

A tota màquina: El tren de Sant Feliu a Girona



Xerrada per a Primària CS i 1r i 2n d'ESO

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. -Projecte i construcció del tren**
- 4. -El tren en servei**
- 5. -Decadència i tancament de la companyia**
- 6. -Després del tren**

1.-L'invent del tren

- **Moure's sense motor**
- **Els primers motors i el naixement del tren**



Carro al passeig dels Guíxols

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

Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols

Moure's sense motor

En el transport
col·lectiu, al segle XIX (fa
més de 100 anys!)
encara s'utilitzaven
carruatges on podien
viatjar entre 14 i 16
persones.

Galera a la rambla Vidal a finals del
segle XIX

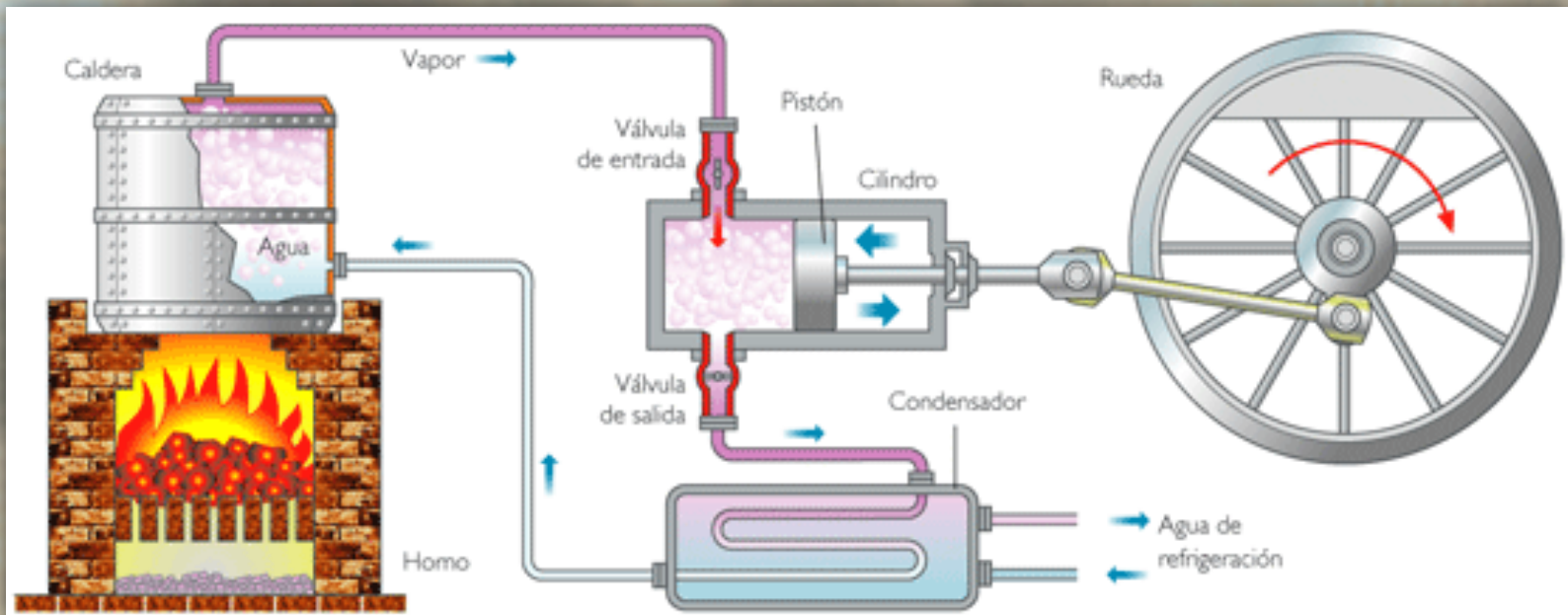
Col·lecció Espuña-Ibáñez (Autoria desconeguda). Arxiu
Municipal de Sant Feliu de Guíxols



Els primers motors i el naixement del tren

Llavors es va inventar el motor a vapor i les fàbriques van poder utilitzar màquines per fer la feina, és el que s'anomena Revolució Industrial .

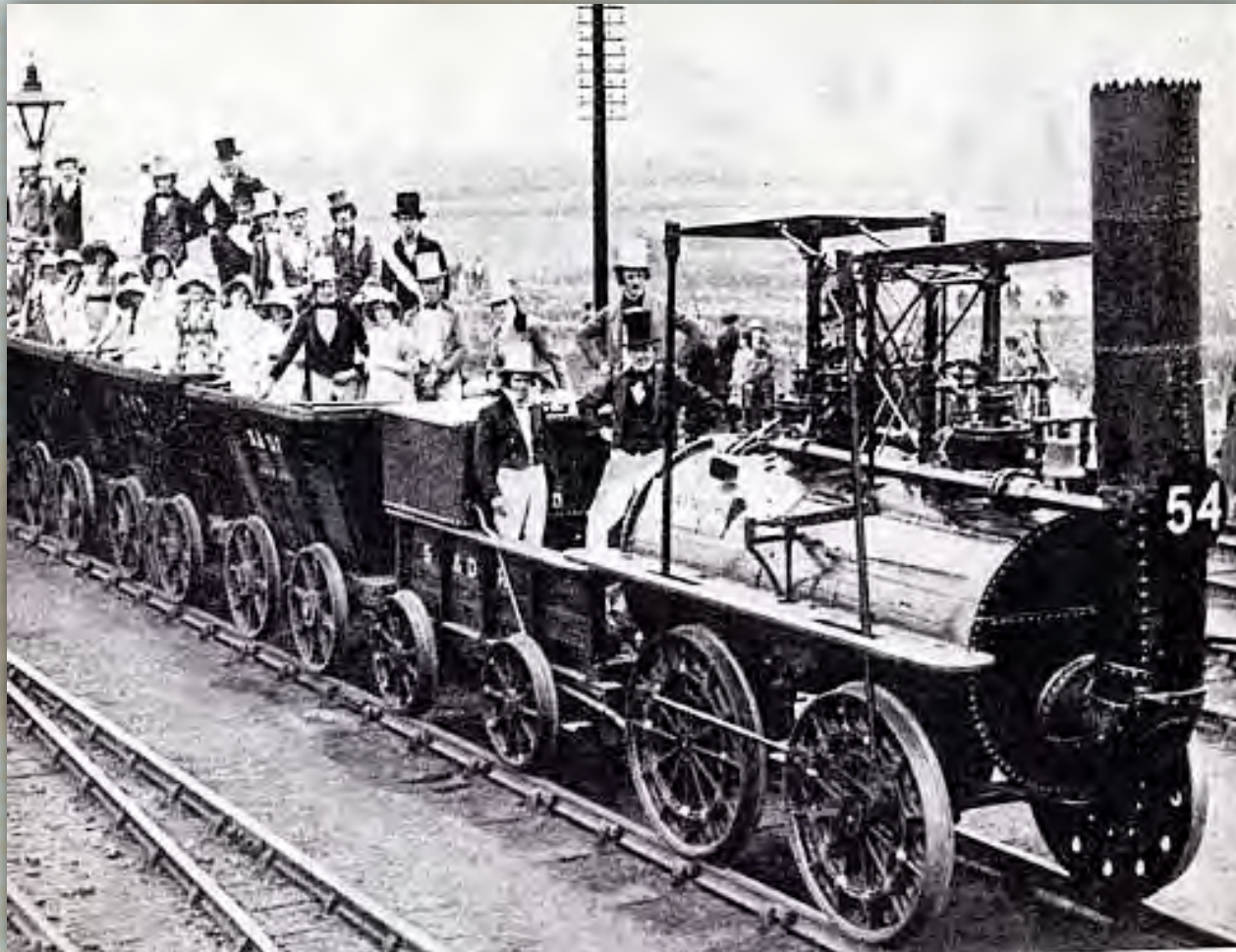
El motor de vapor també es va aplicar als transports, primer als vaixells i després al tren.



Motor a vapor

Recuperat des de: <http://motoravap.blogspot.com.es/>

George Stephenson va crear el primer tren a Anglaterra el 1825. Feia 13 km a 24 km/h i era un tren miner.



Rèplica de la locomotora de Stephenson durant la commemoració del primer centenari el 1925

Recuperat del bloc de Gerald Massey:

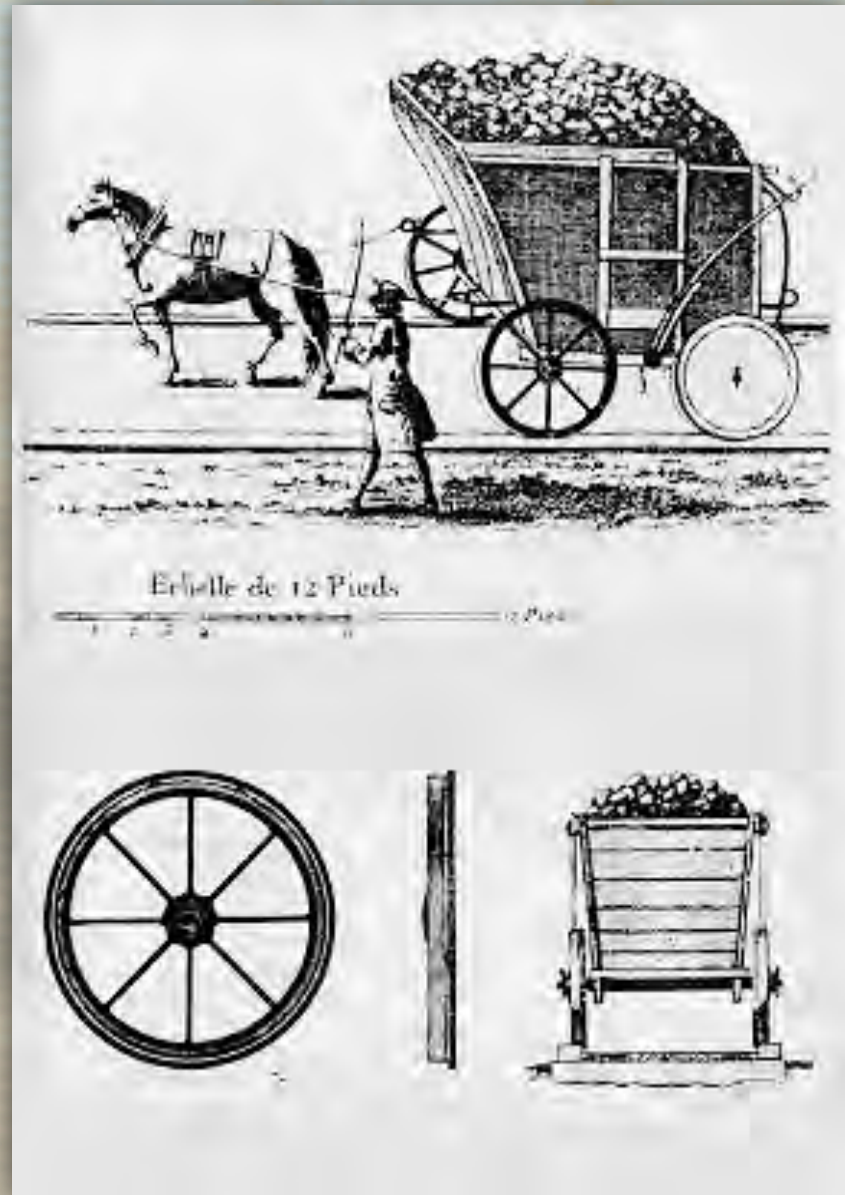
[http://gerald-massey.org.uk/Railway/c02_locomotive_\(I\).htm](http://gerald-massey.org.uk/Railway/c02_locomotive_(I).htm)

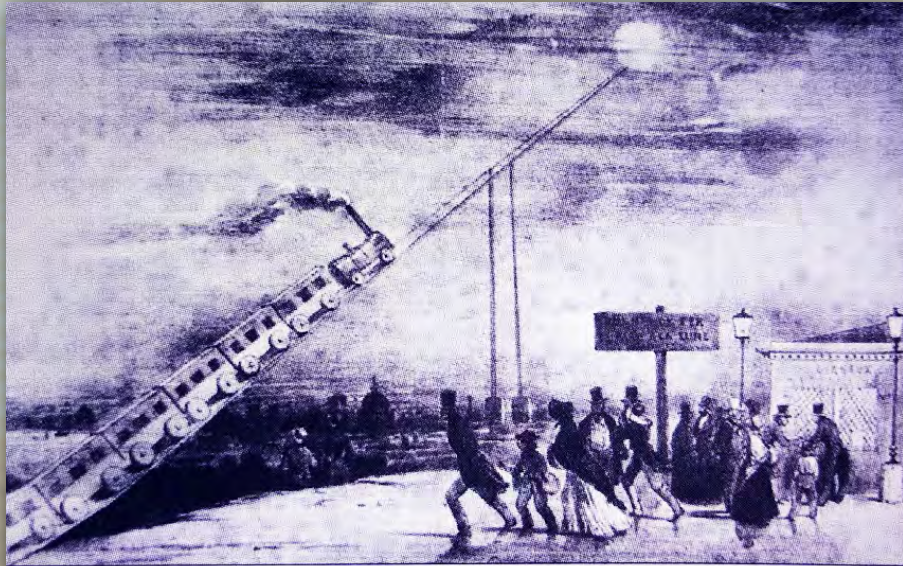
Ja feia segles que, a les mines, s'utilitzaven vagonetes tirades per cavalls. Les arrossegaven per damunt de rails.

La paraula tren ve del francès train (del verb traîner, que vol dir “arrossegar”).

Rails i ferradures. Extret de:

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





8. «Chemin de fer de Paris à la lune», viñeta publicada en *La Mode*, 14 de diciembre de 1839.

L'arribada del tren va permetre que la classe treballadora també pogués viatjar.

Gràcies al tren era més fàcil tenir productes com aliments, els diaris i les cartes. Abans no hi havia ni televisió, ni ràdio ni Internet.

El tren mica en mica va arribar a tots els països: Estats Units, França, Bèlgica, Alemanya, Itàlia i Unió Soviètica.

A Espanya la primera línia que es va construir va ser la de Mataró a Barcelona, quan feia 20 anys que existien els trens. A Catalunya es van fer moltes línies de tren des de Barcelona a diferents llocs.

A Girona hi havia el de Barcelona a França i quatre trens petits: el d'Olot, el de Sant Feliu de Guíxols, el de Palamós i el de Banyoles



Estació de Girona, Ferrocarril Madrid-Zaragoza-Alicante

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

2.- Sant Feliu de Guíxols al segle XIX: la ciutat que volia un tren

La carretera provincial de Sant Feliu a Girona

Com que a la gent de Girona els anava molt bé utilitzar el port de Sant Feliu, ja a l'època medieval van voler construir una carretera.



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

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

Quan hi va començar
a haver moltes
fàbriques a causa de
la invenció del motor
de vapor, va
interessar millorar
les carreteres.

El trajecte entre
Girona i Sant Feliu de
Guíxols en carro
durava entre 5 i 6
hores. La tartana
sortia a les tres de la
matinada.

Es compartia
carruatge amb 15 o
16 persones, 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)

Es trigava 3 hores per arribar a Palamós i 5 hores fins a la Bisbal. Per això, 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” durava dues hores. El tren per a 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)



1880: màxima prosperitat del suro

Al final del segle XIX la indústria del suro va créixer molt.

Es passa dels tallers a les fàbriques amb pati, on es podia realitzar tot el procés de fabricació dels taps.

Després van començar a generalitzar-se màquines.



Sala de la fàbrica Baunach Glassner i Cia a finals del segle XIX.

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



Racó de Llevant cap al 1900

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



Port comercial cap al 1930

AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (Autoria: Ricard Mur)

3

Projecte i construcció del tren

Un port i un tren petit

Des de l'antiguitat el racó de Llevant feia de port natural, però necessitaven un port comercial.

Van demanar-lo moltes vegades, però les obres es van començar el 1904. El mateix rei Alfons XIII, va posar la primera pedra. La construcció del port va durar més de 15 anys.



Sorgiren 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.

Hi va haver competència entre els promotors dels dos projectes: tots van realitzar campanyes per reunir els diners que necessitaven.

El projecte que va guanyar va ser el de Casas i Heriz.



Construcció de la línia

El pressupost era de dos milions de pessetes i van aconseguir reunir 1.536.100 PTA.

Van fer accions, que funcionen més o menys com els números de loteria.

N'hi havia de preus diferents, així cadascú podia comprar-ne segons les seves possibilitats: empresaris, hisendats, comerciants, tapers, professionals liberals, etc.

Joan Casas en va comprar més de 10.000 per 1.000.0000 de pessetes.

Finalment, la construcció de la línia va costar 3.141.868 pessetes, el doble del que tenien. Van haver de fer més accions.



Via del tren a
l'actual ronda
Joan Casas,
1960

AMSFG. Fons Jordi
Verrié (Autoria: Jordi
Verrié)

Les obres van durar 3 anys i 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.



Construcció
del pont
sobre el
Ridaura,
1889-1892

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



Cada vegada que feien un tram fins a una estació, feien proves.

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

El dia 30 de juny de 1892 es va inaugurar la línia, que havia estat beneïda el dia abans.

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 de diferents categories.

Tots els edificis s'assemblaven molt per fora.

Totes les estacions, al seu interior, tenien un espai per habitatge del cap d'estació i comptaven amb una petita caseta a part per als lavabos.



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

Com que hi havia molts
passatgers i volien que
els agradés fer aquell
viatge, venien dolços,
laminadures, 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 luxosa era la de Sant Feliu de Guíxols amb una elegant escala a l'entrada.

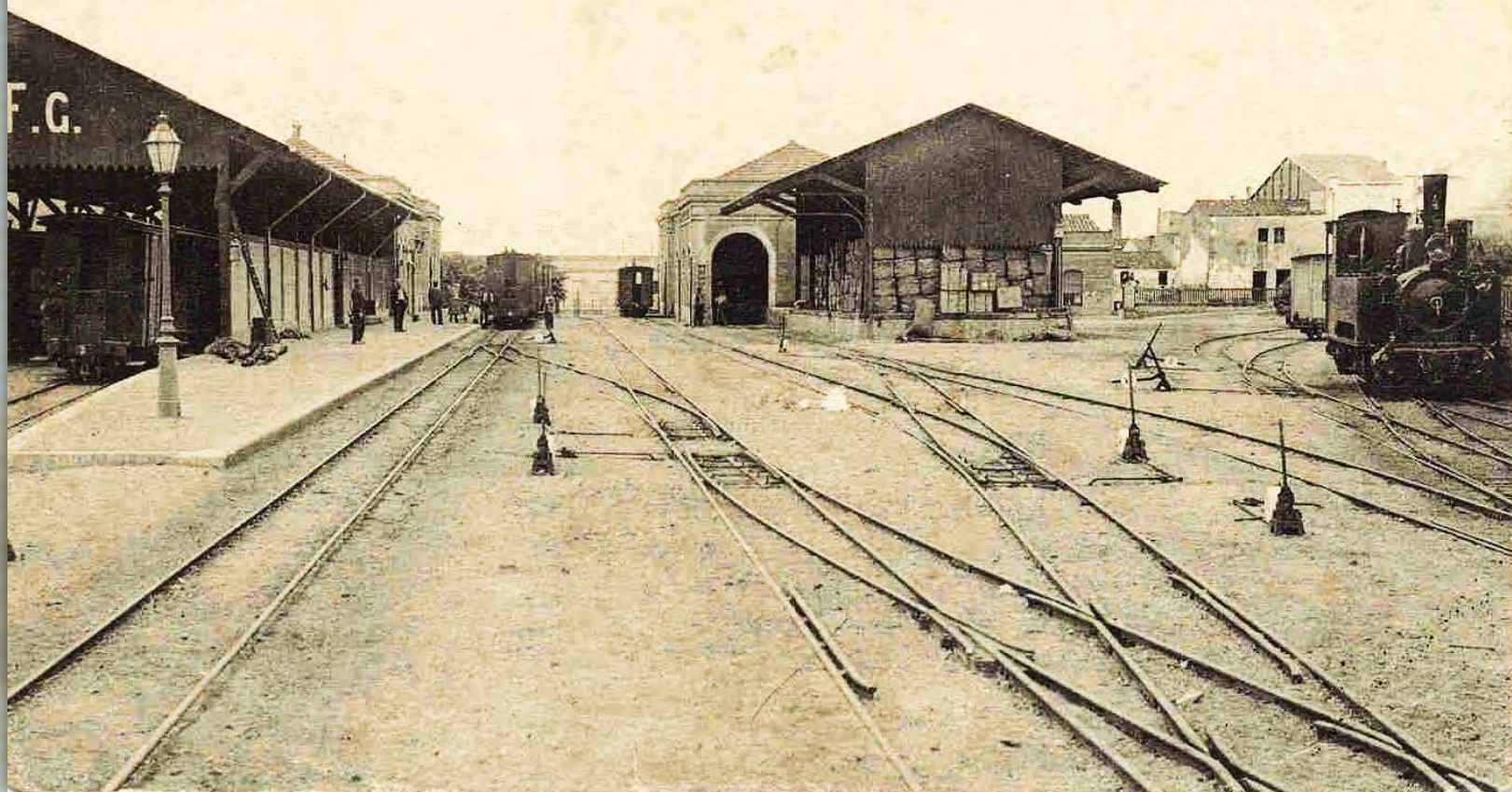
Tenia 18 vies i 12 edificis. Comptava amb sales d'espera separades per als viatgers de primera i segona.



Accés i edificis de l'estació de Sant Feliu de Guíxols

AMSG. 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)

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, cosa que al final no es va arribar a fer.



Les tres estacions
que hi havia a
Girona, la del
tren d'Olot, la
línia de Barcelona
i el tren de Sant
Feliu de Guíxols
(CRDI -
Ajuntament de
Girona

Extret de:
[http://
www.pedresdegirona.co
m/tren_franca.htm](http://www.pedresdegirona.com/tren_franca.htm)

Les estacions de segona eren les de Cassà de la Selva i Llagostera. A Llagostera, com a Sant Feliu, també hi havia un dipòsit d'aigua i l'aiguada per omplir el dipòsit de les locomotores.



Estació de
Llagostera,
anys 50

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

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



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

Hi havia baixadors a la
Creueta (avui
desaparegut), a
Llambilles i a Bell-lloc/
Font Picant.

Només tenien una única
entrada.

Baixador de la Creueta cap al 1900

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



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



Caseta de la guardessa del pas a nivell de Penedes
AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez (Autoria desconeguda)

Al port hi havia el magatzem de la companyia, on a banda i banda de la via, l'espai es llogava als principals consignataris. Algunes indústries importants llogaven espais per poder tenir els seus materials i productes, com Castelló (1934), la Companyia General de Carbons (1935), Godó i Trias (1947) o la fàbrica de paper del Sr. Torres Domènech (1943).



Moll i magatzem del tren cap al 1930

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

Al llarg de la via es van construir molls i apartadors industrials:

- A Llagostera, on hi havia nombroses indústries (farina i suro) 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.
- A la Creueta, el 1907, per a una farinera i una rajoleria (can Masachs).



Vagons de plataforma i de vora alta al port

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

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

Exceptuant el pont de Salenys, que era d'obra, la resta van ser fets amb bigues metàl·liques (en trams de 10 m).



Construcció del pont
de Salenys, 1890

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

Com eren els trens?

El tren de Sant Feliu de Guíxols era un tren petit o de via estreta, (0,75 m). Es va considerar el més adequat perquè el traçat era molt sinuós. Molta gent l'anomena amb afecte el Carrilet, perquè se l'estimaven i els agradava.

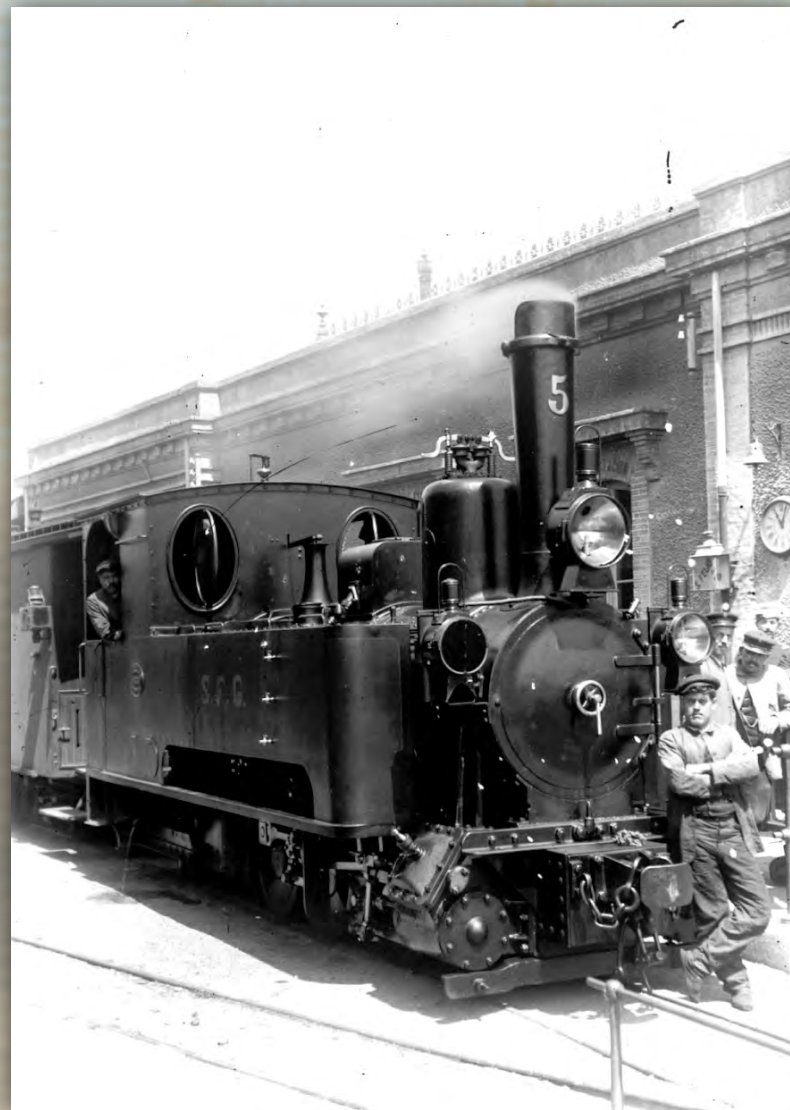


Aiguada a l'estació de Llagostera, 1960

AMSFG. Fons Jordi Verrié (Autoria: Jordi Verrié)

Van arribar a tenir 6 màquines, tenien una numeració de l'1 al 6 a la xemeneia. Van estar en funcionament pràcticament fins que es va tancar el tren l'any 1969.

En van comprar 2 més del mateix model però amb més potència, que van ser numerades amb l'11 i el 12.

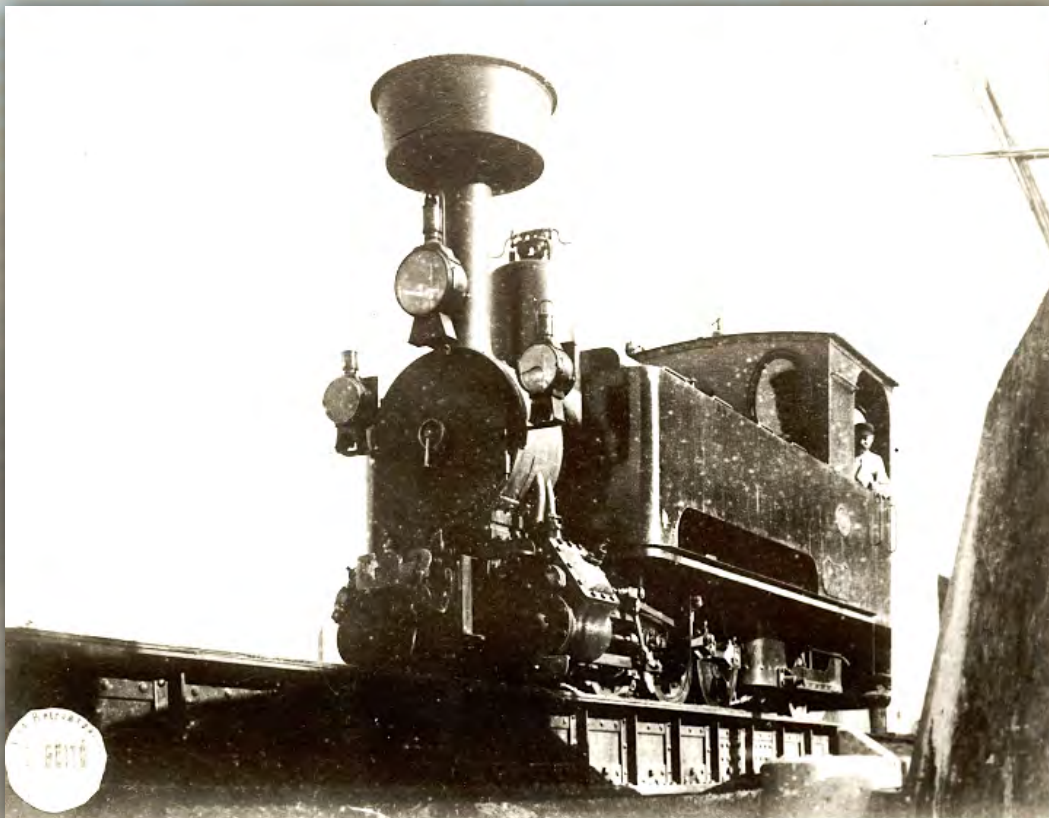


Màquina número 5

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

Buides pesaven més de 16 tones i, en servei, més de 21 t. Durant el trajecte consumien 350 k de carbó.

Inicialment les màquines duien un apagaguspaires molt característic a les xemeneies, per evitar incendis quan passava la màquina.



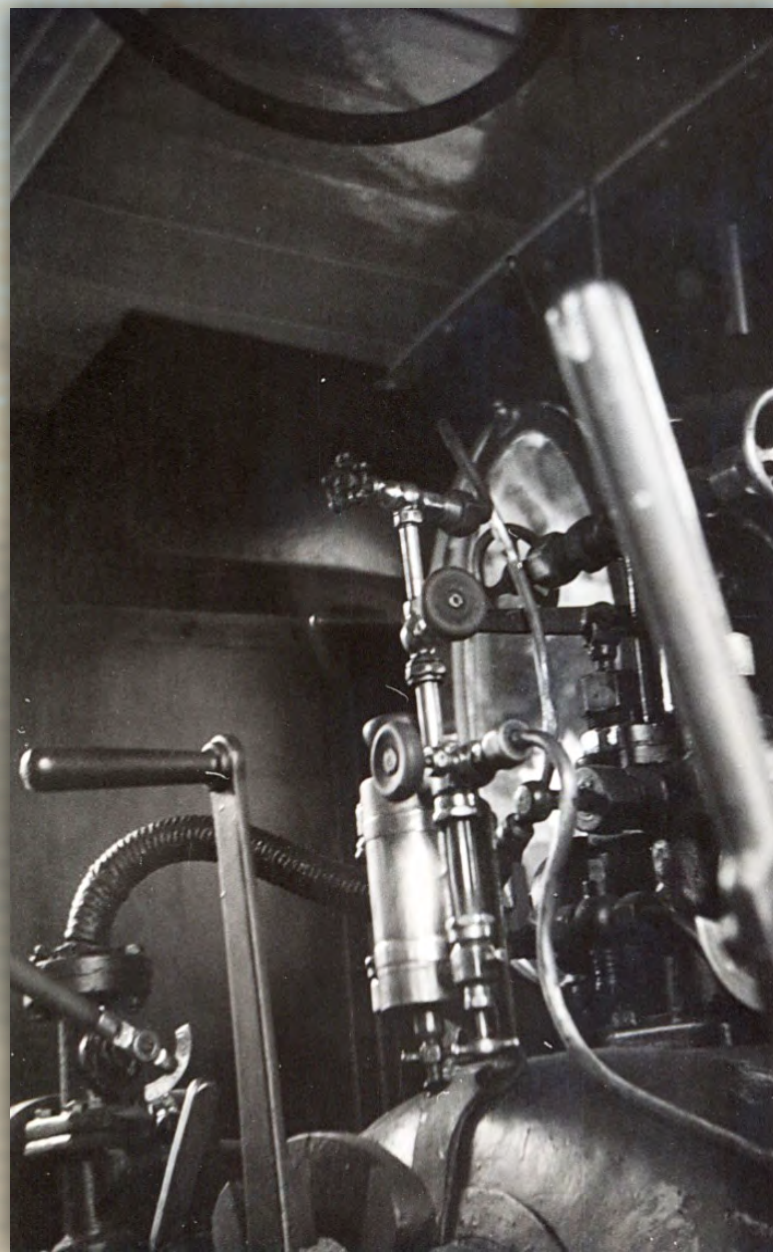
Màquina amb apagaguspaires

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

A mitjan anys 60 es van canviar algunes màquines que no anaven bé. Però les van canviar per altres que eren aprofitades d'altres trens (la línia Valdepeñas-Puertollano i el ferrocarril d'Onda al Grao de Castelló de la Plana).

Interior d'una locomotora.

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



La companyia va arribar a disposar de 120 vagon: 21 cotxes per al transport de viatgers i 99 furgons i vagon per al transport de mercaderies.

Els cotxes tenien uns balconets per poder pujar-hi.

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

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



Els cotxes eren de ferro i de fusta. Els seients eren uns bancs a banda i banda del cotxe, amb els respallers contra les parets.

Així es guanyava espai al mig perquè hi cabés molta gent dreta, ja que volien que fos un transport popular.



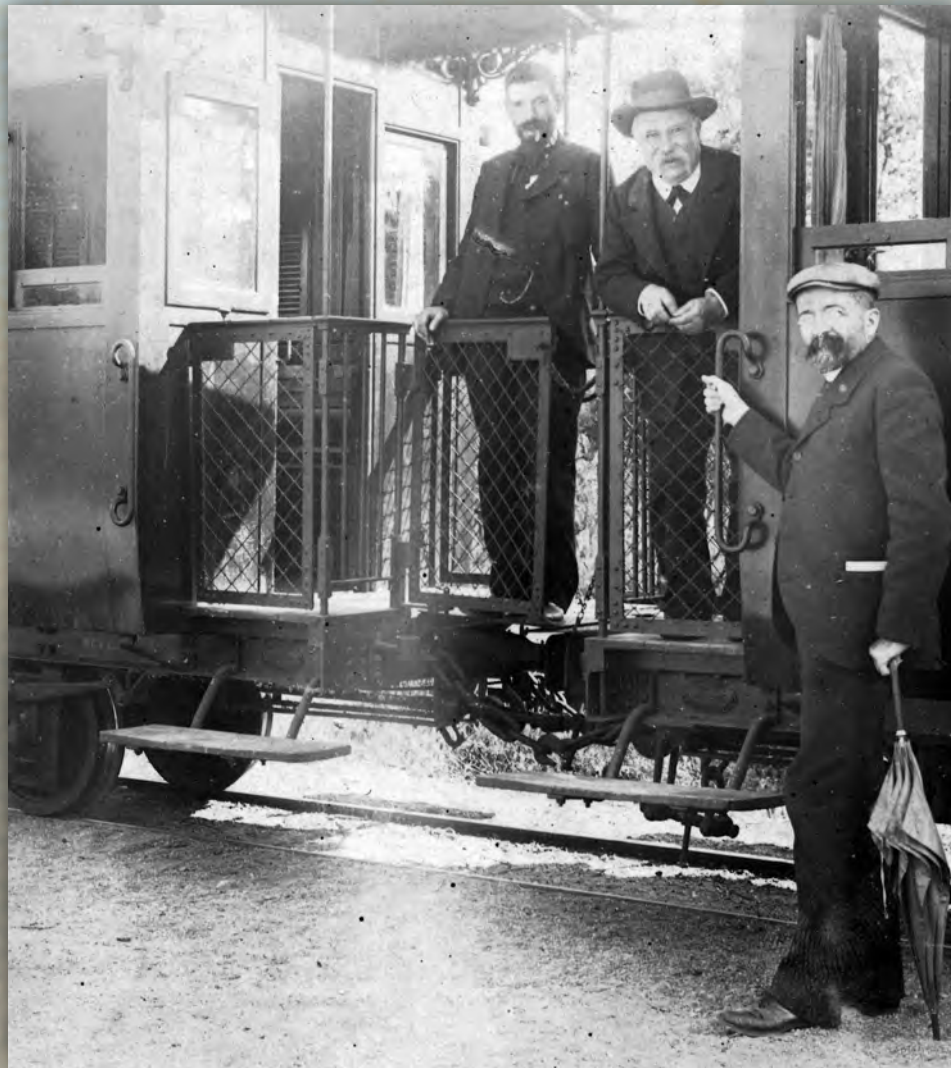
Interior d'un cotxe de passatgers, 1960

AMSFG. Fons Jordi Verrié (Autoria: Jordi Verrié)

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.

Tots tenien llum, és
clar, i calefacció.



Passatgers pujant al tren, 1894-1896

AMSFG. Fons Joan Soler (Autoria desconeguda)

Els vagons per a mercaderies podien ser tancats o oberts (furgons), aquests darrers podien ser de vores altes, mitjanes o de tipus plataforma, per al transport de diferents 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 t.



Furgó per a equipatges, podia dur un servei o una gossera, 1891

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

4 El tren en servei

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. El màxim responsable del personal era l'enginyer en cap de l'explotació.

Treballadors a les oficines de la
companyia, 1930

AMSFG. Fons Laureano Roca (Autoria
desconeguda)



Hi havia famílies senceres
que van treballar per a la
companyia fins al seu
tancament.

La vida dels treballadors
formà part de la companyia
i del mateix tren. Després
del tancament, malgrat la
duresa de les condicions de
treball, molts d'ells
recordaven amb nostàlgia
els anys de servei.

COMPANIA DEL FERROCARRIL DE
SAN FELIU DE GUIXOLS A GERONA
NÚM. 14.- 3.ª CLASE

CARNET FERROVIARIO



Firma del interesado

Valedero para viajar por las Lineas de esta
Compañía y de las concertadas con ella, a favor
de D. **MONTSERRAT DUCH SIMON**
Cargo **Guardesa**
Servicio **Movimiento**
Residencia **Llambillas**
San Feliu de Guixols **1º** de **agosto**
de 19**55**.

El Presidente-Gerente,

OBSERVACIONES

Este carnet no será válido si no se presenta en unión del mismo el correspondiente billete obtenido en taquilla antes de emprender cada viaje.

El titular deberá comprobar si el número figurado por la taquilla expendedora en el billete coincide con el del carnet, ya que la omisión o falta de coincidencia entre ambos dará lugar al pago en ruta del doble importe de un billete por Tarifa General en el trayecto de que se trate.

La Compañía no responde de ninguna clase de perjuicios que puedan ocasionarse al titular de este Carnet, quien está obligado a presentarlo en ruta cuantas veces lo exijan los agentes autorizados para ello.

El derecho a su uso terminará cuando el titular cese en su destino, obligándose, llegado este caso, a devolverlo a su Jefe inmediato.

La utilización de este Carnet estará supeditada a las normas y condiciones que cada Compañía tenga dictadas sobre la utilización de los trenes.

En caso de no llevar el tren asientos de la clase de este Carnet, el titular habrá de ocupar plaza de la inmediata inferior.

Al amparo de esta concesión no podrá hacerse tráfico o prestarse servicio contrario a los intereses del Ferrocarril.

Es absolutamente indispensable poseer este documento para poder viajar por Lineas de la Compañía y las ajenas en las condiciones convenidas.

(Véase al dorso detalle de las Lineas para las cuales es valedero este Carnet).

Satisfecho el impuesto prima del
Seguro Obligatorio de Viajeros.
(R. D. 13 Octubre 1928)

La plantilla s'organitzava en quatre seccions:

- Servei de Moviment: circulació del tren, a les estacions i a dalt del mateix tren.
- Servei de Via i Obres: manteniment i vigilància de la via i totes les instal·lacions.
- Servei de Material i Tracció: manteniment de les locomotores als tallers de l'estació de Sant Feliu de Guíxols i auxili del tren en cas de descarrilament o accident.
- Oficines Centrals: administració del tren



Retrat de treballadors de
l'estació de Sant Feliu de
Guíxols, 1928

AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges
(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, havien de girar 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 vagons.

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

AMSFG. Col·lecció Espuña-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
España-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.

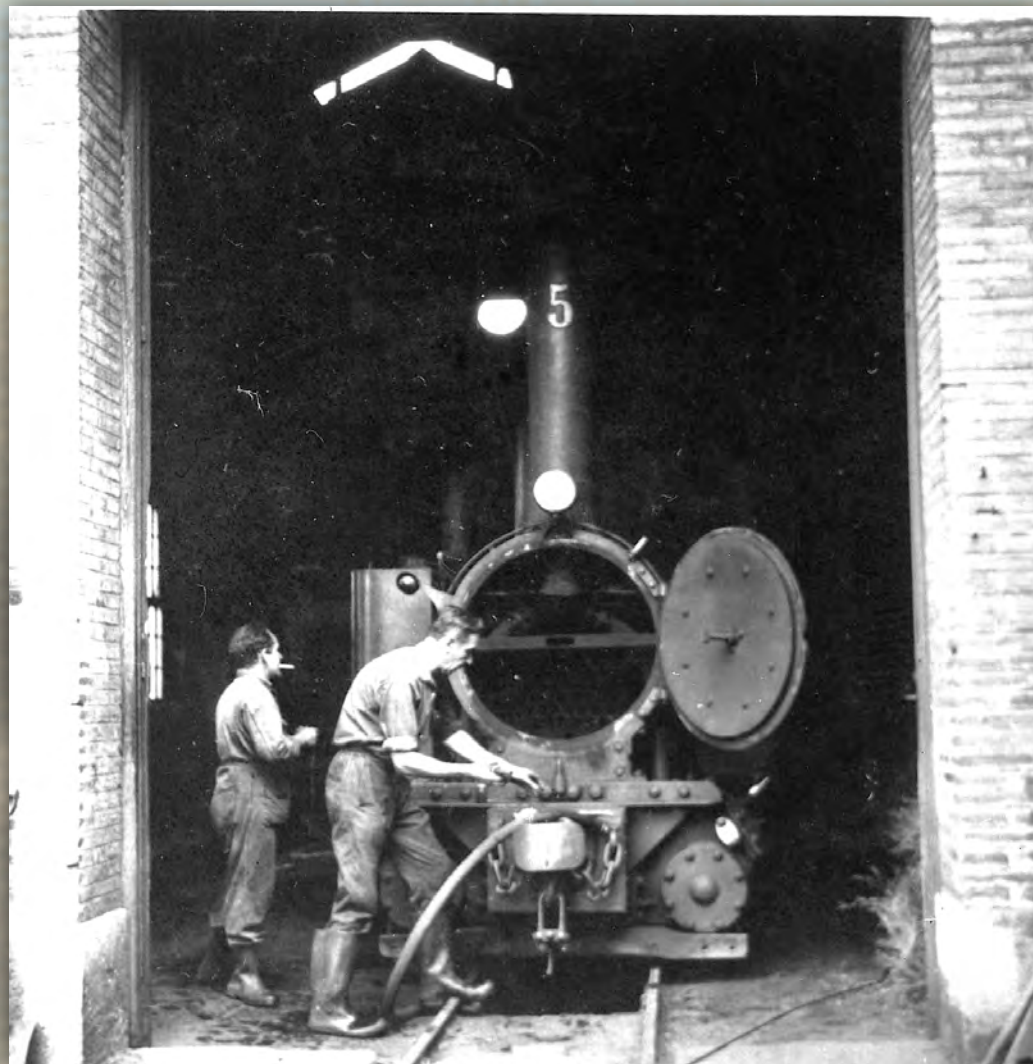
Si hi havia algun incident greu, abandonaven el seu tram i es concentraven per donar suport en les tasques de reparació.

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)

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. Convé recordar que, en qualsevol dels casos, el tren anava a una mitjana de 20 km/h.

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

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



El tren es muntava a les estacions terminals segons el si s'havia de fer transport de persones o de mercaderies. També segons el volum que es preveia.

El 1892 circulaven vuit trens al dia (4 d'ascendents i 4 de descendents), després van ampliar a 10 i després a 12 trens.



Apartador de mercaderies a l'estació de
Llagostera, 1960

AMSFG. Fons Jordi Verrié (Autoria: Jordi Verrié)

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.



Baixador de la Font Picant a finals del segle XIX

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

El transport de mercaderies

El tren havia estat promogut pels industrials del suro de Sant Feliu de Guíxols i del Baix Empordà, per tant, el suro era la matèria més transportada (un 40 %).

Altres productes habituals eren el carbó, les fustes, la sal, el vi, material d'obra, ferro vell, l'oli, la farina, etc.



Estació de Llagostera, 1960
AMSFG. Fons Jordi Verrié (Autoria: Jordi Verrié)

El transport de passatgers

Una bona part dels usuaris eren els pagesos i pageses que utilitzaven aquest mitjà de transport per anar als mercats setmanals.

Interior de l'estació de Llagostera,
1960

AMSFG. Fons Jordi Verrié (Autoria: Jordi Verrié)



El tren serví com a transport en circumstàncies dramàtiques com la Guerra Civil i la postguerra. Durant el conflicte, el tren s'usà com a transport dels soldats cap al front.



Soldats republicans dirigint-se al front, 1936-1938

AMSG. Col·lecció Salvador Guebara (Autoria desconeguda)

Aquest trenet també era molt utilitzat per les poblacions de l'interior per anar a la platja a l'estiu. Durant la temporada de banys calia reforçar el servei.



Baixador de
S'Agaró cap al
1960

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

Ús públic

A part, els trens transportaven el correu i soldats que només pagaven la meitat del preu dels bitllets. El tren també havia de transportar gratuïtament els presos.



Passatge del tren,
amb alguns
soldats, cap al
1960.

AMSFG. Fons Bartomeu
Auladell (Autoria:
Bartomeu Auladell)

5 Decadència i clausura de la companyia

El problema del tren o la competència de la carretera

Al principi dels anys 20, van posar el motor Diesel als autobusos i camions.

Es van crear un gran nombre de companyies de transport per carretera, com TEISA (Transports Elèctrics Interurbans SA), SARFA (Ribot Font i Artigues SA) i La Hispano (Hispano Hilariense SA). Feien 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), que tenia l'exclusiva del trajecte L'Escala-Palafrugell-Palamós-SFG-Llagostera-Caldes de Malavella i coincidia amb el tren des de SFG fins a Llagostera, on portava passatgers.

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)



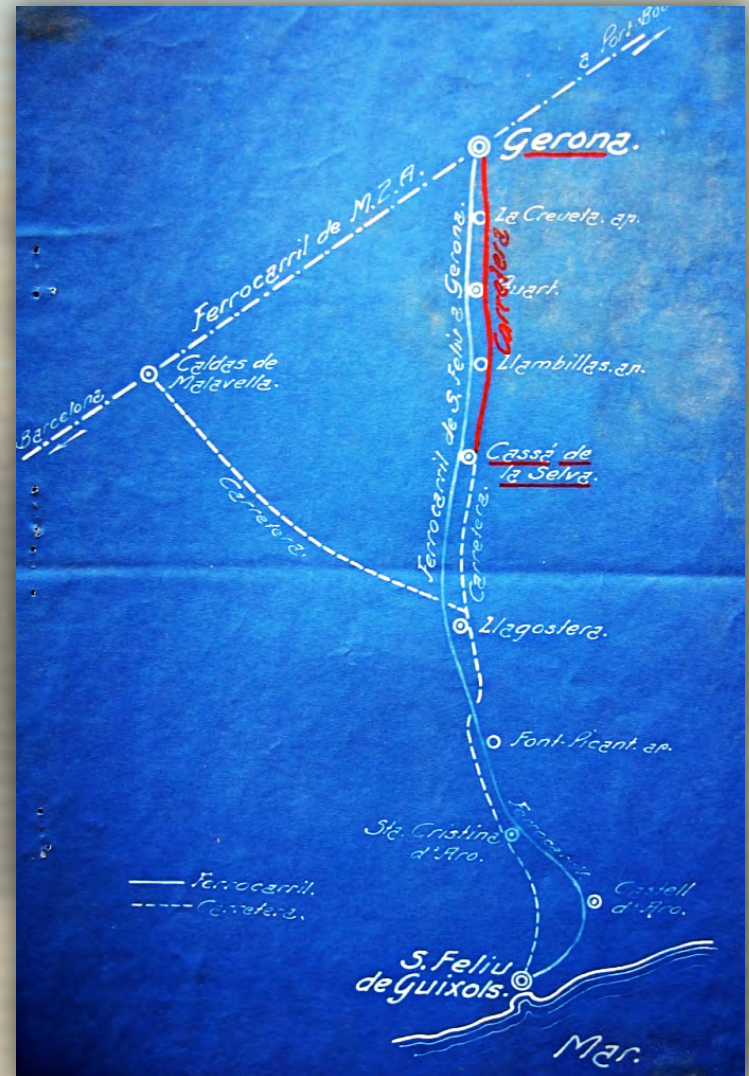
SAN FELIU DE GUIXOLS — Salida Automoviles

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

La Companyia del Tren va demanar la concessió d'un servei regular diari de passatgers per carretera entre Sant Feliu de Guíxols i Girona, però l'Estat no concedirà la seva autorització fins l'any 1940.

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



L'any 1943 el servei per carretera de la companyia de tren SFG comptava amb 8 treballadors: 2 xofers, 2 cobradors, 1 mecànic, 2 ajudants rentacotxes i 1 oficinista.

Als anys 40 hi havia moltes restriccions per al subministrament de benzina i peces de recanvi.

La Companyia va ser objecte d'una sanció perquè havien deixat els passatgers al cementiri en lloc de a Girona, perquè a l'autobús se li havia acabat la benzina.

Libro de Reclamaciones para el vehículo

BI- 9121



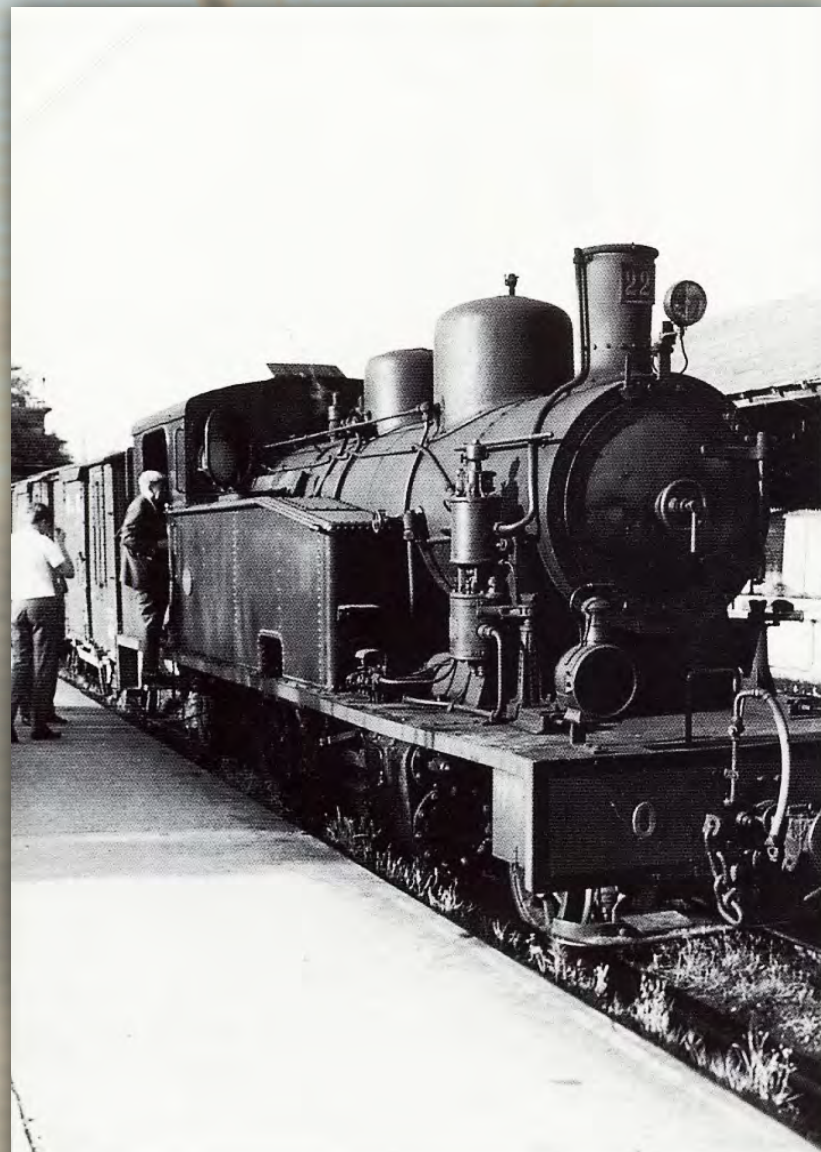
La connexió amb el tren d'Olot

Com que no guanyaven prou diners, les companyies dels trens de Sant Feliu a Girona i d'Olot a Girona van proposar enllaçar les dues línies en un recorregut de 92 km.

Es connectarien 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.

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

Des de llavors, fins al final, ho van provar molts cops, però no els van donar permís per unir-se.

L'Estat també va exigir molts més impostos al tren. Com que no guanyaven prou diners, van tenir molts deutes

Als anys 60, l'adquisició de cotxes per part de les famílies va fer disminuir el transport de viatgers.



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

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

El comiat del tren

Primer l'Estat va donar subvencions, però el 1963 es quedà amb la línia.

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

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 de la companyia va funcionar fins la dècada de 1980.



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

La modernitat del segle xx. SARFA

Actualment SARFA és una de les empreses de transport més emblemàtiques de les comarques de Girona i una de les més antigues de Catalunya.

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.



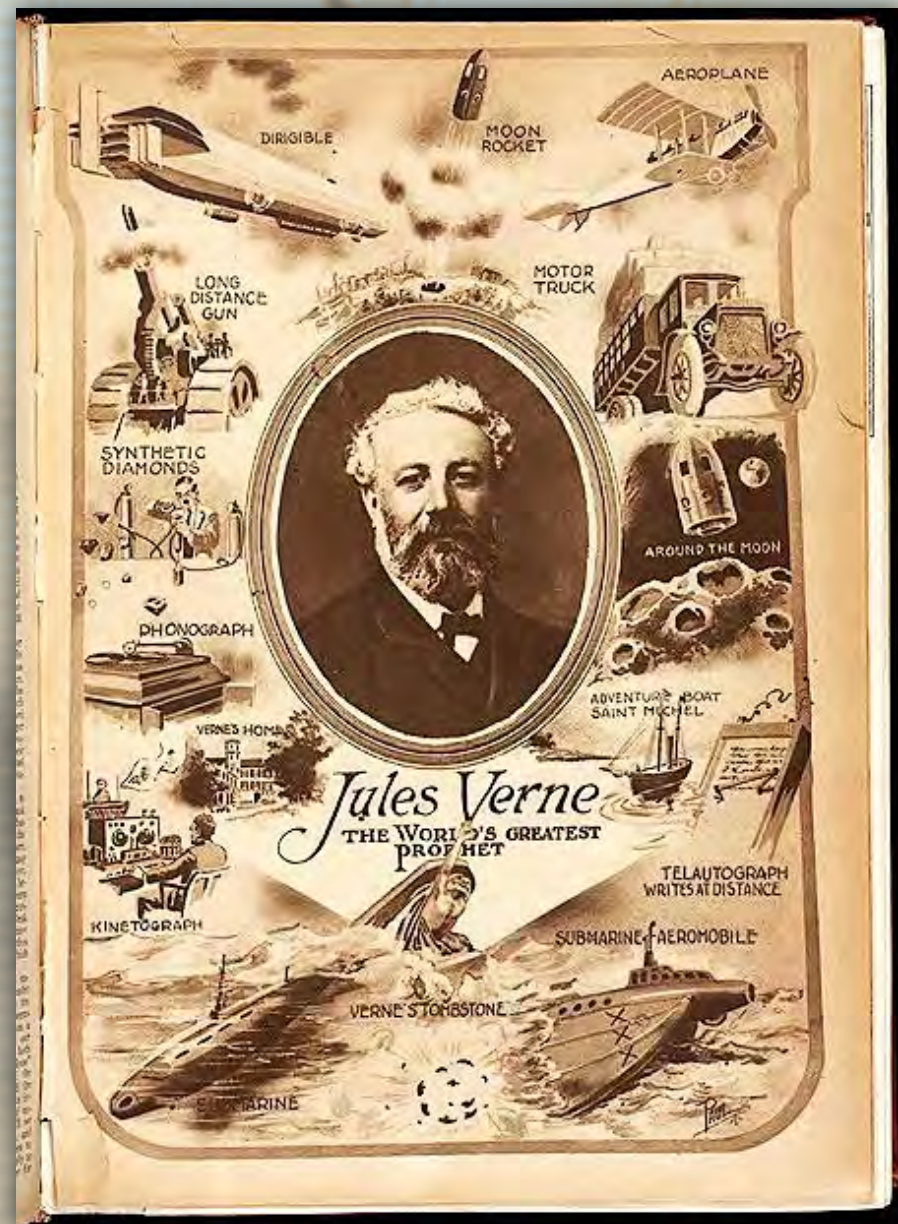
Estació de Castell d'Aro a l'actualitat

Extret de:

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

Podem imaginar el futur...

Com Jules Verne va fer al segle XIX!



O com Georges Lucas va fer l'any 1977!



Igual com va passar amb Jules Verne, ara algunes coses ja són reals... 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 contamini el planeta?





FI