 15 anys per poder accedir a determinades betes per extreure el carbó. Una altra aportació del tren és la idea de relleu: el salt que va significar la Revolució Industrial en el seu moment i que els canvis no han deixat de succeir, generació rere generació. Ara hi ha una revolució tecnològica en el camp de les comunicacions, en la robòtica en particular. Novament davant del canvi es generen pors, angoixes i esperances.

M. Àngels Suquet Fontana

Arxiu Municipal
de Sant Feliu de Guíxols

A dalt, d'esquerra a dreta:

Material mòbil en el cobert de l'estació de Sant Feliu de Guíxols. AMSFG. Fons Jordi Budó (autor: Jordi Budó)

Avi mirant el tren amb un nét a Santa Cristina, als anys seixanta. AMSFG. Fons Jordi Budó (autor: Jordi Budó)

Vista de l'estació de Sant Feliu de Guíxols des d'una locomotora, anys seixanta. AMSFG. Fons Jordi Budó (autor: Jordi Budó)

Locomotores en un cobert a Girona durant la dècada dels seixanta. AMSFG. Fons Jordi Budó (autor: Jordi Budó)



CALIDOSCOPI

CONTRASTOS

A l'esquerra, passatgers a punt de sortir per a l'últim viatge del tren, el 10 d'abril de 1969. AMSFG. Fons Ferran Gandol (autoria: Ferran Gandol)

A la dreta, detall d'un cotxe ple de passatges en l'últim viatge del tren, el 10 d'abril de 1969. AMSFG. Fons Ferran Gandol (autoria: Ferran Gandol)

IMPRESSIONS DELS PASSATGERS



Anònim (11 de novembre 1888)

El primer tren circulà el 27 de setembre de 1825 a 24 km/h, que també era la velocitat del tren de Sant Feliu. El tren obria un munt de possibilitats, però allò nou també sol generar angoixes. A *El Bajo Ampurdan* es publicà: "El Dr. Outten, célebre médico alemán, recomienda que, cuando se quiera dormir en el tren, se coloque la cabeza en dirección á la máquina y los pies hacia la cola del tren. De esta manera, el movimiento de la marcha echa la sangre de la cabeza hacia el resto del cuerpo y el sueño es ligero y tranquilo. La costumbre que tienen casi todos los viajeros de recostarse con la cabeza hacia la cola del tren, poniendo los pies hacia delante, hace afluir la sangre al cerebro y es causa de innumerables dolores de cabeza. En caso de choque, la postura recomendada por el Dr. Outten es también un preservativo. Porque cuando la máquina encuentra un obstáculo, arroja hacia atrás todo cuanto va en el tren, y resulta que son las piernas las que sufren el choque y no la cabeza, y como las piernas se doblan y resisten como un muelle, el peligro es mucho menor."

Dartagnan (19 de maig de 1892)

Les finestres del tren enquadren paisatges que canviaven a gran velocitat. Aquesta nova manera de contemplar els paisatges, diferent de la pintura, fou explicada a *El Noticiero*, arran d'un viatge de prova: "A la una y ventidos minutos prévia señal del jefe de talleres Sr. Rodón, púsose el tren en movimiento; situado en la plataforma del coche, vi extenderse ante mi el encantador paisaje que se va descubriendo, a medida que ol tren con su marcha majestuosa y suave trepidación, cruza velozmente desmontes y terraplenes. Qué bello paisaje! Mi insuficiente pluma se niega a describir cuadro de tanta magnificencia [...]. Campos inmensos, poblados de cereales y frondosos árboles frutales que prestan gran vigor al panorama; blancas casitas semejan copos de nieve intercalados en las faldas de las montañas, en los caminos y en las hondonadas; grandes bosques, alcornocales,...; y para dar más vida y realce al cuadro, multitud de aldeanos labrando la tierra y otros recogiendo ya el fruto de su trabajo; la costa suavemente acariciada por las espumosas olas; al otro lado, la cordillera de montes cuyas elevadas cumbres confúndense allá a lo lejos con el azul del cielo [...]"

Joaquim Botet i Sisó (juliol de 1892)

L'historiador gironí en descriure el seu viatge a *Revista de Girona*, explicava la importància del tren per a les nostres contrades: "El día 30 del pasado mes de junio inauguró el servicio el ferrocarril de vía estrecha de Gerona a San Feliu de Guíxols. Es esta una mejora material de suma importancia, debida principalmente al patriotismo de los guixolenses, que reportará sin duda grandes ventajas a una de las comarcas más industriales y pobladas de nuestra provincia y que hace desear se extiendan pronto iguales beneficios a la parte de la alta montaña, tan falta de buenas vías de comunicación, con la construcción repetidas veces anunciada y hasta ahora no cumplida del ferrocarril económico de Gerona a Olot. La facilidad que aquella vía proporciona y la manera digna con que la villa de Sant Feliu solemniza su apertura, celebrando una Exposición de Bellas Artes; hacen que creamos de oportunidad decir sobre una y otra algunas palabras".

Els fragments transcrits pertanyen a llibres, periòdics i documents del Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona, consultables a l'Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols. L'hemeroteca també es troba disponible al cercador de premsa digitalitzada de la Xarxa d'Arxius Comarcals: <http://xacpremsa.cultura.gencat.cat/pandora/#top>



Veïns de Ridaura, Solius, Penedes i Romanyà (25 de març de 1933)

El tren va esdevenir el mitjà de transport de referència fins que, als anys seixanta, va ser vençut per la competència de la carretera. Aquesta petició formulada per un bon grapat d'usuaris al Sr. Director gerent de la companyia demostra la utilitat quotidiana del tren: "[...] els veïnats de Ridaura, Solius, Penedes i bona part del de Romanyà sortirien molt beneficiats que tots els trens tant els ascendents com els descendents, tinguessin parada en el lloc conegut per "l'estació de la Barrera", situada en el pas a nivell de la carretera de Llagostera a Sant Feliu de Guíxols i distant aproximadament 4 km de Llagostera. Que una vegada normalitzat dit servei podria resultar de considerables rendiments per a la Companyia, ja que dits veïnats són faltats de vies de comunicació i forçosament s'establiria un regular corrent per la via ferrada, principalment de passatge i més en els dies de fira i mercat, d'establir-se amb les facilitats i rebaixes acostumades."

Veïns dels barris de la Rutlla, Montilivi, Carme i Palau sacosta (13 de juliol de 1953)

Mentre el tren va estar en funcionament, al llarg del trajecte, tothom se'l va fer seu, el tren servia per als desplaçaments quotidians i també per al lleure. Es veu en la petició que els veïns dels barris de Girona que travessava el tren van adreçar al Sr. director del Ferrocarril: "Le rogamos estudie detenidamente dicha solicitud y quiera complacernos en todo lo posible. Hemos de hacer resaltar que si no puede establecerse de momento, un apeadero permanente, que sea discrecional como los de Llebrers i Esclet, que si no pueden parar todos los trenes, que lo hagan el primero que sale de Gerona a las siete treinta de la mañana y el último que llega por la noche de San Feliu. Ello es debido a que muchas familias de los barrios mencionados van a pasar todo el día al campo o a la playa y los trenes que más utilizan son el primero que sale de Gerona por la mañana y el último que llega por la tarde."

Eduard Bardas Planellas (maig de 1994)

El tren fou referent de la vida dels guixolencs durant dècades, però el pas del temps dona una perspectiva diferent de tot, també del tren. Diu Bardas a *Amb ulls oberts de noi*: "A part el fet, segons sembla cert i per a mi decisiu, és clar, d'haver estat el raquític, i un xic còmic i tot, xiulet del tren de les vuit del vespre el que, en arribar a Sant Feliu, em va donar l'entrada en aquest món tan deslloribat –i d'això ja fa un grapat d'anys–, haig de dir que jo sempre li havia dut una certa llei a aquella mena de mecànica cuca de llum que, amb un seguit d'asmàtics esbufecs i amb molta fresca de ferralla no gaire ben ajustada, complia, amb força paciència i dignitat, la seva diària comesa d'acostar Sant Feliu, poble de marina obert i lluminós, a la vella i endormiscada ciutat carregada d'ombres clàssiques [...]. Per a molts de nosaltres, ganxons sense aigualir, el petit i estimat tren de via estreta [...] constituïa, a més de l'exponent més autèntic del nostre esperit de progrés i de modernitat pràctica, quelcom de molt entranyable i casolà, ja que, de fet, hom podia dir que, materialment i espiritual, es ficava dintre de casa, fins a l'extrem de servir-nos de rellotge exacte."

CALIDOSCOPI LES IMATGES

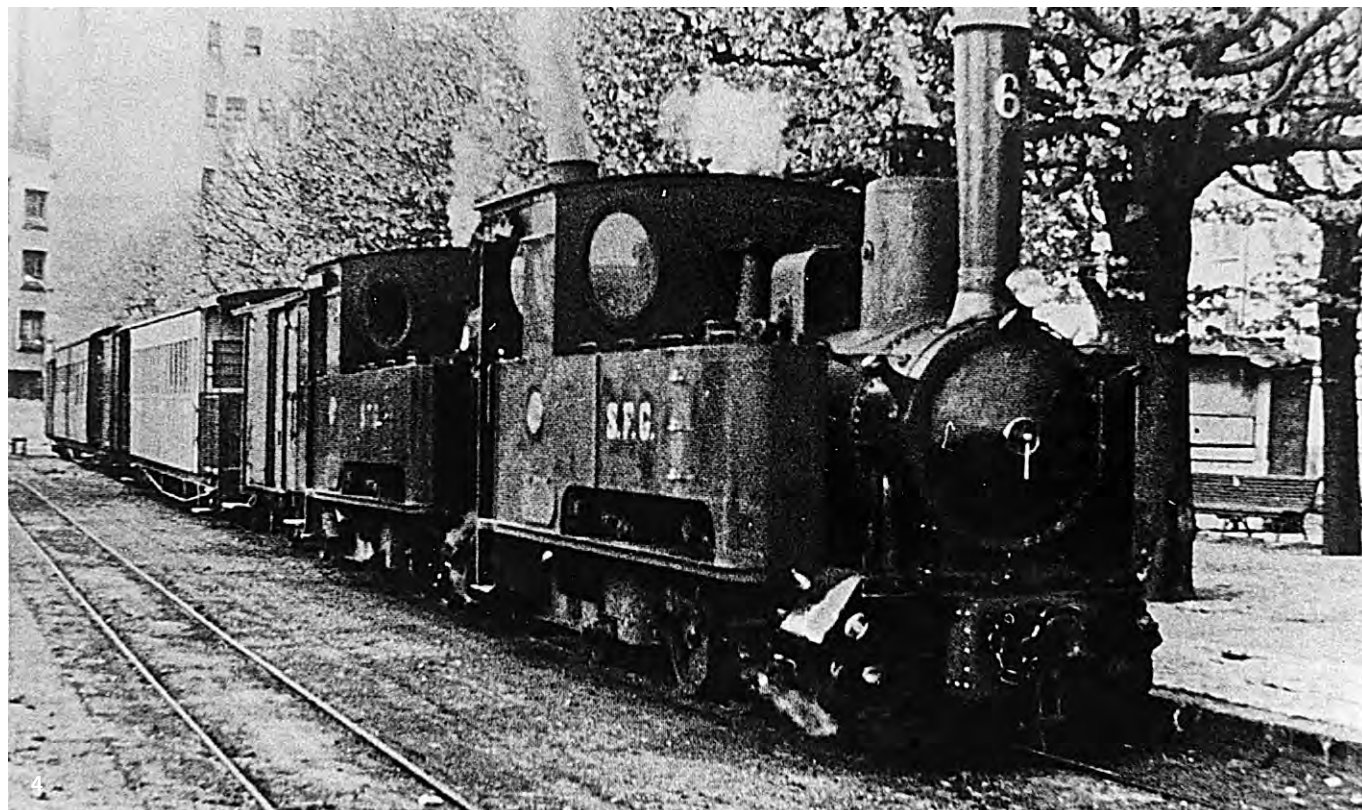
1. Engeixant la màquina abans de sortir cap a Sant Feliu de Guíxols l'any 1969. AMSFG.
Col·lecció Espuña-Ibáñez (autoria desconeguda)



2. Tren aturat a l'estació de Girona als anys seixanta. AMSFG. Col·lecció España-Ibáñez (autoria desconeguda) 3. Tren al costat de l'Onyar, sortint de Girona. AMSFG. Fons Jordi Budó (autoria desconeguda)



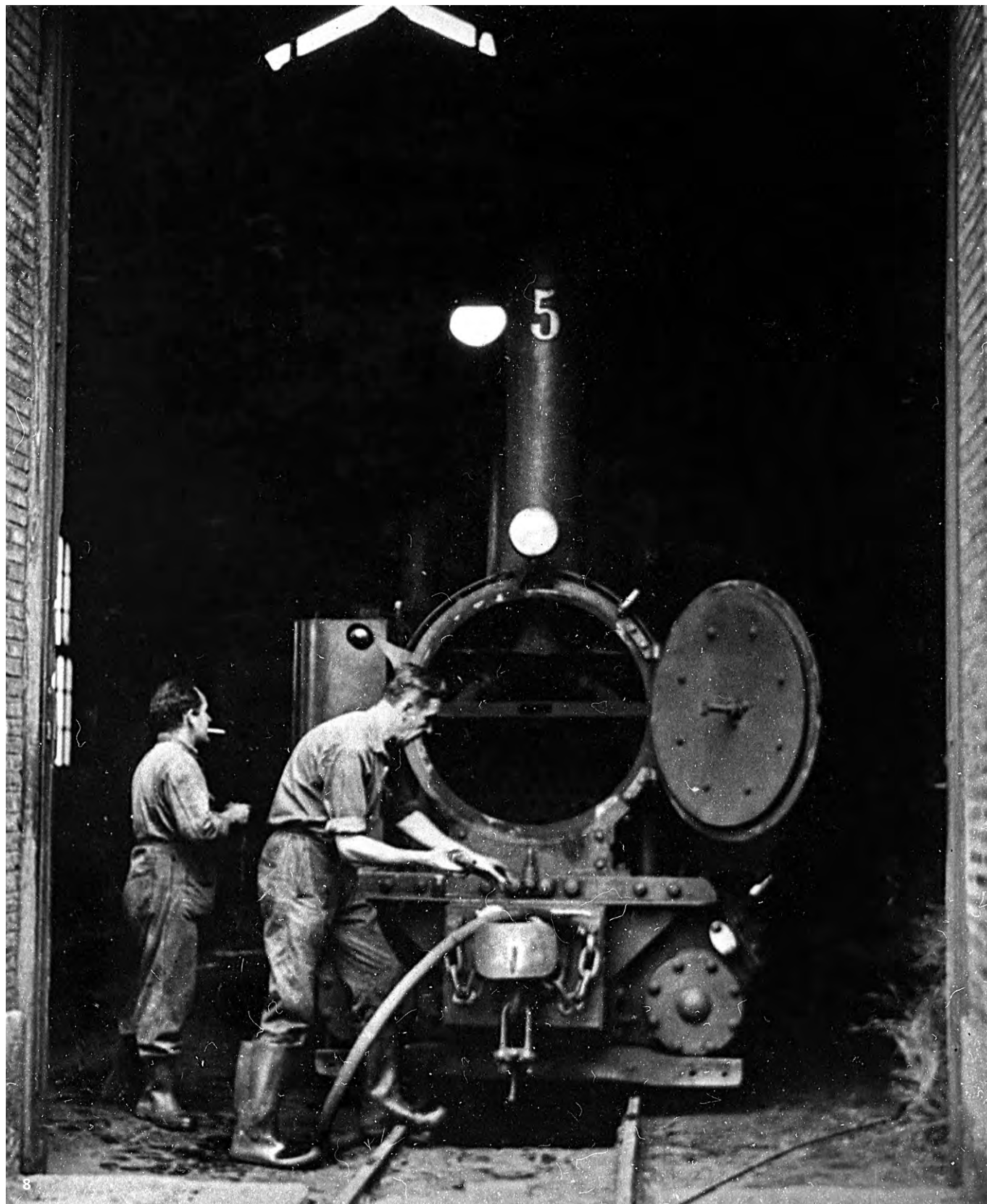
4. Tren amb tracció de dues locomotores a punt de sortir de l'estació de Girona. AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (autoría desconeguda) 5. Tren amb tracció de dues locomotores al seu pas per la Creueta, en direcció cap a Sant Feliu de Guíxols, el 10 d'abril de 1969. AMSFG. Col·lecció España-Ibáñez (autoría: H. Navé)



6. Màquina al giratori de l'estació de Girona el 5 de setembre de 1963. AMSFG. Fons Companyia del Ferrocarril SFG (autoria desconeguda) 7. Arribada del tren a l'estació de Sant Feliu de Guíxols cap al 1960. AMSFG. Fons Enric Figueras (autoria desconeguda)



8. Màquina en reparació als tallers, a Sant Feliu de Guíxols. A banda de la revisió que es feia de totes les locomotores després de la seva arribada, quan havien de tornar a sortir, permanentment es feia el servei de manteniment d'una de les màquines. AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (autoria desconeguda)



9. Carregant carbó i omplint el dipòsit d'aigua a Girona, l'any 1969. AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (autoria desconeguda) 10. Baixant del tren a l'estació de Girona, anys seixanta. AMSFG. Fons Companyia del Ferrocarril SFG (autoria desconeguda) 11. Guardabarrera de Castell d'Aro, als anys seixanta. AMSFG. Fons Jordi Budó (autoria: Jordi Budó)



12. La guardessa Enriqueta Bou tancant la barrera del pas a nivell de Santa Cristina, als anys seixanta. AMSFG. Fons Jordi Budó (autoria: Jordi Budó) 13. Enriqueta Bou, guardessa del pas a nivell de Santa Cristina, als anys seixanta. AMSFG. Fons Jordi Budó (autoria: Jordi Budó)



La revista L'ARJAU agraeix que totes les persones que detectin alguna errada o mancança en la informació que publica la revista la comuniquin per tal que pugui ser esmenada en la fe d'errades corresponent i també en les bases de dades de l'Arxiu Municipal.

A la fotografia de la pàg. 2, la persona que consta al peu com a esposa de Manel Vicens és l'esposa de M. Durand.

Els darrers
números...



On aconseguir L'Arjau?

L'ARJAU és una revista editada per l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols que tracta temes culturals del municipi i el seu entorn. Aquesta publicació es distribueix de manera gratuïta i es pot trobar en els estancs i llibreries de Sant Feliu de Guíxols o en els serveis municipals següents: Botiga del Monestir, Oficina d'Informació Ciudadana, Punt d'Informació Juvenil, Guíxols Desenvolupament (estació d'autobusos), centres cívics de Vilartagues i Tueda, Biblioteca Pública Octavi Viader i Margarit i Arxiu Municipal.



Descarrega'l també a:
<http://www.arxiunicipal.guixols.cat/publicacions/revista-l-arjau.html>

l'arjau

REVISTA CULTURAL

Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols

Núm. 79 DESEMBRE 2017

Revista gratuïta

