

A tota màquina: El tren de Sant Feliu a Girona



Xerrada per a Primària CI i CM

Tallers d'Història 2017-2018

Arxiu Municipal Sant Feliu de Guíxols

M.Àngels Suquet i Rosa Maria Rourich

Elaborat a partir de les publicacions:

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.

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.

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

Documentació de l'Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols:

- Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona.
- Fons de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols.

SUMARI

- 1. -L'invent del tren**
- 2. -Sant Feliu de Guíxols al segle XIX: la ciutat que volia un tren**
- 3. -Construcció del tren**
- 4. -El tren en funcionament**
- 5. -El comiat del tren**
- 6. -Després del tren**

1.-L'invent del tren

Moure's sense motor



Abans que hi
hagués el tren i els
cotxes, la gent
viatjava en carros...

Carro al passeig dels Guíxols

Col·lecció Municipal d'Imatges (Autoria: Joan
Ferrer)

Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols

Moure's sense motor

...i carruatges.

Galera a la rambla Vidal a finals del
segle XIX

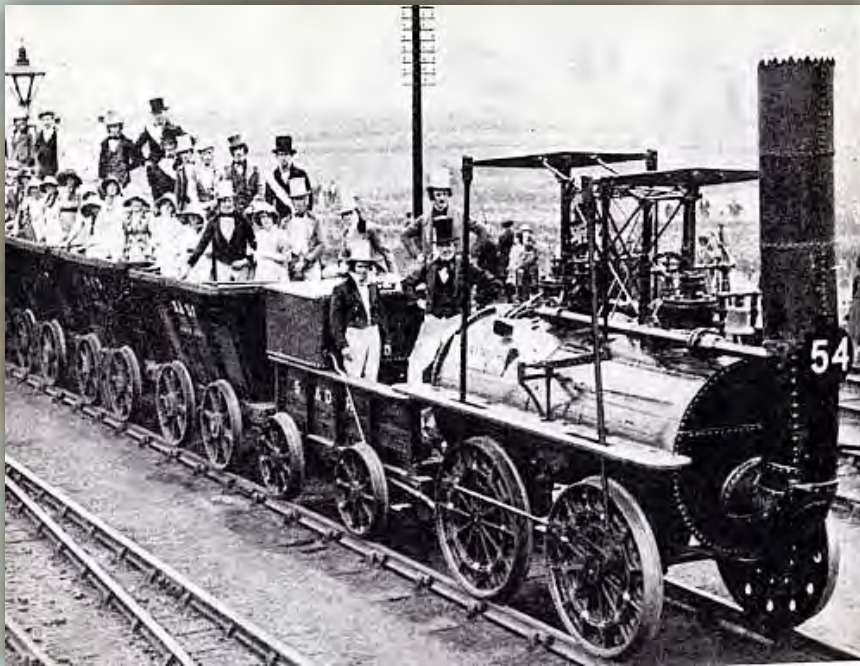
Col·lecció Espuña-Ibáñez (Autoria desconeguda).
Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols



El naixement del tren

Llavors es va inventar el motor a vapor i les fàbriques van començar a funcionar amb màquines (s'anomena Revolució Industrial).

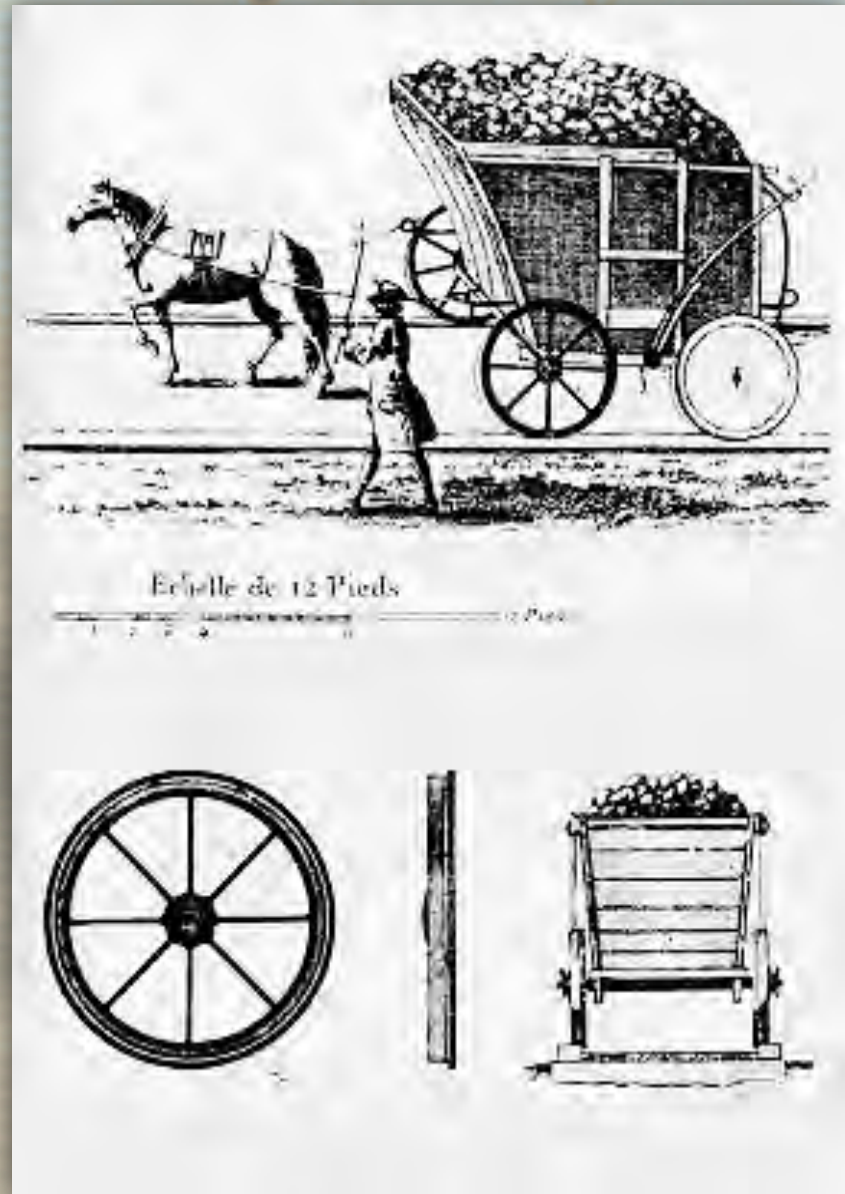
El motor de vapor també es va posar als transports, primer als vaixells i després al tren.



Rèplica de la locomotora de Stephenson durant la commemoració del primer centenari el 1925 del primer tren a Anglaterra.

Recuperat del bloc de Gerald Massey:
[http://gerald-massey.org.uk/Railway/c02_locomotive_\(I\).htm](http://gerald-massey.org.uk/Railway/c02_locomotive_(I).htm)

Ja feia segles que, a les mines, s'utilitzaven vagonetes tirades per cavalls. Les arrossegaven per damunt de rails.



Rails i ferradures. Extret de:

<http://railsiferradures.blogspot.com.es/2011/01/traccion-animal-en-las-minas.html>

A Catalunya es van fer trens per poder arribar a molts llocs.



Estació de Girona, Ferrocarril Madrid-Zaragoza-Alicante

Extret de: http://www.pedresdegirona.com/tren_franca.htm

L'invent del tren
els agradava
perquè viatjar
era fàcil i barat,
però els feia una
mica de por
perquè no sabien
si anar tan ràpid
era perillós.



Passatgers del tren de Sant Feliu a Girona, 1894-1896
AMSFG.Fons Joan Soler (Autoria desconeguda)

2.- Sant Feliu de Guíxols volia tenir un tren

Com que a la gent de Girona els anava molt bé utilitzar el port de Sant Feliu, la carretera fins a Sant Feliu sempre ha estat molt important.



Càrrega i descàrrega
al racó de Llevant de
la platja, entre 1895
i 1911

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

Però quan no hi havia ni cotxes ni tren, necessitaven més de 4 hores per anar de Girona a Sant Feliu de Guíxols.

La tartana sortia a les tres de la matinada i no es tornava a casa fins a les dotze del vespre.



Tartana del
transportista Narcís
Ribot, cap al 1900

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

Per això, quan van fer el tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona, van estar molt contents perquè el viatge “només” durava dues hores. El tren per passatgers, anomenat d'alta velocitat, circulava a una mitjana de 20 km/h.



Carros
travessant el
Ridaura a
principis del
segle xx

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

3.-Construcció del tren

Les obres van durar 3 anys i, en alguns moments, van arribar a treballar en les obres 500 treballadors.

Feien moltes feines diferents: hi havia paletes, manobres, picapedrers, miners, ferrers, carreters, etc.



Construcció del pont
sobre el Ridaura,
1889-1892

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



Cada vegada que
feien un tros
més, feien
proves per veure
si funcionava bé.

El 27 de juny de
1892 es feia el
primer viatge
oficial a Girona.

Primer viatge oficial a Girona, 27 de juny de 1892

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

El paisatge del tren

En el trajecte el tren feia 12 parades, on hi havia estacions diferents.

Algunes eren molt grans i d'altres eren petites. Totes s'assemblaven molt per fora.

A dins, tenien un espai perquè hi pogués viure el cap d'estació. A fora hi havia els lavabos.



Estació de Quart, de tercera categoria
AMSFG. Col·lecció España-Ibáñez (Autoria desconeguda)

Com que hi havia molts
passatgers i volien que
els agradés fer aquell
viatge, venien dolços,
llaminadures, gelats,
refrescos i diaris a les
principals estacions.
A la Font Picant hi
havia un restaurant.

Restaurant i estació de la Font Picant,
anys 60

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

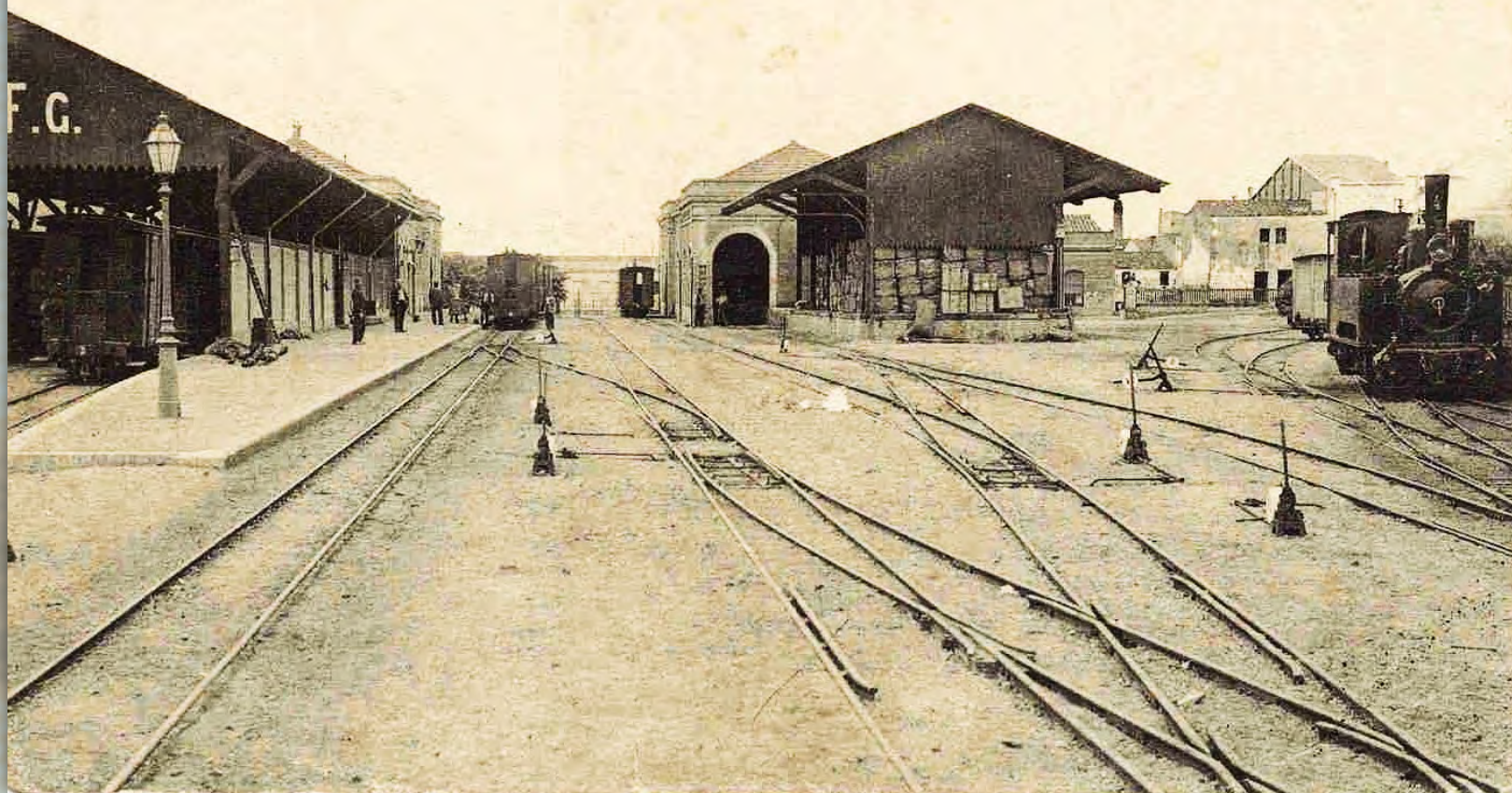


L'estació més gran era la de Sant Feliu de Guíxols amb una elegant escala a l'entrada.



Accés i edificis de l'estació de Sant Feliu de Guíxols
AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (Autoria desconeguda)

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



Estació de Sant Feliu de Guíxols
AMSFG. Col·lecció Municipal d'imatges (Autoria desconeguda)

A l'estació de
Llagostera, que era a
mig camí, posaven
aigua a la màquina.



Aiguada a l'estació de Llagostera, 1960
AMSFG. Fons Jordi Verrié (Autoria: Jordi Verrié)

Les estacions de Quart, Santa Cristina d'Aro i Castell d'Aro eren més petites.



Pas per Santa Cristina d'Aro
AMSFG. Col·lecció Costal-Soler (Autoria)

Al trajecte, hi havia una caseta al pas nivell de Penedes i baixadors de Llebrers, Esclet i Sant Pol - S'Agaró. Però als baixadors no hi havia cap casa ni cap edifici.



Caseta de la
guardessa del
pas a nivell de
Penedes

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

Va caldre construir cinc ponts perquè el tren travessés els rius i rieres: Onyar, Bugantó, Salenys, Verneda i Ridaura.



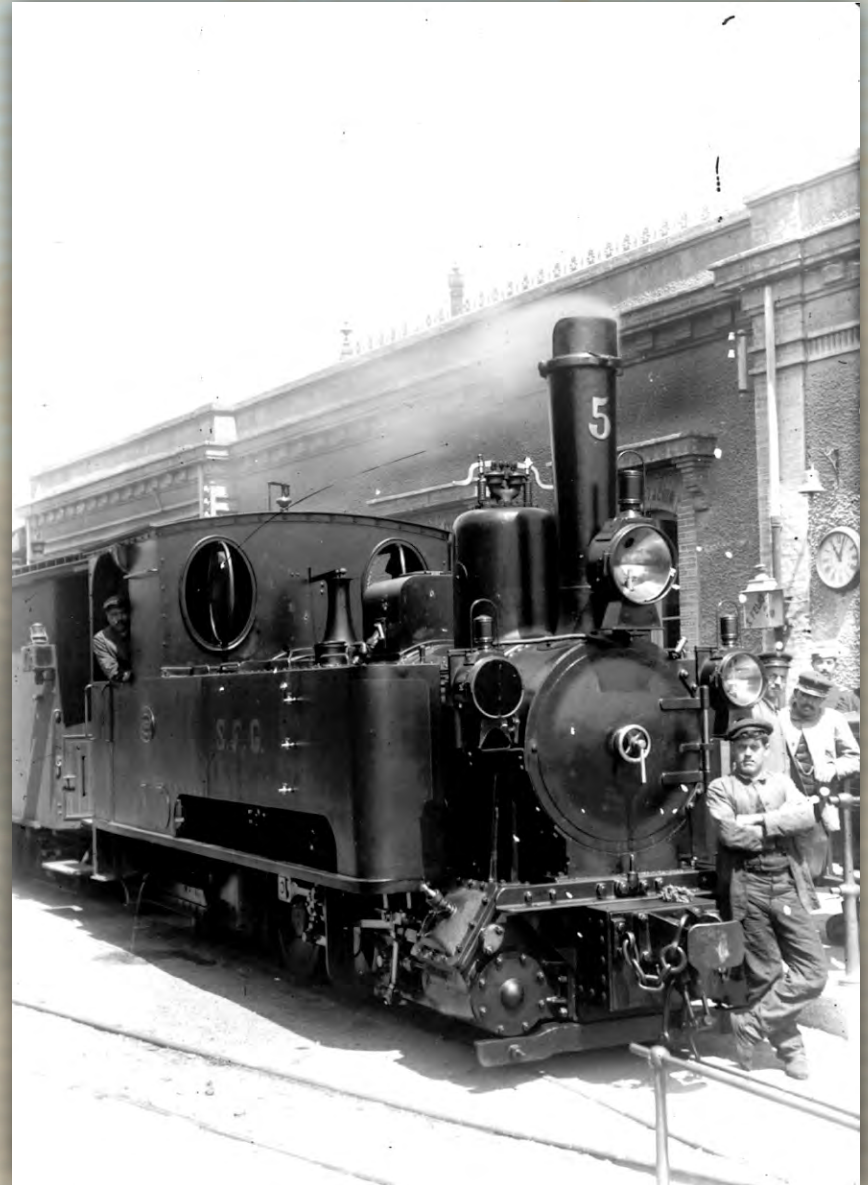
Construcció del pont de Salenys, 1890
AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (Autoria desconeguda)

4.-El tren en funcionament

Tenien diferents
màquines locomotores
per arrossegar el tren.
Cada màquina tenia un
número posat a la
xemeneia.

Màquina número 5

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



El transport de passatgers

Per als passatgers hi havia uns vagons que es deien cotxes i tenien uns balconets per poder pujar-hi.

Cotxe mixt de 1a i 2a, posteriorment convertit en correu i segona

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



Els cotxes tenien
bancs a banda i
banda.

Al mig hi cabia
gent dreta, ja
que volien que hi
poguessin pujar
molts
passatgers.



Interior d'un cotxe de passatgers, 1960

AMSFG. Fons Jordi Verrié (Autoria: Jordi Verrié)

Sobretot hi pujaven els pagesos i pageses per anar als mercats.



Interior de l'estació de
Llagostera, 1960

AMSFG. Fons Jordi Verrié (Autoria: Jordi
Verrié)

Durant tot el dia podien arribar a passar 12 trens (6 d'anada i 6 de tornada).

Quan hi havia fires i festes es feien trens especials perquè hi havia molta gent.

Lavors hi posaven dues màquines (i fins i tot tres!).



Baixador de la Font Picant a finals del segle XIX

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

Molta gent el feia servir per anar a la platja a l'estiu.



Baixador de S'Agaró cap al 1960

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

El transport de mercaderies

La gent que tenia fàbriques de suro havien estat els qui volien el tren. Per tant, el feien servir per transportar el suro.

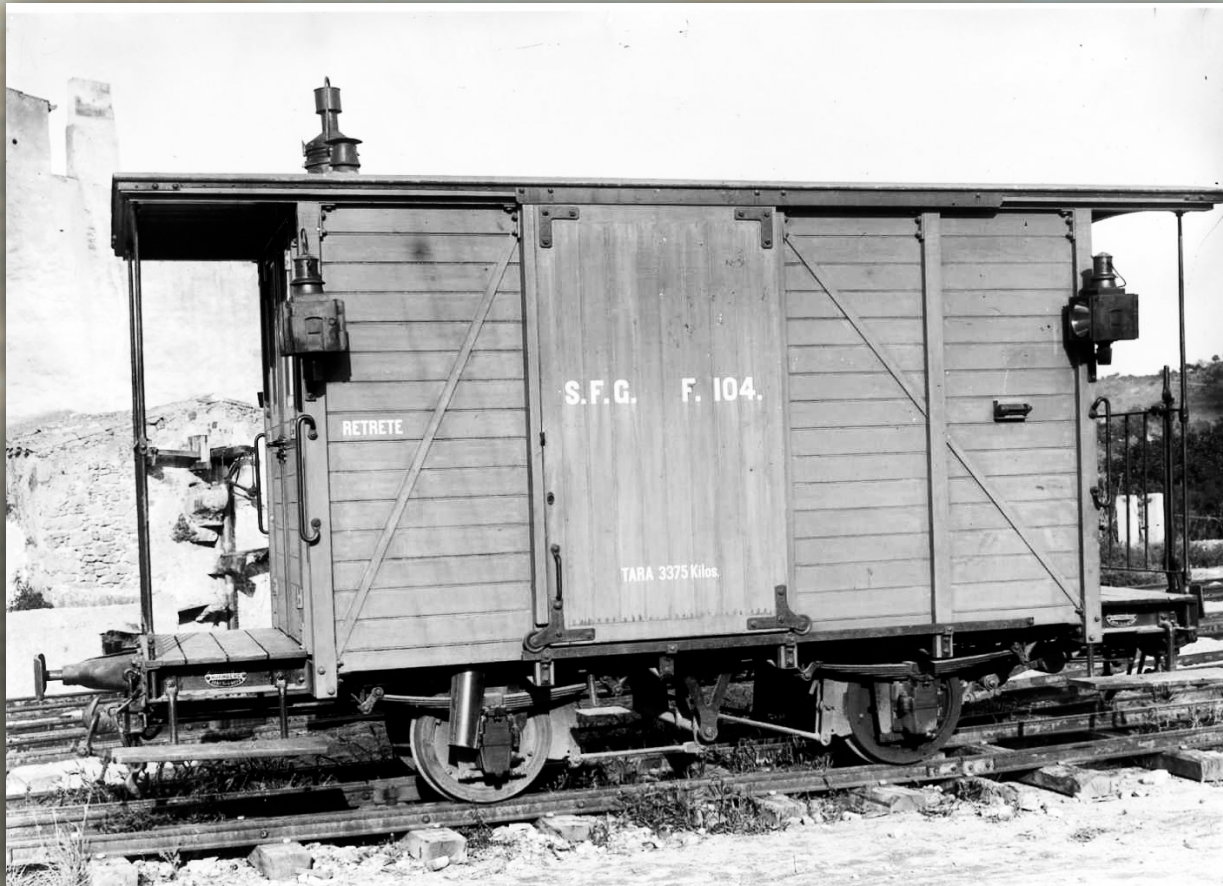
A banda del suro, també portava carbó, fusta, sal, vi, material d'obra, ferro vell, oli, farina, etc.



Estació de Llagostera, 1960

AMSFG. Fons Jordi Verrié (Autoria: Jordi Verrié)

Els vagons per a mercaderies podien ser tancats o oberts (furgons), per al transport de diferents materials i productes.



Furgó per a equipatges, podia dur un servei o una gossera, 1891
AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (Autoria desconeguda)

El transport s'organitzava en petita velocitat, que era per a transport de mercaderies, i gran velocitat, que era sobretot per a viatgers. En qualsevol dels casos, el tren anava a una mitjana de 20 km/h.



Tren mixt amb
furgons i vagon
de mercaderies i
cotxes de
passatgers.

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

Qui treballava a la companyia

El nombre de persones que van treballar a al companyia durant els 77 anys de la seva existència va anar variant, però sempre se situà al voltant de les 100 persones.



Treballadors a les
oficines de la
companyia, 1930

AMSFG. Fons Laureano Roca
(Autoria desconeguda)

A dalt del tren, hi havia equips de 4 persones. El màxim responsable era el revisor o cap de tren. Anava darrere de la màquina, i feia equip amb el guardafrens, que anava al final del tren, accionava el fre de mà del darrer furgó.

A la màquina hi treballaven el maquinista i el fogoner, que també formaven equip.



Maquinista, fogoner i
revisor fent la parada a
l'estació de Santa
Cristina, anys 60

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

Un viatge en el tren

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.

Quan arribaven el maquinista i el fogoner, posaven a punt el motor.



Preparant la màquina a l'estació de Sant Feliu de Guíxols

AMSFG. Fons Jordi Rabell (Autoria: Jordi Rabell)

Mentre els guardavies resseguien a peu la via per comprovar que no hi hagués cap obstacle. A l'estació, giraven la màquina.



Girant la
màquina a
l'estació de
Sant Feliu de
Guíxols cap
al 1960

AMSFG. Fons de la
Companyia del
Tren de Sant Feliu
de Guíxols a Girona
(Autoria
desconeguda)

Quan la
màquina estava
a punt, el
guardafrens
era
l'encarregat
d'enganxar els
cotxes i vagon.

Guardafrens preparant
els vagon al giratori
per enganxar-los a la
locomotora

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



Els factors i els mossos,
facturaven les mercaderies
als furgons. A les estacions
petites, ho feia tot el cap
d'estació.

Cap d'estació de Llagostera facturant
paquets

AMSFG. Fons de la Companyia del Tren de Sant Feliu de
Guíxols a Girona (Autoria desconeguda)



Quan tots els passatgers
havien pujat al tren, el cap
d'estació indicava la
sortida del tren amb un
xiulet o un toc de campana.

Cap d'estació de Sant Feliu de Guíxols
donant la sortida del darrer viatge, 1969

AMSFG. Fons Jordi Rabell (Autoria: Jordi Rabell)



El guardaagulles feia els canvis d'agulles i guiava el tren fins que sortia de l'estació.



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 (Autor: desconegut)

Mentre els passatgers miraven el paisatge o xerraven, moltes persones treballaven perquè tot anés bé.

Quan un tren travessava una carretera, les guardesses tancaven el pas a nivell per evitar accidents.

Guardessa tancant
la barrera del pas
a nivell de Santa
Cristina

AMSFG. Fons de la
Companyia del Tren de
Sant Feliu de Guíxols a
Girona (Autoria
desconeguda)





Brigades actuant al pas a nivell de la Creueta a causa d'un accident amb un camió, als anys 60

AMSFG. Fons de la Companyia del Tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona (Autoria desconeguda)

Hi havia brigades de 4 o 5 peons i un capatàs, que es distribuïen al llarg de la línia i feien el manteniment d'un tram de 8 km. Una es feia càrrec del port.

Si hi havia algun incident greu, abandonaven el seu tram i es concentraven per donar suport en les tasques de reparació.

Brigades actuant
en un
descarrilament

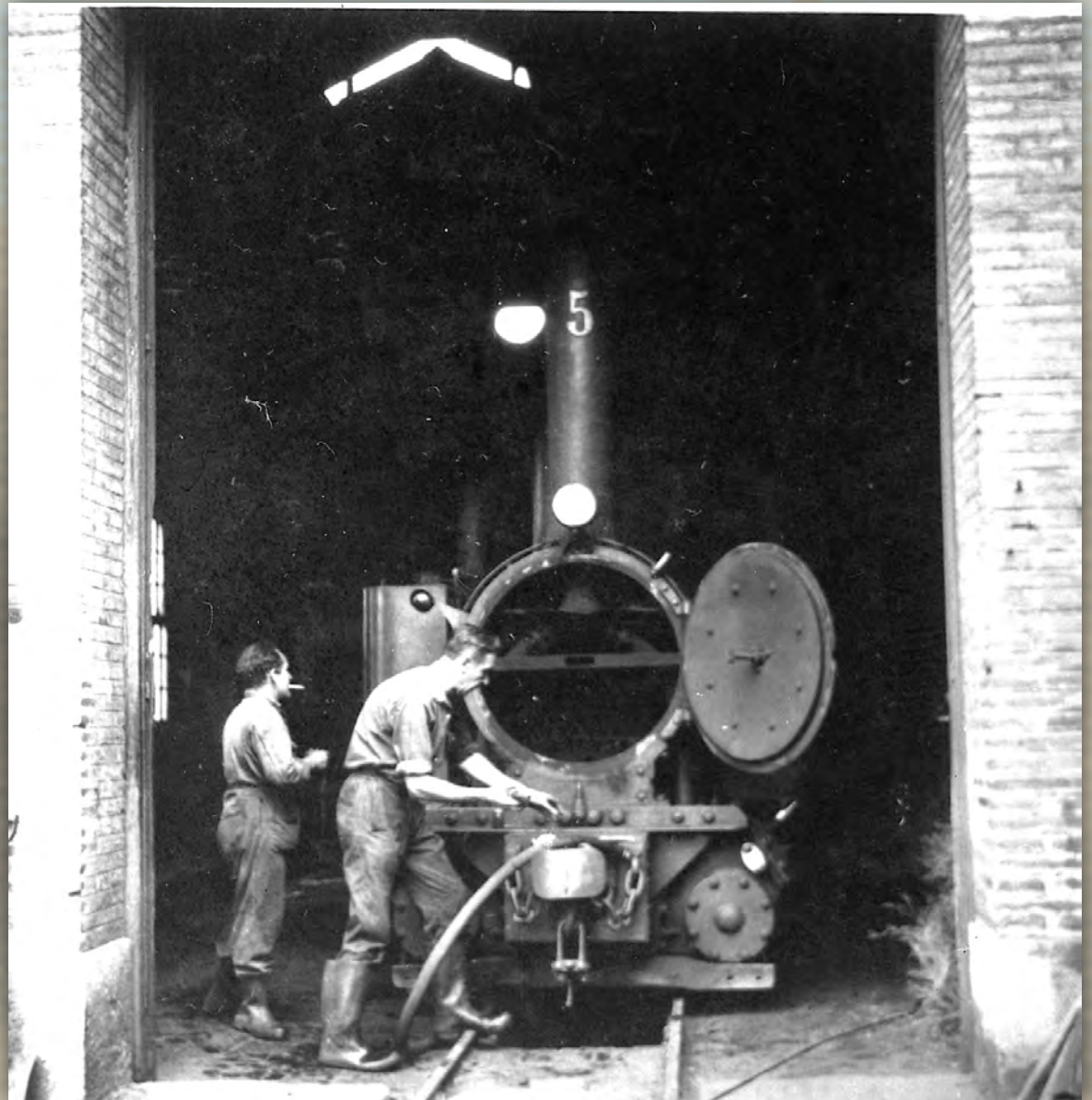
AMSFG. Col·lecció
Municipal d'Imatges
(Autoria desconeguda)



Quan una
màquina
arribava a
Sant Feliu, era
revisada i
reparada als
tallers. De
vegades,
havien d'anar
molt ràpid i era
difícil perquè
eren molt
velles i costava
arreglar-les.

Màquina en reparació als
tallers

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



5.-El comiat del tren

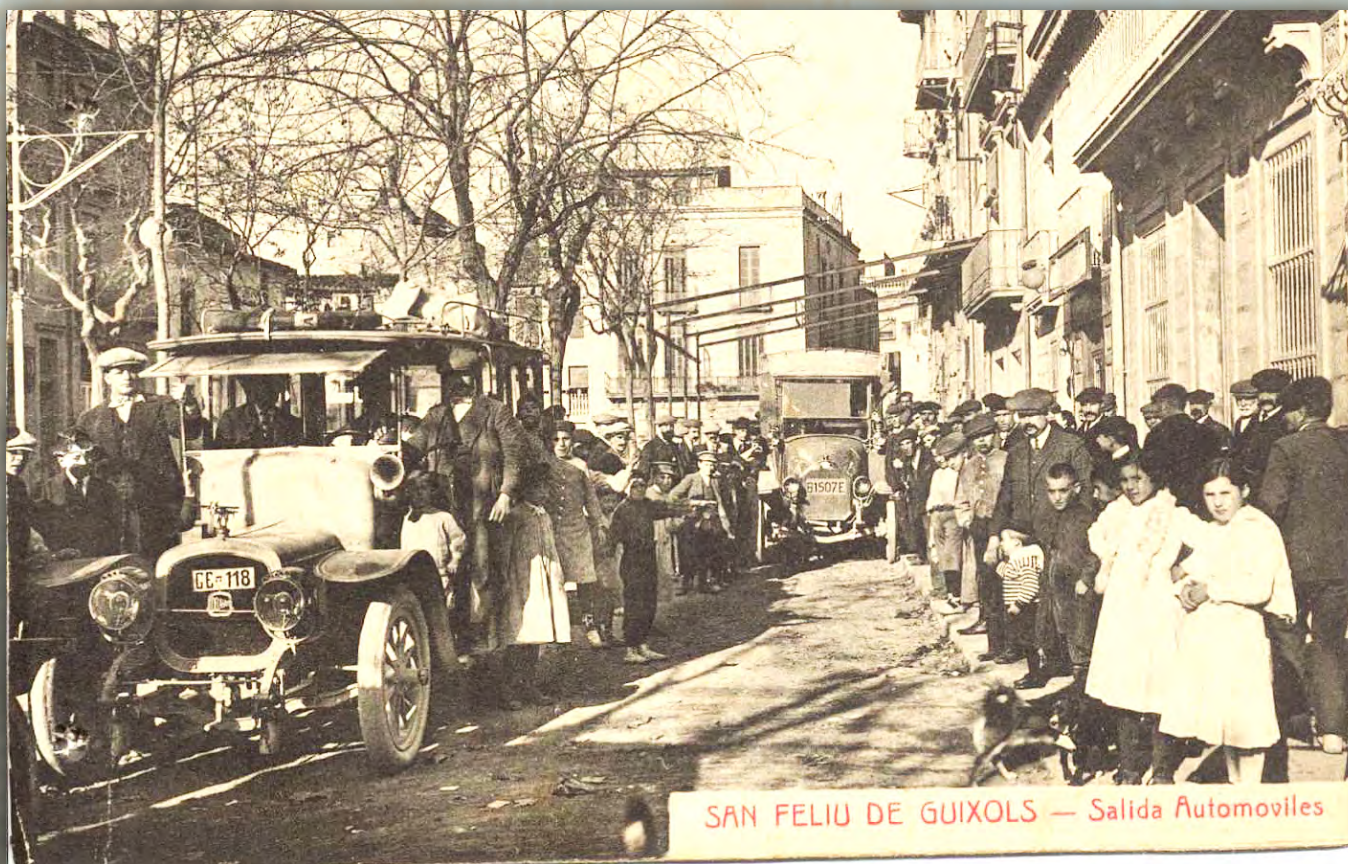
Quan van inventar el motor Diesel i el van posar als camions i als autobusos, llavors van poder fer la competència al tren.



Camió pesant la càrrega en una bàscula cap al 1930

AMSFG. Fons Família Maura-Cateura (Autoria: Sebastià Cateura)

El principal competidor del Tren de Sant Feliu era Automóviles Ribot, Font i Artigas (SARFA). Abans l'estació de bus era a la rambla del Portalet.



Inauguració del servei d'autobusos a Caldes d'Artigas i Cia al Portalet, 23 d'agost de 1913

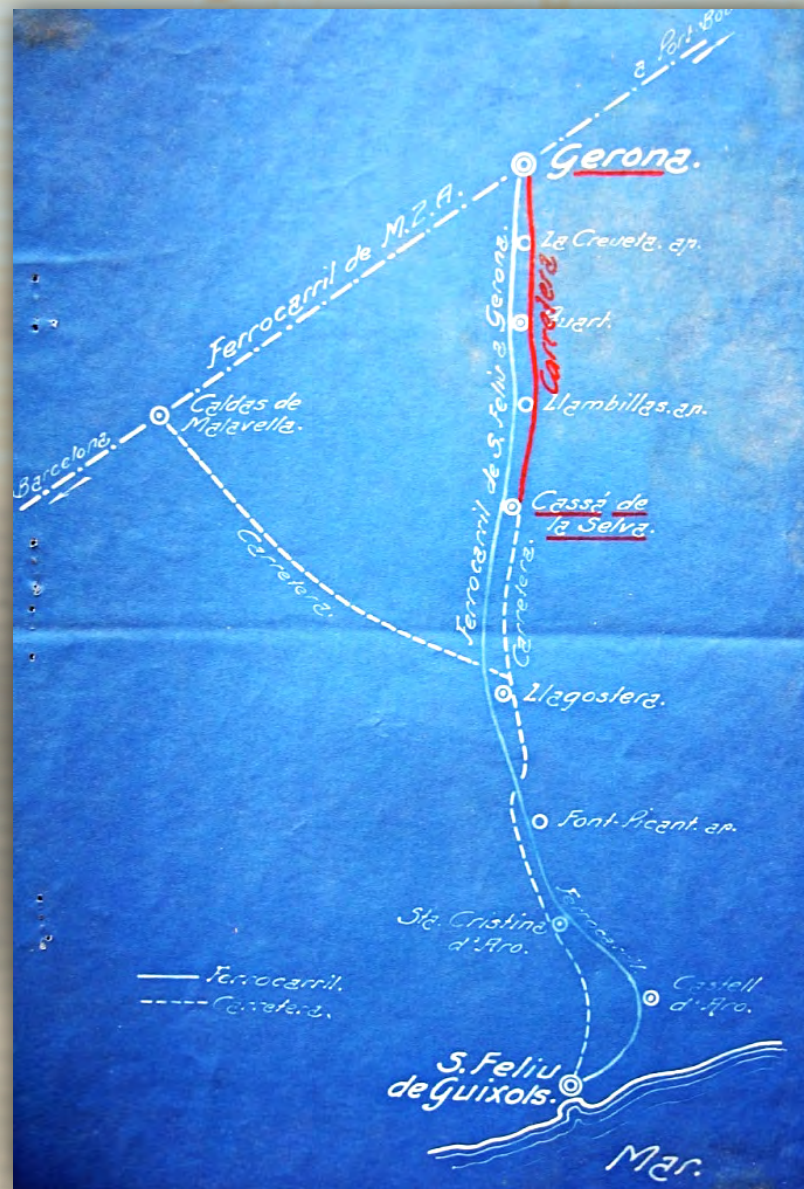
AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges (Autoria: Luciano Roisin)

Els autobusos del tren: la línia de S'Agaró a Girona

La Companyia del Tren també va voler tenir autobusos. Però no guanyaven gaires diners.

Plànol del servei tolerat d'autobusos. En vermell, la primera sol·licitud presentada (Girona-Cassà de la Selva)

AMSFG. Fons de la Companyia del Tren de Sant Feliu de Guíxols
Girona



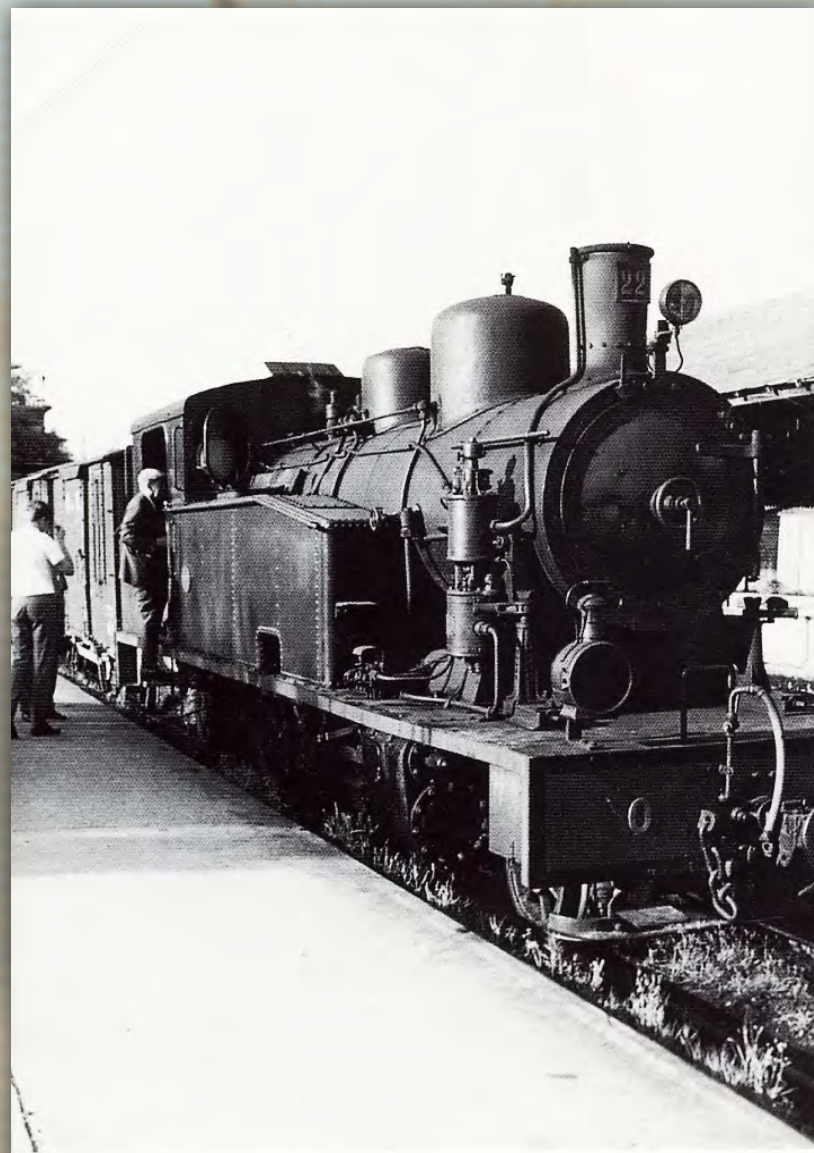
La connexió amb el tren d'Olot

Per anar millor van provar d'ajuntar el tren de Sant Feliu a Girona amb el tren d'Olot.

Així podrien anar més lluny i a molt més pobles.

A banda es connectava la muntanya de la Garrotxa i Olot amb el mar i la Costa Brava.

Tren d'Olot a l'estació de Girona
AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (Autoria: Jufer)



Girona. El carrilet, máquina nº 22 en la estación. 1

Però, no els van donar permís per unir els dos trens.

Quan les famílies van comprar cotxes, encara van tenir menys passatgers.



Pas a nivell
de Santa
Cristina en el
darrer viatge
del tren,
1969

AMSFG. Col·lecció
Espuña-Ibáñez
(Autor:
desconegut)

El comiat del tren

Al final l'Estat no
va donar
subvencions i es
quedà amb el tren
(1963).

El 10 d'abril de
1969 l'Estat va
tancar el tren de
Sant Feliu.



Comiat, 1968

AMSFG. Fons Jordi Rabell (Autoria: Jordi Rabell)

Els cotxes i
vagons van ser
desmuntats per
vendre el
material. Es
cremava la fusta
i es venia el
ferro.

Els carrils i les
estructures
metàliques dels
ponts es van
vendre com a
ferralla.

Els ajuntaments
van comprar les
estacions.



Crema de cotxes a Girona

AMSFG. Fons de la Companyia del Tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona (Autoria desconeguda)

6.-Després del tren

Actualment SARFA encara existeix, però el tren de Sant Feliu no.



SARFA a l'actual
estació de Sant Feliu
de Guíxols

AMSFG. Col·lecció Miquel
Segura (Autoria: Miquel Segura)

Foto: MIQUEL SEGURA LLOP
07.06.2008 Sant Feliu de Guíxols (Girona)

La Via Verda

Actualment la Via Verda uneix Olot amb Sant Feliu de Guíxols.

A Castell d'Aro, l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Castell d'Aro hi ha instal·lat un tren per a turistes i visitants.

L'estació de la Font Picant segueix funcionant com a restaurant.



Estació de Castell d'Aro a l'actualitat

Extret de:

http://sfg.iguadix.es/sites/default/files/iguadix/IMG_1056.jpg

**Podem imaginar el
futur com fan
alguns llibres...**



O com fan algunes pel·lícules!



Es fan invents com el cotxe volador de Kitty Hawk Flyer (vol de prova de 2017) o el Jet Pack (jetman volant sobre Dubai el 2015).

Aconseguirem un mitjà de transport eficaç, econòmic i que no contamina el planeta?



The image is a very blurry, low-resolution photograph of a person's face, likely a woman, with light-colored hair. The image is heavily pixelated and has a grainy texture. In the center of the image, the letters "FI" are overlaid in a large, black, serif font with a white outline. The background of the image is a solid, light blue color.

FI