



GUÍXOLS  
SOBRE  
RODES

CARRETERA  
I VIA



EL TRINQUET  
QUADERNS  
DIDÀCTICS



#### EDITA

Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols  
Arxiu Municipal

#### COL·LECCIÓ

El Trinquet  
Quaderns Didàctics  
Núm. 5

Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols  
Tallers d'Història. Curs 2017-2018

#### AUTORIA

M. Àngels Suquet Fontana

#### GRAFISME I MAQUETACIÓ

Dosis Studio

#### AGRAÏMENTS

Josep Auladell, Marc Auladell, Maria Calzada,  
Anna Martínez, Núria Pujol i Rosa M. Rourich



EL TRINQUET  
QUADERNS  
DIDÀCTICS

Publicacions de  
Sant Feliu de Guíxols

El nom *trinquet* en terminologia naval serveix per designar el pal més proper a proa en les embarcacions de més d'un pal o també la vela que s'enverga en el trinquet. En la parla popular ganxona s'anomenen *trinquets* els petits crancs que hi ha a les roques.

ISBN: 978-84-947363-3-9  
Exemplar gratuït

Qualsevol part d'aquesta publicació, incloent-hi el disseny, il·lustracions i fotografies, pot ser reproduïda, emmagatzemada i/o transmesa sempre i quan es demani l'autorització prèvia de l'autor, l'editor o el titular dels drets d'explotació.



AJUNTAMENT DE  
**Sant Feliu de Guíxols**  
[www.guixols.cat](http://www.guixols.cat)

Fotografia  
de la portada:

**Tren circulant entre  
Castell d'Aro i s'Agaró.**

**AMSFG. Col·lecció  
España-Ibáñez  
(Autoria: Miquel  
Gurgui)**



## GUÍXOLS SOBRE RODES CARRETERA I VIA

# LA HISTÒRIA I EL PATRIMONI DEL TREN

Al llarg del segle XIX, arran de la industrialització, la iniciativa privada va construir diferents línies de tren a tot Catalunya. Allà on no arribaven les línies principals, es construïren trens petits o de via estreta. Aquest és el cas de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona que, entre 1892 i 1969, articulà el territori a banda i banda dels gairebé 40 km de línia. Després de dècades de servei, va acabar sense pràcticament cap inversió i a mans d'un Estat que apostà pel transport per carretera, especialment pels vehicles privats.

El tren va tenir una gran importància pel nostre territori a tots nivells, especialment l'humà. Aquesta idea ha inspirat la nostra proposta didàctica, ja que la humanitat del tren es pot mirar des de moltes bandes. Per una part hi ha la il·lusió i l'esforç de les persones que van fer possible un projecte de progrés, arrossegant tot un territori. Per una altra part hi ha la manera com les persones el van fer créixer i el van integrar en les seves vides, utilitzant-lo com a passatgers o tenint-ne cura com a treballadors. El tren fou part del paisatge que travessava, tot transformant-lo en un de propi. El tren també influí en l'art, en la manera com veïen el paisatge els artistes i en la manera de representar-lo.

Al final, però, aquell tren tan estimat i entranyable fou abandonat a la seva sort i, d'alguna manera, tothom acceptà el seu tancament. Entre els guixolencs que van conèixer el tren, hi ha un sentiment generalitzat de nostàlgia, encara que conservem la seva memòria i el seu patrimoni. Queda un cert regust de fracàs per no haver sabut aprofitar l'esforç tan gran que van fer els nostres avantpassats quan el van crear i mantenir durant 77 anys. Tenim la incògnita de no saber com en podríem gaudir ara, si encara existís. Però, com que ens hem proposat no tornar a perdre el tren, us proposem aprofitar la darrera lliçó del nostre tren petit i debatre a fons temes essencials per al nostre futur com el transport col·lectiu o el medi ambient.

Presentem, doncs, diferents recursos per poder conèixer la història i el patrimoni del tren a partir del que va representar en tot moment per a les persones: promotors, ciutadans, usuaris, treballadors i artistes. A banda de la mateixa documentació del Fons del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona, dues de les fonts consultades més importants han estat el llibre d'Àngel Jiménez Navarro *Sant Feliu de Guíxols. Una lectura històrica*, publicat per la Diputació de Girona i l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols l'any 1997, i el llibre *Centenari del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona*, de diversos autors, publicat el 1992 pel Consorci per al Centenari del Tren.



Detall d'un tren aturat  
en una estació.

AMSFG. Fons  
Companyia del  
Ferrocarri SFG  
(Autoria desconeguda)





# ÍNDEX



## Abans del tren

|   |                                                   |    |
|---|---------------------------------------------------|----|
| 1 | Moure's sense motor .....                         | 7  |
| 2 | La carretera provincial de Girona a Palamós ..... | 8  |
| 3 | Els pioners del transport per carretera .....     | 9  |
| 4 | Els primers motors i el naixement del tren .....  | 10 |



## Sant Feliu de Guíxols al segle XIX La ciutat que volia un tren

|   |                                                    |    |
|---|----------------------------------------------------|----|
| 5 | L'inici de la indústria del suro .....             | 13 |
| 6 | 1880: Màxima prosperitat del suro .....            | 14 |
| 7 | Cap a la plena industrialització .....             | 15 |
| 8 | El pas de vila a ciutat: urbanisme i serveis ..... | 16 |



## Projecte i construcció del tren

|    |                               |    |
|----|-------------------------------|----|
| 9  | Un port i un tren petit ..... | 21 |
| 10 | Construcció de la línia ..... | 22 |
| 11 | El paisatge del tren .....    | 23 |
| 12 | Com eren els trens? .....     | 26 |



## El tren en servei

|    |                                         |    |
|----|-----------------------------------------|----|
| 13 | Qui treballava a la companyia .....     | 29 |
| 14 | El transport de mercaderies .....       | 30 |
| 15 | El transport de passatgers .....        | 33 |
| 16 | Un viatge en el tren: la sortida .....  | 36 |
| 17 | Un viatge en el tren: el trajecte ..... | 37 |



## Decadència i clausura de la companyia

|    |                                                                   |    |
|----|-------------------------------------------------------------------|----|
| 18 | El problema del tren o la competència de la carretera .....       | 41 |
| 19 | Els autobusos del tren: la línia de s'Agaró a Girona .....        | 42 |
| 20 | La lluita per la supervivència: connexió amb el tren d'Olot ..... | 44 |
| 21 | El comiat del tren .....                                          | 46 |



## Després del tren

|    |                                         |    |
|----|-----------------------------------------|----|
| 22 | La modernitat del segle XX. SARFA ..... | 49 |
| 23 | Agafar la Montdela .....                | 50 |
| 24 | La Via Verda .....                      | 52 |
| 25 | Viatge cap al futur... ..               | 54 |

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| Fonts utilitzades .....     | 56 |
| No us ho podeu perdre... .. | 57 |

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| Propostes didàctiques ..... | 58 |
|-----------------------------|----|





Galera a la rambla  
Vidal a finals del  
segle XIX.

AMSFG. Col·lecció  
Espuña-Ibáñez  
(Autoria desconeguda)





# Abans del tren

## 1. Moure's sense motor

Per als homes i dones la manera més bàsica de desplaçar-se i tragar coses ha estat caminar però, fa uns 6.000 anys, es van començar a transportar càrregues pels rius amb bales de troncs. En fa uns 5.000, l'home es va dedicar al cultiu de la terra i, de retruc, va anar domesticant els animals. Els actuals camins de ferradura eren vies per on "caminaven" persones, mules, cavalls i bous. L'invent de la roda va permetre la construcció de carros, per a la circulació dels quals es van adequar alguns camins, que van esdevenir "carreteres". No obstant el transport per carretera era lent i incòmode; el transport fluvial i marítim era molt més eficaç per a les mercaderies. Fa uns 3.000 anys, les antigues civilitzacions de la Mediterrània creuaven el mar en vaixells cercant productes i mercats.

Els romans van construir una extensa xarxa viària formada per 29 vies que cobrien uns 80.000 km per comuni-

car les diferents ciutats del seu imperi. El desplegament de l'exèrcit i els seus desplaçaments requerien el treball d'enginyers per crear infraestructures com vies o ponts. A les carreteres no es va fer pràcticament cap més millora, de manera que, a l'època medieval, les vies romanes s'havien deteriorat. Durant segles, el mar va continuar essent el principal mitjà per al transport de mercaderies. El transport per terra es reservava per a volums petits o per a productes valuosos, i es procurava que els itineraris no duressin més d'un dia. Des del segle <sup>xiii</sup>, l'aristocràcia i la reialesa disposaven de luxoses carrosses.

Durant el segle <sup>xvii</sup> es va produir un gran concentració demogràfica a les principals ciutats europees. El 1662 es van començar a instal·lar serveis d'òmnibus ordinaris a les grans capitals d'Europa i també d'Amèrica. La paraula *Omnibus* és la forma del llatí clàssic que significa "per a tots". Es tractava de carruatges públics de gran capacitat, arrossegats per cavalleries, que servien per a transportar persones, generalment dins de les poblacions, per un preu mòdic. Quan els òmnibus es van moure per si mateixos gràcies a la utilització dels motors d'explosió van passar a anomenar-se *autòmnibus*.

Al segle <sup>xviii</sup>, a la península Ibèrica, la dinastia borbònica va promoure la creació de 6 carreteres que unien Madrid amb la costa i la frontera. Aquesta iniciativa va quedar aturada a causa dels conflictes i les circumstàncies econòmiques. A mitjan segle <sup>xix</sup> es va promoure la construcció de carreteres que enllacessin les principals poblacions. Després de les guerres carlines, la Llei de carreteres de l'any 1877 -aprovada per Reial Decret d'Alfons <sup>xiii</sup> el 29 de desembre de 1876- havia de servir per impulsar la millora d'aquests serveis.

Al segle <sup>xix</sup>, s'utilitzaven carruatges tant en el transport col·lectiu com en el particular. Els carros i les tartanes, tirats per matxos o mules, foren els de les classes més populars, cosa que provocà la seva supervivència fins ben entrat el segle <sup>xx</sup>. En canvi, les classes benestants es distingien per les seves exclusives carrosses tirades per cavalls que, al tombant de segle, ja començarien a substituir per moderns automòbils. En el transport col·lectiu, al segle <sup>xix</sup>, s'utilitzaven jardineres, galerins o faetons, que eren carruatges tancats on podien viatjar de manera relativament còmoda entre 14 i 16 persones. Tanmateix en aquest mateix segle, es va aplicar el motor de vapor als trens i als vaixells. L'arribada del tren sacsejà el món del transport, tot posant a l'abast de les classes populars una mobilitat que fins aleshores havia estat restringida a la gent benestant. El tren ofería un munt de possibilitats com disposar de productes i materials més fàcilment, també una major immediatesa en el coneixement de les notícies i la recepció del correu. La irrupció del tren al paisatge provocà admiració i desconfiança alhora, com 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 amb la jornada laboral en el món industrial, van fer que la vida comencés a anar a toc de rellotge. Malgrat això, fins ben entrat el segle <sup>xx</sup>, l'activitat humana encara va comptar amb la força motriu dels animals i aquests van formar part de la vida quotidiana de les persones.



## 2. La carretera provincial de Girona a Palamós

Tradicionalment Sant Feliu ha estat la sortida al mar de la ciutat de Girona, per tant la connexió entre les dues ciutats ha estat un factor molt important. A l'època medieval, a partir de l'any 1322, es va construir un camí que es va mantenir sense millores durant més de 500 anys, ja que -de fet- els grans volums de mercaderies es transportaven per mar. Sembla que anteriorment no hi havia hagut camins aptes per a les carretes i aquesta obra, que fou realitzada per un mestre d'obres francès, es necessitava per comunicar Girona amb el seu port natural, que era Sant Feliu de Guíxols.

Un cop aconseguida la via de comunicació, el problema va sorgir a causa del dret que tenia l'abat del Monestir de cobrar l' impost del mesuratge o ribatge sobre les mercaderies que circulaven pel port, tant si s'embarcaven com si es descarregaven. Els jurats de Girona es negaren a pagar aquests diners i van qüestionar el poder de l'abat. Es va originar un plet i hi hagué tants enfrontaments que el rei Alfons el Benigne va manar tancar el port entre 1334 i 1336. Va resultar un problema perquè el port de Palamós no estava tan ben arrecerat ni tan ben comunicat amb Girona com el port de Sant Feliu de Guíxols. El 10 de juny de 1354, quan es van reunir el rei Pere el Cerimoniós, els membres del Consell de Girona i representants de Sant Feliu de Guíxols per signar un conveni que convertia Sant Feliu de Guíxols en vila reial, membre i part (carrer) de la ciutat de Girona. Des de llavors, Sant Feliu va tenir batlle, jutge i saig. Així la vila podia començar a assolir la seva

independència en relació amb el Monestir. Però l'abat encara tenia drets sobre Sant Feliu, cosa que originà molts conflictes al llarg de la història fins l'expulsió dels monjos l'any 1835. De fet, doncs, la comunicació amb l'interior i les necessitats logístiques van ser un dels revulsus del naixement de la vila.

El transport per carretera, així com el trasllat de productes dins la mateixa ciutat, el feien els traginers. L'any 1848, just abans d'iniciar la construcció de la carretera provincial de Girona a Palamós, hi havia quatre companyies dedicades al servei de transport de viatgers per carretera:

- la d'en Joan Duran, àlies "Toledo", amb dues tartanes i dues mules
- la de Josep Blanch, àlies "Pep", amb una galera, dues tartanes i quatre animals
- la de Ferriol Buscarons, amb una tartana i un mul
- la de Pal·ladi Ayats, amb una tartana i un mul

Entre 1849 i 1865 es va construir la carretera provincial de Girona a Palamós, amb una amplada de 24 peus, 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). Fins aleshores, el camí de Girona passava pel carrer de les Eres; el carrer de Girona era el que solia utilitzar la gent per arribar fins al camí. Però la circulació no era còmoda a causa dels nombrosos sots i pols o fang i basses, després de la pluja. Això va ser així fins que als anys 20 del segle xx es van començar a asfaltar les carreteres.

Tartana del transportista Narcís Ribot, cap al 1900.

AMSFG. Col·lecció Municipal d'imatges (Autoria: Ricard Mur)





Als anys 70 del segle XIX, la carretera encara estava incompleta i els diferents trams no estaven connectats. A la segona pàgina de *El Eco Guixolense* del dia 2 de febrer de 1879, hi ha la notícia següent:

“Hasta los siglos de los siglos, amén. Seguirá en el mismo estado la carretera antigua que va de Llagostera a Casà de la Selva. Si en tiempos normales uno pasa aquel trayecto teniendo siempre el alma en pena ¿qué debe suceder hoy que las lluvias han concluido de arreglar el camino de una manera indecible? [...] Algunos carreteros han tomado la medida de invadir los terrenos inmediatos a los trozos más transitables y convertir en camino interino lo que está por sus dueños destinado a la agricultura”.

A *Centenari del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona* (p. 10) s'explica amb detall el que suposava un desplaçament en carruatge “El mal estat de les carreteres feia els transports en carro, galera o tartana molt lents i fatigosos, sobretot quan plovia, fins al punt que a la carretera que portava cap a Palamós i Palafrugell –que no era res més que un camí veïnal- els viatgers havien de baixar del cotxe i, juntament amb el tartaner, reparar el camí. No era estrany, doncs, que es trigués tres hores per arribar a Palamós. Les altres rutes no es pot dir que fossin més afalagadores: el trajecte fins a la Bisbal durava cinc hores, i per anar a Girona, al marge del seu elevat cost, era necessari aixecar-se d'hora, perquè la tartana sortia a les tres de la matinada, i sobretot calia tenir molta paciència: s'invertien de cinc a sis hores en cada viatge, es compartia carruatge amb 15 o 16 persones, es transitava per una carretera inacabada, i no es tornava a casa fins a les dotze del vespre. Per altra banda, el contacte per terra

amb Barcelona, només es reduïa a un correu - diligència dos cops per setmana i a tres entre Girona – la Bisbal i Sant Feliu de Guíxols.” El trajecte entre Girona i Sant Feliu de Guíxols en carro durava quatre hores. Per aquest motiu, quan es va inaugurar el tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona, el servei va ser molt ben rebut ja que el viatge “només” requeria dues hores. El tren per passatgers, anomenat *d'alta velocitat*, circulava a una mitjana de 20 km/h.

### 3. Els pioners del transport per carretera

La construcció de la carretera provincial va suposar un incentiu per a la creació d'empreses de transport, malgrat que aquesta infraestructura no va ser enllestida fins al cap de molts anys i que habitualment les condicions del sòl deixaven molt que desitjar a causa de la manca de paviment. El 1865 Sant Feliu de Guíxols comptava amb 37 carruatges de dues rodes i una cavalleria per a transport de mercaderies i amb cinc tartanes de luxe per a viatgers. Gerard Bussot, al llibre *Indústries, comerços i serveis: Sant Feliu de Guíxols (1800-1930)* (Edicions El Carrilet, 2002), explica que a Sant Feliu de Guíxols, durant la segona meitat del segle XIX, hi va haver cinc empreses de transport:

#### (1862) Duran i Ribot “Toledo i Vicenç”

El 1862 Joan Duran s'associa amb Vicenç Ribot i constitueix una empresa popularment coneguda com a “Toledo i Vicenç”. La companyia feia el trajecte de Sant Feliu de Guíxols



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 Caldes. Però el servei de carruatges en direcció a Caldes va quedar interromput perquè Vicenç Ribot va renunciar i va morir al cap de poc temps, circumstància que va retardar durant més d'un any la nova autorització administrativa.

#### **Roca y Cía “El Valencià”**

Aquesta companyia era propietat de Paula Roca i Josep Marcó i Barea, àlies “el Valencià”. Feia el trajecte de Sant Feliu a Girona en tres hores i mitja. Quan el servei de carruatges en direcció a Caldes va quedar interromput per haver coincidit la renúncia del servei de Vicenç Ribot i la seva defunció, Roca y Cía. va oferir aquest servei als veïns del poble. El 9 de gener de 1885, Josep Marcó va tenir un greu accident mentre guiava una diligència en direcció a Girona, poc abans d'arribar a Llagostera. Va quedar impossibilitat, sense poder conduir els seus carruatges i, de fet, com a conseqüència directa de les ferides d'aquell accident, moriria poc després.

#### **(1883) Ribot y Cía**

El mes de maig de 1883, cinc mesos després de la mort de Vicenç Ribot es va constituir l'empresa Ribot y Cía per al recorregut “en coche, galerín o tartana” de Sant Feliu a Caldes de Malavella. Aquesta societat estava formada pel jove conductor de carruatges Narcís Ribot i Camós, el comerciant guixolenc Joan Magret i Reixach, i Paula Roca i Alsina, amb el consentiment exprés del seu marit. Es va estipular que tindria una durada d'un any. Aquesta companyia de transport de viatgers no va durar més enllà de l'any assenyalat a causa dels recels entre els socis.

#### **(1884) Ribot i Duran/Ribot i Rabassa**

L'any 1884, després de la dissolució de l'empresa Ribot y Cía, Narcís Ribot es va associar amb Joan Duran per formalitzar la companyia de diligències Ribot i Duran, amb sortida des del carrer del Portalet. Joan Duran va morir el 10 de gener de 1886 i va ser substituït pel seu gendre Josep Rabassa i Vergés. La nova empresa –Ribot i Duran– va disposar un cotxe diari cap a Caldes. Immediatament, Roca y Cía va inaugurar el servei cap a Caldes de Malavella, que fins aleshores només feia l'empresa Ribot i Duran. A més Roca y Cía obriria durant el mes de novembre de 1884 un despatx a Caldes, al costat de l'estació del tren, amb la qual cosa provocà un greu enfrontament, no només entre els propietaris dels carruatges, sinó també entre els cotxers i empleats d'ambdues empreses. Al començament del nou segle xx, Narcís Ribot comptava amb la companyia de transport de viatgers més important de la vila. Amb l'augment de la producció de la indústria surera, amplià el servei regular cap a Calonge, Palamós, Palafrugell, la Bisbal i també a Vidreres.

#### **(1885) Marcó-Rabassa-Ribot**

Al començament de l'any 1885, Josep Marcó, impossibilitat per a la conducció a causa de l'accident i pensant sempre en el benefici de la seva esposa Paula Roca i llurs fills, s'associà amb els seus directes competidors: Narcís Ribot i Camós –de qui s'havia separat dos anys abans– i Josep Rabassa i Vergés, gendre de Joan Duran, que, a la mort del seu sogre (10 de gener del 1886) l'havia substituït en la direcció de l'empresa Ribot i Duran. Aquesta companyia realitzava el servei de carruatges entre Girona i Caldes de Malavella. Però, va haver de conviure amb les

pròpies empreses que encara tenien Narcís Ribot i Josep Rabassa, i que mai no varen deixar de tenir un pes important en el transport de viatgers local. Això va provocar que, un cop mort Josep Marcó, la seva vídua es veiés amb serioses dificultats per afrontar, com a usufructuària vitalícia, els afers quotidians d'aquella empresa. La relació entre els socis es va fer cada cop més insuportable. Les disputes gairebé van acabar en judici, si no hagués estat perquè les parts implicades varen arribar a un acord amistós poc abans que se celebrés (8 de febrer de 1896) i van convenir en dissoldre la societat.

## **4. Els primers motors i el naixement del tren**

Al segle XIX va culminar l'anomenada Revolució Industrial, que s'havia iniciat el segle XVIII a Anglaterra i que suposà l'inici del sistema capitalista. Una de les circumstàncies que hi van contribuir fou l'aplicació del motor de vapor a les indústries i als transports, és a dir, al tren i als vaixells. El 1765 James Watt ja havia inventat la màquina de vapor. El 1807 el *Clermont* va fer el viatge inaugural al riu Hudson i, des de 1851, es va utilitzar com a força motriu per als transatlàntics i vaixells de càrrega. Però l'aparició del tren va sacsejar el transport per terra, quan George Stephenson aconseguí substituir la força animal pel vapor i va fer realitat la línia de tren entre Stockton i Darlington, per al transport de carbó. El 27 de setembre de 1825 es feia el viatge inaugural dels 13 km de línia duent 450 passatgers a 24 km/h. D'aquesta manera es mecanitzava el transport que ja es feia des del segle XVI a les mines amb vagonetes tirades per cavalls damunt rails que primer eren de fusta i, posteriorment, de ferro. Durant la dècada dels 30, el tren es va estendre a Estats Units, França, Bèlgica, Alemanya i Itàlia. El 1851 arribà a Rússia.

La presentació oficial del tren i de la fotografia (daguerreotip), dues de les manifestacions més emblemàtiques del progrés i la societat industrial, van ser fetes l'any 1839 a França. La paraula *tren* ve del francès *train*, (del verb *traîner*, que vol dir “arrossegar”). A *El Charivari* de 8 de desembre de 1839 es publicava la caricatura de Maurisset “La daguerréotypomanie”, satiritzant la dèria massiva que havia originat aquest invent. El 14 de desembre de 1839 apareixia a *La Mode* la famosa vinyeta del tren que va de París a la Lluna, acompanyat del text “Prédiction”: “Ferrocarri de París a la Lluna. La indústria no coneix obstacles. L'any 40 es realitzaran tots els projectes proposats. Ferrocarri suspès de París a la Lluna. Nombrosos forats fets a aquest astre per part de banquers, gerents, directors i administradors i altra gent sense experiència [...]”. El progrés per una banda obria un munt de noves possibilitats, però, per una altra banda, generava por i incertesa davant d'allò desconegut.

L'establiment de la xarxa ferroviària a la península Ibèrica es va produir amb un cert retard en comparació amb altres països d'Europa. La primera línia que es va construir va ser la de Mataró a Barcelona el 1848 i, tres anys després, la de Madrid a Aranjuez. Al llarg de la segona meitat



de segle es van anar construint 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 segle XIX, aquestes línies que havien estat promogudes per la burgesia catalana foren absorbides per les dues companyies ferroviàries espanyoles més importants: 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 per completar la xarxa allà on no arribaven les grans companyies. A les comarques de Girona, per exemple, n'hi va haver quatre. El 1887 fou inaugurat el ferrocarril de Palamós a Flaçà, que en realitat era un tramvia i que s'allargà fins a Girona l'any 1921. L'estació d'aquest es trobava al barri de Pedret, i també en sortien els trens de Girona a Banyoles (des de 1928). El 1892 es va crear la línia Sant Feliu de Guíxols a Girona i, el 1895, es posà en marxa el tren d'Olot a Girona.

El tren va implicar l'inici de la substitució dels animals per vehicles de tracció mecànica. No obstant els vehicles de tracció animal es van mantenir per completar el transport ofert pels ferrocarrils. Els carruatges van ser utilitzats fins la popularització dels automòbils, cotxes amb motor de combustió interna o motor d'explosió, ja al segle XX. L'any 1902 hi va haver el primer cotxe a Girona, un Dion - Boutton, i el 1907 hi va haver a Sant Feliu de Guíxols el primer cotxe matriculat, un Hispano - Suiza. La fabricació d'auto-

mòbils es va mecanitzar el 1908 però a l'Estat espanyol no van començar a circular amb certa freqüència fins al final dels anys 20. El 1910 hi havia 999 cotxes matriculats a Espanya i, els deu anys posteriors, no van superar els 3.000.

Van començar a sorgir empreses de servei de transport per carretera, tot i que inicialment les condicions no eren massa bones ja que el preu del carburant era molt elevat i les carreteres estaven en mal estat. La manca de legislació va implicar una situació força caòtica durant les dues primeres dècades del segle XX, on predominava la clandestinitat i la inestabilitat dels serveis. Als anys 20, les millores tècniques - com la fabricació de rodes de cautxú i el motor diesel - i l'asfalt de les carreteres van afavorir la creació i desenvolupament d'empreses de transport. Durant Guerra Civil, la manca de subministraments implicà el retorn als carruatges i l'allargament de l'existència del tren de vapor. Aquesta situació es mantindrà un cop acabada la guerra, fins a mitjan anys 40, pel context europeu, a causa de l'esclat de la segona Guerra Mundial. Un cop finalitzat aquest conflicte, la recuperació econòmica anirà lligada a l'assoliment de la societat del benestar.

L'arribada del turisme a partir dels anys 50 i, especialment, durant els anys 60 i 70 contribuirà de manera decisiva al desenvolupament econòmic de l'Estat espanyol. Les noves circumstàncies afavoriran el triomf del transport per carretera, especialment a nivell particular. La possibilitat que les famílies disposin d'un vehicle propi farà que s'abandoni l'ús del transport públic i que tan sols sobrevisquin les empreses que havien pogut aconseguir una bona implantació a nivell de territori.



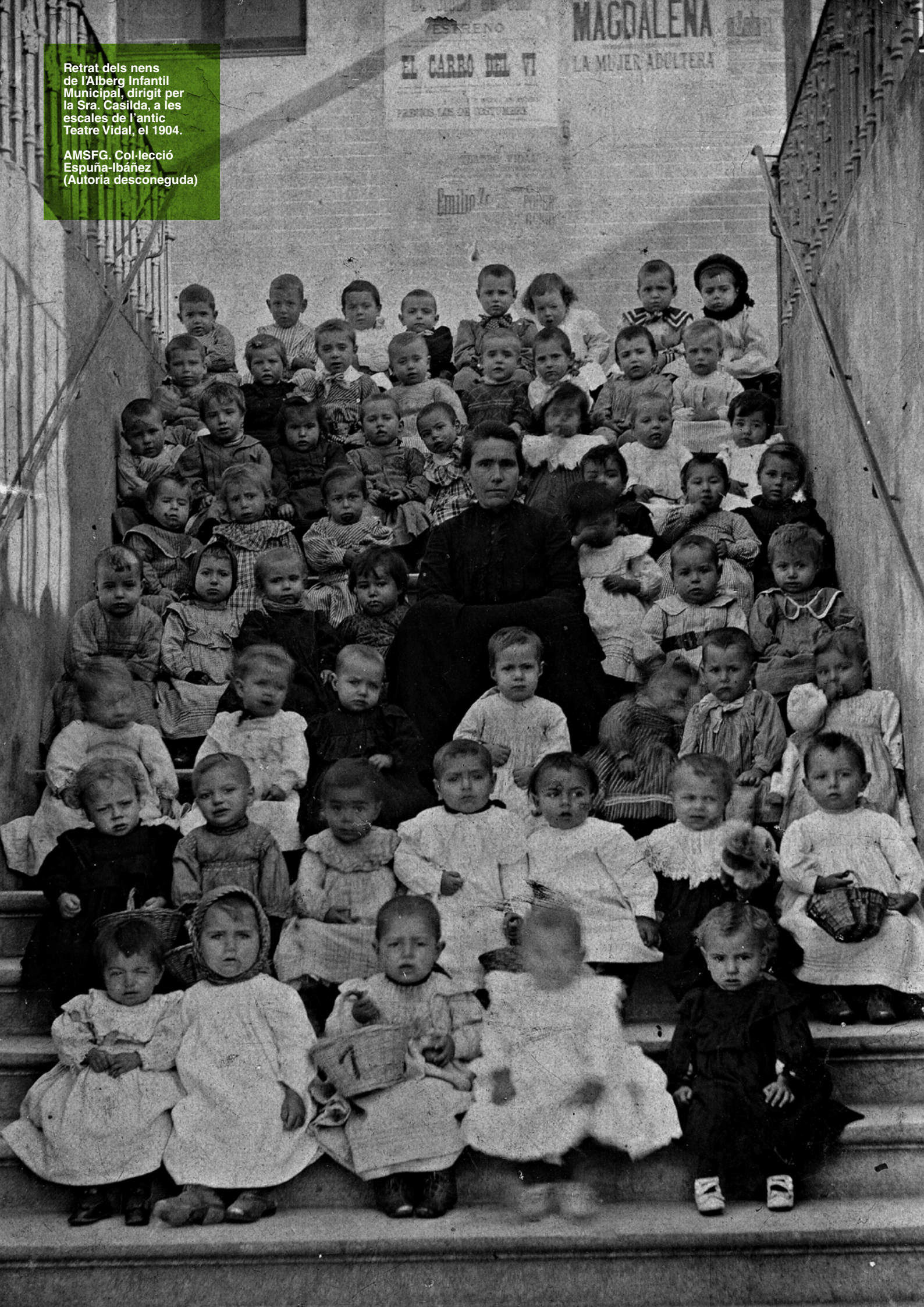
Carros travessant el Ridaura a principis del segle XX.

AMSFG. Col·lecció Municipal d'imatges (Autoria desconeguda)



Retrat dels nens  
de l'Alberg Infantil  
Municipal, dirigit per  
la Sra. Casilda, a les  
escales de l'antic  
Teatre Vidal, el 1904.

AMSFG. Col·lecció  
Espanya-Ibàñez  
(Autoria desconeguda)







**Sant Feliu de Guíxols**  
al segle XIX

## La ciutat que volia un tren

### 5. Inici de la indústria del suro

En general, el segle XIX transcorre sota la influència del trencament provocat per la Revolució Francesa (1789). A l'Estat espanyol, durant aquest segle, els esdeveniments ocorren per la tensió que hi havia entre les institucions de l'antic règim i les idees liberals. Es tracta d'una època inestable en què els liberals es revoltien contra la imposició de l'absolutisme i lluiten per l'evolució cap a la llibertat, el laïcisme i la independència individual i d'empresa.

Al segle XIX Sant Feliu de Guíxols experimentà un fort creixement econòmic i demogràfic: entre l'any 1860 i el 1900 la població es va doblar, tot arribant a 11.333 habitants.

Aquesta expansió va anar acompanyada de progrés, que es materialitzà en l'urbanisme, en la creació de serveis i l'interès per la cultura i el coneixement. A Sant Feliu de Guíxols, el principal motor d'aquesta transformació va ser la prosperitat de la indústria del suro, amb tot el que implicà a nivell social, cultural i polític: la societat s'estructurà principalment en la classe treballadora i la burgesia. Al govern municipal hi havia alternança entre el republicanisme federal, que comptava amb un ampli suport de la classe obrera, i el regionalisme conservador.

La indústria del suro va sorgir a mitjans del segle XVIII a la Provença i al Rosselló per abastir la zona de la Xampanya francesa. Ben aviat la producció resultà insuficient i hagueren de cercar suro en la zona més propera (Albera i Gavarres). Les propietats d'aquest material ja es coneixien des de l'Antiguitat, però el seu ús per tapar ampolles de vidre no es va generalitzar fins el segle XVII a Anglaterra i França, quan hi va haver la possibilitat de fabricar un vidre més resistent que va desplaçar les botes i la ceràmica en el transport dels vins.

A les nostres comarques, inicialment, el comerç del suro es limità a l'exportació d'aquesta matèria. Lògicament els primers en participar d'aquest negoci van ser els pagesos, ja que eren els qui tenien el suro més a prop. De seguida es començà la fabricació de taps i s'amplià el comerç a Anglaterra i Holanda; llavors va caldre obrir tallers en els pobles i viles a prop dels boscos. Hi ha diferents teories sobre l'inici de la indústria a les nostres comarques, cadascuna proposa un lloc diferent: Sant Llorenç de la Muga, Llagostera, Sant Feliu de Guíxols, Agullana o Tossa de Mar. Totes aquestes hipòtesis situen l'inici d'aquesta indústria a mitjan segle XVIII i el més segur és que no fos un fenomen aïllat sinó que tingués lloc en diferents indrets de manera simultània.

A Catalunya els boscos d'alzina surera es troben principalment a l'Albera (Alt Empordà), a les Gavarres (Baix Empordà, Gironès i Selva) i al Montnegre (Maresme i Vallès Oriental). L'existència dels boscos implica la creació d'indústria en les poblacions properes. A l'Alt Empordà se'n troba a Agullana, Darnius, la Jonquera, Maçanet de Cabrenys, Cantallops i també Figueres. Al Gironès, n'hi ha a Llagostera, Cassà de la Selva i Girona. Al Baix Empordà, a Palafrugell, Begur, Sant Feliu de Guíxols i Vall d'Aro (Santa Cristina d'Aro i Castell d'Aro). A la Selva, va sorgir a Tossa de Mar i Blanes. Al Maresme, a Tordera i Arenys de Mar i, al Vallès Oriental, a Sant Celoni.

A Sant Feliu de Guíxols el 1784 se sap que hi havia 50 tallers que donaven feina a uns 200 obrers, situació que es manté força estable durant la primera meitat del segle XIX. L'any 1844-1845, hi hauria 42 fàbriques que donaven feina a uns 500 treballadors. Aquest estancament es deu a la crisi econòmica i política i a l'oscil·lació que hi ha, de retruc, entre les mesures proteccionistes i liberalitzadores que adoptava l'Estat, que obeïen als interessos oposats dels fabricants i dels productors de suro, respectivament. Durant la segona meitat de segle comença a créixer aquesta indústria. La pèrdua del control sobre les colònies implica la reducció de l'emigració cap a Amèrica i, per tant, la disponibilitat de més mà d'obra. Hi ha estran-



gers que vénen a establir les seves empreses a Sant Feliu de Guíxols, com H. A. Bender (1851) o Guillem Bucknall (1858). En aquest període es passa dels obradors a les fàbriques amb pati, on es podien realitzar tot el procés de fabricació dels taps.

## 6. 1880: Màxima prosperitat de la indústria del suro

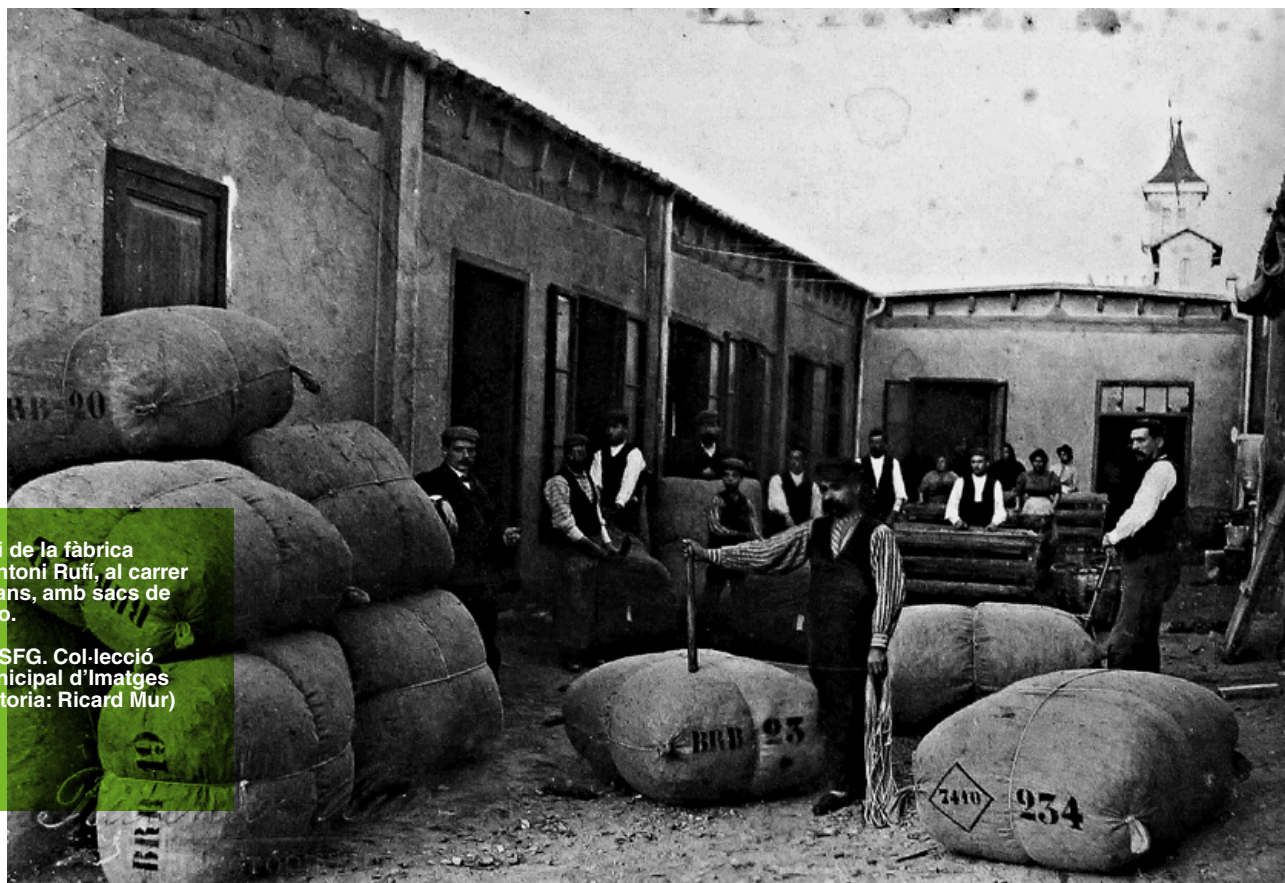
Els últims decennis del segle XIX van ser de gran prosperitat, gràcies a l'expansió econòmica, especialment vinculada al creixement de la indústria del suro, juntament amb el comerç marítim i les drassanes. El 1875, Alfons XII fou proclamat rei per les Corts Espanyoles, posant fi a les disputes entre isabelins i carlins. S'iniciava el període de la Restauració Borbònica. A Catalunya, entre 1876 i 1880 es produí un període d'expansió econòmica, especialment en el sector tèxtil i en aiguardents, anomenat la *Febre d'or*.

L'expansió econòmica va comportar el creixement demogràfic i urbanístic. El comerç i fabricació de taps van desenvolupar-se sobretot a partir de 1880. En aquest moment, en la indústria surera, es va estendre l'ús de màquines. Encara que a París i a Londres ja n'hi havia des de principis del segle XIX, a Catalunya van començar a arribar el 1850 i es van estendre cap al 1880 -coincidint amb l'esclat de la indústria local del cava. Es tractava de mà-

quines mogudes pels mateixos obrers, que ja no necessitaven ser qualificats, sinó simples operaris. La primera va ser la màquina de la garlopa o de ribot, que permetia fer uns 4.000 taps per jornada, mentre que un bon taper en feia entre 900 i 1.000. La segona màquina va ser de barina: una gúbia perforava les llesques i feia directament els taps sense necessitat de fer carracs. Es fabricaven 10.000 taps per jornada. Cap al 1880 es van introduir més màquines, com la de llescar, que es podia complementar amb una màquina de carrar.

La mecanització va ser lenta perquè els empresaris encara valoraven l'aprofitament de la matèria per damunt dels costos de la mà d'obra. Els taps de qualitat encara eren elaborats artesanalment. Però, mica en mica, l'ús de màquines va afavorir el predomini progressiu de les fàbriques grans i la incorporació de la dona al món del treball, ja que suposava una mà d'obra més barata. De retruc, la massificació de la mà d'obra també va comportar la difusió de l'obrerisme llibertari (anarcosindicalisme) i l'associacionisme. Els obrers prenen consciència de les diferències amb els empresaris i també aspiren a gaudir de benestar, és a dir, assistència mèdica, cultura i lleure. El 1872 arriba l'Associació Internacional de Treballadors a Sant Feliu de Guíxols i guanya molts adeptes entre la classe treballadora.

El 1884 a les fàbriques es feia una jornada de 10 hores, que en realitat eren més. Es començava a les 6 del matí i es treballava fins a les 6 de la tarda amb una parada per dinar. En algunes fàbriques els festius es treballava al matí i, en altres, es feia festa els dilluns. Els nens sovint comen-



Pati de la fàbrica d'Antoni Rufí, al carrer Milans, amb sacs de suro.

AMSFG. Col·lecció Municipal d'imatges (Autoria: Ricard Mur)

çaven a treballar a l'edat de 10 anys, fent d'aprenents. Les noies començaven amb 16 anys i seguien treballant després de casar-se. Els nens i les dones cobraven sous molt més baixos que els homes. Un carrador cobrava entre 12 i 14 rals diaris, un taper 11 rals diaris. Els tapers i els refinadors també podien anar a preu fet: un miler de taps mitjos llargs es pagava a 14 rals, un miler d'altres tipus de taps (topetes, curts, puntuts i tomanyins) es pagava a 3 o 4 rals. El 1890 s'implanta la celebració del dia 1 de maig, com a reivindicació de la jornada de 8 hores. Aquest mateix any es produí la primera vaga general.

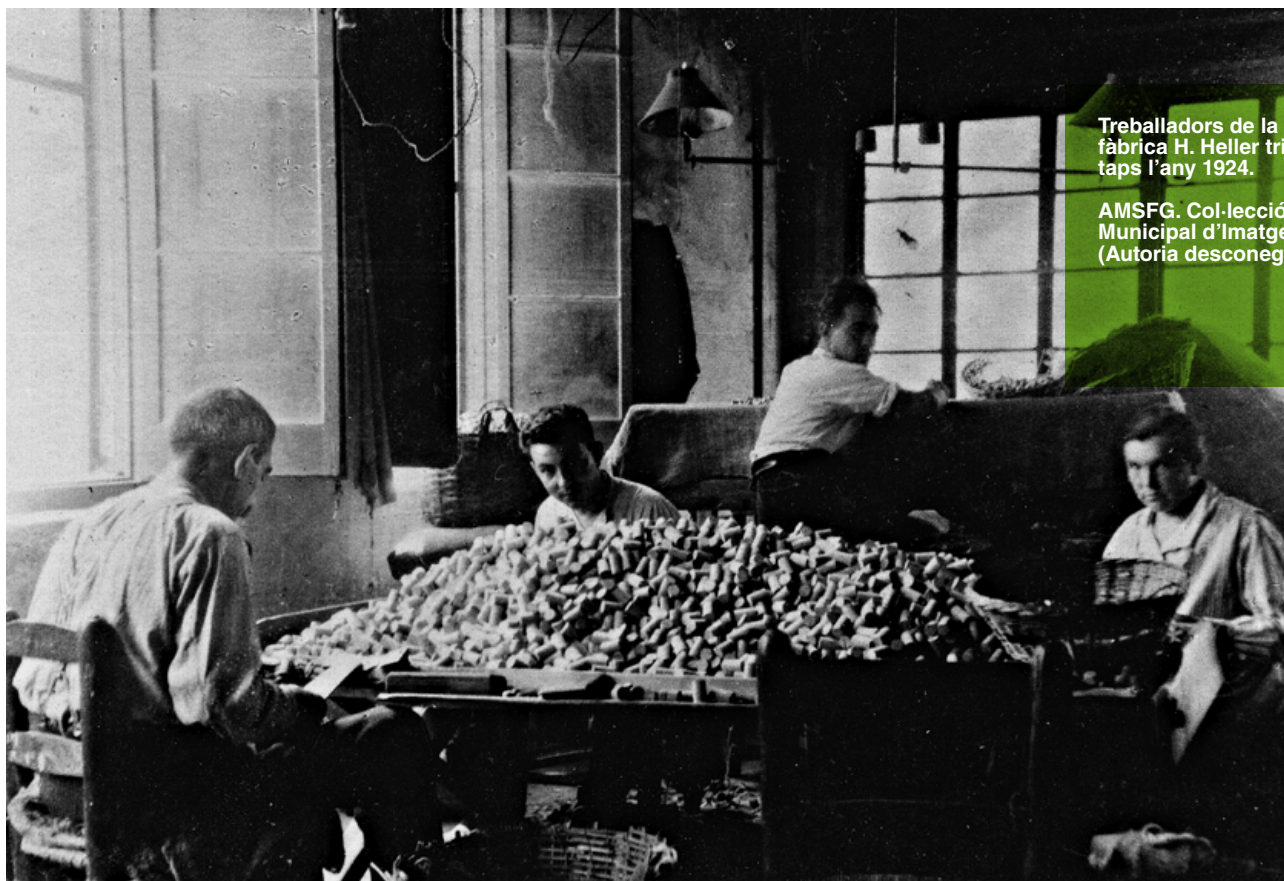
El 1884 hi havia un gran nombre de societats amb objectius culturals: el Centro Recreativo, que organitzà un certamen literari (1884-1886), el Centro Instructivo Obrero, el Centro Obrero Fraternal i quatre casinos (Guixolense, La Unión, La Amistad i La Constancia), amb seccions de lectura i una important biblioteca (la de La Constancia o casino dels Nois) i les societats corals Gesoria i Avant. El republicanisme federal, que apostava pel laïcisme i el lliurepensament, tenia un gran arrelament a Sant Feliu de Guíxols. El 1887 neix la institució García-Vao, i el 1888 es crea la lògia maçònica Gesoria. No obstant, l'Església i el conservadorisme continuaren tenint un pes important durant tot el segle.

La dècada entre 1880 i 1889 és l'època de màxima expansió de la indústria del suro, ja que es triplica l'exportació de taps, malgrat que la fil·loxera fa disminuir la producció de vi, es desenvolupa la indústria cervesera i altres begudes alcohòliques. Segons Carles Salmeron, el 1885 van circular 2.423 carruatges per la carretera de

Sant Feliu a Girona (1.067 de viatgers i 1.356 de mercaderies) El 1889 comencen les obres per construir la línia de tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona, arriben molts obrers procedents de la província d'Osca, els quals ja es quedaran a viure a la vila. Entre 1895 i 1910 hi ha el màxim absolut de mitjanes anuals de naixements, indicador de l'arribada de població atreta per les possibilitats de treballar en la indústria i en la construcció. El sector secundari representa aleshores el 50% de la població activa.

## 7. Cap a la plena industrialització

A Catalunya, l'any 1882 hi va haver una crisi produïda per diferents circumstàncies. El creixement experimentat durant els anys anteriors era de tipus especulatiu (van néixer 20 bancs) i originà una bombolla que va esclatar el 1882 a causa d'una crisi en la borsa. L'arribada de la fil·loxera (1881-1882) implicà l'abandonament de les vinyes i la seva substitució per pins i suros. L'inici dels conflictes amb les colònies provocà la davallada del comerç marítim i, de retruc, de les drassanes. A banda que els sistemes tradicionals de construcció de vaixells havien de competir davant de l'enginyeria i els nous materials. A Sant Feliu de Guíxols, el 1877 la gent de mar representava el 8,8 % de la població, mentre que els tapers, el 37,9 %. El 1887, hi havia 40 embarcacions i 160 pescadors, que depenien principalment de la captura de l'anxova i la sardina. Entre 1893 i 1894 les drassanes es traslladen a Calassanç, mal-



Treballadors de la fàbrica H. Heller triant taps l'any 1924.

AMSFG. Col·lecció Municipal d'imatges (Autoria desconeguda)



grat l'oposició dels pescadors. La recessió durà 7 anys i l'Exposició Universal de Barcelona (1888) fou indicador de l'inici de la recuperació.

Per contra, la mecanització de la indústria generà la creació d'indústries associades, com tallers mecànics (Castelló Hermanos o can Pernal) on es fabricava maquinària i fàbriques de teixit (cànem) per a la confecció de sacs on transportar els taps. El 1895 hi havia les fàbriques de teixit de Pere Girbau, Rufí Romà, A. Xifró i Godó i Cia a les quals, el 1905, s'hi van afegir Estrada i Girbau i Dídac Roura. Una altra conseqüència fou la necessitat d'importar matèria primera d'altres zones com Extremadura o Andalusia.

| ANY  | TREBALLADORS SURO |                         |
|------|-------------------|-------------------------|
| 1897 | 2.135             | 1.196 homes + 140 dones |
| 1901 | 3.187             | 2.734 homes + 453 dones |

El 1897 ja hi havia treballadors amb un jornal fix: bullidors, raspadors, carradors, triadors i embaladors cobraven entre 2,50 i 4 PTA. Entre 1899 i 1900 es van produir uns aldarulls importants, arran de la reivindicació d'un augment de sou per part de El Progreso, associació de paletes, i La Labor, integrada per tapers. Va acabar amb la mort d'un paleta i el rebuig per part dels empresaris, tant si eren federalistes com regionalistes. El 1903, l'efervescència de la societat industrial afavorí la creació de 35 entitats a la ciutat: 8 d'ajuda mútua, 3 casinos, 3 cooperatives, 11 sindicats obrers, 2 confraries de pescadors, etc. Una gran majoria d'aquestes tenien com a objectiu proporcionar atenció sanitària, lleure, cultura i unes condicions laborals dignes per a la classe treballadora. A banda, dels espectacles i el teatre, a principis del segle xx s'introduí el cinema, la fórmula d'entreteniment més popular del segle. Primer les projeccions es feien en barraques i després ja s'instal·laven en sales de manera estable. El primer que hi va haver va ser el Lons'or (1906), inaugurat pel fotògraf Vilallonga.

La segona onada de màquines es van introduir amb l'electricitat, que arribà el 1907. La màquina d'esmerilar arrodonia els carracs per fregament amb discos de paper d'esmeril. Inicialment aquestes màquines feien 3.000 taps per jornada; actualment, entre 7.000 i 10.000. També es va automatitzar la tria de taps amb bandes transportadores amb llistons que giraven els taps. Es va introduir la calibradora o garbella, que classificava 20.000 taps per hora en 4 mides diferents; l'escapçadora, per igualar taps, la màquina de parafinar o la laminadora per fer discos de suro per als taps de corona.

El 1909 es produí la Setmana Tràgica contra els allistaments per a la guerra del Marroc. A Sant Feliu de Guíxols, durant aquesta revolta, fou cremada l'església de Sant Joan i fou saquejat el col·legi dels Hermanos. Una conseqüència fou el tancament d'entitats laiques com l'Escola Horaciana i el Centro Instructivo Obrero. Malgrat tot, el 1910, hi havia 11.327 habitants a la ciutat, dels quals 6.513 (57 %) havien estat alfabetitzats.

La indústria del suro va prosperar durant el darrer terç del segle XIX fins la segona Guerra Mundial. Després va







Noies del Patronat d'Obreres en una fàbrica de suro, probablement la del mateix patronat, al carrer Nou de l'Algavira.

AMSFG. Col·lecció Dolors Buxó (Autoria desconeguda)



ser molt difícil competir amb altres zones com Extremadura i Andalusia o amb països com Portugal, que oferien preus més competitius perquè no hi havia tants impostos. També van aparèixer altres materials com el plàstic, encara que els bons vins se segueixen tapant amb taps de suro perquè cap material no pot igualar les seves propietats. Les fàbriques que hi ha actualment, sobretot a Cassà de la Selva i Palafrugell, procuren fabricar productes d'excel·lència i remarcar el valor d'aquesta indústria pel medi ambient. A Sant Feliu de Guíxols, arran del turisme, més aviat s'han desenvolupat les empreses de serveis.

## 8. El pas de vila a ciutat: urbanisme i serveis

El desenvolupament econòmic i, conseqüentment, demogràfic es tradueix en el creixement urbanístic de la vila: l'expansió en el territori, l'ordenació urbana, la dotació de serveis perquè la població esdevingués confortable. Es van edificar barris i espais adients per a la classe benestant, igual com es feia a les grans ciutats amb les que hi havia comerç de taps. També es van crear barris i espais per a la classe treballadora, per a les associacions, per a la cultura i per al lleure. Durant aquesta època es van fundar un gran nombre d'escoles, tant religioses com laiques. Aquest fet és un indicador tant de l'augment de natalitat, com de la inquietud per la cultura que hi havia en aquella societat industrial. Així, el 1902 Sant Feliu de

Guíxols va rebre oficialment la denominació de ciutat per part de Maria Cristina, mare d'Alfons XIII.

### Urbanisme

A Sant Feliu de Guíxols, el 1790 hi havia 1.200 cases (on vivien aproximadament 5.000 habitants) i, el 1858, 1.300 cases (per a més de 6.000 habitants). El 1833 el carrer dels Arbres (actual rambla Vidal) i el Portalet eren els carrers principals i el 1833 es construï un nou cementiri a Mascanada, on ja s'havien enterrat els militars morts durant les guerres amb els francesos. Entre 1858 i 1865 es va construir la carretera de Girona i es van obrir els carrers Capmany, Mercè i Concepció, tot iniciant-se així el creixement del barri de l'Eixample

Al segle XIX, a causa del creixement dels nuclis urbans, es va veure la necessitat de fer ordenances per garantir la salubritat dels espais i regular el trànsit. A Sant Feliu de Guíxols, es van dictar aquest tipus d'ordenances entre 1846 i 1848. També es van començar a fer instruments de planejament urbanístic per ordenar l'expansió de les zones urbanes. En el cas de Sant Feliu, els primers plans geomètrics es van fer el 1853 i el 1858, pels arquitectes provincials Martí Sureda i Josep Gallart, respectivament.

El desenvolupament de la indústria surera (a partir del 1880) va accelerar el creixement demogràfic i urbanístic. A l'Eixample es van urbanitzar els camps entre el carrer del Mall i la riera de Sant Amanç (zona del Monestir). Es va urbanitzar un nou barri a Tueda, entre la carretera de Palamós i la nova estació de tren. El 1897 es va enderrocar el mur perimetral del Monestir, tot alliberant l'espai

Personal de la fàbrica de gas. A dalt, el quart començant per l'esquerra és Martí Palahí. Al Mig, el quart i el cinquè són Gustau i Josep Palahí, respectivament. A baix, el tercer és Joan Palahí.

AMSG. Col·lecció Carmela Palahí. (Autoria desconeguda)





que esdevindria plaça del Monestir. El passeig i la rambla esdevingueren l'aparador de la burgesia, en contrast amb la zona nord de la ciutat (per damunt dels carrers Hospital i Rutlla), on hi havia les fàbriques i també els habitatges dels treballadors. L'inici de les obres del port (1904) implicà l'obertura del carrer Colom, tot comunicant el racó de Llevant amb la platgeta de Calassanç, que va desaparèixer sota el moll.

Es van construir edificis públics com el Salvament de Naufrags (1889-1890), l'Escorxador (1889), un alberg infantil amb 40 places (1899) i l'Asil Surís per a ancians i orfes (1904). Es va urbanitzar el passeig, un dels espais més emblemàtics de Sant Feliu de Guíxols. En aquest espai i en algunes zones exclusives de la ciutat s'edificaren immobles propis de les classes benestants, projectats pels arquitectes General Guitart, Manuel Almeda, Fèlix de Azúa, Ildefons Casamor i el mestre d'obres Pere Pasqual.

### Serveis

Al principi del segle XIX l'enllumenat públic era d'oli i de petroli i no hi havia fonts públiques dins de la població. Les cases tenien pous, d'on treien l'aigua per cuinar, i l'aigua per beure l'anaven a buscar a la font de la Pedrera i a la font de Monticalvari. El 1854 la companyia Lloveras i Cia ja proporcionava aigua a les cases benestants. La resta d'habitatges ja van començar a disposar de fonts en el nucli urbà. Una de les primeres fonts va ser la de la plaça Mercat, construïda el 1859, gràcies al finançament de l'india Feliu Cabarrocas.

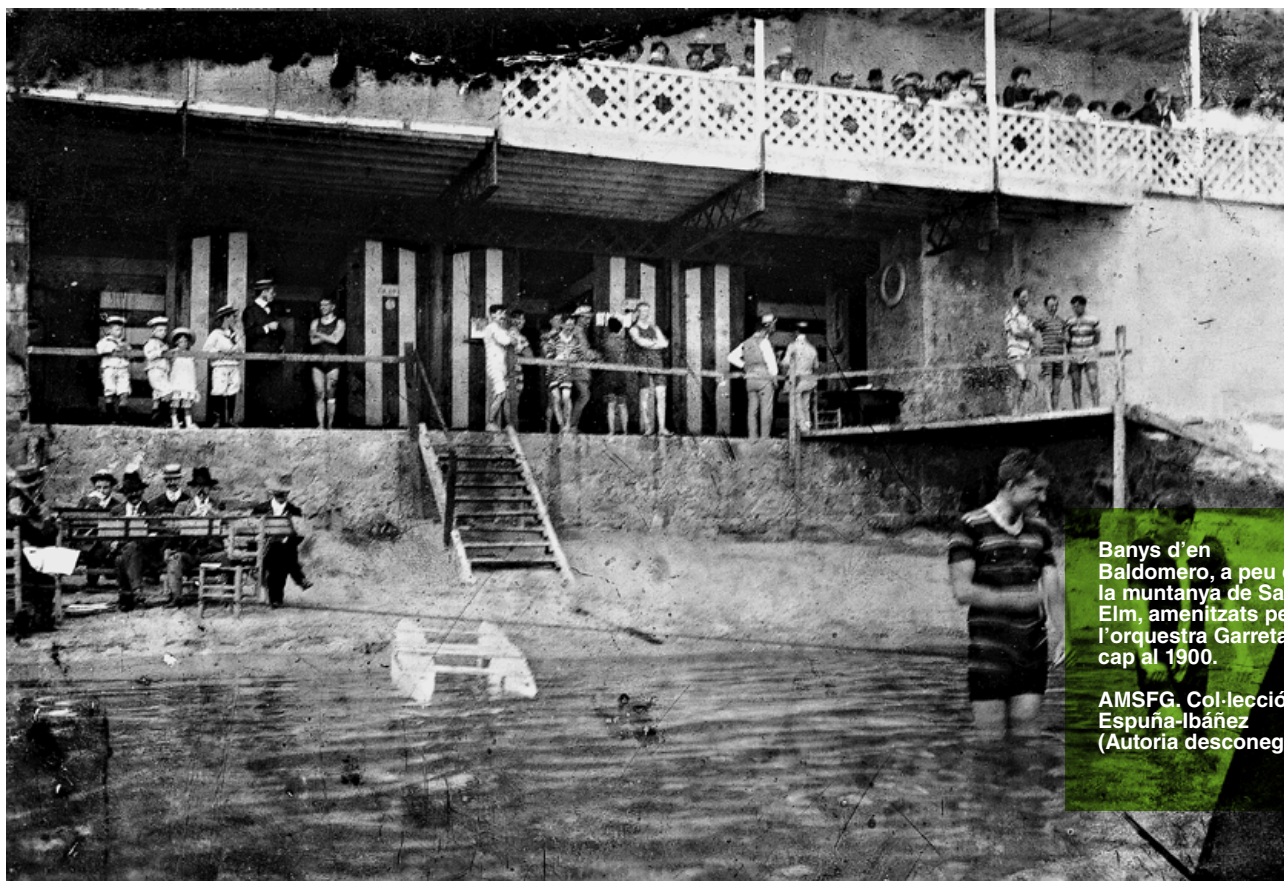
El 1847 es va construir la torre del rellotge, per tal que tothom pogués saber l'hora. El treball a les fàbriques també va implicar el compliment estricte d'uns horaris, a diferència del treball del camp, que s'amotlla a la llum natural i a les condicions meteorològiques.

Durant la segona meitat del segle, es construí el clavegueram. Durant la dècada dels 80, coincidint amb l'esclat de la indústria del suro, arribaren nous serveis: llum de gas domèstic (1882), telègraf (1882), enllumenat públic de gas (1883), llum elèctric domèstic (1907), enllumenat públic elèctric (1908).

### Ensenyament

A principis del segle XIX hi havia una única escola pública amb dos mestres. El 1841 l'escola pública s'instal·la a l'antic convent benedictí, a banda hi havia professors que feien classes particulars i dues escoles religioses: Nostra Senyora del Dolors (1815) i el Sagrat Cor de Maria (1830). Durant la segona meitat de segle, es construeix una nova escola pública i es funden moltes escoles privades, algunes d'elles laiques:

- 1859 inici de la construcció de l'escola elemental municipal
- 1889 es funda el Fomento de la Enseñanza Laica.
- 1865 fundació del Cor de Maria.
- 1879 establiment de les Carmelites.
- 1871-1872 construcció del col·legi Vidal mercès al llegat d'Antoni Vidal.
- 1885 es funda la primera escola laica, anomenada *La Verdad*.
- 1888 fundació de la Divina Pastora al carrer Penitència.
- 1891 creació Germans de les Escoles Cristianes.



Banys d'en Baldomero, a peu de la muntanya de Sant Elm, amenitzats per l'orquestra Garreta, cap al 1900.

AMSFG. Col·lecció España-Ibáñez (Autoria desconeguda)

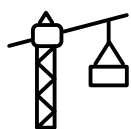


Càrrega i descàrrega al port, entre el magatzem de la Companyia del Ferrocarril actualment desaparegut (a la dreta) i el Tinglado (a l'esquerra).

AMSFG. Col·lecció  
Ignasi Griñón (Autoria  
desconeguda)







## Projecte i construcció del tren

### 9. Un port i un tren petit

Sant Feliu de Guíxols està situada en un punt estratègic per al transport i les comunicacions. Al segle XIX, la indústria del suro necessitava una bona logística que donés resposta a les seves necessitats: els empresaris del suro van promoure la construcció de la línia de tren i del port. L'any 1878 van començar les obres del Ferrocarril del Bajo Ampurdán, promogut per l'enginyer Teodoro Merly, però es van aturar per manca de finançament. Paral·lelament, sorgien dues iniciatives per 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 va prendre el relleu a Joan Goula i va obtenir la concessió per a la construcció i explotació d'una línia de 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.

Com a conseqüència de la polèmica provocada per diversos articles publicats a *El Bajo Ampurdán*, Heriz va renunciar a formar part del Consell d'Administració. La concessió (per 99 anys) li fou autoritzada a Joan Casas el 21 de març de 1889, el qual la va transferir a la Compañía Anónima del Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona, constituïda el 15 d'abril de 1889. El 12 de maig es va celebrar la Junta General Extraordinària que va escollir el Consell d'Administració de la companyia. Joan Casas va fer de gerent i de president de la companyia en diferents moments.

L'agost de 1891 es va fer la primera prova de la línia entre Sant Feliu, Castell d'Aro i Santa Cristina amb les locomotores de la casa Locomotivfabrik Krauss & Cie. de Múnic. El trajecte es va realitzar en 10 minuts a una velocitat de 20 km per hora. Després d'un any d'obres, el 24 de juny de 1892 el govern va autoritzar l'inici de l'explotació. Tres dies després es realitzava el primer viatge oficial a Girona: els membres del Consistori i altres personalitats van anar a rebre Joan Casas. El dia 30 es va inaugurar la línia, que havia estat beneïda el dia abans. Entre els actes realitzats per celebrar aquest esdeveniment, el més destacable va ser l'Exposició de Belles Arts, que reunia unes 500 peces de pintura, dibuix, escultura, fotografia, suro i arqueologia. Estava situada als jardins de Victòria Ferrer i Antònia Vinyas, esposa de Joan Casas, connectats amb un pont de fusta. En aquest lloc posteriorment hi hauria les fàbriques Rosselló i La Suberina. Els visitants hi podien arribar per mitjà dels carruatges que sortien des de l'estació de tren.

El ferrocarril oferia notables millores per al transport de viatgers: el desplaçament a Girona en tartana era car i durava cinc o sis hores, en canvi el trajecte en tren en durava dues. També era clau per al transport de les mercaderies generades per la indústria del suro, en ple desenvolupament durant la segona meitat del segle XIX. 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, en canvi, no es va construir fins al principi del segle XX. La badia s'havia utilitzat com a port natural ja des d'època romana. Durant l'època medieval, el port de Sant Feliu va ser el més important de la zona juntament amb el de Palamós. El 1819 la vila ja havia demanat la



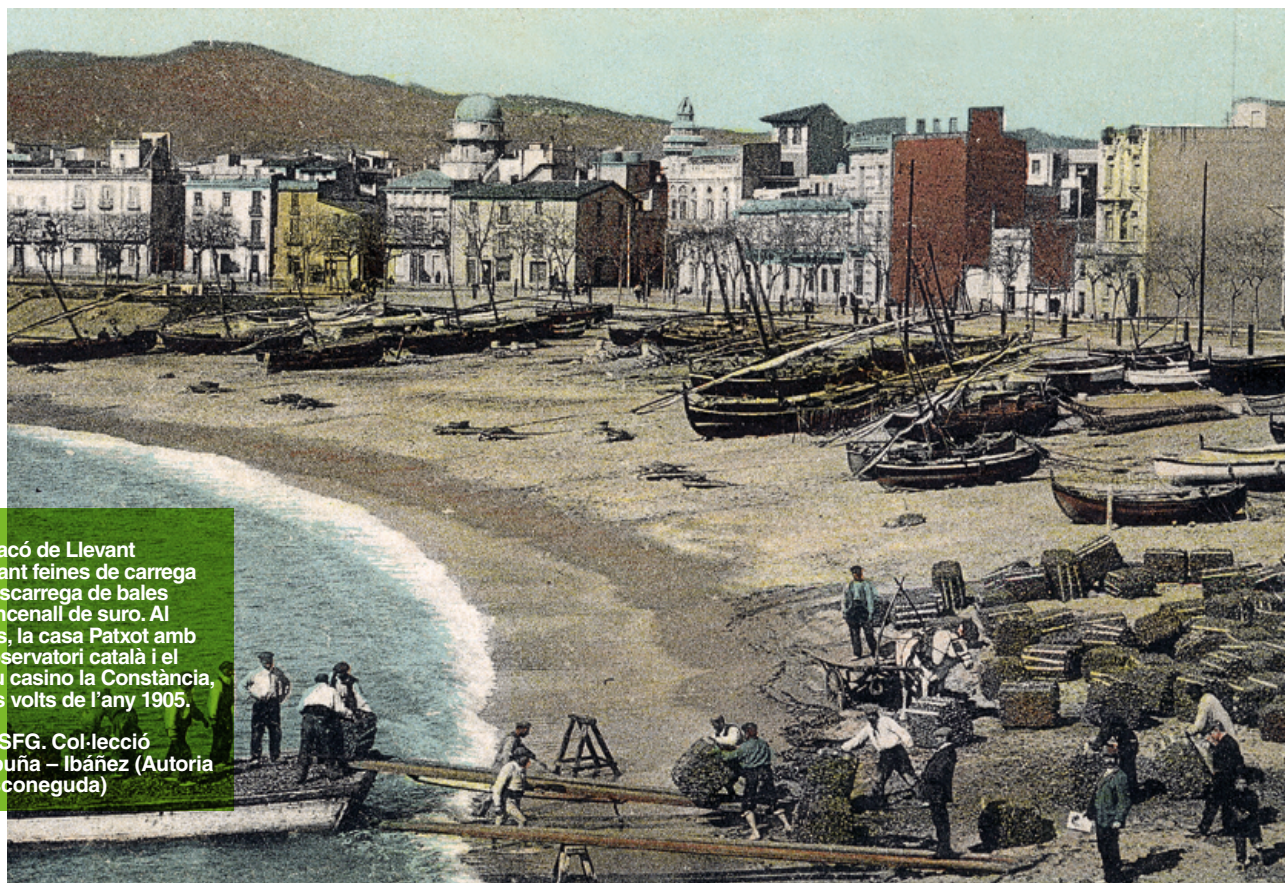
construcció d'un port, però malgrat que es va aprovar, aquest projecte no va ser realitzat. Hi va haver diferents intents, tanmateix el port no va prosperar fins que alguns industrials van reprendre el tema a principi del segle xx. Volien millorar la logística de les fàbriques de suro, ja que tan sols hi havia una línia de vapors que feien transport en l'àmbit de la Mediterrània. El 1901 es va aprovar el projecte gràcies al suport de Salvador Janer i Eduard Carbonell. Les obres es van adjudicar el 12 de juny de 1902 i el 9 d'abril de 1904, el mateix rei Alfons XIII, va posar la primera pedra. La construcció del port va acabar oficialment el 1918, tot i que el 1920 encara s'hi van fer algunes obres.

## 10. Construcció de la línia

Com bé s'explica al llibre *Centenari del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona*, el primer avantprojecte que van realitzar l'empresari Joan Casas i l'enginyer Enric Heriz va ser l'any 1887 i proposaven que la línia comencés a la platja de Calassanç, connectant l'estació amb el racó de Llevant (que aleshores era on es feia la càrrega i descàrrega de mercaderies en els vaixells). La línia anava fins a Cassà de la Selva i cap a Fornells de la Selva, on connectaria amb el tren a França. Arran de l'èxit obtingut per la proposta, van encarregar un projecte més acurat a l'enginyer Carles Cardenal, el qual va proposar que el tren arribés fins a Girona, passant per Quart. Aquest document, elaborat el 1888, va ser aprovat el mateix any (per la llei especial de 4 de maig de 1888).

És fàcil identificar aquest projecte amb els seus dos promotors, Joan Casas i Enric Heriz, encara que aquest darrer se n'apartà un any abans de l'aprovació de la concessió. Però la realització de la línia sens dubte no hagués estat possible sense la participació de tots els guixolencs. El pressupost inicialment previst ascendia a dos milions de pessetes i la Diputació de Girona havia de finançar una part amb una subvenció que finalment no arribà. Van aconseguir reunir un capital social de 1.536.100 PTA per mitjà de 15.361 accions de 100 PTA cadascuna. Es van editar en títols d'1, 5 i 25 accions, de manera que cadascú podia fer l'aportació d'acord amb les seves possibilitats: empresaris, hisendats, comerciants, tapers, professionals liberals, etc. El mateix Joan Casas va adquirir-ne més de 10.000, contribuint al projecte amb un capital d'1.000.000 de pessetes. Finalment, la construcció de la línia va costar 3.141.868 pessetes, el doble del capital social en el moment de la constitució de l'empresa i en el que havia participat bona part de la població guixolencs per mitjà d'accions. Es va haver de fer una ampliació que va ser subscrita en pocs dies, per tant, es pot afirmar que aquesta empresa va ser possible principalment gràcies a la implicació de la iniciativa privada de la ciutat.

Les obres, que van durar 3 anys, es van iniciar oficialment el mes de maig de 1889 a la Costa de l'Alou amb l'objectiu de materialitzar el projecte de Carles Cardenal. Al principi, l'execució de l'obra es va encarregar a l'empresa Lluís Garavetti de Barcelona, però l'any següent la companyia optà per contractar Ludovico Garavetti, ja que la primera empresa havia manifestat repetidament la seva



El racó de Llevant durant feines de carrega i descarrega de bales d'encenall de suro. Al fons, la casa Patxot amb l'observatori català i el Nou casino la Constància, pels volts de l'any 1905.

AMSFG. Col·lecció España – Ibáñez (Autoria desconeguda)



incompetència quant als recursos necessaris per tirar endavant el projecte. Una de les conseqüències més greus havia estat l'elevat nombre d'accidents laborals entre els treballadors que realitzaven les obres, un dels quals havia resultat mortal. L'enginyer havia dividit els 39,100 km del traçat en dues seccions: la primera era de Girona a Llagostera i la segona de Llagostera a Sant Feliu de Guíxols. L'enginyer en cap, Carles Cardenal, comptava amb el suport d'un enginyer per cada secció: la primera secció durant el primer any fou responsabilitat de Josep Roca Roca i, després, de Joan Verdaguer; la segona secció era supervisada per Bernat Puig.

En alguns moments, van arribar a treballar en les obres 500 treballadors, organitzats en brigades dirigides per un capatàs. Hi havia paletes, manobres, picapedrers, miners, ferrers, carreters, etc. Aquest era el mateix nombre de treballadors que l'any 1844-1845 treballava en les 42 fàbriques de suro que hi havia a Sant Feliu de Guíxols, i que l'any 1897 representava un increment d'un 23% en relació amb els 2.135 obrers que hi havia a la ciutat treballant en el suro. El 1897 els treballadors amb un jornal fix (bullidors, raspadors, carradors, triadors i embaladors) cobraven entre 2,50 i 4 PTA per dia treballat. En la construcció del tren, els més ben pagats eren els carreters, que cobraven entre 6,50 i 7 PTA; els picapedrers i els paletes, 4 PTA; els manobres entre 2,50 i 2,75 PTA i "els vaillets" entre 1 i 1,75 PTA. Molts d'ells procedien de la província d'Osca i ja es quedaren a la zona, sovint van seguir treballant per la mateixa companyia quan ja funcionava el tren. L'any 1891 arribaren les dues primeres locomotores, que van ser de gran ajuda en el moviment

de terres i van donar un gran impuls al ritme de l'obra. El 6 d'agost de 1891 es va poder fer el trajecte fins a Santa Cristina, el setembre s'arribà a Llagostera i el novembre a Cassà de la Selva.

## 11. El paisatge del tren

Les estacions havien de ser de dues categories: dues estacions de primera (a Girona i Sant Feliu de Guíxols) i, la resta, de segona. La de Girona havia d'estar situada, lògicament, a tocar de l'estació de França, per facilitar la connexió amb el tren de la Companyia Madrid – Zaragoza – Alicante. Inicialment, l'estació de Sant Feliu de Guíxols havia d'estar situada prop de l'antiga fàbrica de can Batet (a l'extrem del passeig dels Guíxols on s'inicia la carretera de Palamós). Tanmateix, l'elevat cost de l'expropiació de les parcel·les necessàries per a la seva edificació va provocar el trasllat a l'indret que actualment fa xamfrà entre els carrers de Santa Teresa i Enric Heriz.

Finalment hi hagué una major diversitat en les instal·lacions on el tren feia parades, un total de 13, malgrat que tots els edificis es caracteritzaven per l'estucat, l'obra vista a les obertures i cantonades, les teules planes (fabricades per Rois Frères de Marsella) i la cresteria que coronava les teulades. Totes les estacions, al seu interior, tenien un espai per habitatge del cap d'estació o persona responsable i comptaven amb una petita estructura a part per als lavabos. L'estació més luxosa era la de Sant Feliu de Guíxols, amb 18 vies i 12 edificis, a la qual s'accedia



Barrera del pas a nivell de Santa Cristina, amb tres nenes amb bates de col·legi, als anys 60.

AMSFG. Fons Jordi Budó (Autoria: Jordi Budó)



amb una elegant escala. Comptava amb sales d'espera separades per als viatgers de primera i segona. Hi havia els tallers, un cobert per a mercaderies, un dipòsit d'aigua, una bàscula (de la Casa Pibernat de Barcelona) i la placa giratòria per canviar el sentit de les locomotores. L'estació de Girona no es va enllestir mai del tot, primerament per motius econòmics i, després de la Guerra Civil, va quedar pendent perquè es valorava la possibilitat d'unificar-la amb l'estació del tren d'Olot, projecte que al final no es va arribar a fer.

Les estacions de segona eren les de Cassà de la Selva i Llagostera, amb edificis de tres volums, dels quals el central era de planta quadrada. A Llagostera i a Sant Feliu de Guíxols hi havia un dipòsit d'aigua per omplir el dipòsit de les locomotores. Les estacions de tercera eren les de Quart, Santa Cristina d'Aro i Castell d'Aro, amb un edifici de planta rectangular, coberta a dues aigües i dues portes d'accés per façana. Hi havia baixadors a la Creueta (avui desaparegut) i a Bell-lloc/Font Picant, d'estructura similar a les estacions de tercera, però més petites i amb una única entrada. A la Font Picant hi havia un restaurant que existeix encara actualment, construït pel mestre d'obres Joan Bosch el 1895. Al trajecte, hi havia una caseta al pas nivell de Penedes i andanes als baixadors de Llebrers, Esclet i s'Agaró.

Aprofitant l'afluència de passatgers a les estacions i, aprofitant l'interès de la Companyia per donar un bon tracte als clients, hi va haver diferents propostes per a la venda de diaris i llamins a les estacions. El mateix any 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 la companyia deixava ben clar al contracte que no es podrien vendre "publicacions inmorales ni de caràcter subversivo". Un any després s'estudiava un model de contracte per a l'exploració de cantines i fondes a les estacions, on s'oferís servei d'allotjament, restauració, bar, venda de gelats i llaminadures, a més de fer venda ambulant als recintes.

A Sant Feliu de Guíxols, entre 1923 i 1924 es construï el ramal del port, per facilitar la connexió del tren amb el transport marítim. Allí hi havia el magatzem de la companyia, on a banda i banda de la via, 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 mateix any 1943 l'empresa de paper Torras Hostench SA va sol·licitar la instal·lació d'una grua amb capacitat per a 6 tones a l'estació de Girona. Al llarg de la via es van construir molls i apartadors industrials: a Llagostera, on hi havia nombroses indústries, el moll per a mercaderies fou ampliat i cobert el 1894; a Cassà de la Selva l'any 1926 es projectà l'apartador per a la fàbrica de suro Oliver i Cia; a Quart, l'any 1923, per a la fàbrica de terrissa de Pere Ginesta i, a la Creueta, el 1907, per a una farinera i una rajoleria (can Masachs).

A banda de pontons, set passos inferiors, set passos superiors i 131 passos a nivell, va caldre construir cinc





Tren a punt de sortir  
de l'estació de Sant  
Feliu de Guíxols als  
anys 60.

AMSFG. Fons Jordi  
Budó (Autoria: Jordi  
Budó)





ponts perquè el tren travessés els rius Onyar, Bugantó, Verneda i Ridaura. Exceptuant el pont de Salenys, que era d'obra, la resta van ser projectats per l'enginyer Alexandre Wohlguemuth i construïts el 1891 amb bigues metàl·liques (en trams de 10 m):

- El de l'Onyar, al km 4,189, tenia 80 m de longitud i descansava sobre vuit pilars.
- El del Bugantó, al km 9,957, feia 30 m de llargada i descansava sobre dos pilars.
- El del Verneda, al km 16,326, tenia 20 m de longitud i descansava sobre un pilar. Va ser volat per l'exèrcit republicà el 1939 i fou reconstruït amb formigó.
- El del Ridaura, al km 35,021, feia 40 m de llargada i era sostingut per tres pilars. La riuada de l'any 1908 va destruir el pilar central i fou reconstruït el 1912 per un pont metàl·lic d'un sol tram, projectat per l'enginyer August de Rull i realitzat per la Companyia Terrestre i Marítima de Barcelona.

El pont de Salenys tenia 25 m de llargada, fou projectat pel mateix enginyer responsable de la segona secció, Bernat Puig, i construït per Ludovico Garavetti. Els seus tres arcs van constituir una silueta ben característica del paisatge que el tren va modelar al seu pas per les terres de les nostres comarques.

## 12. Com eren els trens?

El tren de Sant Feliu de Guíxols era un tren de via estreta (popularment coneguts com a *trens petits*), ja que circu-

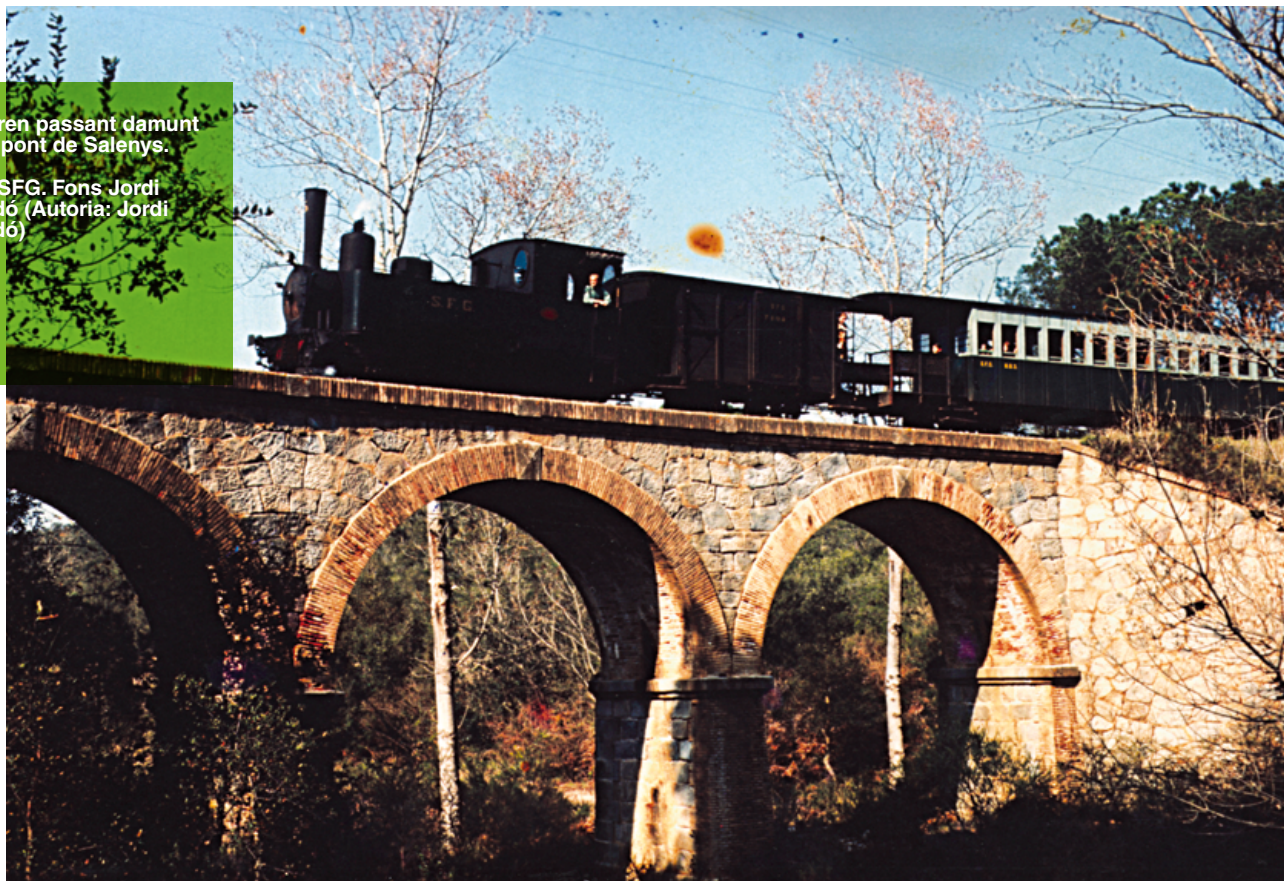
lava en una via que tenia una amplada de 0,75 m. Aquest ample de via va semblar adequat perquè era més econòmic i el traçat era sinuós. Molta gent l'anomena amb afecte *el Carrilet*, ja que el seu aspecte entranyable el convertí en un element popular i característic del nostre territori durant dècades. En el moment de la seva inauguració, el 30 de juny de 1892, el tren comptava amb diferents elements, que es combinaven en funció del servei que havia de cobrir. S'enganxaven diferents tipus de vagons segons el transport (persones o mercaderies de diverses classes) i, quan hi havia algun esdeveniment com festes majors o aplecs, s'enganxaven dues màquines per millorar la tracció dels vagons.

Disposava de 4 màquines locomotores del model A6 que van ser adquirides el 1891 i 1892, fabricades a Alemanya (Munic) per la Lokomotivfabrik Krauss & Cia. Als anys 1893 i 1905, en van comprar dues més. Així, aquestes tenien la numeració de l'1 al 6 i van estar en servei pràcticament fins que es va tancar el tren l'any 1969. Aquestes màquines tenien una capacitat de 650 kg de carbó i 2.180 litres d'aigua; buides pesaven més de 16 tones i, en servei, més de 21 tones. Durant el trajecte consumien 350 kg de carbó i, en èpoques de crisi com la 1a Guerra Mundial, havien funcionat amb llenya. Inicialment les màquines duïen un apagaguspis molt característic a les xemeneies, per minimitzar el risc d'incendis al pas de la màquina durant el trajecte. Eren de color negre amb un filet daurat.

El 1924 en van comprar dues més del mateix model però amb més potència, que van ser numerades amb l'11 i el

El tren passant damunt del pont de Salenys.

AMSFG. Fons Jordi Budó (Autoria: Jordi Budó)





12 i van estar en servei fins l'any 1950, amb un parèntesi durant la Guerra Civil, que van ser incorporades al Tramvia del Baix Empordà. A mitjan anys 50 van ser llogades a la Fàbrica de Mieres SA d'Astúries, que les comprà el 1957.

El 1960 es va retirar la número 2 i, el 1965, la número 1. L'any 1962, quan l'Estat ja havia confiscat la companyia i l'havia incorporada a Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE), les locomotores van ser pintades de color verd amb els filets vermells. A mitjan anys 60 es van incorporar 3 màquines més. Una Diesel, la número 20, procedent de la línia Valdepeñas-Puertollano que anteriorment ja havia estat en servei al Tramvia del Baix Empordà. Aquesta màquina no acabà de funcionar i fou utilitzada només per cobrir el tram entre el ramal del port i l'estació de Sant Feliu de Guíxols. També es van destinar a Sant Feliu de Guíxols dues locomotores procedents del Ferrocarril d'Onda al Grao de Castelló de la Plana, que duïen els números 5 i 7. També eren de la casa Lokomotivfabrik Krauss & Cia però, tampoc no funcionaven massa bé. Aquestes màquines van mantenir els seus colors originals, la número 5 era verda amb una franja groga i la número 7 era de color verd-blau amb filets vermells.

La companyia va arribar a disposar de 120 vagons: 21 cotxes per al transport de viatgers i 99 furgons i vagons per al transport de mercaderies. Inicialment hi havia 3 cotxes de primera (per a 12 persones), dos de mixtos de 1a i 2a i 10 de segona (per a 18 persones). L'accés es feia pels extrems, on hi havia dos petits balconets. El 1893 es van comprar 3 cotxes de bogies amb capacitat per a 44 persones, i se'n van incorporar 3 més als anys 20

(mixtos), sense balconets als extrems. Els cotxes mixtos es van utilitzar per al transport de correu i per a 1a, però al final també van ser destinats a 2a.

El xassís dels cotxes era de ferro i els acabats de diferents tipus de fusta: la caixa era de teca que és molt resistent, els muntants de roure americà i el sostre de melis i planxa de zinc. A l'interior, els seients es distribuïen de manera longitudinal, a banda i banda del cotxe, amb els respallers contra les parets. Així es guanyava espai al mig per poder-hi encabir gent dreta, ja que aquest tren, tal com s'explica a la memòria del projecte inicial, havia de ser un transport popular. A primera, els seients eren de cuir granat, amb persianes i cortines a les finestres i cendrers per als fumadors. A segona, els bancs eren de fusta pintada de color groc clar, amb el sostre blanc. La il·luminació inicialment es feia amb llums d'oli vegetal, el 1907 es canviaren per llums de gas acetilè i el 1958 s'instal·là il·luminació elèctrica. Tots els vagons disposaven de calefacció. Inicialment eren de color de fusta, però el seu manteniment era car i als anys 60 també van ser pintats de color verd, com les locomotores.

Els vagons per a transport de mercaderies podien ser tancats o oberts (furgons), aquests darrers podien ser de vores altes, mitjanes o de tipus plataforma, aptes per al transport de diferents tipus de materials i productes. Podien tenir una llargada de 4,80 m amb una tara entre 2 i 3 tones o una llargada de 8,60 m amb una tara de 7 tones. Des de 1891, la companyia disposava d'un vagó plataforma amb una grua giratòria que podia carregar 3.000 kg.



Tren al seu pas pel pont del Ridaura.

AMSFG. Fons Jordi Budó (Autoria: Jordi Budó)

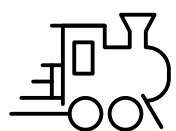




Paquets a punt de ser facturats a l'andana de l'estació de Sant Feliu de Guíxols, als anys 60.

AMSFG. Fons Jordi Budó (Autoria Jordi Budó)





## El tren en servei

### 13. Qui treballava a la companyia?

El nombre de persones que van treballar a la companyia durant els 77 anys de la seva existència va anar variant, però sempre se situà al voltant de les 100 persones: 73 l'any 1917, 96 l'any 1938 o 136 l'any 1956. El màxim responsable del personal era l'enginyer en cap de l'explo-tació, càrrec que van ocupar Bernat Puig (1892-1893), Josep Roca (1893-1896), Arturo Guasch (1896-1902), Jo-sep Roca (1902-1915), Jaume Lladó (1915-1958), Eliseu Jubert (1959-1961) i Martí Piera (1961-1969). La plantilla s'organitzava en quatre seccions:

1. Servei de Moviment: responsable de la circulació del tren, a les estacions i a dalt del mateix tren.
2. Servei de Via i Obres: encarregat del manteniment i vigilància de la via i totes les instal·lacions.
3. Servei de Material i Tracció: encarregat del manteniment

de les locomotores als tallers de l'estació de Sant Feliu de Guíxols i de sortir amb el tren d'auxili en cas de descarrilament o accident.

4. Oficines Centrals: responsables de l'administració del tren.

El **Servei de Moviment** comprenia el personal de les estacions, que podia ser més o menys nombrós segons la categoria d'aquesta. A les estacions de primera, inicialment hi havia vuit o nou treballadors, que als anys 50 van arribar a ser 14 o 15 (cap d'estació, dos factors de Gran i Petita Velocitat, auxiliars, guardagulles, mossos i un vigilant); a les estacions de segona hi havia dos treballadors (cap d'estació i mosso); a les de tercera, un treballador (cap d'estació) i als baixadors, que no es venien bitlles, un treballador (guardessa). Les guardesses eren dones perquè es considerava una feina poc qualificada i cobraven molt menys que un mosso, encara que havien d'estar disponibles constantment per si venien els trens, ja que no hi havia cap sistema per avisar-les. Al principi, les guardesses dels baixadors de Llablilles i la Creueta cobraven 10 PTA mensuals, mentre que un mosso en cobrava 82,50. Als anys 40 cobraven 49,50 PTA, mentre que un mosso en cobrava 231.

A dalt del tren, hi havia equips de 4 persones. El càrrec amb més responsabilitat era el conductor, que també es podia anomenar *interventor*, *revisor* o *cap de tren*. El conductor anava en el vagó darrere la màquina, i formava equip amb el guardafrens, que era l'encarregat d'accionar el fre de mà del darrer furgó i també era el responsable de fer les maniobres a les estacions, com enganxar i desenganxar vagons. A la màquina hi treballaven el maquinista i el fogoner, que anaven en parelles i havien estat formats al Servei de Material i Tracció.

El **Servei de Via i Obra** estava format per entre 25 i 30 persones, segons l'època. El responsable era el cap o assentador de Via i Obres i s'organitzava en brigades (cinc brigades de quatre o cinc peons i un capatàs). Les brigades es distribuïen al llarg de la línia i cadascuna es feia càrrec del manteniment d'un tram de 8 km. Les bases estaven situades a la Creueta, Cassà de la Selva, Llagostera, Font Picant i Castell d'Aro. Posteriorment es crearia una brigada per al ramal del port. Si hi havia algun incident greu, abandonaven el seu tram i es concentraven per donar suport en les tasques de reparació.

També corresponia al Servei de Via i Obra la vigilància dels sis passos a nivell de la línia, els quals es tancaven amb una cadena o amb una barrera, segons el trànsit de la carretera que es tallava. Com en el cas dels baixadors, eren vigilats per guardesses i es donava preferència a les familiars (esposes, filles, mares, germanes) dels treballadors de la companyia. Es procurava que les guardesses visquessin a prop del pas a nivell, ja que n'havien d'estar pendents des de quarts de quatre del matí (que sortia el primer tren) fins a les 11 de la nit (que el darrer finalitzava el trajecte), ja que no tenien cap sistema de comunicació per saber amb antelació quan passaria el tren, si anava a l'hora o amb retard, o si hi havia trens especials o extraordinaris. S'havien de refiar de sentir el xiulet del tren que les avisava o bé veure si al davant o al darrere del tren hi havia una bandereta



verda avisant el pas d'un tren de mercaderies. Només es construï una caseta al pas a nivell de Penedes, perquè es tractava d'un descampat, en aquesta aviat s'hi instal·là un telèfon.

El **Servei de Material i Tracció** estava format per entre 15 i 20 persones a les ordres del cap del taller. Tenien cura dels tallers, de les cotxeres, del dipòsit de màquines, de l'aiguada i del magatzem de carbó. Constantment tenien una màquina, com a mínim, per revisar, ja que el servei s'organitzava de manera que les màquines s'anessin alternant per deixar-ne una als tallers. Quan es va tancar la línia el 1969 feia més de quaranta anys que no s'havia invertit en la compra de material, per tant estava molt envellit i el seu manteniment no era gens fàcil. També estaven sota les ordres del cap de taller els maquinistes i fogoners que feien d'aprenents de taller, per tenir els coneixements de mecànica necessaris per resoldre avaries durant la conducció del comboi.

Es van donar casos de treballadors que van venir d'Oscà (Estades o Tamarite) i Saragossa (Salillas) per fer les obres d'esplanació i construcció de la línia i es van quedar després al servei del tren. En la plantilla de la companyia hi havia famílies senceres que van treballar exclusivament per al ferrocarril fins que va tancar. És el cas de la família Calasanz – Casanovas: Manuela Casanovas (d'Estades), guardessa del baixador de la Font Picant, es va casar amb Mariano Calasanz, capatàs de la 4a Brigada de Via i Obra (Font Picant). Tots dos eren a la companyia des de la seva inauguració, el seu fill Ramon va treballar com a peó i el seu fill Josep, primer va fer de guardafrens i després de cap d'estació a Santa Cristina d'Aro. La vida dels treballadors formà part de la vida de la companyia i del mateix tren. Després de la clausura de la línia, malgrat la duresa de les condicions amb les que treballaven, molts d'ells recordaven amb nostàlgia els anys de servei a la companyia.

## 14. El transport de mercaderies

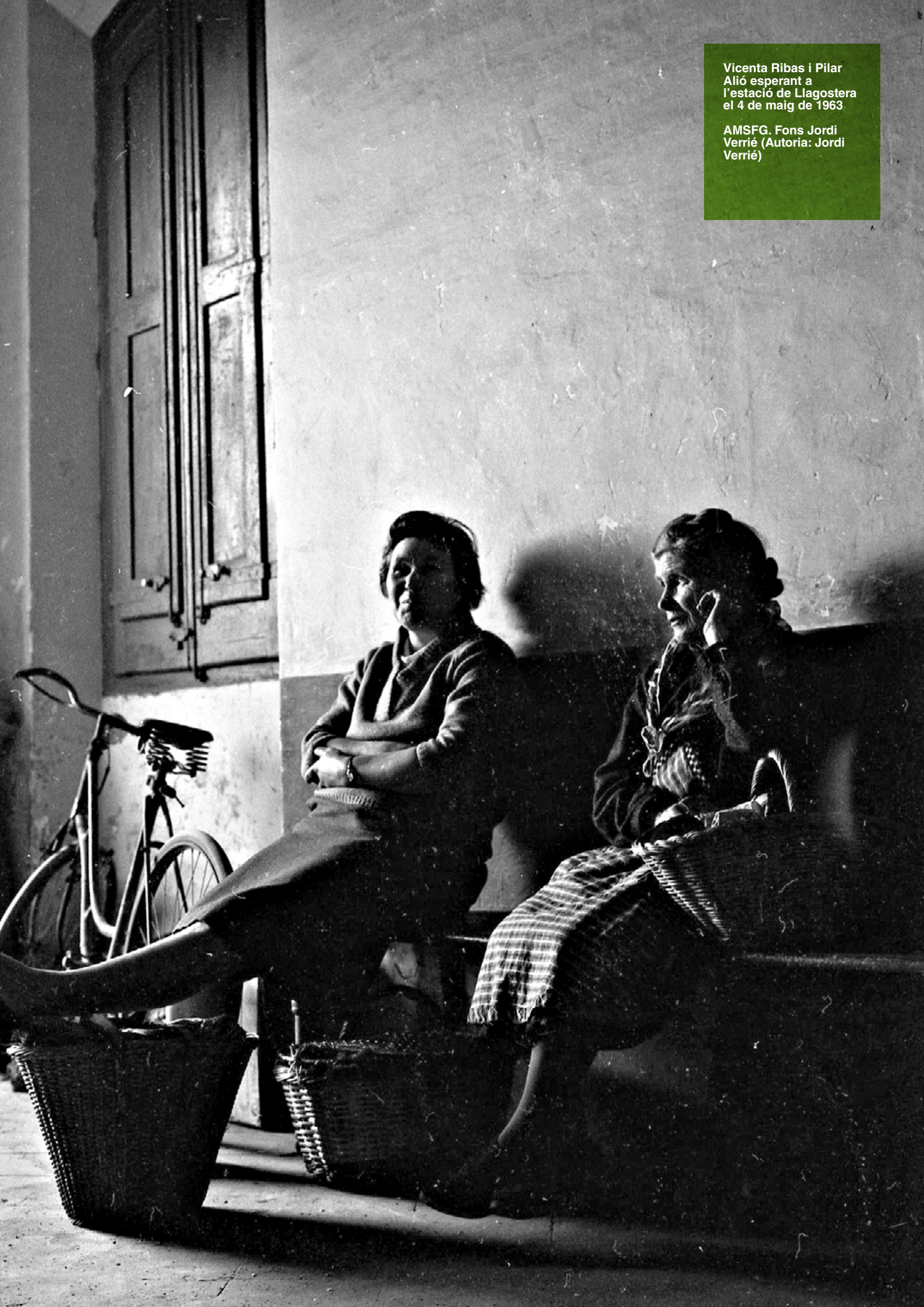
El tren havia estat promogut pels industrials del suro de Sant Feliu de Guíxols i del Baix Empordà, per tant, els primers temps, el suro era la matèria més transportada (un 40 %). Tal com explica I. Guadix a *S. F. G. El tren de Sant Feliu*, al lloc web <http://sfg.iguadix.es/node/18>, les fàbriques de Llagostera i Cassà necessitaven transportar els productes manufacturats cap al port de Sant Feliu de Guíxols i cap al tren a França. També era necessari facilitar el transport i distribució dels productes i mercaderies que circulaven pel port. A banda del suro, els productes més habituals eren el carbó, les fustes, la sal, el vi, material d'obra, ferro vell, etc. El carbó era el segon producte en importància, procedia d'Astúries i arribava al port de Sant Feliu de Guíxols on hi havia l'apartador de la Companyia General de Carbons, des d'on es distribuïa per mitjà del tren. El transport d'oli i farina també va destacar. La línia donava servei de transport a altres indústries locals, a banda del suro: a Llagostera i a la Creueta hi havia apartadors per a farineres i, a Quart, es carregaven productes





Vicenta Ribas i Pilar  
Alió esperant a  
l'estació de Llagostera  
el 4 de maig de 1963

AMSFG. Fons Jordi  
Verrié (Autoria: Jordi  
Verrié)

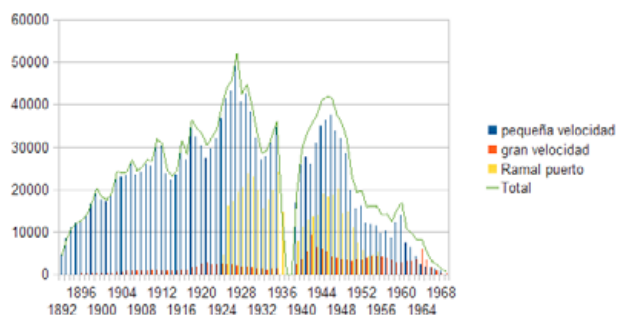




de terrissa. Al mateix port hi havia un apartador per a la fàbrica de paper del Sr. Torres Domènech.

El transport s'organitzava en petita velocitat, que era per a transport exclusiu de mercaderies, i gran velocitat, que era principalment per a transport de viatgers, però que també era per a transportar mercaderies en menor proporció, principalment productes frescos o delicats. Convé recordar que, en qualsevol dels casos, el tren anava a una mitjana de 20 km/h. En un anunci de 1898 s'especifiquen els dos serveis: "[...] podran expedirse transportes a gran velocidad en los conceptos de encargos, comestibles, metálico y valores, muestrarios, ganados, carruajes, transportes fúnebres y cuantos exijan el empleo de un vagón completo y mercancías". "[...] podrán expedirse a pequeña velocidad transportes constituídos de mercancías de todas clases".

El 1892 circulaven vuit trens al dia (4 d'ascendents i 4 de descendents), alguns eren exclusivament de passatgers i alguns de mercaderies. En la mesura que hi havia més demanda de servei, es van posar més trens i cada cop n'hi havia més de mixtos, és a dir, als trens de passatgers se'ls enganxava algun furgó o vagó i als trens de mercaderies se'ls enganxava algun cotxe de passatgers. El 1901, per exemple n'hi havia 10 de diaris (5 d'ascendents i 5 de descendents), dels quals 8 eren mixtos i dos duïen el correu. L'any 1918, hi havia 12 trens (6 ascendents i 6 descendents). Els trens circulaven de manera regular entre quarts de quatre de la matinada i les onze de la nit, a banda es podien organitzar trens per cobrir serveis extraordinaris, com fires i festes, o combois especials quan es tractava de mercaderies.



Font: GUADIX, I. S. F. G. *El tren de San Feliu*, a <http://sfg.iguadix.es/node/26>

El transport de mercaderies va créixer progressivament, sobretot després de la Primera Guerra Mundial, i arribà als seus màxims després de la construcció del ramal del port, l'any 1924. Les oscil·lacions que es poden observar són aliens al tren i depenen de les fluctuacions del comerç del suro. Quan el creixement de la indústria va requerir la importació de suro procedent d'Extremadura i Andalusia, la matèria primera arribava en tren des de Girona o bé des del port i es distribuïa entre les poblacions productores. L'any 1929 es produí el màxim de tones transportades: 42.828. La crisi del 29 suposà una davallada, que seguí després, durant la Guerra Civil. Mentre durà aquest conflicte, el tren fou confiscat per l'alcalde Francesc Campà i els sindicats ferroviaris, tot quedant a mans d'un Consell Obrer, i els moviments no es poden saber del cert, ja que no quedaren registrats. El testimoni de Dolors Gurnés, guardessa del pas a nivell de Llagostera des de l'any 1932 fins l'any 1969, fou publicat a

Màquina procedent de Girona adreçant-se al giratori per canviar de sentit, als anys 60.

AMSFG. Col·lecció Olga Vilossa (Autoria desconeguda)



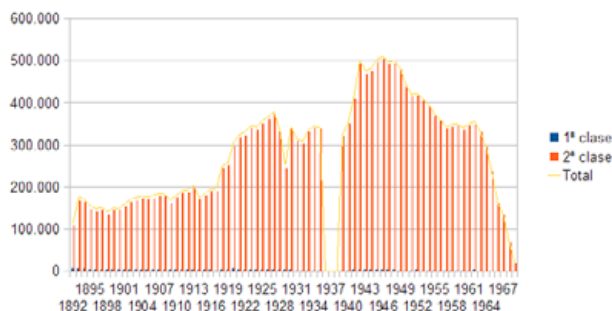


*El centenari del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona* (p. 37). Explica el següent: “Una època molt dolenta va ser durant la guerra, que circulaven molts trens especials carregats de material de guerra de dia i de nit, sobretot de nit, no tenies temps d’entrar a casa ni de dormir una mica”.

Durant la postguerra, fins els anys 50, el tren té un paper important en el transport de mercaderies. Des de 1945 destacà el transport de minerals d’Osor cap al port. El desplegament del transport per carretera, que resultava més barat, suposà l’inici del declivi, accentuat per l’envel·liment del material i la manca d’actualització del servei. Els darrers 20 anys de l’existència de la companyia, el transport de mercaderies gairebé va ser inexistent, especialment, els darrers 4 anys.

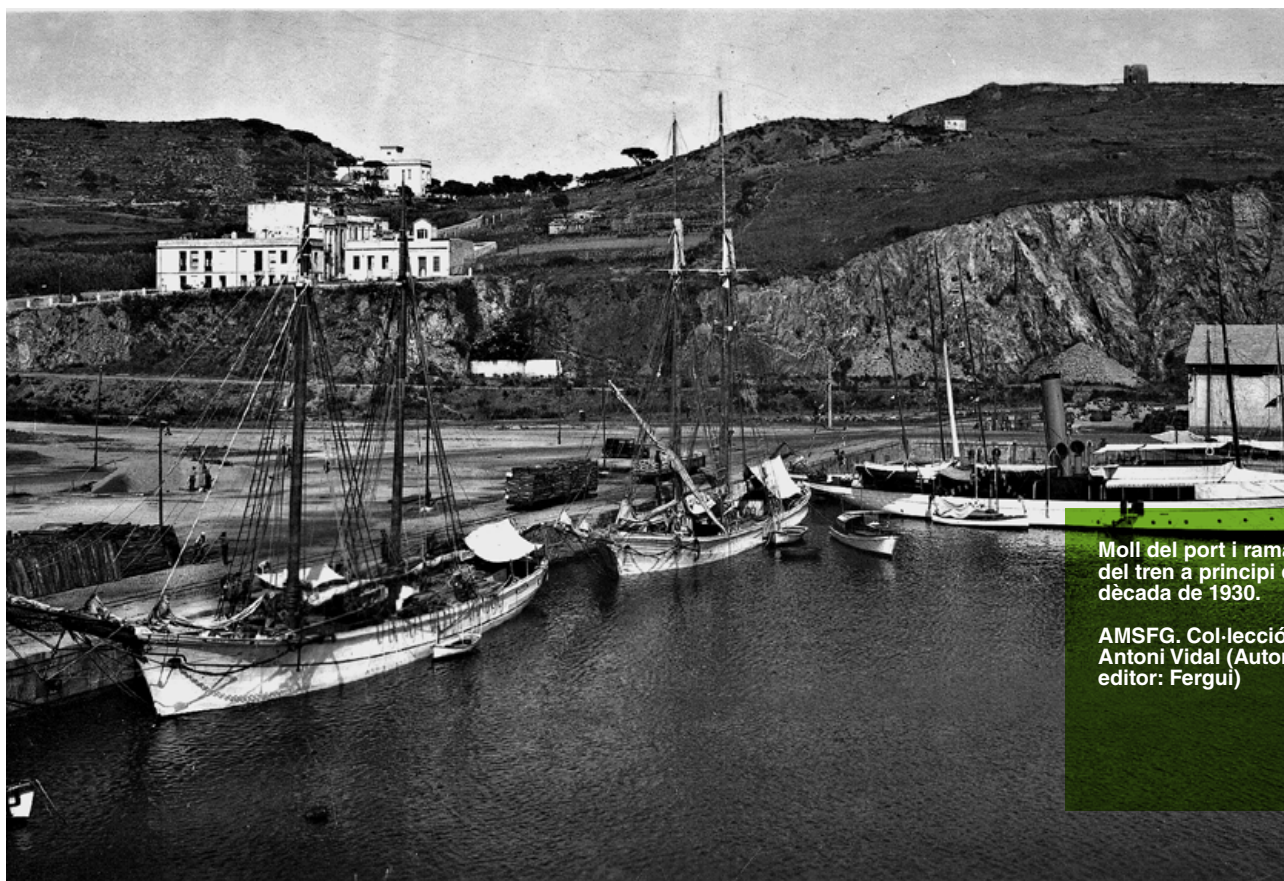
## 15. El transport de passatgers

Tal com es detalla a *Centenari del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona* (p. 37) el transport de persones fou un servei molt important que el tren oferí als habitants de la zona. Igual com succeí amb el transport de mercaderies, va créixer de manera constant, situant els màxims als anys 20 i, sobretot als anys 40. Als anys 50 inicià la davallada, perquè la mateixa companyia creà el transport per carretera en autobusos l’any 1947. Als anys 60 va caure en picat, coincidint amb l’adquisició per part de les famílies dels populars cotxes 600.



Font: GUADIX, I. S. F. G. *El tren de San Feliu*, a <http://sfg.iguadix.es/node/26>

A la memòria del projecte elaborat per Carles Cardenal el 1889 ja es manifesta l'objectiu que aquest tren fos un mitjà de transport popular. Per aquest motiu, des d'un inici ja hi havia molts més cotxes per a segona (10) que per a primera (3). Fins i tot va passar que els cotxes mixtos de primera i segona, acabarien essent utilitzats exclusivament per a segona i per a transport de correu. La distribució dels vagons, amb els seients a banda i banda, situats amb els respallers contra la paret del tren, també obeïa a aquest objectiu. Es tractava de deixar un ampli passadís al mig per tal que s'hi poguessin situar un gran nombre de persones dretes. El tren, doncs, era un lloc on hi havia molta relació entre les persones. Ho explica l'escrit publicat per M. Tolosà i Surroca al *Setmanari Àncora* número 595, de 3 de setembre de 1969: “Si hom hi viatja, recull una quantitat extraordinària de noves que van des de les més corrents a les més inversemblants; de la secada i de la pluja; de les puges i bai-



Moll del port i ramal del tren a principi de la dècada de 1930.

AMSFG. Col·lecció Antoni Vidal (Autor/ editor: Fergui)



xes del mercat local, nacional i estranger; de la guerra i de la pau; de la manera d'arreglar el món; de modes, de cinemes i, naturalment, de futbol. I així es repassa el panorama casolà i internacional amb la mateixa facilitat que es repassa humorísticament i a cau d'orella, el bigotet o el nas del veí. El vagó és, a l'ensem, una mena de sala d'espera de casa el metge. I, al final del trajecte heu saludat uns amics de diverses poblacions; heu escoltat veritats i falòrnies; assumptes melodramàtics i acudits més o menys enginyosos. En fi, un bon bagatge que us ha ajudat a passar l'estona”.

Una bona part dels usuaris, doncs, eren els pagesos i pageses que utilitzaven aquest mitjà de transport per anar als mercats setmanals. A *Centenari del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona* (p. 34) es transcriu el testimoni de Josep Izquierdo, que havia començat com a aprenent fent d'ajudant de factor a l'estació de Sant Feliu de Guíxols el 1941 i posteriorment havia estat cap d'estació de Castell d'Aro (1950-1969): “Castell d'Aro era una estació de molta feina per a les pageses de la Vall d'Aro que anaven al mercat de Llagostera el dijous, de Cassà el dimecres i de Girona el dissabte... Hi havia sempre un o dos furgons extra els dies de mercat, les mercaderies es facturaven el dia abans i ja teníem el furgó ple per marxar l'endemà a primera hora. Quan el pagès venia al matí pagava el bitllet i la facturació. Després a cada poble hi havia uns carreters que portaven les verdures de l'estació fins al mercat. Els cistells de verdura i aviram es posaven al furgó, però si no hi havia gaire gent al vagó les mateixes pageses ho pujaven amb elles i ho deixaven a la glorieta”.

El tren serví com a transport per a col·lectius importants en circumstàncies excepcionals i dramàtiques com la Guerra Civil i la postguerra. Durant el conflicte, el tren s'usà com a transport dels soldats cap al front. El 1940, la Direcció General de Ferrocarrils autoritzà a la Companyia la venda de fins a 40 bitllets diaris per a indigents (que costaven la quarta part del preu d'un bitllet ordinari) per a facilitar el retorn a casa dels espanyols expatriats a França, amb el requeriment d'enviar la llista de les persones a qui s'expedien.

Un altre ús ben popular del tren fou el de transport per a aplecs i festes majors de totes les poblacions de la línia, llavors, com que hi havia una gran afluència de gent, la companyia programava trens extraordinaris i solien ser arrossegats per dues (i fins i tot tres!) màquines. També es feien bitllets d'anada i tornada a preus reduïts. Eren especialment sonades les festes de Llagostera, Cassà de la Selva, Sant Feliu de Guíxols i Girona. També era important l'aplec de la Font Picant, que a més era un lloc d'esbarjo tradicional. El testimoni d'Ignasi de Blas recollit a *Centenari del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona* (p. 42), explica el que significava aquest lloc amb aquesta anècdota: “Sempre havia motivat un tràfic de certa importància la “font” de la Font Picant, i sense que es poguessin conèixer les causes, a principis de 1955 va deixar de rajar, cosa que va causar a tothom estranyesa, recança, desil·lusió, doncs si la font deixava de rajar o quedava anul·lada, bona part de les visites a aquells paratges deixaven de tenir sentit. Per facilitar-ne la concurrència





Aiguada a l'estació de  
Llagostera, 4 de maig de  
1963. Hi havia dipòsits  
d'aigua a les dues esta-  
cions de terme (Girona  
i Sant Feliu) i a la de  
Llagostera, que era a  
mig camí.

AMSFG. Fons Jordi Verrié  
(Autoria: Jordi Verrié)





Carregant carbó a l'estació de Sant Feliu de Guíxols.

AMSFG. Fons Jordi Budó (Autoria: Jordi Budó)



Maquinista en la seva locomotora, al giratori de l'estació de Sant Feliu de Guíxols.

AMSFG. Fons Jordi Budó (Autoria desconeguda)



la Companyia del FC tenia establert, des de feia molts anys uns bitllets especials d'anada i retorn a un preu molt reduït, els dies festius, i uns abonaments de 20 viatges d'anada i retorn, a un preu semblant que es podien utilitzar durant tot l'any. Amb els permisos corresponents dels propietaris i Ajuntament, la Brigada de Via i Obres, sota inspecció i direcció del Sr. Jaume Lladó, va buscar novament la deu d'aigua, que varen retrobar, però es va haver de desplaçar la font uns metres."

Aquest trenet també era molt utilitzat per les poblacions de l'interior per anar a la platja a l'estiu, fet que queda palès amb les notícies anuals de reforç del servei durant la temporada de banys i també per la major afluència de passatgers durant els mesos de juliol a setembre, especialment durant l'agost. El testimoni de Josep Roura que va ser cap de tren fins el 1969 explica a *Centenari del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona* (p. 35): "La meua feina era controlar els bitllets dels viatgers, vendre els bitllets a la gent que pujava als "apeaderos" de Bell-lloc, Llambilles, la Creueta, Esclet, Llebrers..., a l'estiu a s'Agaró s'instal·lava una barraca per vendre els bitllets perquè hi havia tanta gent que no ho podies controlar des del tren.". En la mesura que la Costa Brava va esdevenir un lloc atractiu per als visitants i turistes, ja des dels anys 30, el tren era considerat com un important recurs per als forasters. El trenet esdevingué un element històric tan típic i entranyable que fou l'objectiu de les càmeres de nombrosos estrangers que el gravaren i el retrataren per a la posteritat, com James J. Jarvis el 29 de abril de 1967 o Charles F. Firminger el 20 de abril de 1968.

## 16. Un viatge en el tren: la sortida

Cada dia calia un estricte protocol de preparació del material amb suficient antelació per poder començar el servei a l'hora. Per fer funcionar les màquines calia encendre les locomotores entre dues hores i dues hores i mitja abans del primer tren, que sortia a quarts de quatre del matí. Es preparava l'aigua i el carbó i es procurava que hi hagués pressió a la caldera. Quan arribaven el maquinista i el fogoner, la posaven a punt, engreixant-la i netejant-la, tot esperant que arribessin la resta del personal per iniciar el servei. Diu el maquinista Joaquim Madrenes a *Centenari del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona* (p.39): "El maquinista sempre portava la mateixa màquina. A mi em va tocar "la perrera", que li dèiem, perquè era molt pesada... Havies de netejar-la, repassar-la, engreixar-la... que no s'afluixés res, perquè si s'afluixava una peça podia ser perillós, podia ser una avaria grossa. A cada parada fèiem una volta a la màquina per vigilar que res no s'hagués afluixat. Quan sortíem amb el primer tren, el de les 4, haviem de ser a l'estació a les 2 de la matinalda per encendre la màquina i repassar-la tota, després tornàvem amb la mateixa màquina i tornàvem a sortir al cap d'unes hores..."

El carbó s'havia de carregar des d'un local a part, darrere del taller "el carboner havia de tenir-lo sempre moll per-



què no fes pols... per carregar-lo a les màquines el portava amb unes vagonetes", diu Eduard Almar a *Centenari del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona* (p.38).

Mentre, els peons que feien de guardavia resseguien a peu el traçat per comprovar que no hi hagués cap obstacle a la via. Explica Josep Vidal, peó de la 3a brigada, a *Centenari del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona* (p.36): "A ¼ de vuit del matí ja havíem de ser a l'estació per preparar les eines, plegàvem a les 6h a l'estiu i a 2/4 de 6 a l'hivern. Això era l'horari normal, però cada dia un entrava de nit, a les 4 o 5 de la matinada i abans de passar el primer tren fèiem un tros de via a peu. A Llagostera ens tocava anar fins a la casella de Penedes, un de Cassà venia fins a Llagostera, el de la casella anava fins a la Font Picant... i abans del primer tren tota la via quedava repassada per si hi hagués alguna cosa: cadàvers d'animals o de persones, rocs, terres esllavissades... anàvem amb una potent llanterna". Explica la guardessa Dolors Gurnés a *Centenari del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona* (p.37): "El pare treballava a la brigada de la Font Picant, recordo quan li tocava fer de guardavia. Sortia a 2/4 de 3 del matí amb un fanal petit, el guardavia i un gos que li feia companyia, anava a peu fins a Sant Feliu de Guíxols vigilant que no hi hagués cap entrebanc a la via, fins que ell no arribava no podia sortir el tren".

A l'estació, quan la màquina estava a punt, el guardafrens era l'encarregat d'enganxar els cotxes i vagon. Els factors, ajudats pels mossos, facturaven les mercaderies, controlaven els carregaments, organitzaven els furgons. Quan tot estava al seu lloc i els passatgers ben aco-

modats, el cap d'estació confirmava que la via estava lliure i indicava la sortida del tren amb un xiulet. El guardagülles feia els canvis d'agülles, organitzava i controlava la circulació del tren fins que sortia de l'estació.

Quan el tren es posava en marxa, l'interventor (o revisor o cap de tren) començava a recórrer els cotxes. Explica Josep Roura, que va fer aquesta feina fins que va tancar el tren: "La meua feina era controlar els bitllets als viatgers, vendre els bitllets a la gent que pujava als "apeaderos" de Bell-lloc, Llambilles, la Creueta, Esclet, Llebrers..., a l'estiu a s'Agaró s'instal·lava una barraca per vendre bitllets perquè hi havia tanta gent que no ho podies controlar des del tren. S'havia de cobrar doble si algú perdía el bitllet o volia viatjar de franc, però no passava gaire, només entre grups de joves que anaven a estudi o a Festa Major i encara els havies de perdonar perquè s'havien gastat els diners..."

"També havies d'estar per la facturació de paqueteria, destinació de la càrrega que portàvem als furgons... i del fre de mà del furgó del davant, el de darrera ja el feia anar el guardafrens. S'havia d'anar amb molt de compte sobretot a les baixades".

## 17. Un viatge en el tren: el trajecte i l'arribada

M. Tolosà descriu les seves impressions durant el trajecte del tren al *Setmanari Àncora* núm. 595, de 3 de setembre de 1959: "Si hom roman silenciós i contempla el paisatge, és la cosa més variada i emotiva: des del



Tren passant per Santa Cristina d'Aro.

AMSFG. Fons Jordi Budó (Autoria: Jordi Budó)



Armari amb estris dels treballadors de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona.

AMSFG. Fons Jordi Budó (Autoria: Jordi Budó)



desnivell rogenc que menen al venerable i majestuós Montjuïc, a les carenes serpentejants, a les planúries de bellesa de tons que amaren els sentits, dins el bressol de la mar blava que besa l'incomparable i plàcid ventall de la platja de s'Agaró. El tren petit ens fa veure i sentir grans coses. Cada una de llurs finestretes és un veritable quadre que el millor artista podria envejar. La mirada s'espargeix arreu; adés es para contemplant els reflexes irisats de l'Onyar quals aigües emmirallen les plantes i celatge; adés vers el tou muntanyenc de les Gavarres, o seguint per l'altre indret, la gran plana limitada al lluny de lluny per la bambolina carena de les Guílleries. El tren petit, en el seu recorregut uneix amb un abraç germanívol, la Selva i l'Empordà”.

Durant el trajecte, mentre el passatge gaudia d'aquella experiència, moltes persones vetllaven perquè tot anés bé. Quan un tren travessava un pas a nivell, creuant una carretera, les guardesses estaven pendents de tancar el pas per evitar els accidents. Dolors Gurnés era guardessa de la barrera de Llagostera i amb el seu testimoni explica què havia de fer quan passava el tren: “La meua feina era posar la barrera quan venia el tren, la barrera tenia unes rodes i es feia córrer a mà per uns carrils. Era una feina de molta responsabilitat, perquè si passava alguna cosa i no hagués posat la barrera..., per sort amb tants anys només vaig tenir un accident i encara hi havia la barrera, però el cotxe no va poder parar i va anar a topar amb el tren, no es van fer res”.

“Els que tenien horari fix, els regulars, ja els esperava, a més tots tenien l'obligació de xiular quan sortien de l'estació de Llagostera, al revolt i abans d'arribar a la barre-

Andana de l'estació de Sant Feliu de Guíxols.

AMSFG. Fons Jordi Budó (Autoria: Jordi Budó)





ra. Però no sempre ho feien, no te'n podies refiar, havies d'esperar-los i veure'ls venir i després córrer a posar la barrera. Si la posaves massa aviat els carreters que anaven a Caldes pel tren gros rondinaven perquè s'havien d'esperar massa”.

“Sabies que en venia un, però no quan passaria. Ho sabíem perquè utilitzaven un sistema de senyals per banderes: si l'últim tren que passava portava una bandera verda a la màquina volia dir que en venia un altre d'especial de Girona, si portava una bandera verda al furgó de darrera és que en vindria un de Sant Feliu. Hi havia algun maquinista que era amable i tirava un paper dient quant trigaria a arribar, però normalment havia d'esperar i veure o sentir el tren, si feia fred em ficava dins la “garita”.”

L'arribada i la sortida dels trens a cadascuna de les estacions també requeria un estricte protocol que era responsabilitat dels caps d'estació. Josep Izquierdo, cap de l'estació de Castell d'Aro entre 1950 i 1969, explica a *Centenari del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona* (p.34) com era l'arribada i la sortida dels trens: “Quan un tren sortia de Sant Feliu o de Santa Cristina, em trucaven per comprovar que tenia pas lliure fins a l'estació de Castell d'Aro. Després jo havia de tocar la campana, un o dos tocs segons si el tren venia de Sant Feliu o de Girona [...] Quan arribava a l'estació el “jefe” del tren m'havia de donar la documentació que en dèiem: fulls de ruta, relació del que es descarregava... Després jo tocava el xiulet, que volia dir que hi havia via lliure, el revisor ordenava al maquinista que arrenqués i la màquina xiulava. Castell d'Aro era una estació on molt sovint es creuaven trens,

t'havies d'assegurar que un tren tenia via lliure abans de deixar-lo sortir de l'estació, per això trucàvem per telèfon a l'estació més propera, si no podia passar que el tren s'havia d'esperar a l'estació, perquè aquest tren només tenia una via”.

“Cada dia havíem de fer una relació dels bitllets venuts i de les mercaderies transportades amb la numeració i la liquidació i ho enviàvem tot ficat a dins d'un sac de lona a Sant Feliu amb el penúltim tren, el 10, perquè així l'endemà a les oficines de Sant Feliu ja ho tenien a punt.”

Quan una màquina arribava a Sant Feliu, que era fi de trajecte, era revisada i reparada pel Servei de Material i Tracció. Diu Eduard Almar a *Centenari del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona* (p.38): “Jo era ajustador, la feina d'un ajustador era arreglar el moviment, que tenia un desgast amb l'ús. La missió nostra era la reparació exclusiva de les màquines, ho desmuntàvem tot. Hi havia una grua mòbil per aixecar les peces. Cada cert temps, generalment, cada tres o quatre anys, fèiem la reparació general, desmuntàvem tota la màquina, la repassàvem i la tornàvem a muntar”. Diu Josep Aulet en la mateixa publicació (p. 39): “Si arribava una màquina del tren a les 9 i havia de tornar a sortir a la 1 havies d'arreglar-la de seguida... perquè la màquina havia de tornar a sortir!”.



La guardessa Enriqueta Bou tancant la barrera del pas a nivell de Santa Cristina, als anys 60.

AMSG. Fons Jordi Budó (Autoria desconeguda)



Cotxe circulant als  
anys 20.

AMSFG. Fons Francesc  
Llorens (Autoria:  
Francesc Llorens)







## Decadència i clausura de la companyia

### 18. El problema del tren o la competència de la carretera

El transport de mercaderies del tren de Sant Feliu va tenir un creixement ascendent fins als anys 1920, que el transport per carretera va començar a competir amb els ferrocarrils. Al principi dels anys 20, l'enginyer alemany Robert Bosch va treballar en la millora de la bomba d'injecció del motor Diesel, cosa que va permetre la seva aplicació en mitjans de transport pesats com autobusos i camions. A mitjan 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 Artigues SA) i La Hispano (Hispano Hilariense SA).

El projecte més ambiciós de la Companyia del tren va ser la construcció del ramal del port, iniciat l'any 1923 i inaugurat un any després. 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 permetia que les mercaderies es carreguessin o descarreguessin directament dels vaixells al tren.

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 reial 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 d'altres mesures– s'establia la creació de la Caixa Ferroviària que havia de servir per subvencionar les empreses de ferrocarril deficitàries. Els desavantatges 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 Correus i Telègrafs 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 trasllat gratuït de presos i penats.

Marià Vinyas, president i gerent de la Companyia del tren va fer nombrosos escrits demanant 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 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 Automòviles Ribot, Font i Artigas (SARFA), que tenia l'exclusiva del trajecte l'Escala – Palafrugell – Palamós – Sant Feliu de Guíxols – Llagostera – Caldes de Malavella i coincidia amb el tren des de Sant Feliu de Guíxols fins a Llagostera, on portava passatgers. Davant d'aquestes circumstàncies, la Companyia del Ferrocarril 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 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 classe A a 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 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.

## 18. 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 i Artigas volia cobrir el servei Sant Feliu de Guíxols - Santa Cristina d'Aro - 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 de Guíxols - 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 primer va arrendar aquest servei a Eugenio Domingo Figueras i després, l'any 1944, a Francisco Campoy Sánchez. L'any 1943 el servei tolerat per carretera de la companyia de tren comptava amb vuit treballadors: dos xofers, dos cobradors, un mecànic, dos ajudants rentacotxes i un oficinista.

Als anys 40 hi va haver moltes restriccions i dificultats per al subministrament de benzina i peces de recanvi. L'Associació Nacional de Transports per Via Fèrria aprofità l'impost de la benzina -aprovat per la Junta Provincial de Carburants amb l'objectiu d'intentar disminuir el consum de combustible- per demanar el tancament dels transports per carretera que cobrissin trajectes que ja es feien en tren. Segons s'explica en un escrit de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu, a causa de la manca



Carregant l'equipatge en un autobús a la rambla Vidal, anys 1920.

AMSFG. Fons Francesc Llorens (Autoria: Francesc Llorens)



de benzina, es van haver de suprimir temporalment els serveis i s'instal·là el sistema de gasogen. La Companyia va ser objecte d'una sanció perquè havien deixat els passatgers al cementiri de Girona i no havia pogut arribar fins a l'estació perquè a l'autobús se li havia acabat el carburant.

El novembre de 1944, per ordre de la Direcció General de Ferrocarrils la concessió del servei Girona - Sant Feliu de Guíxols 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 40 en 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 20 anys.

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

- Formar una unitat d'explotació amb la Companyia

del Ferrocarril d'Olot a Girona i afegir al seu recorregut 55 km més.

- 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.

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'unes 300.000 pessetes per a la línia Girona - Sant Feliu de Guíxols per carretera i uns 5.000.000 per a la línia Caldes de Malavella - 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 Joan 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.



Parada d'un autobús als anys 20.

AMSFG. Fons Francesc Llorens (Autoria: Francesc Llorens)



## 20. La lluita per la supervivència: connexió amb el tren d'Olot

L'any 1941 l'Estat aprovà la Llei de bases d'ordenació ferroviària i dels transports per carretera, creant la Red Nacional de Ferrocarriles Espanyoles (RENFE), que integrava totes les línies d'ample ibèric, incloses les de l'organisme Explotación de Ferrocarriles del Estado (EFE), fundada el 1926, la qual 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 20, se li afegiren les dificultats que es vivien arreu del país a conseqüència de la Guerra Civil. Davant d'aquesta situació, l'any 1945, la companyies dels trens de Sant Feliu a Girona i d'Olot a Girona van presentar un avantprojecte per enllaçar les dues línies en una de sola. El recorregut esdevindria llavors de 92 km i es connectarien territoris dinàmics des d'un punt de vista econòmic, ja que hi havia nombroses poblacions industrials com Anglès, Amer, les Planes, la Cellera, Sant Feliu de Pallerols, Cassà de la Selva, Llagostera, etc. A banda es connectava la Garrotxa i Olot amb el turisme de la Costa Brava, tot permetent que aquesta zona desenvolupés el seu potencial en aquest sector. La modernització del parc mòbil permetria fer el recorregut en un temps molt menor i es calculava que es podria realitzar en 45 minuts.

Des de llavors, fins pràcticament la clausura de la línia, no es deixaren de fer gestions per aconseguir l'aprovació del projecte. El 1946 se sol·licitava a l'Estat que fes un estudi de viabilitat de la proposta i, quan es va aprovar la llei per a la millora dels ferrocarrils de via estreta l'any 1949, va semblar que era oportú presentar novament el projecte. Llavors es concretaven propostes com la connexió de les dues línies per mitjà d'un pas soterrat, la supressió d'una estació a Girona; unificar l'ample de via i preparar el traçat perquè pogués suportar un parc mòbil de més pes i, en darrera instància, prolongar el ferrocarril per arribar a Palamós i assolir la connexió amb un quart nucli important. Cadascuna de les companyies tenia representació en el Consell d'Administració de l'altra, aquest era un primer pas per formalitzar la voluntat d'unió per ambdues parts.

Segons els informes, estadístiques i memòries elaborats per la companyia en aquell moment, el compliment de la nova Reglamentació del Treball, en vigència des del gener de 1947, 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. L'any següent l'empresa constatava novament la dificultat de seguir endavant si no es realitzava el projecte d'enllaç, i novament va semblar que apareixia una nova oportunitat





Andana de l'estació de  
Sant Feliu de Guíxols.

AMSFG. Fons Jordi  
Budó (Autoria: Jordi  
Budó)





quan, el 1953, l'Estat aprovà el Pla de millora i ajuda de l'Estat als ferrocarrils de via estreta, amb mesures a curt termini. L'any 1954 el director general de ferrocarrils visità tota la línia, i novament s'aprofità l'avinentsa per encarregar la redacció d'un estudi econòmic sobre l'enllaç i unificació de les dues companyies a l'enginyer de la companyia, Jaume Lladó. En aquest estudi es calculava que el cost de l'execució del projecte serien 66 milions de pessetes. Els anys següents ja es va buscar finançament per mitjà de crèdits i de la venda de les locomotores 11 i 12. Fins i tot es van arribar a adquirir rails per procedir a les modificacions de la via necessàries -des de Sant Esteve de Bas fins a Sant Feliu de Guíxols- per a la modernització del material. També es valorava la possibilitat d'adquirir dues locomotores dièsel de 500 CV i quatre cotxes.

El 1959 la Junta Extraordinària d'Accionistes va aprovar el conveni d'explotació unificada per a les dues companyies. El 1962 el Consell Econòmic Social Sindical Provincial també es mostrava favorable per a la unificació, però el ministeri ajornava la seva aprovació. El 1963 l'Estat confiscà la línia perquè no era rentable i, quan creà Ferrocarrils Espanyols de Via Estreta l'any 1965, es van tancar moltes línies que no es consideraven viables econòmicament. No obstant, el tren d'Olot i el de Sant Feliu de Guíxols encara es van mantenir en servei. El 1967 la Diputació Provincial també realitzà gestions a favor del projecte d'unificació, però el destí dels dos trens ja havia estat decidit i van ser clausurats al cap de dos anys.

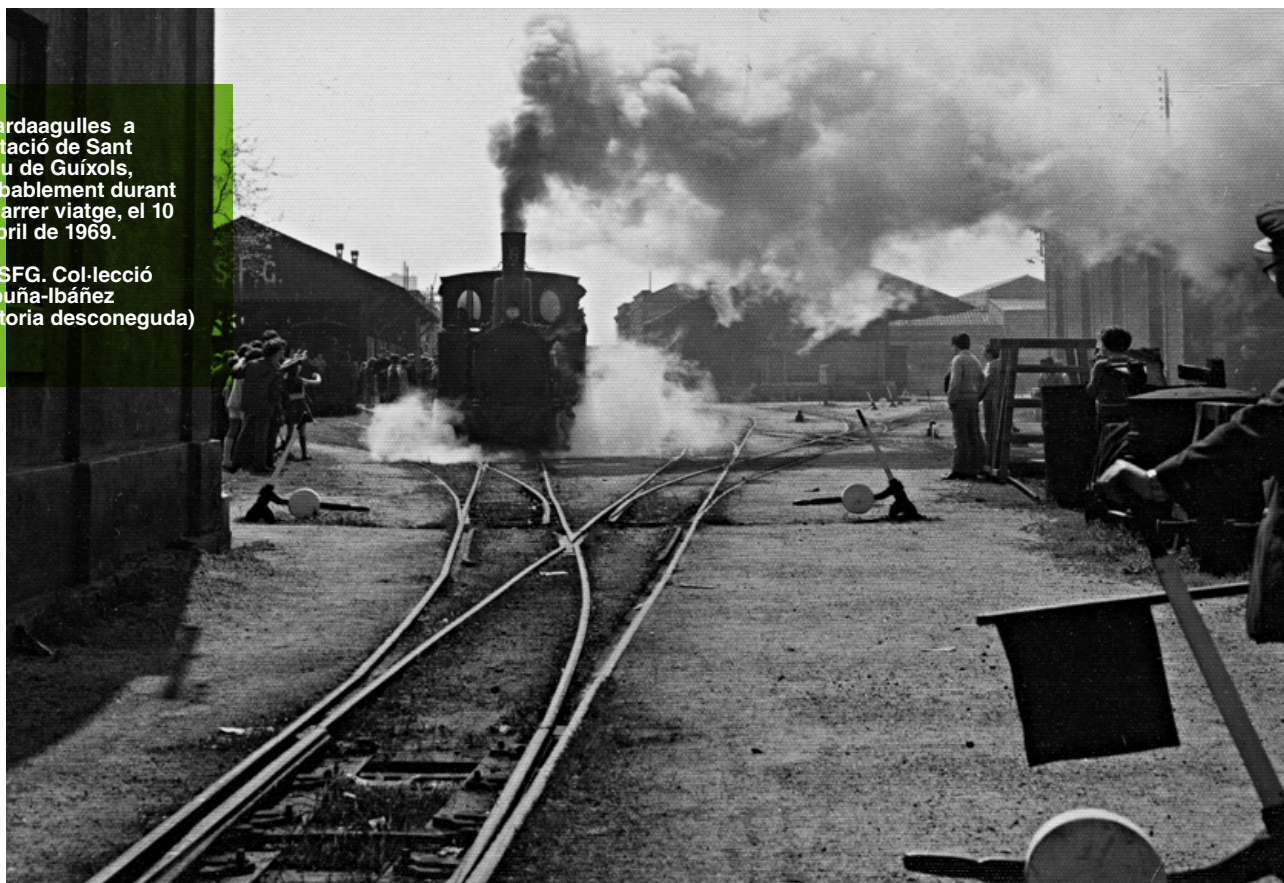
## 21. El comiat del tren

Un dels problemes amb què es va haver d'enfrontar el tren al llarg de la seva existència va ser el la competència del transport per carretera, que s'inicià ja als anys 20. El transport de mercaderies havia tingut un creixement ascendent fins als anys 1920, però la crisi econòmica de 1929 va fer reduir el volum de les mercaderies, cosa que s'agreujà 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. Per una part, la construcció del ramal del port, inaugurat el 1924, que va ser el projecte més ambiciós realitzat, havia de facilitar la connexió del transport marítim amb el tren sense intermediaris. Per una altra part, l'obtenció de la concessió del servei per carretera havia de garantir l'exclusivitat de la companyia del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona en el trajecte entre aquestes dues poblacions, tot deixant fora de joc el seu gran competidor que era SARFA. 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 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. Malgrat tot, l'any 1941 la Companyia ja va començar a fer estudis de viabilitat per a la connexió amb el tren d'Olot per garantir un futur que es pressentia incert. Efectivament,

Guardaagulles a l'estació de Sant Feliu de Guíxols, probablement durant el darrer viatge, el 10 d'abril de 1969.

AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (Autoria desconeguda)





després de la segona Guerra Mundial, la situació va canviar i el tren no va poder competir amb les noves modalitats de transport. Per una altra part, la situació de la Companyia es va agreujar per l'augment de la pressió fiscal que patí arran de l'aprovació de la nova Reglamentació del Treball, vigent des del gener de 1947. Lluís Sibils, llavors president i gerent de la Companyia del Ferrocarril SFG, va demanar a l'Estat una subvenció de 600.000 PTA per afrontar el dèficit provocat. Els impostos que el tren havia pagat a l'Estat l'any 1946 consistien en 103.502,34 PTA i, l'any 1947, havien passat a ser 412.251,21 PTA.

Malgrat que la companyia havia aconseguit l'exclusiva del trajecte entre Sant Feliu de Guíxols i Girona, no obtenia beneficis i no es va poder invertir en la renovació del parc mòbil, que havia estat adquirit en el moment de la inauguració de la línia i a principi dels anys 20, abans de començar la crisi. L'envelliment del material va arribar a uns extrems tan grans que els rails de les estacions, menys desgastats, es canviaven pels que hi havia durant el trajecte, que havien patit un major desgast. L'únic material que s'incorporà, als anys 60, quan ja era gestionada per l'Estat, era material reciclat d'altres companyies. Deia Josep Aulet Camós, 2n cap de tallers, a *Centenari del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona* (p.38): "Jo vaig entrar d'aprenent acabada la guerra l'any 1941, i des de cobrar dues pessetes cada dia, vaig arribar a ser segon "jefe" de tallers. I si no ens haguessin fotut al carrer encara el faríem tirar, ara al final era una tragèdia, els que estàvem allà... Les peces eren velles i la via i tot estava molt desballestat. A més tenien la intenció de tancar-lo [...] anar passant de la manera que es pot, per sortir del pas".

La companyia tampoc no va reeixir en l'obtenció de l'autorització per a la fusió amb el tren d'Olot, projecte en el qual havia dipositat totes les esperances, arribant a comprar rails per fer-la efectiva, malgrat la seva mala situació econòmica. En això invertí els diners obtinguts per la venda de dues màquines. Durant la dècada dels 50, en realitat, la companyia va sobreviure gràcies a les subvencions estatals. 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, durant la política de "desarrollisme" que va venir després, es va incentivar el transport per carretera, tant a nivell col·lectiu com particular. El transport de viatgers s'havia mantingut ben bé fins als anys 60, 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 3 de febrer de 1939 la Companyia va recuperar la titularitat del tren fins el 15 d'octubre de 1963, que el va haver de lliurar a l'Estat ja que va deixar de rebre les subvencions que havien sostingut el seu funcionament 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, l'Estat va tancar la línia per manca de rendibilitat, era el 10 d'abril de 1969. Durant la dècada dels 60, van deixar de funcionar més de 1.120 km de via estreta a tot l'Estat. Per contra, el servei de carretera va funcionar fins la dècada de 1980.



Detall d'un cotxe ple de passatgers en l'últim viatge del tren, el 10 d'abril de 1969.

AMSFG. Fons Ferran Gandol (Autoria: Ferran Gandol)



Caminant per la via,  
el 3 de desembre de  
1968.

AMSFG. Fons Jordi  
Rabell (Autoria: Jordi  
Rabell)







## Després del tren

### 22. La modernitat del segle xx. SARFA

Al principi del segle xx, Narcís Ribot, guixolenc expert en el negoci dels transports, va conèixer a l'estació de Caldes els empresaris cotxers Josep Artigas, de Palafrugell, i Antoni Font, de Llagostera. El 1913, Josep Artigas, juntament amb Ribot i Font, va fundar la societat regular col·lectiva Artigas y Cía a Palafrugell. L'empresa va organitzar dues línies d'òmnibus: una entre Palafrugell i Flaçà, i una altra que feia el trajecte de Palafrugell a Caldes de Malavella, passant per Sant Feliu de Guíxols. Aquesta companyia va ser la predecessora de SARFA (Ribot, Font i Artigas SA).

SARFA es va constituir el 9 de setembre de 1921 com a empresa especialitzada en transports que oferia tant caruatges com autos, autobusos i camions. Cinc socis forma-

ven part d'aquella societat: Carles Serra i Galí, propietari de Palafrugell; Josep Artigas i Serarols, comerciant de Palafrugell; Narcís Ribot i Camós, cotxer de Sant Feliu de Guíxols; Antoni Font i Corominas, comerciant de Llagostera; i Miquel Balaguer i Cladera, escriptor de Palafrugell. Malgrat que van situar la seu central de l'empresa a Palafrugell, Sant Feliu també comptà amb una oficina per a despatxar bitllets i unes dependències per a garatge (rambla Vidal). Així, des de Sant Feliu, la línia cobria el recorregut amb destinació a Caldes, Palafrugell, Figueres i, els divendres, a la Bisbal.

Tot i el bon funcionament de l'empresa, amb l'entrada al decenni dels anys trenta del segle xx, els socis Narcís Ribot, Antoni Font i Josep Artigas es vendrien la seva participació de la societat a la companyia Colònia Puig. El 10 de març de 1944 es va tancar el full del Registre Mercantil de Girona perquè l'empresa es va inscriure en el Registre Mercantil de Madrid.

El 1947, com que la concessió administrativa estava punt d'acabar, la Companyia del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona es va plantejar la compra de SARFA per tal de garantir la supervivència del tren. Per això, en el fons de la Companyia del tren hi ha documents que descriuen el patrimoni i els valors d'aquesta empresa l'any 1947. A part de tallers i garatges, tenien muntades 16 administracions en diferents poblacions (com Sant Feliu de Guíxols, Palafrugell, Figueres, l'Escala, etc.), incloent la seu de Barcelona, situada al passeig Colom. Tenien 91 empleats en plantilla, la meitat corresponien a conductors i personal de les oficines i aproximadament la quarta part eren mecànics. També hi havia cobradors i un inspector. Comptava amb 34 cotxes amb 994 places en total i set camions (Chevrolet, Saurer, Studebaker, Henchel, Mercedes i dues camionetes per a repartiments).

Cada mes es feien entre 38.000 i 40.000 km aproximadament, els quals corresponien a les línies següents:

| NÚM. | LÍNIA D'EXPLOTACIÓ                              | DATA     | LONG. | CORREU |
|------|-------------------------------------------------|----------|-------|--------|
| 1    | Caldes de Malavella – l'Escala                  | 14-11-27 | 77    | Sí     |
| 2    | L'Escala – Figueres                             | 14-12-27 | 25    | Sí     |
| 3    | L'Escala – Flaçà amb ramals                     | 31-08-28 | 42    | Sí     |
| 4    | Palafrugell – Begur                             | 31-12-27 | 08    | Sí     |
| 5    | Palafrugell – Calella de Palafrugell i Llafranc | 30-01-29 | 05    | Sí     |
| 6    | Tossa de Mar – Llagostera                       | 31-08-29 | 20    | Sí     |
| 7    | Palamós – Girona                                |          | 50    | Sí     |
| 8    | Sant Feliu de Guíxols – la Bisbal               |          | 28    | -      |
| 9    | Begur – la Bisbal                               |          | 21    | -      |
| 10   | Begur – Girona                                  |          | 49    | -      |
| 11   | L'Escala – Girona                               |          | 45    | -      |

La dècada dels 50 fou de gran creixement per a la companyia. L'any 1953 es va inaugurar el Costa Brava Exprés, un servei regular entre Barcelona i Torroella de Montgrí que passava per Badalona cap als pobles de la costa del Marèsme fins a Vidreres, Llagostera i Sant Feliu de Guíxols, tot resseguint la Costa Brava fins a Torroella de Montgrí. El 1956 va començar a fer dos serveis diaris entre Palafrugell i Barcelona durant tot l'any (fins llavors només era un cop al dia a l'estiu). A mitjan anys 50 SARFA disposava de 46 autobusos.



Actualment SARFA és una de les empreses de transport més emblemàtiques de les comarques de Girona i una de les més antigues de Catalunya. Des de l'any 2000 va formar part del grup SARBUS i l'any 2009 fou integrada a Moventis. Com a serveis regulars ofereix línies de transport interurbà: desplaçament entre els diferents pobles i ciutats de la Costa Brava i l'Alt i el Baix Empordà, i d'aquests amb Barcelona amb horaris segons l'època de l'any. Des de l'any 2008 va assumir també el transport urbà de Sant Feliu, tot prenent el nom de Montdela. Com a serveis discrecionals (o no regulars) ofereix lloguer d'autocars per a tota mena de sortides per Europa (professionals, d'oci, familiars, etc.).

## 23. Agafar la Montdela

La Montdela és el servei de transport urbà que va promoure l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols durant la dècada dels seixanta per facilitar la comunicació dels nous barris perifèrics amb el centre de la ciutat. Segons expliquen els testimonis, aquesta paraula sorgeix de la combinació dels noms de Montserrat Taberner i Adela Ferrer, filles dels dos socis de l'empresa concessionària del transport urbà de la ciutat. Un era Pere Taberner, de Sant Feliu de Guíxols, i l'altre, Lluís Ferrer, de Palamós. Pere Taberner es dedicava al comerç de taps de suro i estava casat amb Conxita Chavarria, la família de la qual era propietària d'una empresa de transport, "Acarreos y transportes".

Pere Taberner s'havia fet càrrec d'un trenet turístic equipat amb altaveus, que ofería visites als turistes dels anys 1960. Per aquest motiu, se li va proposar la gestió del servei municipal de transport urbà col·lectiu de viatgers. El 7 de gener de 1966 l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols li va adjudicar per vint anys l'explotació d'aquest servei. Aquesta iniciativa era conseqüència, doncs, del creixement experimentat per la ciutat des de la dècada de 1950.

Segons els plecs de condicions, l'empresa havia de cobrir dos itineraris, deixant a part la possibilitat d'organitzar serveis extraordinaris segons les necessitats (per exemple, l'Aplec de Pedralta):

- L'itinerari A començava a la rambla del Portalet i anava per la carretera de Girona fins als Grups Sants Boada i Sant Fèlix, urbanització Miguel Mateu i barri de Vilaragues. Tornava pel mateix recorregut, tot continuant pel passeig dels Guíxols fins al Grup José Antonio, a la carretera de Palamós.
- L'itinerari B començava al passeig del Mar, continuava per la rambla Vidal, la placeta de Sant Joan cap a Juli Garreta fins arribar al Liceu Abat Sunyer (actual Institut d'Ensenyament Secundari Sant Elm).

Es preveia també la possibilitat de crear un tercer itinerari en el futur, que anés fins al càmping Sant Pol, passant per la Volta de l'Ametller i tornant a Sant Feliu de Guíxols per la carretera de Palamós.

Tres mesos després de l'adjudicació ja es va sol·licitar a l'empresa que l'itinerari A s'allargués fins a Sant Pol, per tal de facilitar el transport a les famílies que residien tot l'any en aquella zona. En la mesura que es detectaven noves necessitats, s'adequaven o ampliaven les línies. L'any





L'abandonament de  
l'estació de Sant Feliu  
de Guíxols després del  
tancament de la línia,  
el 25 de juny de 1971.

AMSFG. Fons Jordi  
Verrié (Autoria: Jordi  
Verrié)





1972 es va inaugurar el Servei Urbà al Grup Francisco Franco, actualment Sot dels Canyons. En aquell moment, les línies van passar a ser dues: Vilartagues/Poble Nou - Sant Pol i Grup Francisco Franco - Sant Pol.

En algunes ocasions, Pere Taberner havia proposat de modificar lleugerament els itineraris i les parades per evitar entrar en carrers on els autobusos no podien circular per manca d'espai, com per exemple als grups Sant Fèlix i Sants Boada. No obstant, les protestes dels usuaris van impedir que es duguessin a terme aquestes variacions. Certament, molts dels carrers de Sant Feliu no reunien les condicions per al pas d'aquests vehicles. Tal com recorden els testimonis consultats, la Montdela havia patit accidents per culpa del mal estat de les vies públiques. Els xofers de l'empresa Chavarria sovint havien d'arreglar els sots d'alguns carrers per permetre que la Montdela pogués dur a bon terme el seu servei.

Pel que fa als horaris, en l'adjudicació s'establí que els dies feiners eren als matins des de tres quarts de vuit fins a les dues i, a les tardes, des de tres quarts de sis fins a tres quarts de deu, amb sortides cada mitja hora. Els festius l'horari era pràcticament continuat des de tres quarts de vuit fins a les dues i de dos quarts de quatre fins a dos quarts de deu. El 20 de maig de l'any 1968 un grup de veïns va sol·licitar l'ampliació dels horaris de servei dels diumenges i festius fins a la una de la matinada.

Quan va arribar el dia de la seva jubilació i també a causa de la seva salut delicada, Pere Taberner Bretcha va decidir no continuar amb la Montdela, que aleshores comptava amb cinc autobusos. El 23 d'abril de 1980 va tramitar

la renúncia a la concessió, tot al·legant que l'empresa havia quedat descapitalitzada i que no es podia compensar amb els preus dels bitllets atès que es produïa un efecte invers, a major increment del preu del bitllet hi havia un menor nombre de viatgers. En aquells moments, la gent ja disposava en major nombre de vehicles propis i prescindien més del servei de transport urbà. No obstant, l'Ajuntament va reclamar que el concessionari complís el termini pactat amb l'adjudicació del servei.

Pere Taberner Bretcha es va fer càrrec del Servei Urbà de Transport fins que l'any 1983 es va fer una nova concessió, aquest cop a l'empresa Autocares Viñolas, propietat de Joan Viñolas Hortal, de Roses. Al principi de l'any 1995 l'empresa CRURISA, de Palamós, va esdevenir la concessionària d'aquest servei i, des del *Setmanari Àncora*, es valorava la modernitat dels vehicles, els quals comptaven amb aire condicionat. L'agost de 2008 SARFA es va fer càrrec d'aquest servei i va adoptar el nom de *Montdela* en record dels que l'iniciaren.

## 24. La Via Verda

Amb el tancament de la companyia del tren 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. La número 1 es troba a Sant Feliu de Guíxols, la número 2 a Girona, la número 5 del FC d'Onda al Graó de Castelló a Borriana. Dues van ser desballestades o venudes com a ferro vell: la número 3 i la número 20, que poste-



Vehícle de la Montdela sortint de les carrosseries d'Arbúcies.

AMSFG. Fons Família Taberner-Chavarria (Autoria desconeguda)



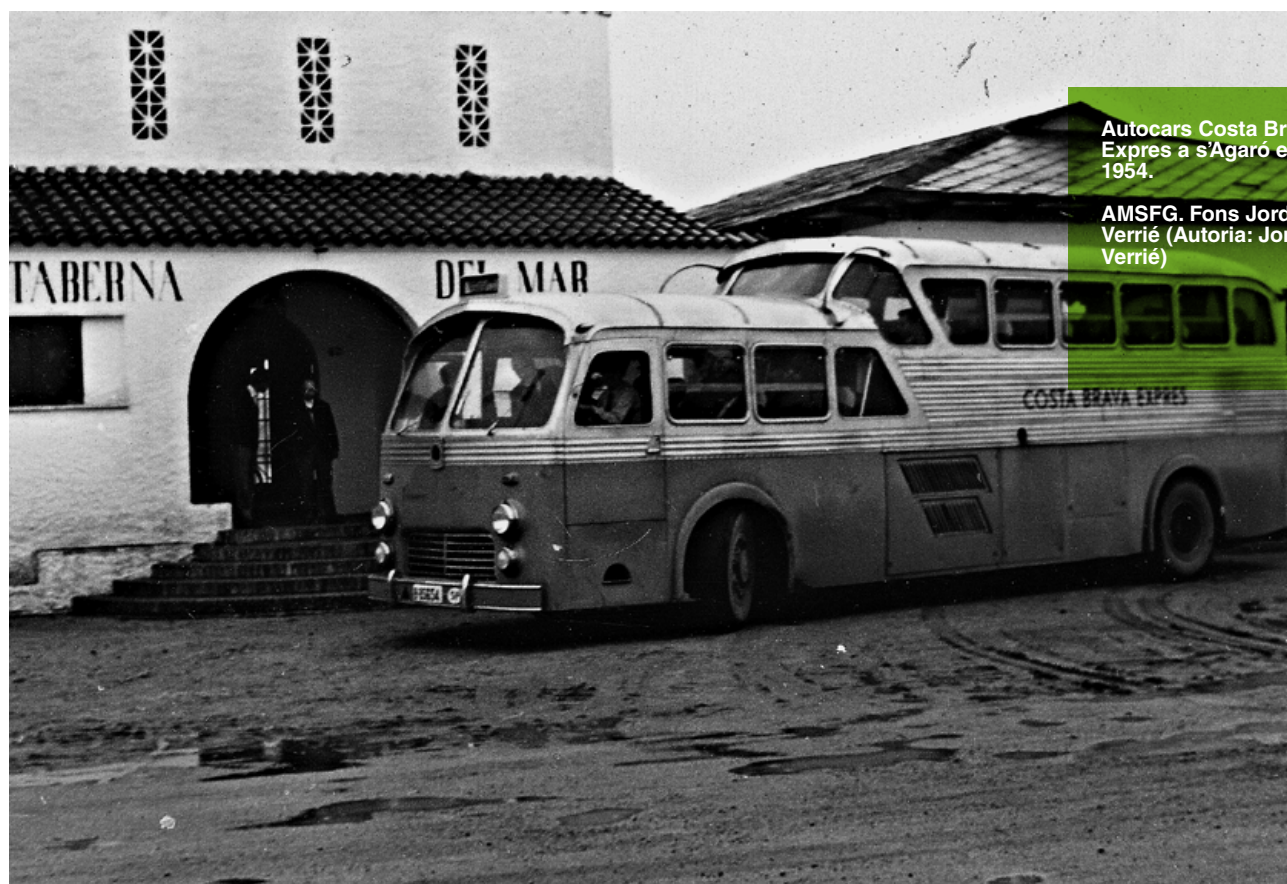
riorment seria recuperada per l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols. La resta foren adquirides per particulars: la 4 i la 5 foren adquirides per l'associació Bisell, la número 6 per un particular de Cassà de la Selva i la número 7 del FC d'Onda al Grao de Castelló es troba a les instal·lacions del GEIEG. Els cotxes i vagons, en la seva majoria foren desballestats massivament el 1969. Per separar la fusta del ferro, que es venia a pes, es cremaven les estructures. A principis dels 70, el material que no s'havia desballestat restava abandonat a les estacions de Girona i Sant Feliu de Guíxols, oferint un espectacle de total desolació. Els carrils i les estructures metàl·liques dels ponts es van vendre com a ferralla i l'itinerari, doncs, quedava interromput per rius i rieres. Van desaparèixer els edificis annexos a les estacions.

Al llarg dels anys sorgiren diferents propostes per reutilitzar el tren, com la construcció d'un tren vertebrat en dues fases, primer des de Sant Feliu de Guíxols a Girona i, després, fins a Olot i Ripoll. Aquest projecte fou presentat l'any 1970 pel Sr. Goicoechea, enginyer del TALGO, a la Diputació de Girona, que sol·licità un estudi de viabilitat que acabà proposant una línia de Celrà a Sant Feliu amb un ramal per a l'aeroport i una prolongació a Palamós des de Castell d'Aro. Una altra proposta, la realitzà Pere Solà Amargant, antic treballador de la companyia del tren d'Olot a Girona, que proposà la construcció d'un tren monobiga a Catalunya, amb un ramal entre Olot i Sant Feliu de Guíxols. Malgrat tot, ningú no ha volgut assumir les inversions necessàries per fer renéixer i actualitzar els trens petits.

L'any 1982 el Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya publicà una selecció de propostes de reutilització d'aquests

traçats, projectades per alumnes, tot plantejant l'itinerari com un recurs per connectar dues comarques i com a eix per situar-hi diversos equipaments aprofitant les estructures existents, destinats a la millora del benestar del territori, com ara escoles, instal·lacions esportives, etc., les quals, a més, havien de ser compartides entre diferents municipis. Encara que aquests projectes no es van realitzar, els diferents ajuntaments procuraren la restauració i manteniment dels edificis de les estacions, donant-los nous usos, des de punts d'informació, a sales d'exposició o museus, aules, etc. 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 de l'antic i que és un gran atractiu per a turistes i visitants. La de la Font Picant segueix funcionant com a restaurant. Al Tinglado del port de Sant Feliu de Guíxols hi ha un espai dedicat a l'exposició d'elements del tren, com la màquina número 1 i un cotxe de passatgers que formen part del patrimoni municipal.

A la fi dels anys 80 RENFE va desafectar moltes de les finques que havien estat expropiades durant la construcció de 8.000 km de via de línies de trens petits. Molts terrenys van quedar abandonats fins que el 1993 es va començar a projectar la seva recuperació com a vies verdes, un recurs per a la salut i el lleure. El fet de ser antics traçats de ferrocarrils, garanteix unes característiques que, un cop adaptats, els fa molt agradables per a la circulació de persones. A l'Estat espanyol, més de 1.700 km d'antigues vies s'han reconvertit en senders i itineraris per al cicloturisme gràcies al programa Vies Verdes, de la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols. A les comarques de Girona hi ha tres vies verdes, gestionades pel Consorci de les Vies Verdes de Giro-



**Autocars Costa Brava  
Expres a s'Agaró el  
1954.**

**AMSFG. Fons Jordi  
Verrié (Autoria: Jordi  
Verrié)**



na, les quals estan connectades per un tram de carretera que permet la circulació des del Pirineu fins a la Mediterrània per un camí de terra compactada: 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.

## 25. Viatge cap al futur...

Al principi del segle XXI, amb una població d'aproximadament 20.000 habitants, a Sant Feliu de Guíxols hi havia censats 18.000 vehicles. De manera, que el vehicle privat és el principal mitjà de transport per a les persones a la ciutat i, en general, per a tot arreu. No obstant, tothom té consciència que el petroli no és un recurs infinit i que l'elevada contaminació atmosfèrica té greus repercussions en l'equilibri natural del nostre planeta Terra. Per això, en el transport així com en la indústria caldrà aplicar noves tecnologies, noves fonts d'energia que permetin la preservació del medi ambient aconseguint vehicles que es caracteritzin per una major capacitat, una major autonomia, un menor consum i una menor pol·lució. Presumiblement el petroli mantindrà el seu protagonisme durant força temps, ja que els interessos econòmics dificulten l'extensió de les innovacions tecnològiques. Tal vegada els cotxes acabaran funcionant tots amb motors híbrids o exclusivament elèctrics, potser sorgirà alguna altra energia que ara no podem imaginar... Els vaixells es podrien equipar amb motors d'energia solar i nuclear i el transport marítim tornaria a transformar-se decisivament; no obstant, els camions es mantindran ja que és l'únic mitjà de transport de mercaderies que permet el "porta a porta" i els trens probablement seran de levitació magnètica... El transport del futur millorarà en seguretat i en sistemes de navegació, ja que s'acabaran imposant els sistemes via satèl·lit.

En aquest joc de pensar el futur podem prendre com a referència propostes o idees que tal vegada semblin agosarades o massa fantàstiques. Al segle XIX, qui havia de dir als lectors de les novel·les de Jules Verne que l'home arribaria a la lluna o que els submarins navegarien realment sota mars i oceans? Us convidem a recordar l'home que va volar durant l'obertura dels Jocs Olímpics de Los Angeles l'any 1984. Si hi posem imaginació, per què hem de descartar el *Jet Pack* com a transport individual? L'anomenat *Scooter* de l'aire, amb un dipòsit de 50 litres, podria permetre el desplaçament de les persones fins a 240 km de distància, a una altura màxima de 3.000 m i una velocitat màxima de 130 km/hora. També als anys 80 molts van quedar embadalits veient com, a la pel·lícula *Star Wars*, Luke Skywalker conduïa el seu vehicle sense rodes pels deserts de Tatooine, ara sembla que aquest tipus de cotxes són realment possibles i pot ser que es vegin més aviat del que imaginem. Segurament que, en el futur, la tecnologia assolirà nous tipus de motor i proposarà noves energies; presumiblement els vehicles prendran formes ara insospitades. No obstant, l'experiència ens demostra que en matèria de transport les estructures són essencials. Inevitablement caldrà posar al dia les vies i les instal·lacions de ports, estacions i aeroports. També caldrà coordinar els diferents mitjans i potenciar els sistemes de transport col·lectiu.





El recorregut del  
tren de Sant Feliu de  
Guíxols.

Autoria: Rosa M.  
Rourich





# FONTS UTILITZADES

## Fonts secundàries utilitzades

BAER, Adrian (2014). "El motor diesel, historia". A: *Coches míticos.com*, recuperat 16 d'agost de 2017 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.

CLARA, Josep (1984). *Trens i carrilets*. Girona: Diputació ("Quaderns de la Revista de Girona", 13), 95 p.

*Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana*. Madrid - Barcelona: Espasa Calpe S. A., 1974

GORINI, Carles (2009). "Els poderosos enemics dels trens petits de Girona". *Revista de Girona* (núm. 255). Recuperat 16 d'agost de 2017 de [http://www.revistadegirona.cat/recursos/2009/0255\\_076.pdf](http://www.revistadegirona.cat/recursos/2009/0255_076.pdf).

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

JIMÉNEZ, Àngel (1992). "1892. Exposició de Belles Arts a Sant Feliu de Guíxols". *Sant Feliu de Guíxols. Arxiu i Museu d'Història de la Ciutat* (núm. 12, setembre).

MORILLAS-TORNÉ, Mateu (2014). "El ferrocarril de vía estrecha en España, 1852-2010. El papel de la intermodalidad y de la demanda en su construcción y estado actual" a *Scripta Nova Revista electrónica de geografía y ciencias sociales* (vol. XVIII, núm. 485, 10 d'agost). Recuperat el 16 d'agost de 2017 de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-485.htm>

"Sarfa" a *Viquipèdia L'enciclopèdia lliure*. Recuperat 16 d'agost de 2017 des de <https://ca.wikipedia.org/wiki/Sarfa>

*Sarfa*. Recuperat 24 de gener de 2018 s [http://www.autobusesbcn.es/lineas\\_i/sarfa.html](http://www.autobusesbcn.es/lineas_i/sarfa.html)

*Transports Elèctrics Interurbans SA*. Recuperat 16 d'agost de 2017 des de <http://www.teisa-bus.com/ca/teisa>

## Fonts primàries utilitzades

Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona. Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols (AMSFG), UI 11165 a UI 11168: sol·licituds, informes i projectes.

Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona. AMSFG, FC 4682: informe sobre SARFA i el tren SFG de data de novembre de 1947 (amb motiu de la rivalitat per a l'obtenció de la concessió del servei de carretera entre S'Agaró i Girona).

Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona. AMSFG, FC 4682: informe amb data de 7 de febrer de 1948, elaborat amb dades recollides de l'entrevista del desembre de 1946 amb el sr. Casas sobre l'assumpte SARFA.

Fons de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols. AMSFG, UI 131: *Concessió a Pere Taberner*.

Fons de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols. AMSFG, UI 7886: *Estadístiques del Servei Montdela*. Fons de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols. AMSFG, UI 44: *Concessió a Autocares Viñola*.

Fons de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols. AMSFG, UI 131 *Ordenació de les despeses dels transports Viñolas*.

Hemeroteca. AMSFG, *Setmanari Àncora* núm. 2.407 (10 de gener) i 2.412 (23 de febrer) de 1995. Entrevistes amb la Sra. Conxita Chavarria i el Sr. Lluís Palahí



# NO US PODEU PERDRE...

## Girona

Plaça d'Espanya: antiga estació del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona (desapareguda)

Parc Central: antiga estació del tren d'Olot (Estació Jove de l'Ajuntament de Girona)

Jardins de Pedret: antiga estació del tramvia de Palamós i tren de Banyoles (desapareguda)

## La Creueta

Carretera dels Àngels, 1: antic baixador (desaparegut)

## Quart

Av. del Tren, 29: antiga estació del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona

## Llambilles

Passeig del Carrilet, 21: antiga estació del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona

## Llebrers

Km 10,770 de la línia: antic baixador sense edificació

## Cassà de la Selva

Passeig del Ferrocarril, 50: antiga estació del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona

Carrer Marçal de Trinxeria (punt de la Ruta del Suro): màquina núm. 6 i dos vagons de l'any 1891 de la Col·lecció de Josep M. Bregante

## Esclet

Km 16,480 de la línia: antic baixador sense edificació

## Llagostera

Passeig Romeu, 0: antiga estació del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona (Oficina d'Informació i Turisme)

## Font Picant

Urbanització Bell (Santa Cristina d'Aro): antiga estació del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona (Restaurant Font Picant)

## Santa Cristina

Carrer de l'Estació, 4: antiga estació del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona (Restaurant El Carrilet)

## Castell d'Aro

Parc de l'Estació (Av. del Carrilet, 5): antiga estació del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona amb circuit de tren de 5 polzades de l'Associació del Trenet de la Vall d'Aro i exposició de la màquina número 5.

## Sant Feliu de Guíxols

Carrer de Santa Teresa, 32: antiga estació del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona (Escola L'Estació). Escola pública construïda a partir de la reforma de l'antiga estació del tren de Sant Feliu. Es conserva l'edifici de Passatgers, el magatzem, el dipòsit d'aigua i l'estructura rodona per girar les màquines

Port: moll amb el pòsit de pescadors, construït damunt la platja de Calassanç el 1904, i espigó.

El Tinglado: Antic magatzem del port, construït al principi dels anys 30 del segle xx, rehabilitat com a Centre d'Interpretació i quilòmetre 0 de les Vies Verdes. Exposició de la locomotora núm. 1 i un cotxe.

El Salvament de Naufrags (promontori dels Guíxols): edifici construït al final del segle xix per la Societat de Salvament de Naufrags per tal de servir com a lloc de guaita i magatzem del material per al rescat en mar.

Moll medieval (promontori dels Guíxols): autoritzat per Ferran II, el Catòlic l'any 1493, fou l'estructura principal del port de Sant Feliu de Guíxols al racó de Llevant, fins que es construí el port comercial (1904-1918)

La rambla Antoni Vidal: punt de sortida de carruatges i autobusos de diferents empreses al llarg de la història

La rambla del Portalet: lloc on se situà la parada d'autobús de l'empresa Artigas i Companyia, que cobria el trajecte entre Palafrugell i Caldes de Malavella i que, posteriorment, es convertirà en SARFA

# A MÉS...

## Fornells de la Selva

Museu del Ferrocarril: antiga estació de RENFE, construïda l'any 1923 i clausurada el 1983-1984, des d'aleshores fa de baixador. Els anys 1997 a 1999 l'Associació d'Amics del Ferrocarril restaurà fidelment l'edifici i el convertí en museu. A l'exterior s'hi ha instal·lat un circuit de tren de 5 polzades.





# PROPOSTES DIDÀCTIQUES

Els recursos s'han realitzat tenint en compte quatre nivells, d'acord amb els currículums publicats pel Departament d'Ensenyament de la Generalitat de Catalunya. Així, els QR que hi ha a continuació serveixen per accedir a propostes de plàstica, ciències socials o llengua i literatura per a Educació Infantil, per a Cicle Inicial i Mitjà de Primària, per a Cicle Superior de Primària, per a primer i segon d'ESO, i per a 3r i 4t d'ESO i Batxillerat.

## Descoberta de l'entorn/ciències socials i llengua i literatura



### 5.1 Cicle Infantil

Elaboració: Núria Pujol

[www.arxiumunicipal.guixols.cat/attachments/tallers\\_historia/tren/arxiu\\_guixols\\_tallers\\_tren\\_entorn\\_infantil.pdf](http://www.arxiumunicipal.guixols.cat/attachments/tallers_historia/tren/arxiu_guixols_tallers_tren_entorn_infantil.pdf)



### 5.2 Cicle Inicial i Mitjà

Elaboració: Maria Calzada

[www.arxiumunicipal.guixols.cat/attachments/tallers\\_historia/tren/arxiu\\_guixols\\_tallers\\_tren\\_entorn\\_inicial\\_mitja.pdf](http://www.arxiumunicipal.guixols.cat/attachments/tallers_historia/tren/arxiu_guixols_tallers_tren_entorn_inicial_mitja.pdf)



### 5.3 Cicle Superior

Elaboració: Maria Calzada

[www.arxiumunicipal.guixols.cat/attachments/tallers\\_historia/tren/arxiu\\_guixols\\_tallers\\_tren\\_entorn\\_cicle\\_superior.pdf](http://www.arxiumunicipal.guixols.cat/attachments/tallers_historia/tren/arxiu_guixols_tallers_tren_entorn_cicle_superior.pdf)



### 5.4 1r i 2n d'ESO

Elaboració: M. Àngels Suquet

[www.arxiumunicipal.guixols.cat/attachments/tallers\\_historia/tren/arxiu\\_guixols\\_tallers\\_tren\\_entorn\\_1\\_2\\_eso.pdf](http://www.arxiumunicipal.guixols.cat/attachments/tallers_historia/tren/arxiu_guixols_tallers_tren_entorn_1_2_eso.pdf)



### 5.5 3r i 4t d'ESO i Batxillerat

Elaboració: Maria Calzada

[www.arxiumunicipal.guixols.cat/attachments/tallers\\_historia/tren/arxiu\\_guixols\\_tallers\\_tren\\_entorn\\_3\\_4\\_eso\\_batxillerat.pdf](http://www.arxiumunicipal.guixols.cat/attachments/tallers_historia/tren/arxiu_guixols_tallers_tren_entorn_3_4_eso_batxillerat.pdf)



### 5.6 Educació Infantil i Cicle Inicial i Mitjà

Elaboració: Rosa M. Rourich

[www.arxiumunicipal.guixols.cat/attachments/tallers\\_historia/tren/arxiu\\_guixols\\_tallers\\_tren\\_plastica\\_infantil\\_inicial\\_primaria.pdf](http://www.arxiumunicipal.guixols.cat/attachments/tallers_historia/tren/arxiu_guixols_tallers_tren_plastica_infantil_inicial_primaria.pdf)



### 5.3 Cicle Superior i 1r i 2n d'ESO

Elaboració: Rosa M. Rourich

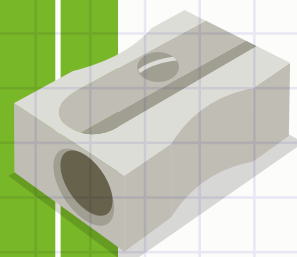
[www.arxiumunicipal.guixols.cat/attachments/tallers\\_historia/tren/arxiu\\_guixols\\_tallers\\_tren\\_plastica\\_superior\\_primaria\\_1\\_2\\_eso.pdf](http://www.arxiumunicipal.guixols.cat/attachments/tallers_historia/tren/arxiu_guixols_tallers_tren_plastica_superior_primaria_1_2_eso.pdf)



### 5.4 3r i 4t d'ESO i Batxillerat

Elaboració: Rosa M. Rourich

[www.arxiumunicipal.guixols.cat/attachments/tallers\\_historia/tren/arxiu\\_guixols\\_tallers\\_tren\\_plastica\\_eso\\_batxillerat.pdf](http://www.arxiumunicipal.guixols.cat/attachments/tallers_historia/tren/arxiu_guixols_tallers_tren_plastica_eso_batxillerat.pdf)



## Plàstica







# GUÍXOLS SOBRE RODES

CARRETERA  
I VIA



EL TRINQUET  
QUADERNS  
DIDÀCTICS



**Arxiu Municipal**

