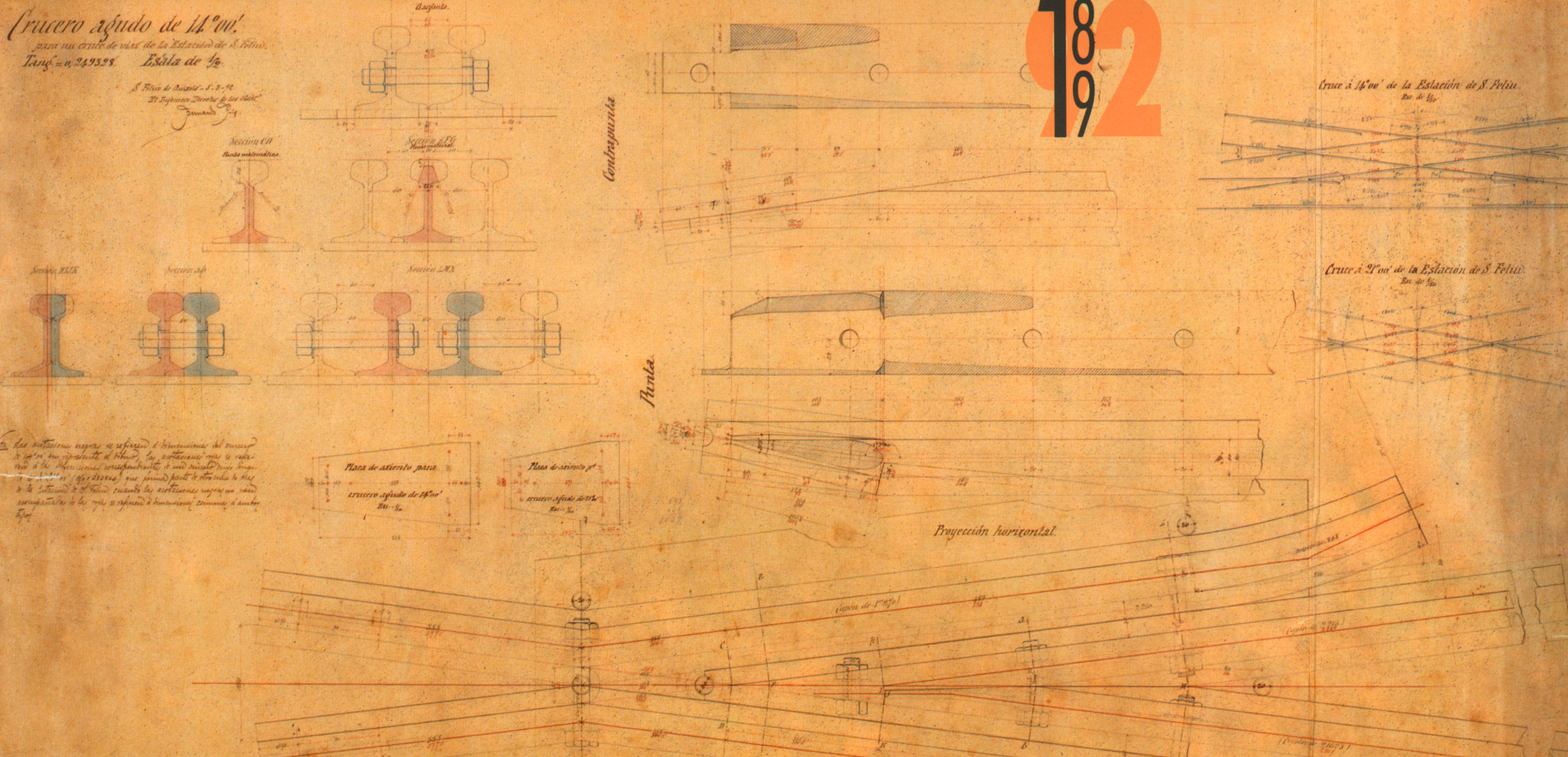


1892

CENTENARI DEL TREN DE SANT FELIU DE GUIXOLS A GIRONA

CENTENARI DEL TREN DE SANT FELIU DE GUÍXOLS A GIRONA

GUIÓ I REALITZACIÓ

Marta Albà i Espinet
Sílvia Alemany i Nadal
Joan Boadas i Raset
Joaquim Carreras i Barnés
Lluís Esteve Casellas i Serra
Àngel Jiménez i Navarro
Isabel Pernal i Suñer

FOTOGRAFIA

Josep M. Oliveras i Puig

DISSENY, MUNTATGE I MAQUETACIÓ

Marià Ferrer i Thomàs

REALITZACIÓ

CURBET & MARQUÈS IMPRESSORS, S.L.

Dipòsit legal: GI. 1.446 - 92

AGRAÏMENTS

Ni aquest catàleg ni l'exposició no haurien estat possibles sense la col·laboració de moltes entitats i persones, de les quals procedeixen les imatges i els objectes:

Cambra de Comerç de Sant Feliu de Guíxols
Associació d'Amics del Ferrocarril de les Comarques Gironines
Arxiu Històric. Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols
Arxiu d'Imatges de l'Ajuntament de Girona.
Ajuntament de Santa Cristina
Museu Etnològic de Llagostera
Associació Filatèlica i de Col·leccionisme de SFG
Arxiu Històric de Girona
Ignasi de Blas i Vilà (†)
Família de Blas i Vivas
Ignasi Griñón
Jordi Rabell
Alfons Hereu
Jordi Garreta
Jordi Ibáñez
Josep M. Vicens
Josep Ll. Lucena
Ramon Piera
Manuel Almar
Josep Almar
Eduard Almar
Jordi Ros
Màrius Jacomet
Consol Bussot
Josep Roura
Francesc Brea
Lluís Palahí
Josep M. Bas
Josep Aulet
Jordi Budó
Jaume Buxó
Toni Ferrer
Josep Mir
Joan Capdevila
Manuel Maristany
Josep Ll. Garcia
Neus Casellas
Miquel Gurgui
Josep Bronsoms
Joan Fernández López
Albert Gironès
Martí Girona
Manel Vicens
Ramon Brugulat
Montserrat Duch
Dolors Gurnés
Narcís Isern
Josep Izquierdo
Joaquim Madrenas
Maria Mont
Maria Dolors Naval
Francesc Ruiz
Nuri Ruiz
Fina Solà
Pere Torrent
Josep Vall·llosera
Josep Vidal
Joan Codolar
Francesc X. Romero
Jordi Bas
Josep Menció
Maria Taverner
Àngel Sala
Rosa Tornabells
Joan Vilanova
Martí Lliuret
Josep Figueras
Josep M. Jordi
Carme Rams
Quimeta Izquierdo
Joaquima Pla
Joaquima Figueras
Tomàs Rams
Josep Ruscalleda

PRESENTACIÓ

Ara fa cent anys, els vilatans de Sant Feliu de Guíxols sumaren esforços per tal de poder dur a terme una obra en aquells temps magnífica, com era la construcció i posada en funcionament d'una línia fèrria entre Sant Feliu, port natural de la província, i la capital, Girona.
Les circumstàncies de la vida, el progrés, l'automoció, la construcció de noves vies de comunicació, feren que la Companyia del Ferrocarril de Via Estreta, que llavors l'explotava, decidís, l'any 1969, clausurar l'activitat que durant 77 anys fou element comú, dinamitzador de vida i llaç d'unió entre els habitants dels pobles per on transcorria el seu recorregut.
Avui, trenta anys després de la seva desaparició i cent de la seva inauguració, el volem recordar de nou per tal que, una vegada més, el tren de Sant Feliu, ara sense el fum ni el xiulet que el caracteritzaven, torni a ser l'element dinamitzador d'activitats, vida i relació entre tots.
En les pàgines que segueixen el lector podrà veure amb més detall tot el que ha estat la seva vida i la seva desaparició, i fins i tot unes propostes de futur.
El que sí que es pot constatar d'antuvi és que el tren ja torna a funcionar; la creació del Consorci del Centenari i aquest llibre en són una mostra.
Benvingut tren.

ANTONI JUANALS i ROMAN
President del Consorci per al Centenari del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona

L'APARICIÓ D'UN MITJÀ DE TRANSPORT: EL FERROCARRIL

Els mitjans de transport tradicionals

Des d'èpoques prehistòriques fins a mitjans del segle XIX, el transport de persones i mercaderies es realitzà exclusivament per terra en carro i per mar en vaixell. El descobriment de la roda inicià la creació del primer transport terrestre, el carro, el qual, pràcticament, mantenint les seves senzilles formes primitives encara és present avui en algunes zones agràries on el fenomen de la mecanització no ha arrelat. No obstant, a partir de la simple estructura orignària, el carro experimentà una sèrie de modificacions en el disseny, principalment el destinat al transport de viatgers, fins arribar a assolir formes més complexes i luxoses que evidenciaven una diferenciació social. Així doncs, en el segle XVIII, la carrossa fou el vehicle de més alta categoria, i en el segle XIX la classe burgesa es distingia mitjançant el seu cotxe de cavalls dels carrets o altres carruatges agrícoles tirats per matxos o mules. Però a la nostra comarca no era gens menyspreable la locomoció particular i pública usada per la majoria de la població malgrat la presència d'aquests animals; ben reconegut és el valor artístic de la jardineria, el galerí, el faetó —carruatges tancats amb capacitat per a portar-hi fins a 14 o 16 persones—, i el de la popular tartana, utilitzada tant a ciutat com a la vila rural, la qual, segons Josep Vert «A l'Empordà, tenint en compte les infernals carreteres, la tartana fou el carruatge més adequat...», i hi restà present fins ben entrat el segle XX, quan la difusió de l'automòbil desplaçà definitivament aquesta mena de transports. Sant Feliu també va recórrer a aquests mitjans de comunicació per a relacionar-se i comerciar amb l'interior. En el segle passat, els carros de Joan Corredor i Perich «Bernardí», eren els que portaven el suro de Palafrugell a Sant Feliu, i pel que fa al transport de viatgers, aquest era solventat amb diverses línies de tartanes que uniren Sant Feliu amb Girona «Cal Valencià», amb Caldes de Malavella «Toledo i Vivens» —que transportava els viatgers que agafaven el tren per anar a Barcelona—, i amb Palamós i Palafrugell «Cal Lloro».

Anunci publicat al diari "El Eco Guixolense" el 1879, on s'ofereix el servei de transport en tartana per viatgers des de Sant Feliu de Guíxols a Caldes de Malavella.

Diada de Sant Antoni a Sant Feliu de Guíxols. 1953.

4 EL ECO GUIXOLENSE.

SECCION DE ANUNCIOS.

Hielo artificial, aguas minerales estranjeras y del pais.

Centro general de específicos estrangeros y nacionales.

LA SALUD.

OFICINA FARMACÉUTICA.—LABORATORIO QUÍMICO.

JARABERÍA ESPECIAL DE VILA

S. FELIU DE GUIXOLS.

Mayor, 34. Cruz, 11.

Esta Oficina es el único y esclusivo depósito, en su clase, en esta localidad de los productos tanto nacionales como estrangeros cuya reputacion es universalmente reconocida y apreciada.

Productos químicos y farmacéuticos.

Objetos de cirujia y ortopedia.

Interesante al Público.

CARRUAJES DE LA COMPETENCIA.

Saldrá todos los dias á las tres y media de la mañana y á las doce del dia, tartana para Caldas de Malavella á 7 rs. asiento y la carga y encargos á precios reducidos.

Dirigirse al Administrador D. Vicente Valiboa, Calle Mayor Antigua, n.º 4, tienda de géneros.

POSADA DE SAN TELMO

DIRIGIDA POR LOS HIJOS DE LA CONOCIDA

BELETA

SAN FELIU DE GUIXOLS

Calle de la Procesion, núm. 17.

CERRAJERÍA DE JUAN MAURA

S. Roque, núm. 13 y S. Ramon, núm. 24.

(On parle francais.)

Ofrece al público sus servicios en toda clase de trabajos de cerrajeria, así para edificios particulares como para la marina. Tambien se componen y arreglan máquinas, en especial de coser, bombas estrangeras para agua, vino y aceite, timbres para marcar maderas y demás cosas; se colocan y recompontra cañerias para agua, de todas clases y dimensiones, y finalmente se estañan toda clase de piezas.

Todo con prontitud, elegancia, solidez y economia.

PROBAD LA MAQUINA FRANK

para afilar cuchillos, guadañas, tijeras y toda clase de herramientas cortantes, patentizada é inventada por Mr. FRANK de Shefield (Inglaterra.)

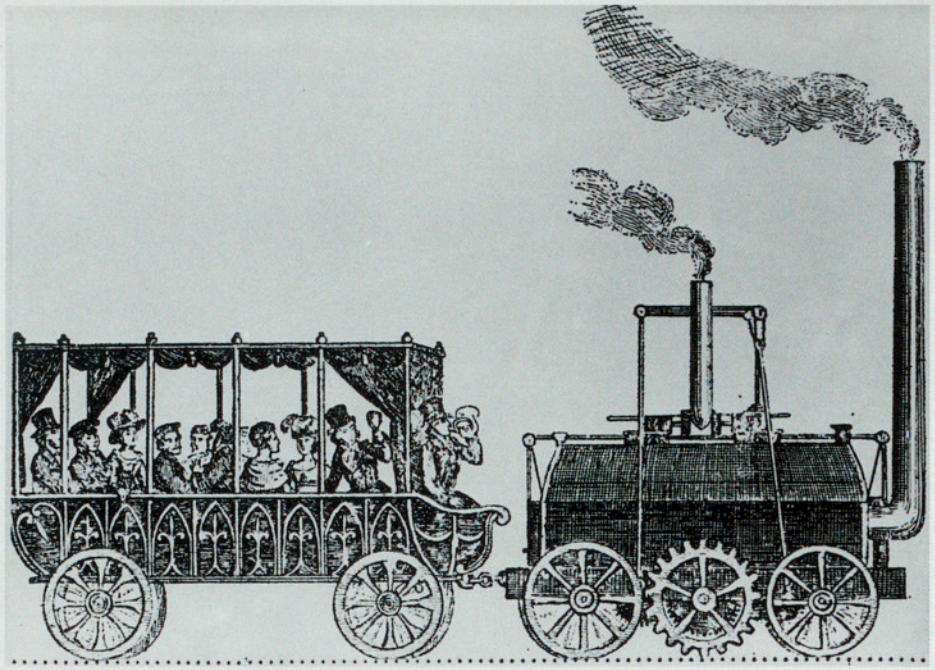
Mr. FRANK hará varios esperimentos á la vista del público en esta villa en la Plaza de la Constitucion el domingo 8 del actual por la mañana de 9 á 12.

Galerí per al transport de passatgers entre Sant Feliu i Girona. Finals segle XIX.

Bricbarca per al transport de mercaderies. Badia de Sant Feliu de Guíxols. Finals segle XIX.

Càrrega i descàrrega de mercaderies al "racó de Llevant". Badia de Sant Feliu de Guíxols. Finals del segle XIX.

El transport marítim, a més de ser l'instrument bàsic pel desenvolupament de la pesca i el comerç de cabotatge, va permetre, ja en època antiga, la formació de grans imperis territorials i econòmics (egipci, grec, romà...), i en època medieval va respondre a les necessitats d'expansió obrint un nou mercat amb les índies occidentals. A partir de 1778, els comerciants catalans també van poder treure profit d'aquest aparent negoci. Després d'aquesta data i fins el 1860 podem parlar del segle d'or de la marina catalana, especialitzada en construir velers per a realitzar la carrera del «tasajo». Una mostra d'aquest intens comerç el tenim a casa nostra amb l'existència de drassanes dirigides per mestres d'aixa (Pere Patxot, Josep Rifà, Josep Bosch, etc.) que destrament bastiren bergantins, pollacres, goletes... per a la navegació d'alçada i naus mitjanes i petites: falutxos, llaguts, xabecs..., per la pesca i el tràfec comercial de Llevant. La implantació del motor, també en els mitjans marítims mitjançant el vaixell de vapor, acabà, a finals del segle XIX, amb aquesta artesanal activitat.

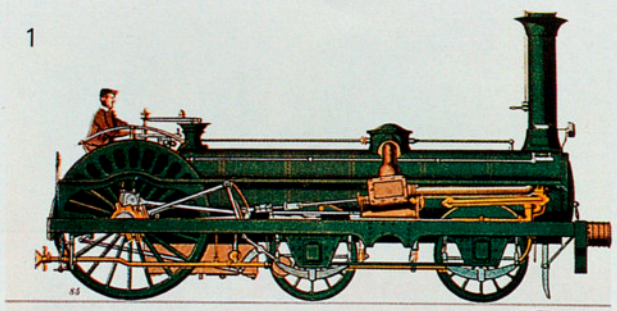


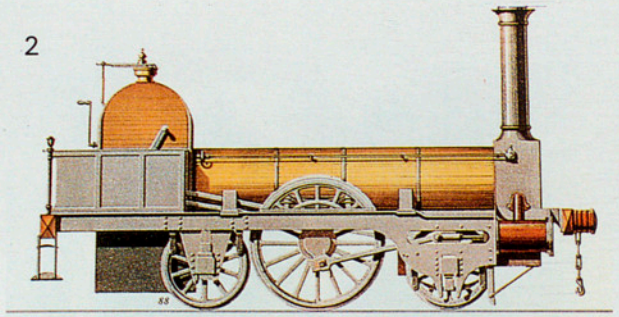
Primera locomotora de cremallera de Blenkinsop, construïda el 1810.

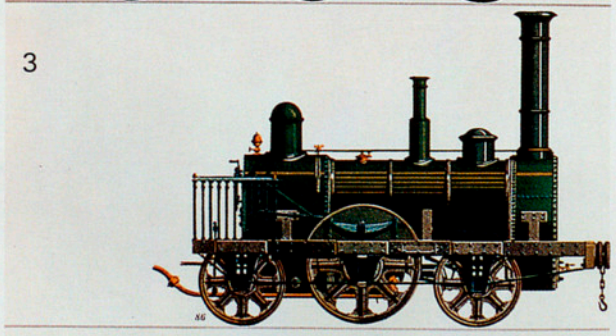
Els primers ferrocarrils

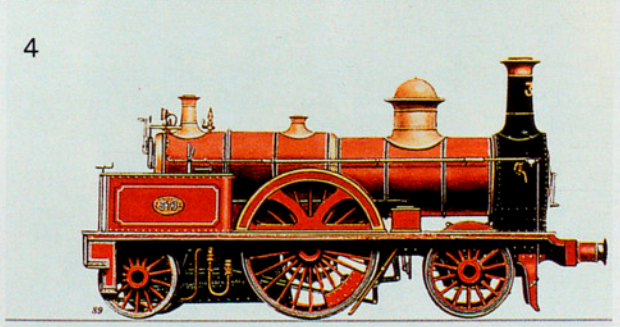
Aquests mitjans de comunicació fins ara esmentats, abans del vaixell de vapor i l'automòbil, van tenir un altre competidor prou important: el ferrocarril. Aquest nou mitjà de transport nasqué a Anglaterra fruit de la revolució industrial. Aquest fenomen, que significà l'acabament de les estructures econòmiques d'antic règim, sorgí per la convergència d'una sèrie de canvis que es succeïren al llarg dels segles XVII i XVIII: polític (aparició del primer règim liberal), social (traspàs d'una societat estamental a una de classes), agrari (especialització de la producció agrària per regions), demogràfic (ritme de creixement modern de la població), econòmics (utilització de noves matèries primes: cotó, ferro,...), noves fonts d'energia (carbó...). Aquestes darreres innovacions, juntament amb l'increment de la demanda de productes manufacturats que ocasionà l'augment demogràfic, afavoriren la creació de la indústria tèxtil i siderúrgica fonamentades en noves tècniques que permeteren accelerar la producció fins aconseguir exedents en quantitats il·limitades que obligaren, alhora, la recerca de nous mercats per evitar que el nou sistema econòmic creat, el capitalisme, s'estanqués. L'aparició del ferrocarril fou una resposta a aquestes necessitats d'expansió. Fou un mitjà eficient i barat per transportar grans volums de mercaderies. Els seus orígens cal cercar-los en les explotacions mineres del segle XVI, on ja circulaven vagonetes tirades per cavalls damunt de raïls de fusta. Al segle XVIII s'utilitzaren per primer cop vigues de ferro. Però no fou fins el 1825 que l'enginyer George Stephenson, després de diversos intents fracassats de Richard Trevithick, va poder fer realitat la substitució de la tracció animal per la força del vapor, malgrat que ja feia uns quants anys que James Watt havia inventat la màquina de vapor (1765). Així, doncs, en la línia de 13 quilòmetres entre Stockton i Darlington circulà el primer tren miner, i el 1830 entre Manchester i Liverpool circulà el primer de passatgers. A partir d'aquest moment el ferrocarril s'extengué ràpidament per tota Europa: el 1832 a França, el 1835 a Bèlgica i Alemanya, el 1839 a Itàlia, i a Rússia el 1851. Ben aviat arribà a d'altres continents, el 1830 s'inaugurà la primera línia de passatgers als Estats Units, convertint-se en el gran mitjà de transports del segle XIX, que impulsà de forma culminant els intercanvis socials i econòmics a nivell mundial.

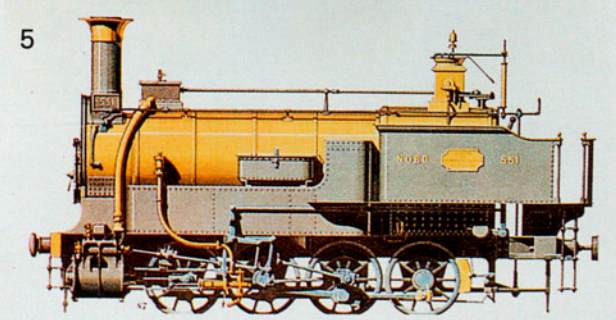
Segons els diferents serveis a que estava destinat el ferrocarril, la capacitat econòmica que si podia adreçar i les dificultats geogràfiques de les zones que havia de recòrrer, s'utilitzaren diferents amples de via. En terrenys oberts poden ser emprats amples importants, obtenint-se resultats d'explotació més elevats. A Europa l'ample més freqüent fou el de 1.435 mm, conegut com l'ample internacional. En terrenys difícils cal utilitzar un ample reduït que permeti l'adaptació del ferrocarril al medi, comportant revolts pronunciats i conseqüentment càrregues febles i velocitats baixes. L'ample usat en aquests casos era el de 1.000 mm, seguit dels 760 o 750 mm. Aquests darrers amples foren els que donaren a conèixer els trens que hi circularen amb el nom de trens de via estreta.

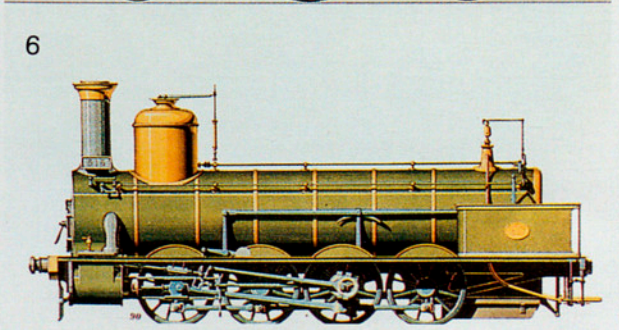












(1) Locomotora de vapor francesa. Primera meitat del segle XIX.

(2) Locomotora de vapor de cilindres exteriors. Segle XIX.

(3) Locomotora de vapor anglesa. Primera meitat del segle XIX.

(4) Locomotora ràpida. 1861.

(5) Locomotora de vapor francesa de rodes acoblades. Primera meitat del segle XIX.

(6) Locomotora per a tren de mercaderies. Segle XIX.

FÀBRICA DE LOCOMOTORAS
DE ARN. JUNG
JUNGENTHAL (ALEMANIA)

PRODUCCION ANUAL 300 LOCOMOTORAS
GARANTIZAMOS LA CONSTRUCCIÓN Y LA POTENCIA DE NUESTRO MATERIAL

Locomotora para trenes de mercancías con tender.

Locomotoras para ferrocarriles principales y secundarios Lomotoras de maniobras · Locomotoras para Trabajos de obras públicas · Para toda clase de vias y empleando cualquiera clase de combustibles · Locomotoras-Duplex-Compound · Locomotoras à cremallera.

Locomotoras de maniobra sin hogar

Nuestros modelos corrientes se pueden expedir inmediatamente.

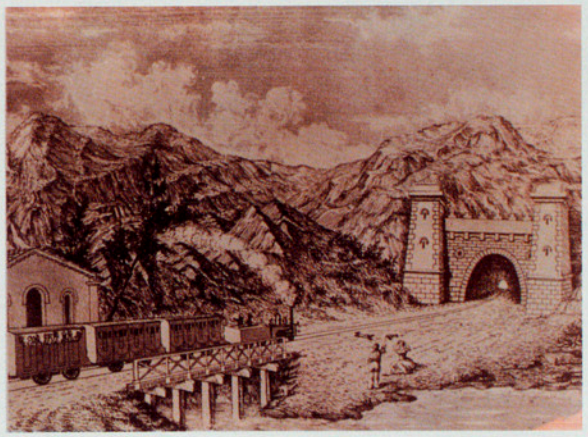
Imatge procedent d'un fulletó de propaganda de locomotores de la fàbrica alemanya ARN JUNG. Finals s. XIX.

La implantació de la xarxa ferroviària a Catalunya

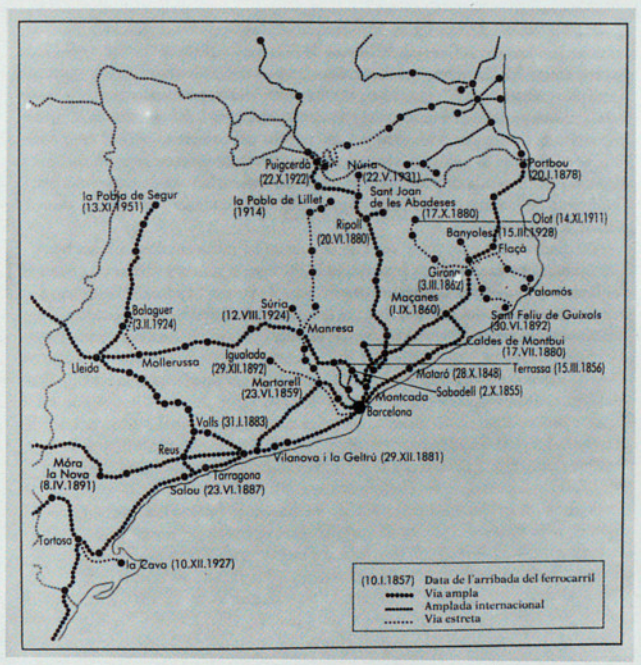
L'establiment de la xarxa ferroviària a l'Estat espanyol es va produir amb un cert retard en comparació amb altres països d'Europa. La primera línia que es construí va ser la de Mataró-Barcelona el 1848 i tres anys després la de Madrid-Aranjuez. Que fos Barcelona la primera ciutat que disposés de tren s'entén a l'observar que a mitjans del segle XIX aquesta ciutat era el centre d'una Catalunya que ja havia iniciat la revolució industrial. Un segle abans les comarques del litoral s'especialitzaren en productes agrícoles (vi, aiguardents...) orientats cap el mercat interior català, així com també cap a Amèrica i Europa Occidental. Aquests intercanvis comercials propiciaren l'acumulació dels beneficis necessaris per iniciar la fabricació moderna en productes de cotó (indianes), que foren assimilats també per la demanda interna i les colònies antillanes. Es posseïa un mercat adient pel desenvolupament d'una indústria que permitia la producció en sèrie. Tanmateix, el fet que únicament a Catalunya es desenvolupés un procés industrialitzador mentre a la resta de l'estat es mantenia una economia tradicional basada en l'agricultura, amb una capacitat adquisitiva dèbil i fluctuant segons les collites, oferí un mercat poc dinàmic que va impedir a la indústria catalana una evolució comparable a la d'altres països europeus. La situació encara s'agreujà més amb la pèrdua de les colònies i amb una política governativa i bancària gens sensible a les necessitats industrials, impossibilitant l'oferta de productes prou competitius en el mercat internacional. Malgrat aquestes limitacions podem afirmar que a mitjans del segle XIX Catalunya ha sofert tota una sèrie de transformacions que palesen que ha entrat en una dinàmica plenament capitalista. D'aquest procés s'esdevé, també, l'important creixement de les ciutats arran de l'oferta de treball fabril i les successives inversions en transformacions urbanístiques: creació d'aixamples, construcció de nous edificis administratius, lúdics, etc. No obstant, de la mateixa manera que a Anglaterra, els mitjans de transport foren un element important en el desenvolupament econòmic català. Calia aproximar els productes als centres consumidors, i per altra banda el suministrament de matèries primes (carbó, cotó...) necessàries per impulsar el procés industrialitzador procedia de l'exterior. Amb el ferrocarril s'aconseguiren aquests objectius. Al voltant del principal port de Catalunya i alhora de la ciutat més densament poblada es construïren els primers eixos de comunicació ferroviària. El 1848 s'instal·là la línia Mataró-Barcelona per l'arribada a Barcelona de productes del Maresme i viceversa. Amb la segona línia: Barcelona-Granollers (1854), i la tercera línia: Barcelona-Sabadell-Terrassa-Manresa (1856), els principals centres industrials del textil es comunicaven amb Barcelona. El 1865 es creà la quarta línia: Barcelona-Martorell-Vilafranca-Tarragona. El 1860, la tercera línia arribà a Lleida, i el 1865 s'assolí la línia Lleida-Saragossa-Madrid, representant un avenç revolucionari: amb una nit s'arribaria a Madrid. El 1862 des de Granollers la línia s'extengué fins arribar a Girona, i el 1878 finalitzà a Port-Bou. La construcció d'aquesta xarxa ferroviària permetia a Barcelona estar comunicada amb tothom, però els demés només ho estaven amb Barcelona. A mitjans del segle XIX ja no es podia fer cap mena de pla econòmic o de comunicació sense reconèixer la capitalitat de Barcelona. Aquesta política centralista explica el fracàs d'altres projectes que dissenyaren una xarxa de comunicacions més equilibrada, afavorint el conjunt del territori català. Així s'aturà l'elaborat el 1848 per la Junta de Carreteres de Catalunya, efectuat amb la intenció de realitzar un pla de carreteres que comuniqués les comarques de l'interior amb diversos ports del litoral i articular-se així tant en el mercat interior com en l'exterior. El triomf del criteri barceloní, el predomini d'una xarxa ferroviària feta a la seva mida, marginà una gran part de Catalunya que restà aïllada. A les zones que es disposà d'un capital autòcton per invertir s'intentà paliar la crisi construint trens o carrilets que enllaçaven amb les línies principals. El 1878 s'acabà la línia Borges Blanques-Lleida. El 1880 entrà en servei la línia Granollers-Vich-Ripoll. El 1887 fou inaugurat el ferrocarril de Palamós a Flaçà, primer de via estreta a les comarques gironines, i el 1921 s'allargà fins a Girona. El 1892 es creà la línia Sant Feliu de Guíxols-Girona, també de via estreta, i el trajecte Martorell-Igualada. El 1895 es posa en marxa el tren d'Olot a Girona. Hi hagué la iniciativa de crear xarxes per l'explotació de jaciments minerals a l'interior de Catalunya i així reduir els costos que implicava la importació de carbó d'Anglaterra. Amb aquesta finalitat es construí la línia Manresa-Berga. El 1922 s'allargà el tren de Ripoll fins a Puigcerdà i el 1951 el de Lleida fins a la Pobla de Segur.

Al marge d'aquestes petites construccions, les principals línies de Catalunya construïdes amb accions dels industrials i rendistees catalans, a finals del segle XIX foren absorvides per les dues companyies ferroviàries espanyoles més importants i dominades pel capital estranger: la «Compañía de los Caminos del Hierro del Norte de España» i la «Compañía de Madrid-Zaragoza-Alicante». La pèrdua del control d'aquesta xarxa per part de la burgesia catalana va ser el resultat segons l'historiador Josep Fontana de «...la necessitat d'accelerar l'acabament de les línies, en els mateixos moments en què s'estava passant per una fase de crisi industrial que obligà a cercar diner a tipus d'interès elevat i gravà les companyies amb unes càrregues financeres molt altes, que, en començar a veure que els beneficis de les línies no eren els inicialment previstos, va contribuir a precipitar la crisi del 1866 i va obrir un parèntesi en què es pot considerar que la construcció de línies va restar abandonada fins la represa dels anys 1875-1886...» en què les dues empreses abans esmentades finalitzaren els trams inacabats de la xarxa catalana fins arribar a concentrar, cada una, una tercera part de la xarxa espanyola.

Finalment, com a constatació del gran impacte que representà l'aparició del ferrocarril, cal dir que a finals del segle XIX el 80% dels habitants de Catalunya podien arribar a Barcelona com a molt en sis hores; s'aconseguí una elevada mobilitat laboral; articular un mercat econòmic i cultural, de mitjà de comunicació i expressió, ja que amb el ferrocarril la gent podia llegir la premsa de Barcelona el mateix dia que s'imprimia.

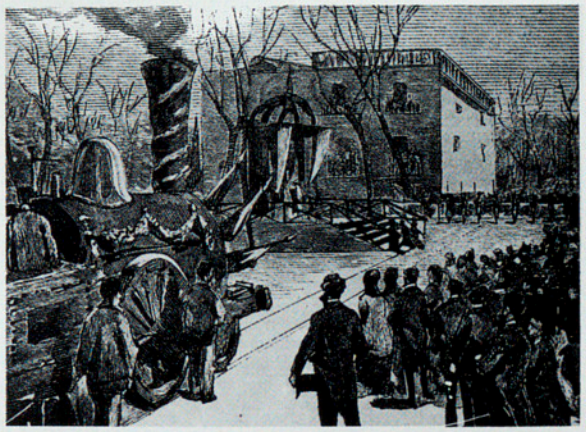


Primer ferrocarril de l'Estat Espanyol: Mataró-Barcelona (inaugurat l'any 1848) abans de travessar el túnel de Montgat.



Xarxa de ferrocarrils de via ampla, internacional, i estreta a Catalunya. Segle XX.

Inauguració del ferrocarril a Girona. 1862.



Diversitats de projectes

A començaments de 1862 s'inaugurava a Girona amb tota solemnitat el tram de la línia fèrria que unia aquesta capital amb l'Empalme (Maçanet). Les companyies de Mataró i Granollers s'havien fusionat per aconseguir la concessió de l'Estat (9 juny 1960) i els recursos necessaris per acabar de construir el tram de Barcelona a Girona (el tram Barcelona-Tordera s'havia construït entre 1848 i 1859). L'objectiu era arribar a la frontera amb França a través de Figueres, cosa que no s'aconseguirà fins l'any 1878. La posada en funcionament de la línia Barcelona-França va desencadenar la realització d'una sèrie de projectes per comunicar ràpidament i fàcil les poblacions més importants de les nostres comarques amb aquesta línia.

El primer d'aquests projectes sorgeix a la ciutat de Sant Feliu de Guíxols el 1875, quan la Direcció General d'Obres Públiques autoritza Camil Rodríguez a iniciar els estudis per a un ferrocarril que havia d'unir Sant Feliu amb Palamós, Palafrugell i La Bisbal per enllaçar finalment amb la línia a França. Aquesta línia comunicaria tota la zona surera del Baix Empordà.

L'any següent, el 1876, German Schiebrech sol·licita autorització per un ferrocarril de traçat semblant de Girona a Sant Feliu enllaçant amb la línia Barcelona-França a l'estació de Riudellots i amb la intenció de prolongar-se més endavant fins a Palamós i Palafrugell.

Un altre projecte, molt més ambiciós, va ser el del FERROCARRIL DEL BAJO AMPURDÁN, promogut per Teodoro Marley de Iturralde, que el 25 de setembre de 1877 va aconseguir la concessió de l'Estat per a un ferrocarril de via ampla que havia d'unir Caldes de Malavella amb Sant Miquel de Fluvià amb un ramal a Sant Feliu de Guíxols. Posteriorment es traslladaria el punt d'unió amb la línia Barcelona-França de Sant Miquel de Fluvià a Figueres. Tenia previst estacions a: Caldes, Llagostera, Santa Cristina, Castell d'Aro, Sant Feliu, Fanals d'Aro, Calonge, Palamós, Sant Joan de Palamós, Mont-ras, Palafrugell, Regencós, Pals, Fontclara de Palau-sator, Fontanilles, Torroella, Ullà, Bellcaire, Albons, Vilademat, Armentera, Vilamacolum, Riumors, Afar i Figueres.

La Memòria del Projecte justifica la necessitat d'aquest ferrocarril dient:

«Esplotándose hace ya algunos años la linea de Barcelona a Gerona, y próximo a inaugurarse la parte desde Gerona a la frontera, era de todo punto indispensable que comarcas tan importantes cual lo son las conocidas por La Selva, Valle de Aro y Bajo Ampurdán, no quedasen desatendidas en la industria de los transportes, considerada hoy como el más poderoso auxiliar de las demás industrias.

Los datos estadísticos que incluímos más adelante tomados de la misma localidad, constituyen la base de la parte económica de esta Memoria y por ellos se viene conociendo de que esta región es la más fértil, más poblada y más industrial que posee la provincia de Gerona. Cubierto de frondosos bosques de alcornoques una gran parte de este territorio, nada de particular tiene que las poblaciones inmediatas háyanse dedicado al laboreo del corcho, cuya industria ha tomado un incremento tal que no tan solo ocupa el primer lugar entre las demás provincias de España, sino que en todo el globo. La circunstancia de haber quedado este verdadero foco industrial tan separado de la via férrea de Barcelona a Francia, y la particularidad de ser costaneras sus principales poblaciones, hace que los transportes de la mercancía que constituye la primera materia de su peculiar industria, vengan verificándose por vía marítima. (...això) **nos indujo en su origen a estudiar una línea que arrancando de la estación de Caldas de Malabella, fuese directamente hacia Llagostera y Sant Feliu, y cruzando el delicioso Valle de Aro, se dirigiera a Palamós y Palafrugell; mas, muy pronto nos convencimos que un trayecto semejante, si bien había de contribuir desde luego al mayor desarrollo material de aquella comarca, especialmente de la industria taponera que la caracteriza, no quedarían satisfechas por completo sus necesidades sino se prolongaba la trayectoria por las principales poblaciones del Bajo Ampurdán, hasta enlazarla de nuevo con la vía general de Francia en el punto que se creyera más a propósito antes de la frontera, toda vez que hacia esta parte es por donde tiene lugar la natural exportaciones del producto que tan hábilmente se elabora en aquella privilegiada región corchera...».**

Aquest projecte va ser el que va arribar a un estat més avançat d'execució. El 1878 amb presència de les autoritats es posa la primera pedra a Mont-ras i a diferents punts del traçat s'inicien obres d'enginyeria. Amb tot, dificultats econòmiques van aconsellar l'any 1882 de modificar el projecte inicial. Es va crear una nova societat, la «Compañía de los Ferro-Carriles Económicos de la Selva y Ampurdán» que va dividir en dues línies de via estreta la concessió atorgada.

La primera línia, FERROCARRIL DE LA SELVA, partia de Blanes i vorejava la costa fins a Sant Feliu amb un ramal que s'endinsava cap a Castell d'Aro, Llagostera, Cassà, Quart i Girona.

La segona línia era un replantejament del Ferrocarril del Bajo Ampurdán amb algunes limitacions en la secció de Castell d'Aro a Figueres.

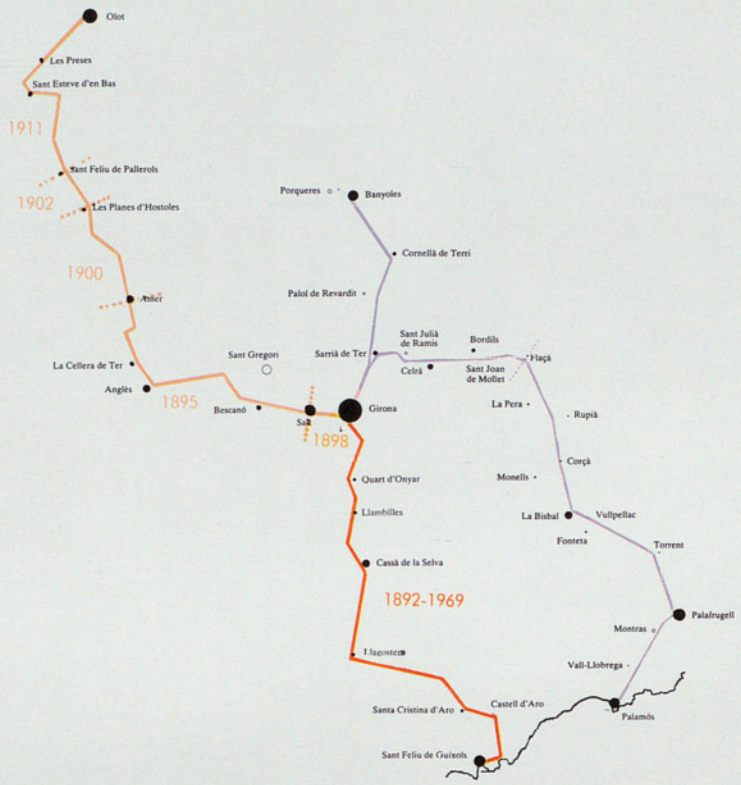
No cal remarcar l'ambició d'aquest projecte i la xarxa ferroviària que hauria permès crear a les nostres comarques, amb tres enllaços a la línia Barcelona-França, Blanes, Girona, Figueres. Lamentablement no es va poder realitzar per falta de finançament.

L'any 1885 es planteja la possibilitat de construir el FERROCARRIL CENTRAL DE CATALUÑA de Sant Feliu a Manresa per Girona, Amer i Vic i amb el nom de FERRO-CARRIL PIRENAICO cap a Cardona, Basella, Tremp, Jaca... i fins al port de Pajares. Però aquest projecte com els anteriors també fracassa. I encara fracassarà un altre intent, promogut per Pere Fontseré i Castell, que el 19 de gener de 1888 aconsegueix la concessió d'una línia de via estreta de Caldes de Malavella a Palafrugell amb ramals a Girona i Sant Feliu.

FERRO-CARRIL
DEL
BAJO-AMPURDAN
LÍNEA DE
CALDAS DE MALAVELLA AL FLUVIÁ Y FRANCIA.
POR LA COSTA.
MEMORIA
DESCRIPTIVA, FACULTATIVA Y ECONÓMICA.
BARCELONA.
IMPRENTA DE L. OBRADORS Y P. SULÉ,
1877

El Projecte de Ferrocarril del Bajo Ampurdán (1877), més ambiciós que els altres; per via ampla havia d'unir Caldes de Malavella amb Figueres amb un ramal a la nostra comarca.

Plànol Província de Girona. 1900
Línies de ferrocarril construïdes i en projecte.



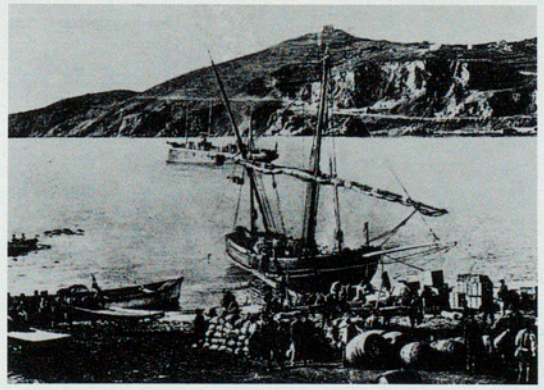
Inauguració i clausura de les línies férries a les nostres comarques.

Caldes de Malavella a Palafrugell amb ramals a Girona i Sant Feliu.
De tots els ferrocarrils que es van projectar a les nostres comarques durant la segona meitat del segle XIX únicament 3 van arribar a realitzar-se. D'un d'ells, el tren de Sant Feliu a Girona ja se'n parlarà en una altre capítol.
Dels altres dos restants, el primer fou el TRANVIA DEL BAJO AMPURDÁN, inaugurat el 23 de març de 1887 i promogut per l'empresari palamosí August Pagès Ortiz amb l'objectiu d'unir el port de Palamós amb la línia fèrria Barcelona a França a l'estació de Flaçà. El tren de Palamós va ser inaugurat el 23 de març de 1887, la mateixa companyia va sol·licitar una ampliació d'aquesta línia fins a Girona i a Banyoles. Però, la inauguració d'aquests dos nous trams no es realitzarà fins els anys 1921 i 1928 respectivament. El 23 de desembre de 1955 va ser clausurada oficialment.
L'altre ferrocarril que arribà a bon fi fou el Tren d'Olot a Girona, tot i que la seva realització va ser llarga i costosa. La concessió l'aconseguí l'any 1883 Domènec Puigoriol, però les obres, realitzades en diferents trams no s'acabaren fins l'any 1911 quan s'arribà finalment a la capital de la Garrotxa. El tren d'Olot va tenir una sort semblant a la del tren de Sant Feliu i, fracassats els intents per unir i transformar les dues línies, va fer l'últim viatge el dia 25 de juliol de 1969.

La necessitat d'un tren a Sant Feliu

Durant la segona meitat del segle XIX, tota la comarca del Baix Empordà experimentava un creixement econòmic gràcies a la indústria del suro. Sant Feliu també va participar en la regeneració d'aquesta tradicional activitat. La prosperitat d'aquest negoci devia ser força important, doncs fins i tot empreses estrangeres com la Bender, Bukmall and Sons, Perdieux, etc., arribaren a instal·lar-se en aquesta ciutat. El dinamisme que l'envoltà es reflexa en les dades que ens ofereix Carles Salmeron pel que fa al transport terrestre: en el mes de maig de 1885 entraren i sortiren per la carretera de Sant Feliu a Girona 2.423 carruatges —1.067 de viatgers i 1.356 de mercaderies— que donaren una mitjana diària de 79 carruatges entrats i sortits.
Però aviat van veure perillar el futur econòmic més immediat sinó es disposava d'uns mitjans de comunicació més adients, ja que els existents eren molt precaris. 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 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 teir molta paciència: s'invertien de cinc a sis hores en cada viatge, es compartia el 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.
Tenint en compte tot això, no ens ha de sorprendre que des de mitjans del segle XIX es desitgés obstinadament, per sortir de l'aïllament, la construcció d'un port que en paraules de Gaziel «...el convertís en estació marítima universal», i des del moment en què finalitza la línia Barcelona-França passant per Girona, i tenint en compte que Palamós ja tenia tren, s'adreçaren esperances i esforços en obtenir un ferrocarril que unís Sant Feliu amb Girona.

Pati de la fàbrica Brugada de Sant Feliu de Guíxols. 1905.



Moment de càrrega de diverses mercaderies a la badia de Sant Feliu de Guíxols.

Carregant pannes de suro en el "racó de Llevant". Finals segle XIX.

EL TREN DE SANT FELIU A GIRONA

Projecte del tren de Sant Feliu

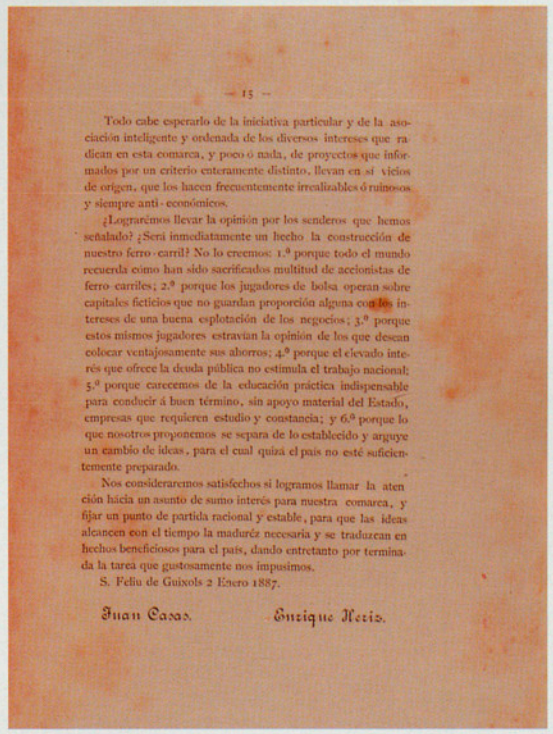
Pel gener de 1887 Joan Casas i Enric Heriz publicaven una memòria-avantprojecte que feia partir la línia de la platja de Calassanç, amb un ramal que aniria al desembarcador del «racó de Llevant», sota del Fortim. De Sant Feliu anava a Cassà de la Selva, des d'on es desviaria cap a Fornells per trobar-se amb la línia de França.
Ambdós autors insistien en la necessitat de la seva construcció i en la viabilitat econòmica. Feien, però, una descripció de la línia poc elaborada tècnicament, encara que mantenien que l'amplada de la via seria de 0,75 m.
No cal dir que aquella Memòria editada a Sant Feliu fou molt ben acollida per la gran majoria dels guixolencs.
Calia tanmateix un estudi més detallat i concret, la redacció del projecte definitiu. Aquest treball i la seva redacció anà a càrrec de l'enginyer de camins Carles Cardenal, que ja tenia l'experiència d'haver treballat en altres companyies ferroviàries.
El 9 de gener de 1888 n'acabà la redacció. Es tractava d'un manuscrit que s'ha conservat perfectament.
Cardenal, d'entrada, varià la idea de la Memòria anterior, la d'Heriz, en el sentit que pensà en una línia que comuniqués Sant Feliu amb Girona, passant per Llambilles, Quart i la Creueta.
Pel que fa a l'amplada de la via, Cardenal respectà la idea de l'Enric Heriz. Havia de ser de 0,75 m.
Després de fer la descripció topogràfica i geològica del terreny, passà a descriure la del traçat —que el dividí en dues seccions: de Girona a Llagostera (la Primera) i de Llagostera a Sant Feliu (la Segona), amb un estudi del perfil horitzontal i vertical.
Els radis mínims dels revolts, els pendents, les longituds de les alineacions, etc., tot hi era contemplat, en el projecte de Cardenal.
Quant a les obres de fàbrica, les estacions les dividí en dues categories: de primera (la de Girona i la de Sant Feliu) i de segona (totes les altres). La de Girona l'emplaçava molt a prop de l'estació de França; i la de Sant Feliu a tocar la fàbrica de can Batet que amb ziga-zaga el futur tren superés la collada de la carretera de Palamós.
Els ponts a construir sobre els rius Onyar, Bugantó, Verneda i el Ridaura també hi eren previstos. El sistema de via adoptat, les travesses, el material mòbil, etc.
Aquest projecte detallat de l'enginyer Carles Cardenal va ser enviat a Madrid el mes de febrer, on fou aprovat per les dues Cambres legislatives.
La R.O. de 4 de maig de 1888 autoritzava el govern a atorgar-ne la concessió del ferrocarril.
Finalment, el 21 de març de 1889, se'n concedí la concessió per 99 anys a Joan Casas i Arxer, com a representant de tot un poble.

Memòria impresa de l'avantprojecte de Joan Casas i d'Enric Heriz (1887).

PROYECTO
DE
FERRO-CARRIL ECONÓMICO
DE
San Feliu de Guixols
AL INTERIOR

MEMORIA

GERONA
IMPRENTA Y LIBRERIA DE PACIANO TORRES,
Plaza de la Constitución, 9.
1887.



— 15 —

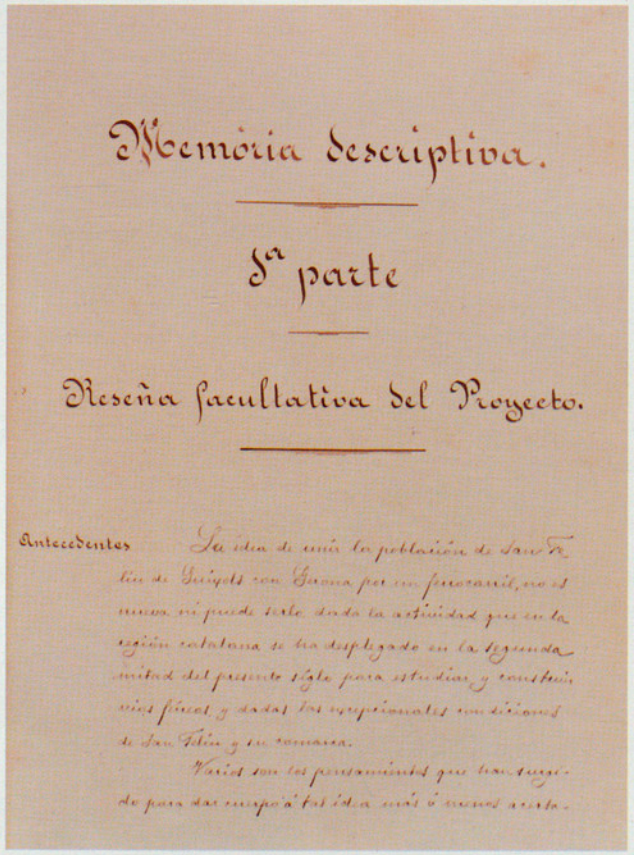
Todo cabe esperarlo de la iniciativa particular y de la asociación inteligente y ordenada de los diversos intereses que radican en esta comarca, y poco ó nada, de proyectos que informados por un criterio enteramente distinto, llevan en sí vicios de origen, que los hacen frecuentemente irrealizables ó ruinosos y siempre anti-económicos.

¿Lograrémos llevar la opinión por los senderos que hemos señalado? ¿Será inmediatamente un hecho la construcción de nuestro ferro-carril? No lo creemos: 1.º porque todo el mundo recuerda como han sido sacrificados multitud de accionistas de ferro-carriles; 2.º porque los jugadores de bolsa operan sobre capitales ficticios que no guardan proporción alguna con los intereses de una buena esplotación de los negocios; 3.º porque estos mismos jugadores estravían la opinión de los que desean colocar ventajosamente sus ahorros; 4.º porque el elevado interés que ofrece la deuda pública no estimula el trabajo nacional; 5.º porque carecemos de la educación práctica indispensable para conducir á buen término, sin apoyo material del Estado, empresas que requieren estudio y constancia; y 6.º porque lo que nosotros proponemos se separa de lo establecido y arguye un cambio de ideas, para el cual quizá el país no esté suficientemente preparado.

Nos consideraremos satisfechos si logramos llamar la atención hácia un asunto de sumo interés para nuestra comarca, y fijar un punto de partida racional y estable, para que las ideas alcancen con el tiempo la madurez necesaria y se traduzcan en hechos beneficiosos para el país, dando entretanto por terminada la tarea que gustosamente nos impusimos.

S. Feliu de Guixols 2 Enero 1887.

Juan Casas. Enrique Heriz.



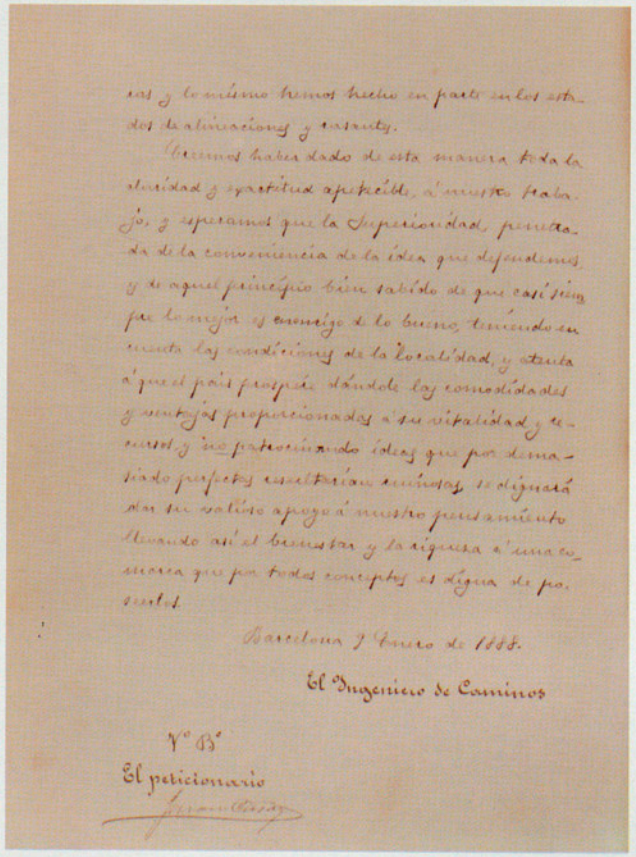
Memoria descriptiva.

1ª parte

Reseña facultativa del Proyecto.

Antecedentes — La idea de unir la población de San Feliu de Guixols con Gerona por un ferrocarril, no es nueva ni puede serlo dada la actividad que en la región catalana se ha desplegado en la segunda mitad del presente siglo para estudiar y construir vías fáciles y dotar los respectivos municipios de San Feliu y su comarca.

Varios son los pensamientos que han surgido para dar cumplimiento á tal idea más ó menos acerta-



ras y lo mismo hemos hecho en parte en los estudios de alineaciones y rasantes.

Creemos haber dado de esta manera toda la claridad y exactitud apetecible á nuestro trabajo, y esperamos que la Superioridad, penetrada de la conveniencia de la idea que defendemos, y de aquel principio bien sabido de que casi siempre lo mejor es enemigo de lo bueno, teniendo en cuenta las condiciones de la localidad, y atenta á que el país prospere dándole las comodidades y ventajas proporcionadas á su vitalidad y recursos, y no patrocinando ideas que por demasiado perfectas resultarían estériles, se dignará dar su valioso apoyo á nuestro pensamiento elevando así el bienestar y la riqueza á una comarca que por todos conceptos es digna de poseerlos.

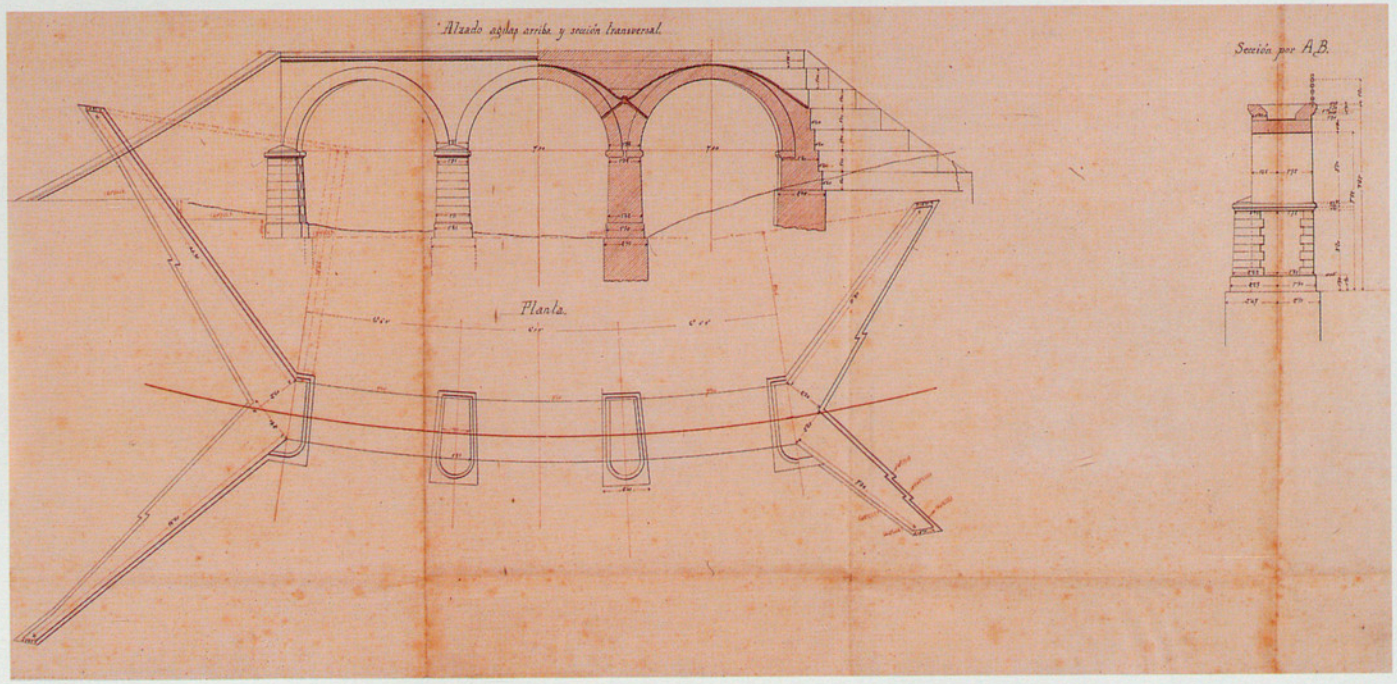
Barcelona 9 Enero de 1888.

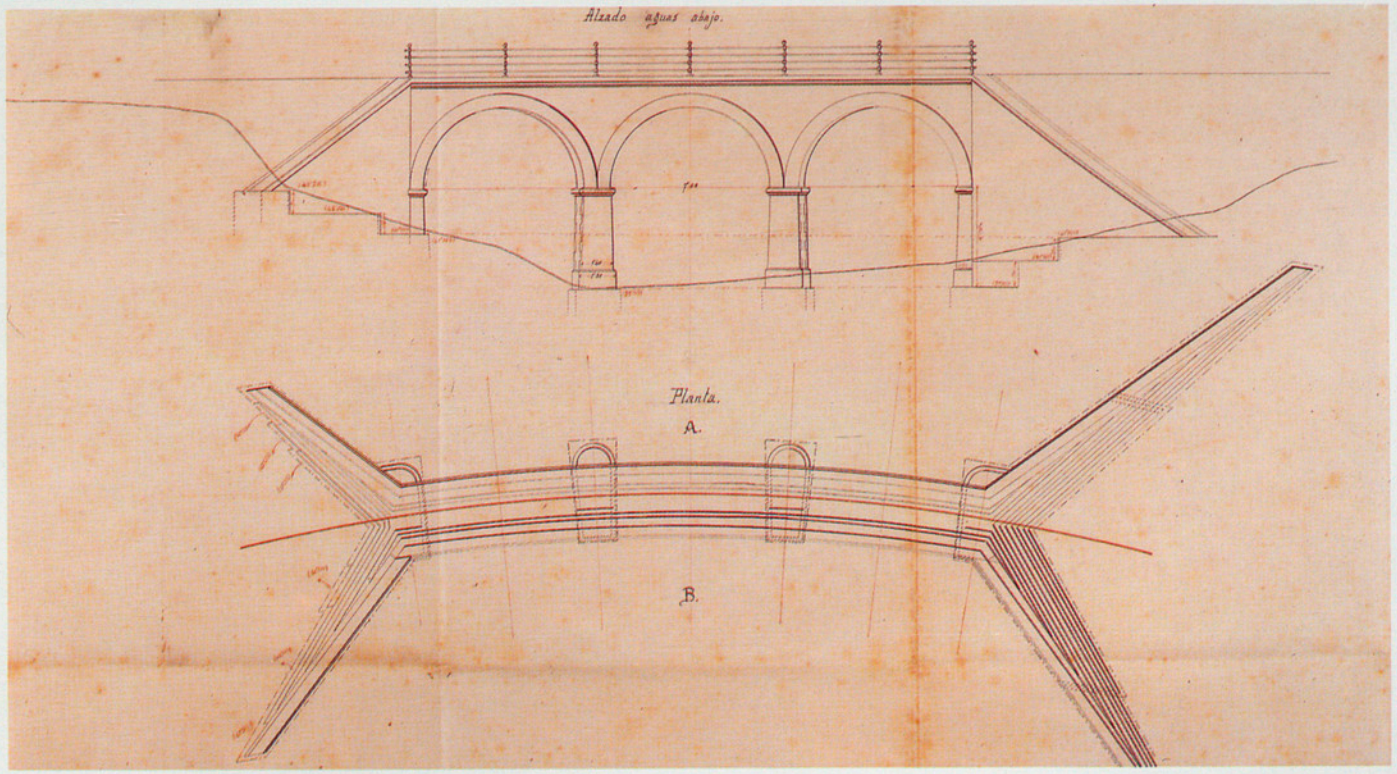
El Ingeniero de Caminos

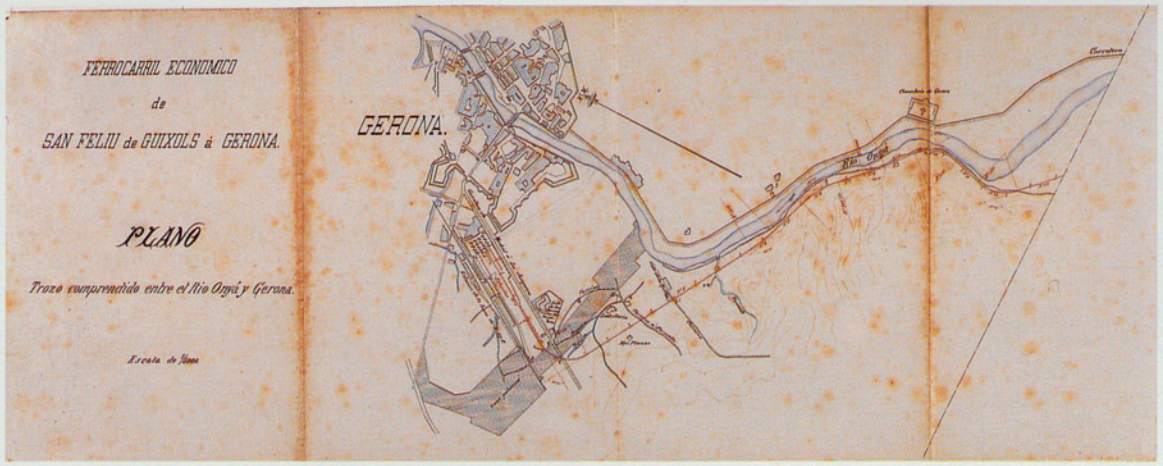
Vº Bº
El peticionario

Primera i darrera pàgina del projecte definitiu redactat per l'enginyer Carles Cardenal (1888).

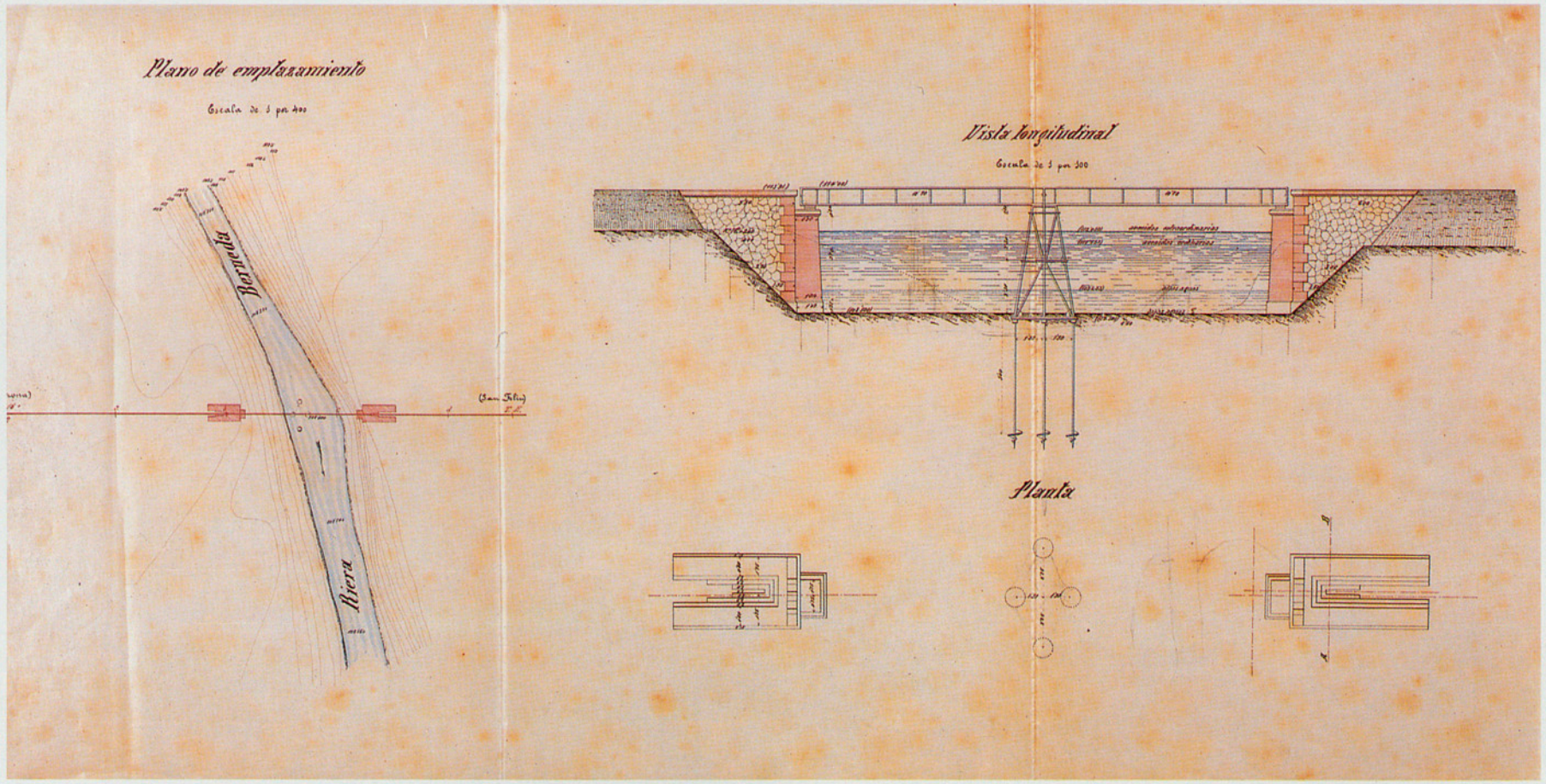
Planta i alçat del Pont de Salenys. Bernat Puig, enginyer de la Companyia projectà el pont de Salenys, construït d'obra sobre tres arc de pedra. Tenia una longitud de 25 metres.



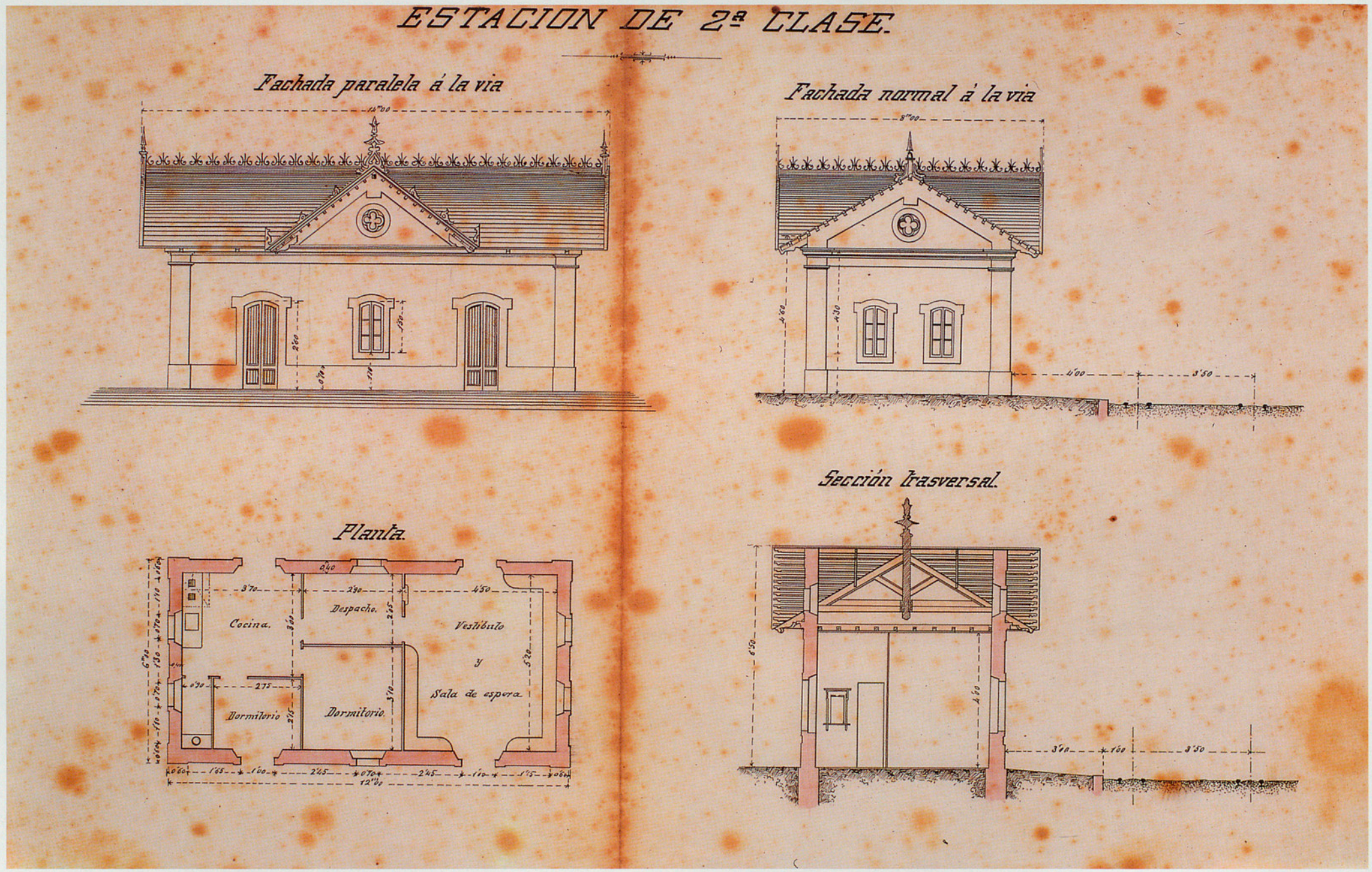




Traçat del tren entre el riu Onyar i el pla de la ciutat de Girona, on es creuava amb la carretera de Barcelona.



Projecte del pont sobre la riera del Verneda. Plànol de l'emplaçament, de la planta i longitud.



Les estacions de segona classe constaven d'un sol edifici de planta baixa, amb dues portes a la façana paral·lela a la via. Una donava accés al vestíbul i sala d'espera; i l'altra, a l'habitació de l'encarregat de l'estació.

Els promotors. La constitució de la societat. Emissions d'obligacions

A les darreries del segle XIX, les circumstàncies socials i econòmiques que vivia la població guixolenca feren possible que dos dels seus fills figuressin com a promotors individuals del ferrocarril. Així es pot dir que, inicialment, el tren de Sant Feliu a Girona va ser l'obra personal de dos guixolencs: Joan Casas i Arxer i Enric Heriz i Campaneria. Darrera d'ells, però, hi havia tot un poble que —com es veurà—, recolzà i féu possible el seu projecte.

Joan Casas i Arxer (1839-1923) va ser membre de la Junta Revolucionària i alcalde de la vila moltes vegades. Obtingué personalment la concessió i, després de fer els tràmits, els treballs i les despeses per obtenir-la, la traspassà a la Companyia que es constituí el 15 d'abril de 1889. Fou elegit president en l'acte de constitució. Gestionà la construcció del tren i l'autorització de posar-lo en marxa. Presidí la inauguració del 30 de juny de 1892. I el 1895 deixà de ser-ne, per tornar a ser elegit president de 1905 a 1908.

L'Enric Heriz i Campaneria —morí el 1895— era enginyer de camins, canals i ports. Sense ser natural de Sant Feliu —ho era la seva mare— se'l pot considerar guixolenc per haver estat nomenat fill adoptiu de la vila i per la generositat que demostrà en moltes de les obres urbanístiques de la Ciutat.

El 1889 publicà, entre molts altres opuscles, el llibre «Ferrocarriles de 75 centímetros», on demostrava els avantatges i l'estalvi que representava aquest ample de via.

Tenia una cultura sòlida i enciclopèdica, i en contra seva es van organitzar algunes campanyes insidioses. La qual cosa el va obligar a residir i morir fora del seu poble estimat, sense poder veure tot l'esplendor de la realització del seu projecte ferroviari.

Com s'ha dit abans, la concessió concedida a la persona de Joan Casas es va transferir a la Companyia que es constituí el 15 d'abril de 1889, davant del notari de la vila de Sant Feliu Joaquim Sala i Martí, que l'enregistrà amb el nom de «Compañía Anónima del Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona».

El capital social era de 1.536.100 pessetes que es dividí en 15.361 accions. Més de deu mil de les quals varen ser subscrites pel mateix Joan Casas. Les accions eren de 100 pessetes cada una (en títols d'1, 5 i 25 accions); la qual cosa va permetre la participació de bona part de la població guixolenca en l'empresa.

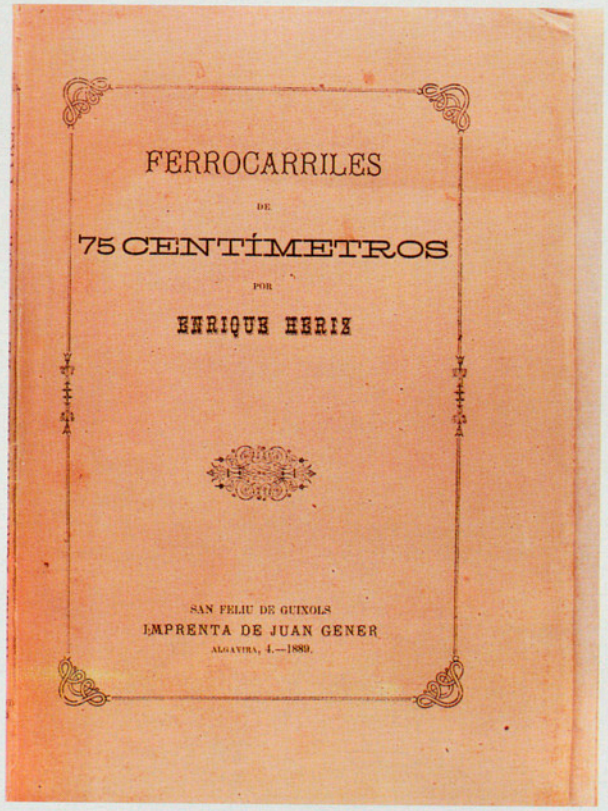
Donat que el cost de la construcció del ferrocarril s'elevà tres milions de pessetes, es féu necessària una ampliació que ràpidament i en pocs dies va ser subscrita.

Com sigui que la manca de subvencions per part de les institucions públiques —llevat de l'Ajuntament de Sant Feliu. La Diputació de Girona no pagà immediatament el que havia promès; per constrenyiment

ESCRITURA PÚBLICA
DE
Sociedad anónima
Del Ferrocarril
DE S. FELIU DE GUIXOLS Á GERONA
AUTORIZADA
POR
DON JOAQUIN SALA Y MARTÍ
Notario del Colegio del Territorio de Barcelona con residencia en
S. Feliu de Guixols á 15 de Abril de 1889

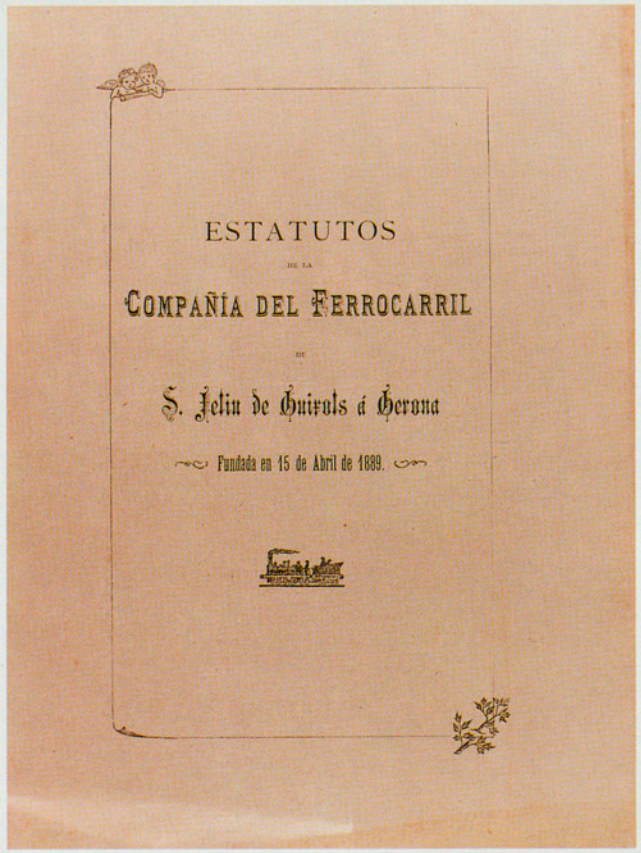
Escriptura pública de la constitució de la companyia (15 d'abril 1889).

Joan Casas i Arxer amb la seva esposa.


FERROCARRILES
DE
75 CENTÍMETROS
POR
ENRIQUE HERIZ
SAN FELIU DE GUIXOLS
IMPRENTA DE JUAN GENER
ALGAVIRA, 4.—1889.

"Ferrocarriles de 75 centímetros", obra de l'Enric Heriz (1889).

Pedra litogràfica per reproduir les accions del tren.



ESTATUTOS

DE LA

COMPAÑIA DEL FERROCARRIL

DE

S. Feliu de Guixols á Gerona

Fundada en 15 de Abril de 1889.

Fulletó dels Estatuts que havien de regir la Companyia (1889).

Pedra litogràfica

judicial ho féu molts anys després!— es pot dir que tota la càrrega financera de l'esplanació i explotació del tren va haver de sortir de la iniciativa privada de la població ganxona.

Així, doncs, els primers socis de la companyia residien gairebé tots a Sant Feliu. Propietaris, fabricants i rendistes —els que més!. Però també hi havia metges, professors, pintors, flequers, tapers, etc., tots els estaments menestrals hi eren representats.

El 12 de maig va tenir lloc la Junta General Extraordinària que havia d'elegir-ne el Consell d'Administració.

Un cop nomenat el Consell, a Joan Casa se li conferí el càrrec de Gerent, que aniria junt al de President del Consell.

COMPAÑIA DEL FERROCARRIL

DE

SAN FELIU DE GUIXOLS Á GERONA

Sociedad Anónima por Acciones con domicilio en esta villa constituida según escritura ante el Notario de la misma D. Joaquin Sala y Martí de 15 Abril de 1889.

CAPITAL SOCIAL: 1.536.100 PESETAS

Dividido en 15.361 acciones de 100 Pesetas cada una completamente Liberadas

TITULO Nº 02573

SÉRIE C-1 Accion Nº 15345 Valor 100 Pesetas

La Compañia del ferrocarril de S. Feliu de Guixols á Gerona reconoce al portador de este titulo todos los derechos que corresponden á los Accionistas segun la Escritura Social y los acuerdos legalmente tomados y queda sujeto á las prescripciones de los mismos Estatutos y acuerdos

San Feliu de Guixols 1º Septiembre 1890.

El Presidente. Juan Casas

El Vice Presidente. José Llorens

JUSTIFICADO 1 8 DIC. 1950 Nº 2 Ayuntamiento de San Feliu de Guixols Secretaría del Ferrocarril de San Feliu de Guixols a Gerona

Títol d'acció emès per la Companyia del tren.

Les obres d'esplanació

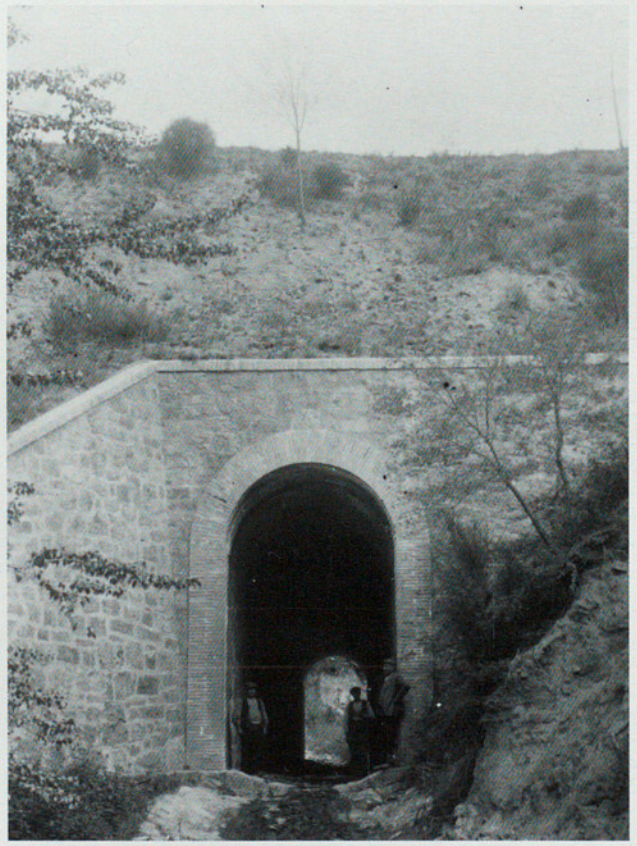
Constituïda la Compañía del Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona S.A. el 15 d'abril de 1889, les obres s'iniciaren gairebé immediatament. Així, a principi de maig i sota un ambient festiu se celebrava a la Costa d'Alou un petit acte d'inauguració i de felicitació als impulsors del projecte, al qual hi assistiren una cinquantena d'accionistes i convidats. Foren sens dubte aquest optimisme i confiança en el projecte els que permeteren afrontar i superar amb èxit els problemes que sorgiren en l'execució de l'obra. El traçat fou dividit en dues seccions que confluïen a Llagostera i els treballs es començaren per totes dues alhora. Al capdavant d'aquests hi havia l'enginyer-director Carles Cardenal, secundat per l'enginyer en cap de la 2a secció, Bernat Puig, mentre que l'enginyer encarregat de la 1a era Josep Roca i Roca durant el 1889 i després Joan Verdaguer. L'empresa designada per a realitzar l'obra fou la Lluís Garavetti de Barcelona. Aviat, però, sorgiren els primers entrebancs: als problemes en l'expropiació dels terrenys afectats, encara per resoldre, s'hi afegiren dificultats tècniques per la manca d'infrastructura i capacitat d'organització de la mateixa empresa. Els problemes amb els antics propietaris els capitalitzaren sobretot els empresaris santfeliuencs Sr. Batet i Sr. Sibils que s'oposaren de totes totes a l'expropiació.

Pel que fa a l'obra, de seguida s'apreciaren les deficiències de l'empresa adjudicatària. Així, per exemple, la construcció del pont sobre el Ridaura s'hagué d'aturar per dos cops en no disposar dels mitjans adequats per a bombejar l'aigua dels forats de cimentació. D'altra part, l'empresa mostrà reiteradament la seva incapacitat organitzativa en no poder aportar un nombre regular de treballadors a les diferents tasques a realitzar al llarg de la línia. L'agreujament de la situació per diversos accidents soferts per treballadors, un d'ells mortal en la persona de Miquel Maimí de Llambilles a causa d'una esllavissada de terra a Llagostera, féu que es decidís finalment el traspàs del contracte a Ludovico Garavetti Gianna. Així i tot, la Companyia optà per rescindir aquest contracte l'any següent, 1890, pels endarreriments en el pagament als treballadors.

El nombre de persones que treballaren en la construcció de la línia arribà en alguns moments a la ratlla de les cinc-centes, tot i que variava molt. Aquests treballadors s'organitzaven en brigades dirigides per un capatàs. La formació i quantitat d'integrants de les brigades responia a la seva ubicació en el traçat, a la tasca a realitzar o a la seva qualificació professional, que abastava des de paletes a manobres, passant per picapedrers, miners, ferrers, carreters, etc. Els treballs que requerien més especialització eren els més ben retribuïts, entre les 4 ptes. per jornada de picapedrers i paletes i les 6,50 o 7 ptes. dels carreters. Els sous més baixos corresponien als ''vailets'' entre 1 i 1,75 ptes. la jornada, mentre que la mitjana era d'entre 2,50 i 2,75 ptes. els manobres. Val a dir que molts d'ells eren aragonesos i que un cop acabada la construcció es quedaren a treballar per la Companyia.

L'estació de Sant Feliu de Guíxols en construcció.

Les obres al pont sobre el Ridaura presentaren problemes sovint.



El pas inferior sota la Costa d'Alou.

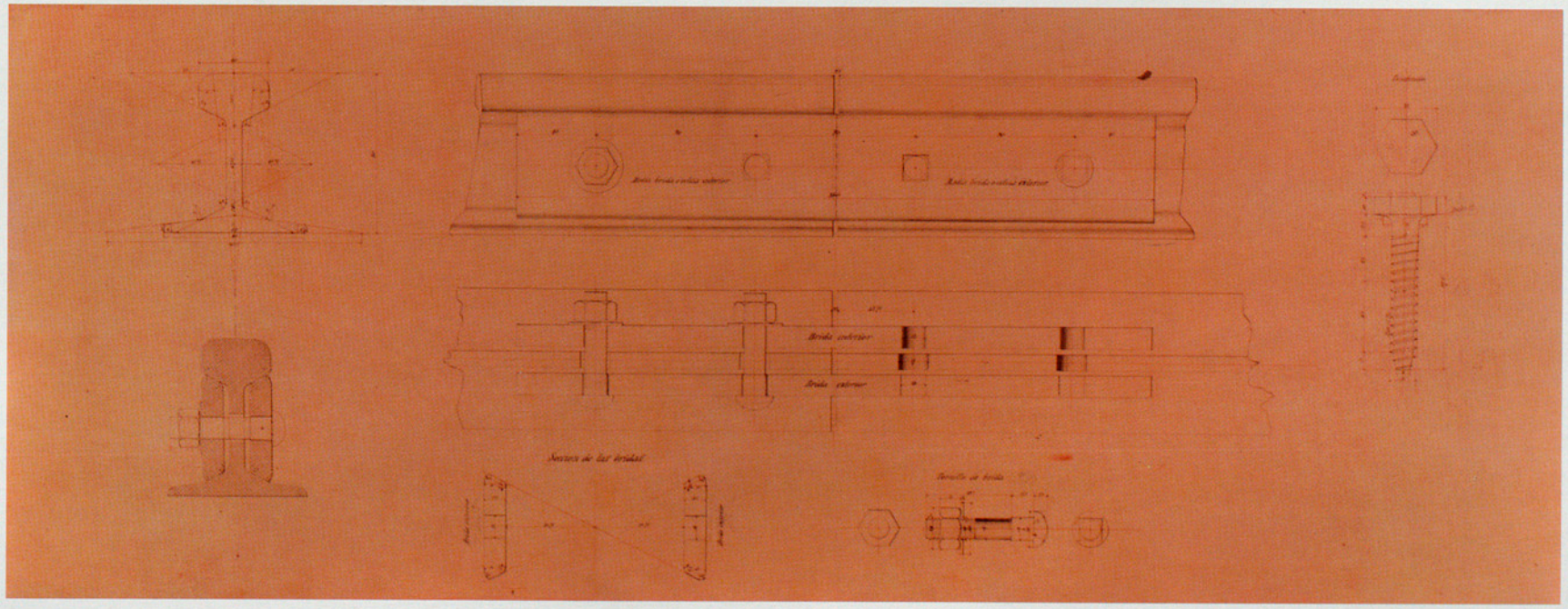
Treballs de construcció del pont sobre l'Onyar.

Els materials

El juny de 1890 arribà al port de Sant Feliu el vapor Juan Cussningham amb una càrrega prou particular: es tractava de 310 Tm de carril i material de via. Aquestes tones es repartien entre 89.289 m lineals de via, del tipus Vignole de 16 kg/m en format de barres de 7,60 m i foren adquirides a Bèlgica, a la firma Caramin & Cie de Thy le Château. La via, amb les seves respectives 60.000 travesses de roure, aniria subjectada per 300.000 tirafonts o escàrpies, i a les corbes més tancades per plaques de seient, a més de 22.400 eclisses i 44.000 cargols. Tot aquest material restà al port fins al 1891, en què es col·locà. La instal·lació del carril fou encarregada a l'enginyer Jean Metewi, donada la seva experiència demostrada en les obres del Tramvia del Baix Empordà, mentre que el supervisor i vigilant dels materials fou el mestre/paleta Joaquim Prujà. Al llarg de la via es col·locaren també indicadors de distància, que es trobaven a cada punt quilomètric i també a cada hectòmetre. Aquests indicadors eren de pedra i tenien diferent tamany segons es tractessin d'un o altre.

Cal remarcar que en tots els anys que durà l'explotació del tren de Sant Feliu només s'adquiriren 3.500 m més de carril nou entre els anys 1924 i 1963. Això comportà un desgast considerable de la via, que va arribar als 13 kg/m en alguns punts. Les zones més afectades eren les corbes del recorregut, ja que el desgast s'accentuava amb la força centrífuga del tren en girar, que es compensava amb un lleuger peraltat del carril exterior. No obstant això, el material es deteriorava considerablement i, a causa de l'esgotament dels recanvis, de tant en tant el de les corbes més tancades havia de ser substituït pel de les estacions, menys castigat. El problema fou força més preocupant amb l'adquisició de les locomotores 11 i 12, perquè pel seu major pes i llargada dels eixos acoblats el carril s'obria lleugerament al pas per algunes corbes.

Detall de fixació del carril de la via.



Malgrat tots els inconvenients i els mitjans de treball, gràcies a l'impuls d'uns i a la suor dels altres les obres anaren avançant. L'arribada de les dues primeres locomotores permeté l'acceleració dels treballs en poder-se utilitzar en el moviment de terres. D'aquesta manera, el 6 d'agost de 1891 sortia el primer tren de proves de Sant Feliu de Guíxols a Santa Cristina d'Aro. El trajecte fou cobert a una velocitat de 30 km per hora i es trigà 10 minuts a recórrer. A mitjan setembre s'arribà, enmig d'una gran espectació, a Llagostera i el 13 de novembre a Cassà de la Selva, on s'organitzà una gran festa i un banquet a l'Ajuntament ofert als representants de la Companyia. Finalment, el 24 de juny s'aconseguia l'autorització definitiva: es comptava amb part del parc mòbil i motor i tot estava a punt per a la inauguració de la línia. La seva construcció havia costat un total de 3.141.868 ptes. Enrera restaven més de 175 obres de fàbrica entre ponts, pontons i passos, set d'inferiors, sis de superiors, i 131 a nivell, dels quals 3 eren guardats per cadenes, 6 per barreres oscil·lants i 2 per barreres corredisses..., necessari tot plegat per a obtenir els 39,100 km de línia que unien Sant Feliu de Guíxols amb Girona.

Els ponts de la línia

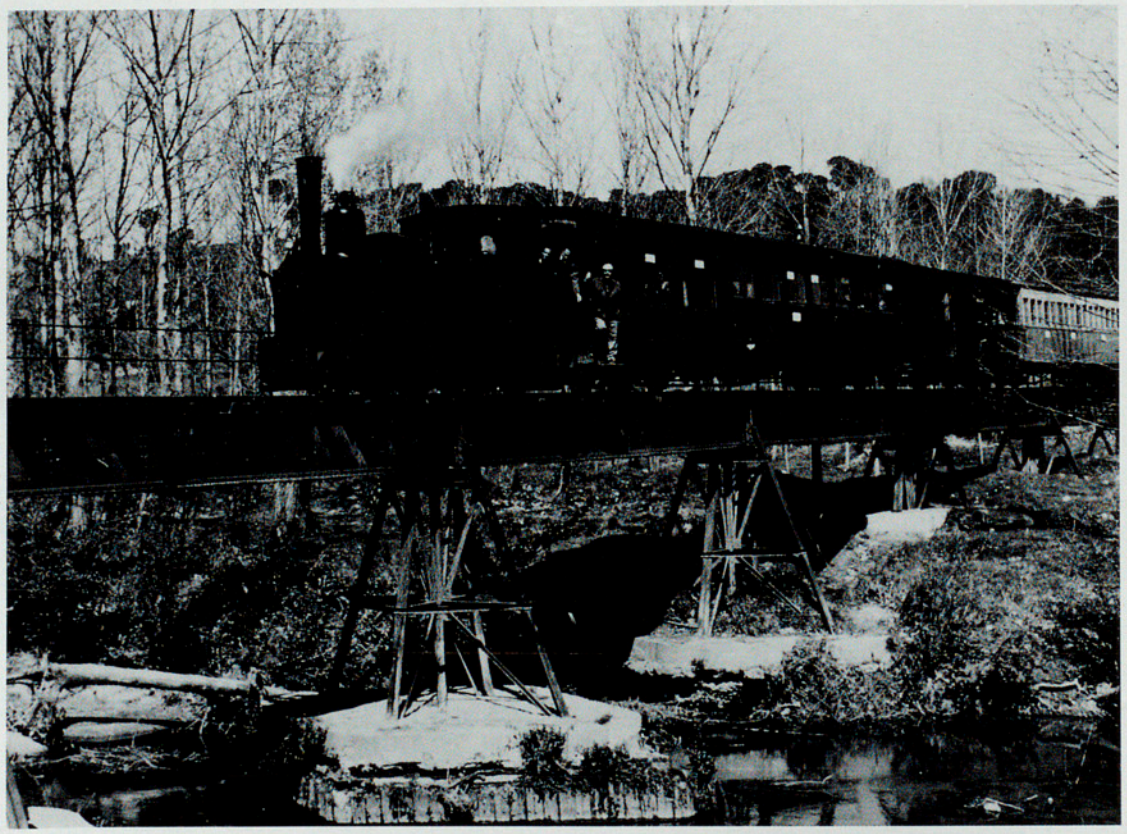
La companyia del ferrocarril, en la seva línia de Sant Feliu a Girona de prop de quaranta quilòmetres, va haver de construir-hi cinc ponts pròpiament dits, per salvar els accidents geològics produïts per l'erosió dels rius. Les altres obres van ser pontons i revestiments.

Dels cinc, quatre n'eren metàl·lics i un d'obra.

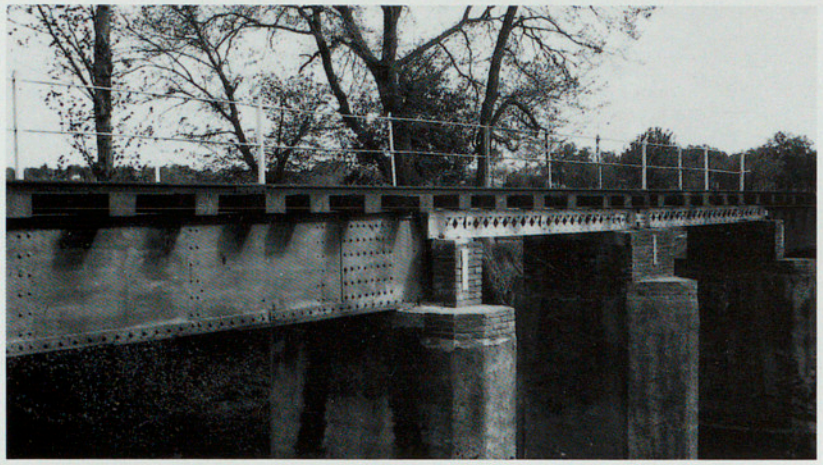
- El de l'Onyar, al km 4,189, de 80 metres de longitud. Costà de fer-lo 40.200 ptes. Tenia vuit pilars dins el llit del riu i estava dividit en vuit trams de 10 m.
- El del Bugantó, al km 9,957, de 30 m. Era de tres trams metàl·lics de 10 m cada un. I es féu amb un pressupost de 14.600 ptes.

Pont sobre el Bugantó.

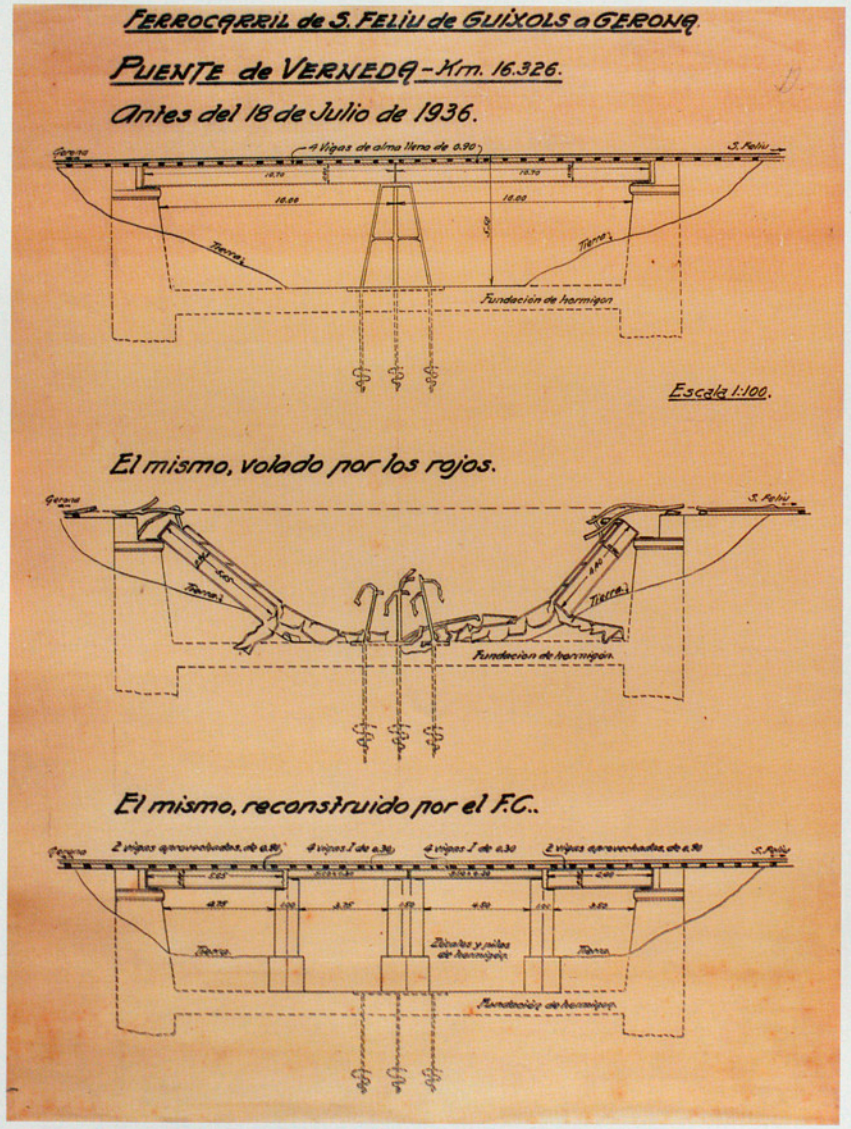
Pont sobre l'Onyar.



Pont sobre l'Onyar.



Pont del Verneda, reconstruït amb formigó després de la guerra.



Primer pont del Ridaura (1892-1911).

- El del Verneda, de 20 m, al km 16,326. Costà 8.600 ptes. Aquest pont va ser volat amb la retirada republicana el 1939, i per tant s'hagué de reconstruir.
- Al km 35,021 hi havia el del Ridaura, de 40 m, que es va construir amb 19.500 ptes. Constava de quatre trams metàl·lics de 10 metres cada un. Era del mateix tipus que el de l'Onyar i tenia tres pilars metàl·lics.

Pel novembre de 1908, a causa d'una forta riuada, el pilar central va baixar.

Així és que el 1912 es va haver de construir el darrer pont, d'un sol tram de 40 metres de longitud. Obra de l'enginyer industrial August de Rull, i l'empresa constructora va ser la Maquinista Terrestre i Marítima de Barcelona.

Tots els quatre ponts metàl·lics inicials van ser construïts pel mateix enginyer, Alexandre Wohlguemuth de l'Arsenal Civil de Barcelona, el 1891.

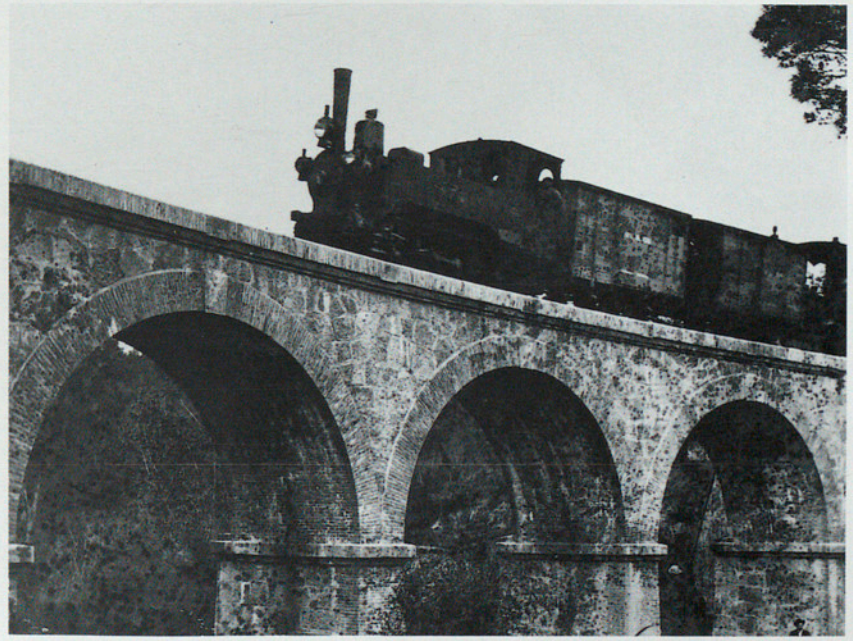
El pont de Salenys era d'obra, de tres arcs de pedra de mig punt de set metres de llum cada un. Tenia una longitud de 25 metres i, en ple revolt va ser projectat per Bernat Puig, enginyer de la Companyia, i el contractista va ser Garavetti. No se sap amb tota seguretat, però es calculava que havia costat de fer-lo unes 12.000 ptes.

Amb la retirada republicana es volà el pont del Verneda. (Representació gràfica de l'esdeveniment, feta pels "nacionals").

Nou pont del Ridaura, construït el 1912.

Pont de Salenys.

Pont de Salenys.



Les estacions

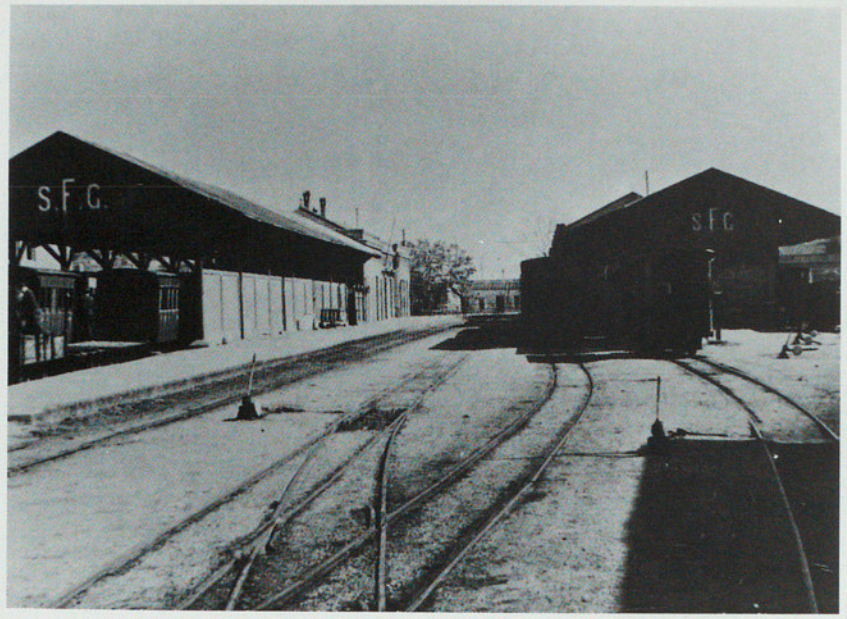
Totes les estacions de la línia tingueren una mateixa concepció arquitectònica que els conferia un aire de coherència dintre del mateix estil malgrat ser edificis diferents. Encara a hores d'ara, totes elles es caracteritzen per l'obra vista, el maó a les cantonades i muntants de portes i finestres, les parets estucades, les teules planes realitzades a Roix Frères de Marsella i la cresteria que corona totes les aigües. A part de les estacions principals de terme, Sant Feliu de Guíxols i Girona, es poden distingir clarament tres tipus d'edifici:

- els baixadors (la Creueta —avui desaparegut—, Llambilles i Bell-lloch/Font Picant), construccions força reduïdes, amb una sola entrada per façana i la teulada a dues aigües.
- les estacions de 3a (Quart, Santa Cristina d'Aro i Castell d'Aro), de semblant composició al tipus anterior però amb dues entrades per façana i la disposició de les finestres diferent. Tenen també la teulada a dues aigües.
- les estacions de 2a (Cassà de la Selva i Llagostera), construccions de planta composta de tres volums, dos d'ells articulats respecte un de central que conforma un teulat a quatre vessants i per tant a vuit aigües. Disposen igualment de dues entrades més a la façana que donava a la via.

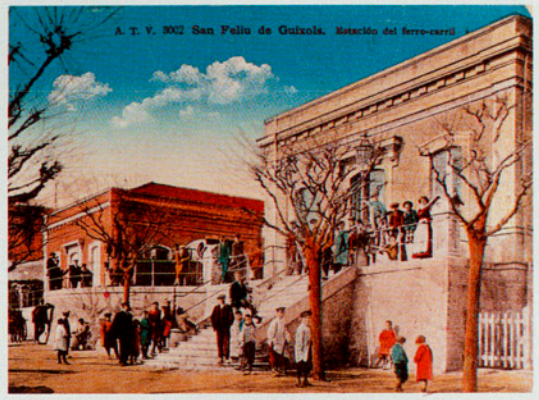
Totes aquestes estacions de segon ordre foren aixecades pel constructor Josep Mundet de Llagostera i comptaven amb un edifici complementari de planta quadrada, teulat a vuit aigües i reduïdes dimensions, destinat a serveis. Anava provist al davant de l'entrada amb una tanca de fusta que s'allargava tant com la façana. Igualment totes les estacions tenien integrades al seu interior l'habitatge del cap d'estació o persona encarregada del seu funcionament. D'altres instal·lacions possibles eren els dipòsits de les màquines que, a part de les estacions principals, tenien Cassà de la Selva i Llagostera. A Llagostera, a més a més, hi havia un dipòsit d'aigua necessari per abastir d'aquest líquid les màquines a la meitat del recorregut. Es tractava d'un cos hexagonal de 7 m d'alçada i 5.000 l de capacitat que vessava l'aigua per mitjà d'un artilugi giratori anomenat aiguada.

L'estació de Girona, malgrat ser una estació de primera i comptar amb instal·lacions complementàries, no passà mai de ser un edifici provisional. En un principi havia de construir-se del mateix tipus que la de Sant Feliu de Guíxols, però motius d'ordre econòmic anaren posposant la seva realització. Acabada la Guerra Civil, el projecte de unificar el traçat del carrilet de Sant Feliu amb el d'Olot feia possible la construcció d'una gran estació comuna. Tanmateix aquesta proposta no prosperà i l'obra provisional es convertí en definitiva fins que fou enderrocada.

D'aquesa manera, doncs, la gran estació del carrilet fou i és la de Sant Feliu de Guíxols. Comptava en conjunt amb 8.793 m2 repartits entre divuit vies



Dipòsits estació de Sant Feliu de Guíxols.



Estació de Sant Feliu de Guíxols

La giratòria de l'estació de Sant Feliu de Guíxols. Aquesta placa permetia canviar el sentit de les locomotores.

El popular baixador dels banyistes, a S'Agaró.

L'estació de Castell d'Aro, de 3ª categoria.

Estació de Santa Cristina d'Aro, també de 3ª categoria.

Estació de 2ª categoria de Llagostera.

L'aiguada de Llagostera, a mig camí del recorregut era on les locomotores reomplien el seu dipòsit d'aigua.

El baixador i restaurant de Bell-lloch/Font Picant.

Caseta de la guardessa del pas de Penedes, també del mateix estil arquitectònic.

Elements en forma de gla que coronaven l'aiguada de Llagostera.

i dotze edificis: sala d'espera, cotxeres, facturació de mercaderies, tallers, etc. A la sala d'espera s'hi accedia per mitjà d'unes escales que donaven un toc de distinció en comparació a la resta de les estacions. Així mateix, es diferenciava la part d'estança reservada a 1a classe i la considerada com a general.

Els tallers era on es realitzaven totes les revisions i reparacions del parc mòbil i motor i es dividien en tallers generals, de fusteria, de reparació i pintura i magatzem de lubricants. A tot això calia encara afegir les instal·lacions del port, prolongació posterior de la via per tal de facilitar les feines de càrrega i descàrrega de mercaderies als vaixells allí ancorats, i els apartadors industrials de la Companyia General de Carbons i de la fàbrica del Sr. Torres Domènech.

Altres elements d'infrastructura existents alhora a Girona eren l'aiguada, unes bàscules de la Casa Pibernat de Barcelona amb un pes màxim de fins a 30 Tm (les altres estacions en tenien de portàtils amb capacitat fins a 500 kg) i les plaques giratòries per a canviar el sentit de les màquines. Aquestes hagueren de ser substituïdes el 1925 per l'adquisició de les noves locomotores, núm. 11 i 12. Foren construïdes per la Maquinista Terrestre i Marítima de Barcelona.

Al llarg del traçat també existien construccions molt senzilles com la del pas a nivell de Penedès que seguia malgrat tot l'estil arquitectònic imposat, o simples andanes com els baixadors de Llebrers, Esclet o S'Agaró. Hi havia també tres apartadors industrials a diferents estacions: un a Cassà de la Selva destinat al suro i dues destinades a farineres a Llagostera i la Creueta. Però l'edifici més curiós, sobretot pel seu ús i requesta, era el del restaurant del baixador de la Font Picant, construït el 1895, a càrrec de la mateixa Companyia, pel mestre d'obres de Sant Feliu Joan Bosch. Funcionà ininterrompudament fins al 1936 i fou reobert el 1963 per Narcís Negre i Tibau sota la mateixa activitat gastronòmica.

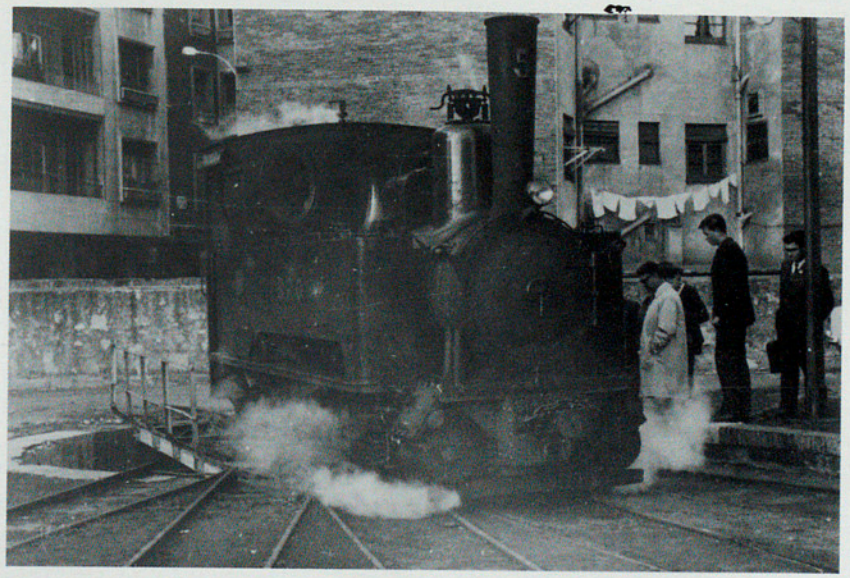
Estació de 2ª categoria de Cassà de la Selva.

L'estació de Quart, de 3ª categoria.

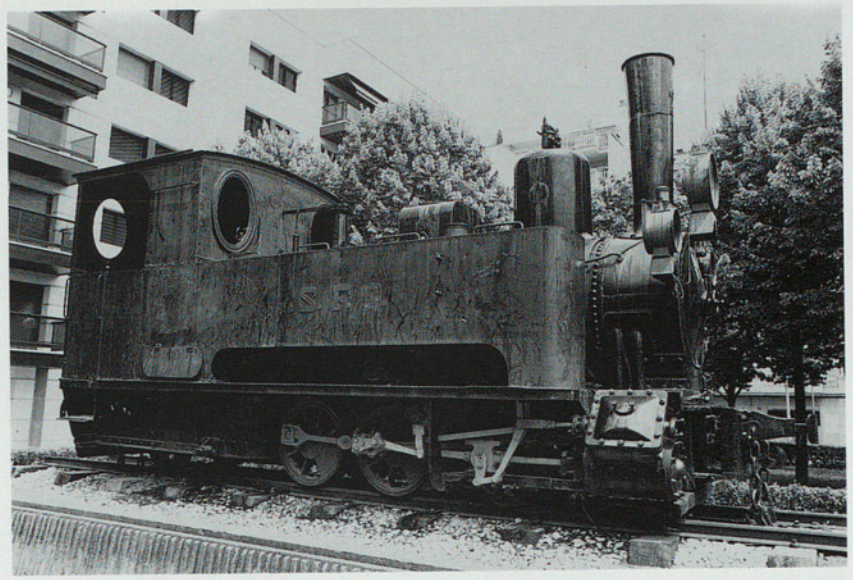
Baixador de Llambilles.

Baixador de la Creueta.

La giratòria de Girona amb una màquina a punt de retornar cap a Sant Feliu de Guíxols.



Locomotora 1, actualment al Passeig de Sant Feliu.



Locomotora 2, avui al davant de l'estació de Girona.

Locomotora 3. Fou desballestada al tancar-se la línia

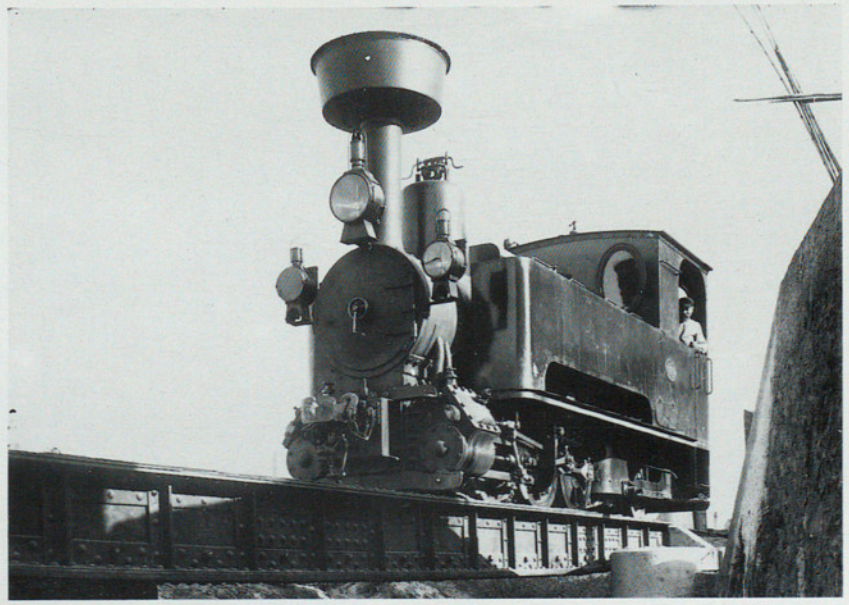
Les locomotores

El parc motor del carrilet de Sant Feliu es caracteritzà principalment per dos grans trets: un, per basar-se gairebé de forma exclusiva en material alemany i, l'altre, pel seu envelliment, que el convertí en un element més del tipisme de la Costa Brava. La fidelitat a la casa alemanya Lokomotivfabric Krauss & Cia A.G. de Munic es féu palès al llarg dels anys, ja que totes les màquines comprades per la Companyia eren d'aquesta firma.

Les quatre primeres locomotores arribaren entre 1891 i 1892. Eren del model A6, tipus 0-3-1T, és a dir de tres eixos acoblats i un de lliure, i el seu número de fabricació anava del 2.355 al 2.358. Tenien una potència de 157 HP i 2.355 kg d'esforç de tracció. Pesaven més de 16 Tm en buit i superaven les 21 en servei. La seva capacitat d'aigua era de 2.180 litres i 650 kg de carbó, i la seva caldera estava timbrada a 12 kg/cm2. A causa del seu bon resultat la Companyia decidí davant les noves necessitats tornar a confiar el 1893 i el 1905 en els mateixos models, si bé que versionats de nou: A6a i A6b, amb els números de fabricació següents 2.826 i 5.267. Aquestes locomotores portaren la numeració de la Companyia de l'1 al 6 en l'ordre esmentat i foren les que donaren millor servei fins a la clausura de la línia, pràcticament en les mateixes condicions que setanta anys abans, donat que no prosperaren els projectes proposats de reconversió a sistemes Diesel. Cal remarcar que a principi dels anys 60 aquestes mateixes màquines ja portaven una mitjana d'1.500.000 km recorreguts (!).

Aquestes primeres màquines anaven provistes d'unes curioses xemeneies apagaguspires per tal d'evitar el risc d'incendis, però com que suposaven un major cost de vapor de seguida se subtituiren per diferents sistemes experimentats al llarg dels anys als tallers de Sant Feliu de Guíxols.

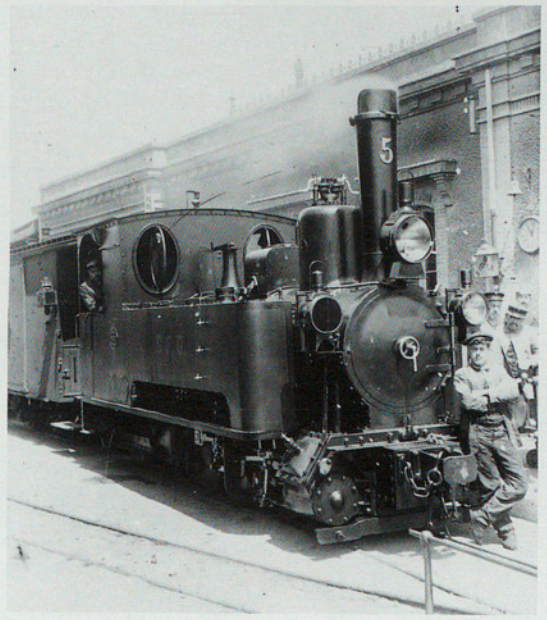
Les primeres locomotores anaven proveïdes d'un voluminós apagaguspires per tal d'evitar el risc d'incendis.



El 1924 s'adquiriren dues noves màquines, també a la mateixa casa, però del tipus 0-4-1T, és a dir de quatre eixos acoblats i un de lliure, i amb una potència que arribava als 235 HP. Les noves màquines, numerades amb L'11 i 12 en posar dues maquines o tres (excepcionalment) en lloc d'una per tal de millorar l'esforç d'arrossegament del tren. Això solia utilitzar-se quan l'afluència de públic era força important: festes majors, fires, etc. Malgrat tot, els números 11 i 12 no podien arribar a la seva màxima velocitat per l'estat dels carrils i per les raons tècniques abans esmentades.

Durant la Guerra Civil les màquines 11 i 12 prestaren servei al Tramvia del Baix Empordà. Quan aquesta s'acabà retornaren al carrilet de Sant Feliu, on continuaren funcionant fins al 1949/1950, en què foren retirades. Els motius de la seva retirada eren els problemes de manteniment, d'una banda, i, per l'altra, l'escapament de vapor condensat a la mar-

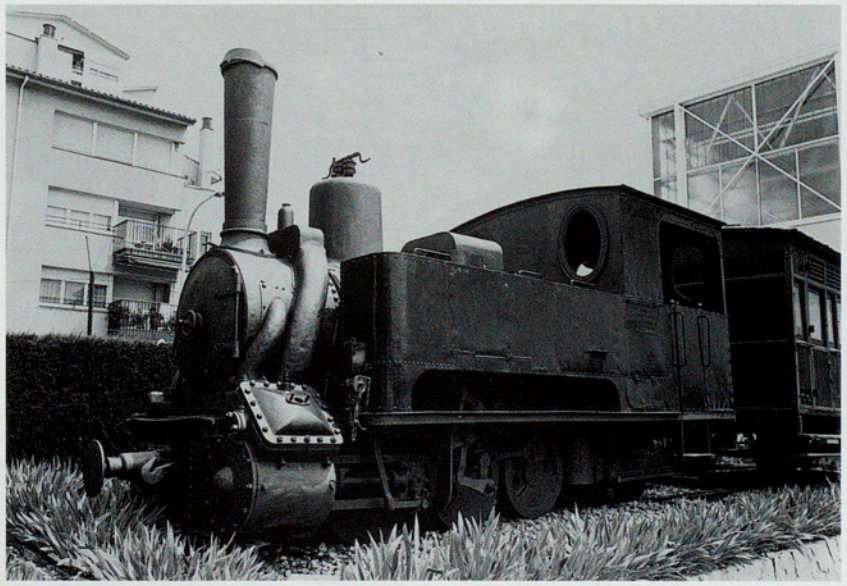
Locomotora 4, avui en mans de l'associació Bisell.



Locomotora 5, també de l'associació Bisell.

Locomotora 6, propietat del Sr. Bregante de Cassà.

El 1965 arribaren les màquines 5 i 7 del FC d'Onda al Grao de Castelló. Construïdes el 1890, el seu estat no permeté un bon funcionament del servei i foren retirades. La 7 es troba en les instal·lacions del GEiEG de Girona.



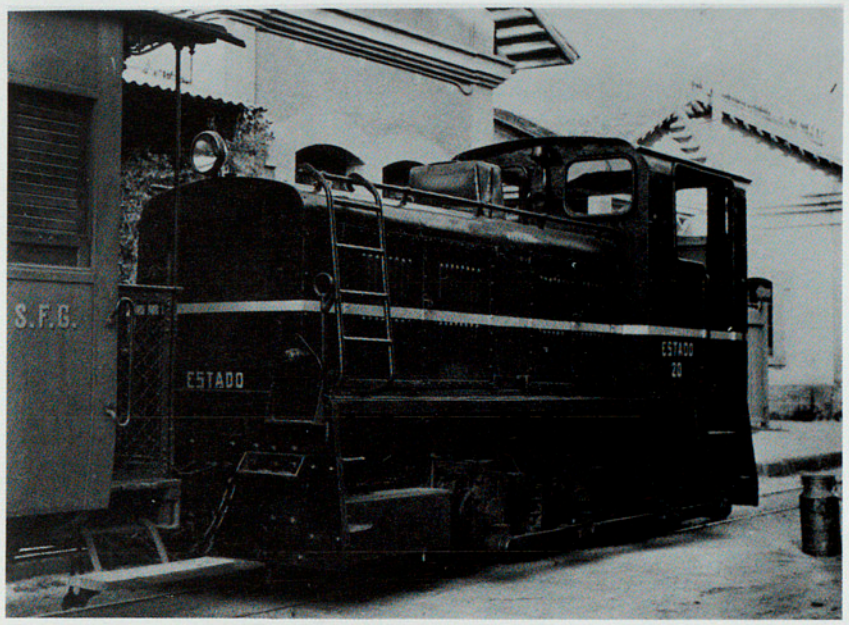
quesina que es convertia en una fina pluja molt pesada per als conductors. De fet, el sistema dels quatre eixos acoblats mai no havia acabat d'emmotllar-se al traçat sinuós de la línia. Tanmateix, encara prestaren un valuós servei a la Companyia ja que foren llogades a la Fábrica de Mieres S.A. d'Astúries per a les seves mines el 1954/1955 i definitivament venudes el 1957.

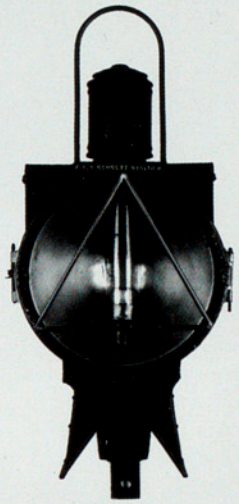
Convertida ja la línia en estatal, s'hi incorporà el 1964 una màquina Diesel procedent del recorregut Valdepeñas-Puertollano, si bé era originària del Tramvia del Baix Empordà. Portava el número 20. La quantitat de problemes que comportava el seu defectuós funcionament limità les seves funcions a maniobrar de l'estació de Sant Feliu de Guíxols a la línia del Port. Tot i així fou retirada al cap de poc temps.

A mitjan dels anys 60 arribaren dues locomotores del desmantellat FC d'Onda al Grao de Castelló, anomenat popularment de La Panderola, amb els números 5 i 7. Aquestes màquines eren de la mateixa casa Krauss que les del carrilet i del tipus 0-3-1T, però incorporaven el sistema Compound, basat en un cilindre d'alta pressió i un de baixa, fet que els donava un frontal asimètric. En la pràctica anaren acompanyades de tantes avaries com anys tenien al damunt i prestaren servei durant molt poc temps. El servei era cobert normalment per sis locomotores en cicles de vuit dies, per tal que sempre n'hi hagués una en revisió a tallers. D'aquests vuit dies, cinc eren de recorregut i tres intercalats de descans. Entraven a tallers el novè dia. Els consums habituals de combustible estaven pels volts de 350 kg de carbó en cada viatge, tot i que en moments de crisi s'utilitzà també llenya.

El seu color originari era el negre amb un filet daurat, però a final dels anys 50 es pintaren de color verd amb filets vermells a excepció del xassís i la caldera. El 1962 reberen l'últim retoc cromàtic en pintar-se la travessa de color vermell. Per la seva banda, les locomotores del FC d'Onda al Grao de Castelló conservaren els seus colors originals: la número 5 era verda amb una franja groga, mentre que la 7 era d'un verd blavós amb filets vermells.

Les màquines 11 i 12, adquirides el 1925, mai s'acabaren d'emmotllar al traçat sinuós de la línia i finalment es vengueren a la Fàbrica de Mieres SA d'Astúries.

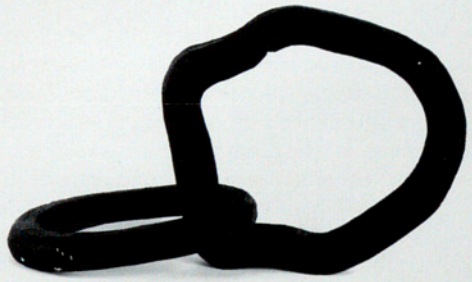


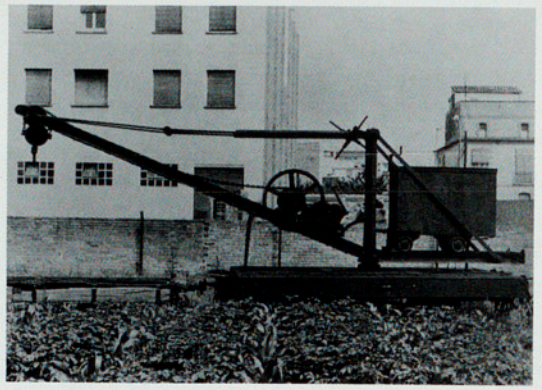


La màquina 20 procedia del FC de Valdepeñas a Puertollano, si bé que anteriorment prestava servei al Tramvia del Baix Empordà. Fou l'única Diesel de la Companyia.

La doble tracció consistia a enganxar dues màquines per arrossegar. Això succeia els dies de major afluència de passatgers: fires, festes majors.

El final d'aquestes màquines ha estat divers:
- la 1 fou retirada el 1965 i ara es troba al passeig de Sant Feliu de Guíxols.
- la 2 es retirà el 1960 i és la que es troba a la plaça de l'Estació de Girona.
- la 3 fou desballestada perquè en tancar-se la línia estava en reparació, meitat a Sant Feliu i meitat a Barcelona.
- la 4, la 5 i la 6 són les que tancaren la línia i restaren fins al 1975 a l'estació de Sant Feliu. Les dues primeres varen ser comprades pel grup d'afeccionats Bisell. La 6 es troba en mans particulars, encara que exposada al públic, a Cassà de la Selva. Val a dir, com anècdota curiosa, que la número 4 tardava mitja hora més a estar a punt per a sortir.
- la 11 i la 12 foren venudes a la Fábrica de Mieres S.A.
- la 20 fou venuda a un magatzem de ferro vell de Sant Sadurní d'Anoia.
- la 5 del FC d'Onda al Grao de Castelló fou adquirida per l'Ajuntament de Borriana, mentre que la número 7 es troba a les instal·lacions del Grup Excursionista i Esportiu Gironí (GEiEG).





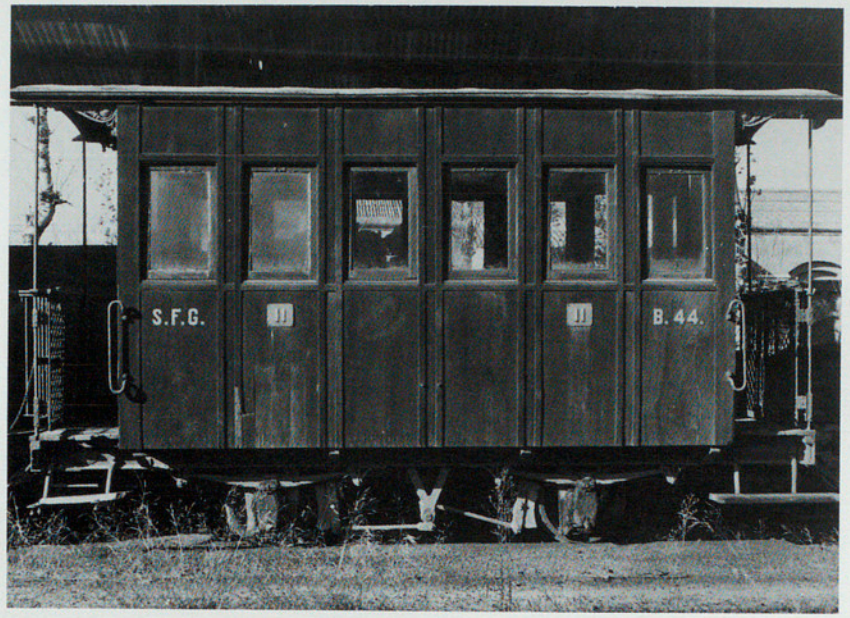
El vagó-grua del carrilet fou igualment construït a Alemanya el 1891.

Cotxes, furgons i vagons

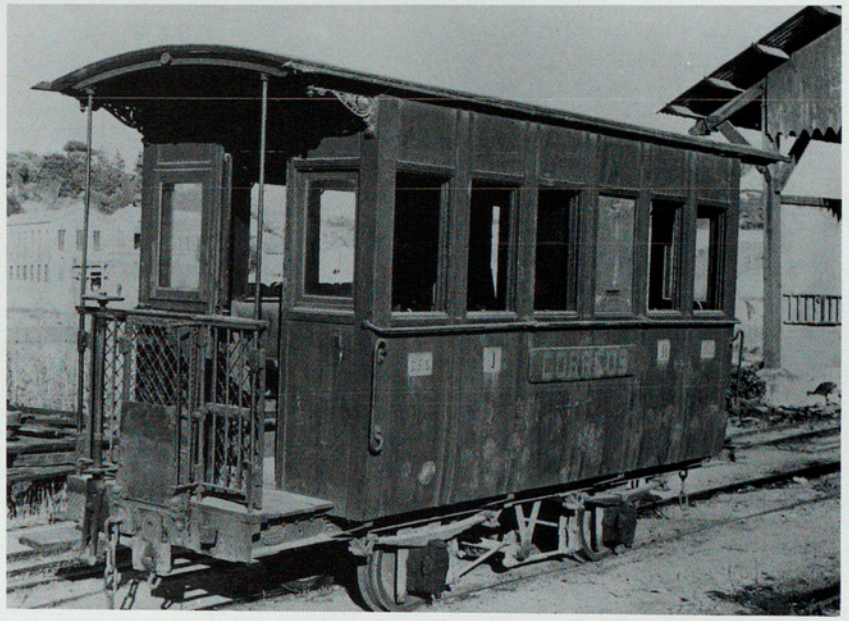
Quant al parc mòbil destaca també el predomini del material estranger, sobretot de la casa alemanya Maschinenbau AG (MAG) de Nuremberg, que fou qui subministrà els cotxes, furgons i vagons del carrilet original, el 1891. Altres cases que hi participaren posteriorment entre 1893 i 1925 foren la Linke Hofmann-Lauch-Hammer de Breslau, Materiales para Ferrocarriles y Construcciones S.A. de Barcelona, Construcciones Metálicas del Llobregat S.A. de Sallent i la Sociedad Española de Construcción Naval S.A.

El total del parc el formaven 15 cotxes de dos eixos (1891), 8 furgons (3 del 1891), 6 cotxes de bogies, 16 vagons tancats (la meitat del 1891), 45 vagons plataforma (10 del 1891), 4 vagons de vores baixes, 8 de vores altes, 17 de vores altes i bogies i un vagó-grua (1891) amb ploma giratòria que podia carregar fins a 3.000 kg.

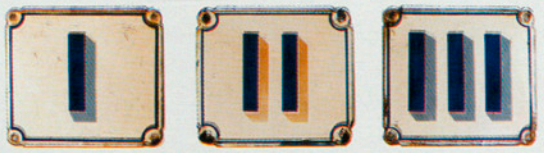
En un principi, dels cotxes n'hi havia tres de 1a, dos de mixtos de 1a i 2a i deu de 2a. Estaven construïts amb xassís de ferro, caixa de fusta de teka, muntants de roure americà i el sostre de melis i planxa de zinc. Tenien als seus extrems dos petits balconets que era per on s'hi accedia. En general tots els d'aquesta època es disposaven a l'interior amb bancs longitudinals a banda i banda, que en els de primera eren còmodes butaques i en els de 2a eren simplement de fusta. Així mateix, comptaven tots ells amb un prestatge superior per a dipositar l'equipatge, i de dobles finestres. Els de primera eren de dotze places i els de segona de 18. Un any més s'encarregaren tres grans cotxes de bogies de segona classe amb capacitat per a 44 persones, comptant els seients instal·lats als balconets. Fou certament aquest aire popular de l'ús del carrilet el que determinà la desaparició dels cotxes de primera transformats en cotxes de segona entre els anys 30 i 50. Anteriorment els cotxes mixtos s'havien convertit en cotxes correu i de primera, després també de segona. Veiem, però, la descripció que en fa Enric



Cotxe de dos eixos, de 2ª classe, de la casa Maschinenbau AG (MAG) de Nuremberg (1891).

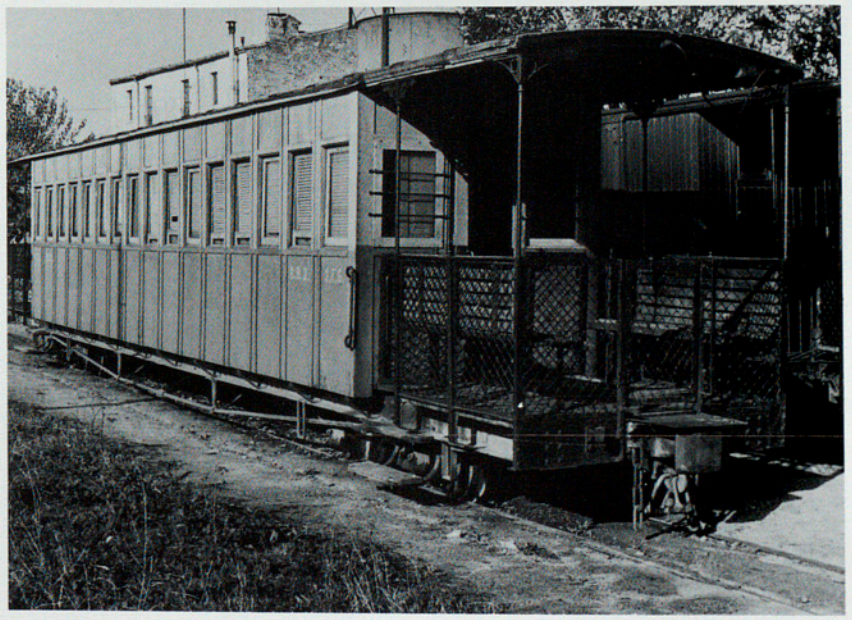


Cotxe mixt (1891)de 1ª i de 2ª classe, més tard reconvertit en cotxe mixt de correu i de 2ª classe.

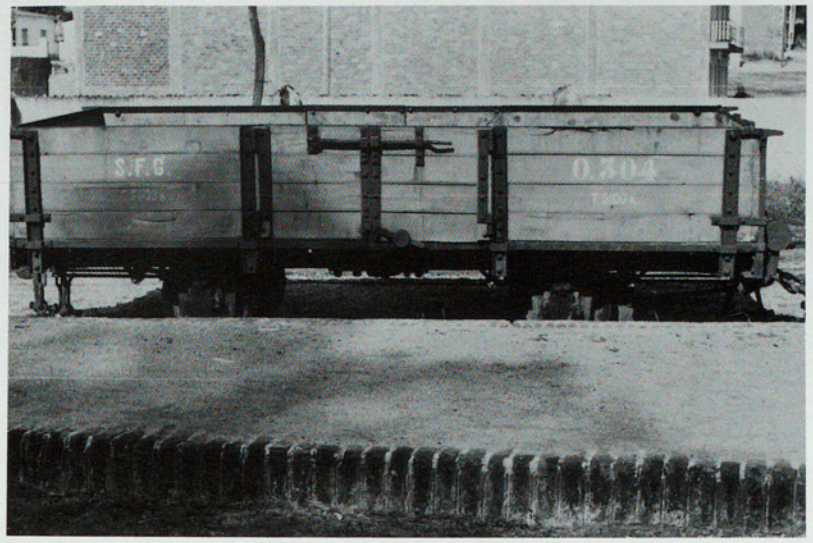


Furgó (1891) per a equipatges. Podien ser o bé amb un servei o bé amb una gossera.

Cotxe de bogies (1893), amb capacitat per a 44 persones.

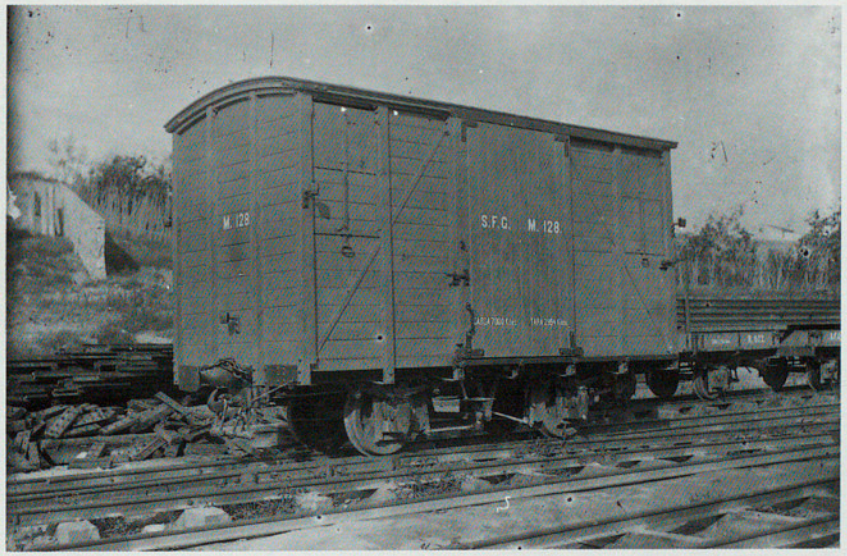


Vagó plataforma (1891).

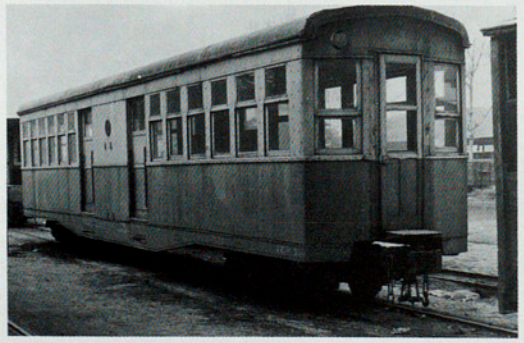


Vagó de vores mitjanes de més capacitat que els altres.

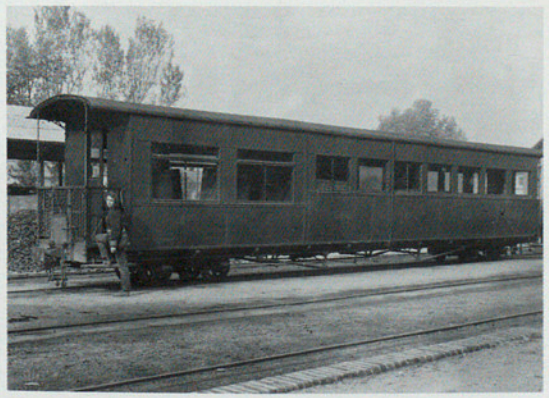
Vagó de vores altes (1891).



Vagó tancat per a mercaderies (1891).



Vagó del FC d'Onda al Grao de Castelló, construït els anys 20.



Cotxe mixt de bogies de 1ª i de 2ª classe, de la casa Linke Hofmann Lauch-Hammer de Breslau (1925).

Bosch i Viola a ''L'Avi Muné'' (19-juny-1926) abans de la seva remodelació: **«Exteriorment tenen un color bronzejat, lluent, metàl·lic, interiorment, la primera té el sol llis, d'un vermell esmorteit, sillons folrats de cuiro llis, granate fosc, amb respatller seriós i addient, vitrals folgadíssims, persiana i cortinatges senyorials, calefacció moderníssima i aparells per a la cendra dels cigars. La segona té el paviment de color de goma grisa, llistat paral·lelament. Els vitrals també són folgats, dominant-se perfectament els dos termes, de la via, els bancs per a seient general són amples i cómodes, pintats d'un to groc clar, el sostre es blanc, i els enquadrats dels vidres, aplicats i columnes foranes dels vagons són, de llautó polit. Hi ha calefacció exactament igual a la dels departaments de primera, d'un sistema tan moderníssim com pràctic»**.

El color d'aquests cotxes era el de la fusta envernissada però el seu car manteniment i, en l'última instància, el seu pas a l'estat (EFE) condicionaren la nova pintura en dos tons de verd igual com la resta de trens de la nova Companyia. El mateix succeí amb tres cotxes mixtos més construïts pels anys 20 i amb... ...Aquests darrers se semblaven més a un tramvia que als altres cotxes, ja que no disposaven de balconets als seus exrems i s'hi entrava per mitjà de portes centrals. Els que també tenien portes centrals correderes eren els furgons, ideats per al transport d'equipatges. N'hi havia de dos tipus: un amb un servei i, l'altre, amb una gossera. A partir de 1958, quan es canvià l'enllumenat interior de gas acetilè per l'elèctric hi portaven la bateria de funcionament. Anteriorment i fins el 1907 l'enllumenat es produïa per mitjà d'oli vegetal.

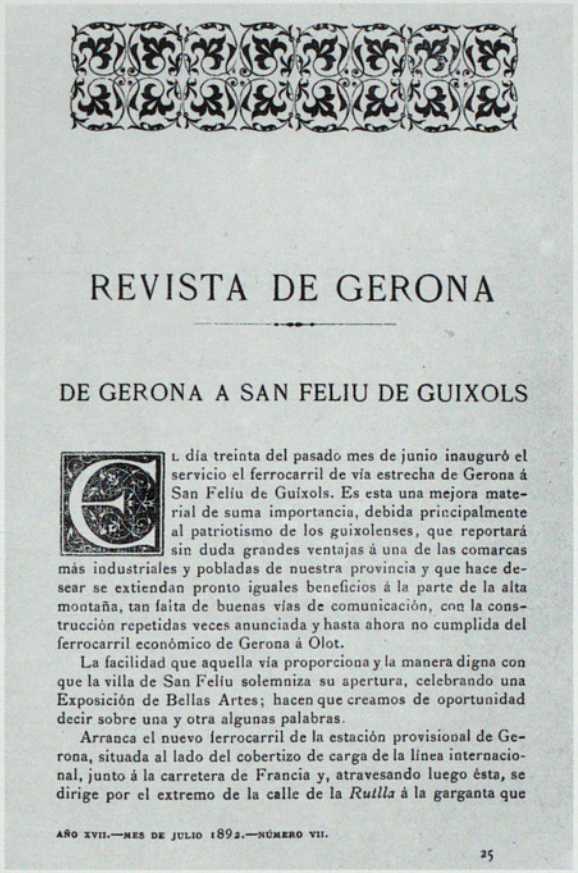
Els vagons estaven condicionats en la seva configuració pel tràfic de mercaderies de la comarca, i per tant, adaptats a ell. És per això que n'hi havia de tancats i d'oberts. Aquests darrers podien ser de vores altes, mitges o baixes, o fins i tot convertir-se en plataformes si s'esqueia. Els productes més habituals eren el suro, el carbó, les fustes, la sal, els bocois de vi, material d'obra, ferro vell, etc. Les mides dels vagons eren de 4,80 m o de 8,60 m, segons la sèrie, i es podien acoblar entre ells per tal de transportar volums més grans. Les tares dels petits se situaven entre 2 i 3 Tm, mentre que els grans de la sèrie K arribaven a les 7 Tm.

Malauradament, així com la majoria de les locomotores s'han pogut conservar, la deixadesa i la falta de sensibilitat envers la importància d'aquesta mena de patrimoni fa que només hagin arribat fins el dia d'avui poquíssims exemples d'aquests elements, tots ells en mans de particulars.

LA INAUGURACIÓ

El dijous dia 30 de juny de 1892, **«a la hora reglamentaria —5.01 del meridiano de Madrid— la campana dió la señal y el poderoso silbido de la máquina anunció a San Feliu que la inauguración era un hecho»**.
Aquesta crònica d'última hora, escrita al diari local **El Noticiero** dedicat pràcticament en la seva totalitat a glossar l'efemèride, recull també els esdeveniments i el clima que vivia Sant Feliu la tarda anterior amb motiu de la benedicció de la línia. Recordant aquell dia Gaziel va escriure (...) **«La vila estava més trasbalsada que si hagués hagut de rebre el rei o el papa. Del cantó de Tueda —el barri on s'havia construït l'estació— l'entusiasme pel tren va fer-hi sorgir un barri nou, comptant amb la vida i l'animació que el carrilet li donaria. El carrer de la Processó (avui de Joan Maragall), que fins llavors havia estat una costa polsosa i excèntrica, que no menava enlloc, com que ara conduïa a l'estació, es convertí en una via animada on la gent rica construí, a banda i banda, cases noves i bones, tant, que encara hi són (...).**
Ja «El Noticiero», el diari local, va sortir amb unes lletres de pam a la primera plana del número extraordinari, cridant als quatre vents: ¡¡Loor a los iniciadores Don Juan Casas y Don Enrique Heriz!!) Per cert, que tothom quedà espantat llegint aquest darrer cognom, que ningú no coneixia, escrit així, perquè tothom li deia l'Eris). I afegia: ¡Gloria al pueblo de Sant Feliu! **Ara penseu con anava el meu carrer, a les sis de la tarda del dia 29, quan el rector de la parròquia del monestir, mossèn Jaume (...), acompanyat de dos escolans de gala, com si fossin del Vaticà, que tot ho estrenaven, sotana vermella, roquet de randa, guants de fil blanc i sabates xarolades, i seguit del Magnífic Ajuntament en pes, els agutzils, els serenos i una banda de música, passaven per davant de casa, camí de l'estació, cap a beneir el tren nou de trinca.**
Els estalonaven un sens fi de tartanes i xarrets, i fins algun cavaller (vull dir un home dalt de cavall), empesos per tot el poble que venia darrera». (Gaziel, «Sant Feliu de la Costa Brava», 1963).
De fet, però, el del dia 30 no fou el primer viatge del ferrocarril de Sant Feliu a Girona. Tres dies abans, el dilluns dia 27 de juny a tres quarts i cinc de set del matí, els membres del consistori i altres destacades personalitats pujaren al tren per tal de desplaçar-se a Girona i donar la benvinguda al seu artífex i alhora, alcalde de la vila el senyor Joan Casas. **«A las 5.30 de la tarde el andén de la estación del ferrocarril de Francia parecía más bien el de una estación de San Feliu porque sería imposible citar uno por uno a los guixolenses que tuvimos el gusto de saludar (...) A las 7 los que habíamos salido de San Feliu por la mañana y los que habían llegado por la tarde nos reunimos todos en el andén de nuestra estación provisional. Llegó el Sr. Casas, subimos todos al tren que lo componían ocho coches, y en verdad parecía un tren de la línea de Francia: silbó la locomotora, pero con silbido estridente y sostenido como queriendo también solemnizar tan fausto acontecimiento y a San Feliu.**
En las estaciones de Cassá i Llagostera un gentío inmenso aguardaba la llegada del tren, recibiéndonos con ¡hurras!, aplausos y vivas al ferrocarril, prueba inequívoca de la cultura y amor al progreso de aquellos pueblos». (El Noticiero, 30-06-1892).
Contrasta aquest entusiasme de la població guixolenca, i d'altres de la línia, amb el poc ressò que l'esdeveniment va tenir a la ciutat de Girona. El **Diario de Gerona** del dia 2 de juliol reprodueix aquest lacònic comentari: **«La falta de espacio nos impidió ayer ocuparnos de la inauguración del ferrocarril de San Feliu de Guíxols, que tuvo lugar en aquella villa con toda la animación y alegría que es de suponer. La circunstancia de no haberse dado a la inauguración otro carácter ha sido causa de que aquí pasara casi desapercibido el acontecimiento».**
Un argument més que contribueix a evidenciar el fet que l'existència del ferrocarril cal atribuir-la en bona mesura als guixolencs que en la seva majoria pensaven, tal com Joan Arolas va escriure a **El Noticiero**, del dia 30 de juny de 1892, que gràcies al tren **«San Feliu entra de lleno en el siglo de las luces; y ello debido, no a la protección oficial del Gobierno, sinó pura y simplemente por un titánico esfuerzo de sus actividades».**

Joan Casas i Arxer (1839-1923), l'heroi de la diada inaugural.



REVISTA DE GERONA

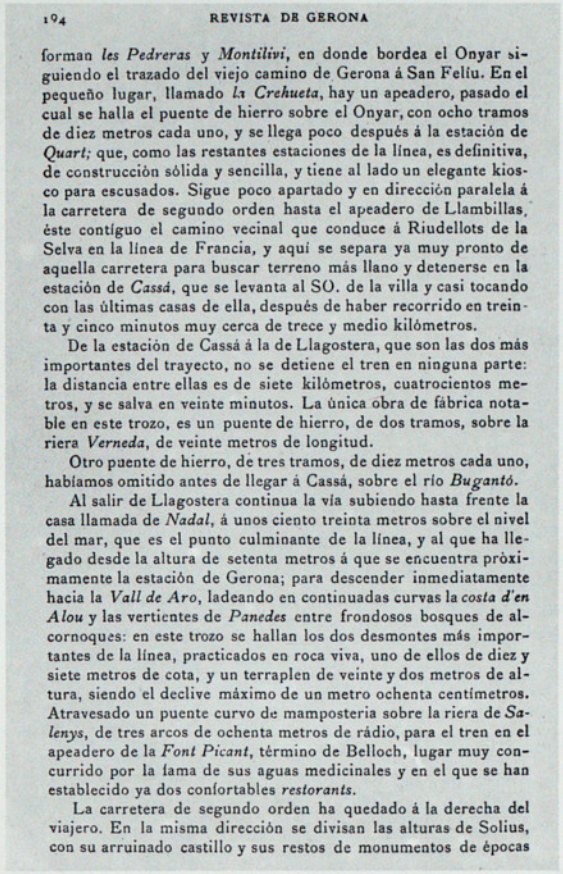
DE GERONA A SAN FELIU DE GUIXOLS

El día treinta del pasado mes de junio inauguró el servicio el ferrocarril de vía estrecha de Gerona á San Feliu de Guíxols. Es esta una mejora material de suma importancia, debida principalmente al patriotismo de los guixolenses, que reportará sin duda grandes ventajas á una de las comarcas más industriales y pobladas de nuestra provincia y que hace desear se extiendan pronto iguales beneficios á la parte de la alta montaña, tan falta de buenas vías de comunicación, con la construcción repetidas veces anunciada y hasta ahora no cumplida del ferrocarril económico de Gerona á Olot.

La facilidad que aquella vía proporciona y la manera digna con que la villa de San Feliu solemniza su apertura, celebrando una Exposición de Bellas Artes; hacen que creamos de oportunidad decir sobre una y otra algunas palabras.

Arranca el nuevo ferrocarril de la estación provisional de Gerona, situada al lado del cobertizo de carga de la línea internacional, junto á la carretera de Francia y, atravesando luego ésta, se dirige por el extremo de la calle de la *Rutlla* á la garganta que

AÑO XVII.—MES DE JULIO 1892.—NÚMERO VII. 25



194 REVISTA DE GERONA

forman *les Pedreras* y *Montilivi*, en donde bordea el Onyar siguiendo el trazado del viejo camino de Gerona á San Feliu. En el pequeño lugar, llamado *la Crehueta*, hay un apeadero, pasado el cual se halla el puente de hierro sobre el Onyar, con ocho tramos de diez metros cada uno, y se llega poco después á la estación de *Quart;* que, como las restantes estaciones de la línea, es definitiva, de construcción sólida y sencilla, y tiene al lado un elegante kiosco para escusados. Sigue poco apartado y en dirección paralela á la carretera de segundo orden hasta el apeadero de Llambillas, éste contíguo el camino vecinal que conduce á Riudellots de la Selva en la línea de Francia, y aquí se separa ya muy pronto de aquella carretera para buscar terreno más llano y detenerse en la estación de *Cassá*, que se levanta al SO. de la villa y casi tocando con las últimas casas de ella, después de haber recorrido en treinta y cinco minutos muy cerca de trece y medio kilómetros.

De la estación de Cassá á la de Llagostera, que son las dos más importantes del trayecto, no se detiene el tren en ninguna parte: la distancia entre ellas es de siete kilómetros, cuatrocientos metros, y se salva en veinte minutos. La única obra de fábrica notable en este trozo, es un puente de hierro, de dos tramos, sobre la riera *Verneda*, de veinte metros de longitud.

Otro puente de hierro, de tres tramos, de diez metros cada uno, habíamos omitido antes de llegar á Cassá, sobre el río *Bugantó*.

Al salir de Llagostera continua la vía subiendo hasta frente la casa llamada de *Nadal*, á unos ciento treinta metros sobre el nivel del mar, que es el punto culminante de la línea, y al que ha llegado desde la altura de setenta metros á que se encuentra próximamente la estación de Gerona; para descender inmediatamente hacia la *Vall de Aro*, ladeando en continuadas curvas la *costa d'en Alou* y las vertientes de *Panedes* entre frondosos bosques de alcornoques: en este trozo se hallan los dos desmontes más importantes de la línea, practicados en roca viva, uno de ellos de diez y siete metros de cota, y un terraplen de veinte y dos metros de altura, siendo el declive máximo de un metro ochenta centímetros. Atravesado un puente curvo de mamposteria sobre la riera de *Salenys*, de tres arcos de ochenta metros de rádio, para el tren en el apeadero de la *Font Picant*, término de Belloch, lugar muy concurrido por la fama de sus aguas medicinales y en el que se han establecido ya dos confortables *restorants*.

La carretera de segundo orden ha quedado á la derecha del viajero. En la misma dirección se divisan las alturas de Solius, con su arruinado castillo y sus restos de monumentos de épocas

L'historiador gironí, Joaquim Botet i Sisó, a la "Revista de Gerona" (juliol de 1992) descriu el seu viatge de Girona a Sant Feliu.

El tren de Sant Feliu amb càrrega de suro.

primitivas, que pueden visitarse bajando en la inmediata estación de *Santa Cristina de Aro*. Ocho minutos más tarde se encuentra la de *Castillo de Aro*, con sus grupos aislados de viviendas escalando la ladera de la montaña y aproximándose sucesivamente al mar, que aparece por primera vez en el fondo del horizonte. Otro puente de hierro sobre el Ridaura, de cuatro tramos y cuarenta metros de longitud, dá paso á la vía para ascender por la série de colinas que impiden la vista de la villa de San Feliu, desde cuyo trayecto se domina la bonita playa de San Pol, y momentos antes de llegar al término del viaje, se cruza por delante de un espacioso edificio de nueva planta, sobre cuya puerta se lea *matadero público*, que predispone el ánimo favorablemente respecto de la importancia y buena administración de la villa. El recorrido total es de poco más de treinta y nueve kilómetros, y el tiempo empleado en él de dos horas. La comunicación entre las estaciones se verifica por medio de tres hilos telefónicos.

La estación de San Feliu de Guíxols es la principal de la línea. Se halla á unos catorce metros de elevación sobre el nivel del mar, y en ella tiene la Compañía su edificio para máquinas y talleres de recomposición del material, en los cuales hay un motor *Alexander* de fuerza de veinte caballos; sus andenes para carga, cubiertos y al aire libre, y su tinglado para repuesto y guarda de vagones. El material móvil que ésta posee lo constituyen, por ahora, cuatro locomotoras de la casa Krauss y Compañía de Munich, quince coches para pasajeros y treinta y tres para carga; siendo los primeros muy cómodos y elegantes. El coste de la línea ha sido en junto de quinientos cincuenta mil duros, á poca diferencia. Estos son los datos que podemos ofrecer á los abonados á la Revista, gracias á la amabilidad de nuestro buen amigo D. Josè Llorens, uno de los individuos de la Junta administrativa.

Al pié de las escaleras que dán acceso á la estación, se hallan á todas horas carruages que, por módico precio, conducen al local en que está instalada la Exposición de Bellas Artes.

Este local merece párrafo aparte. Sorprende, en realidad, que en una población secundaria, se hallen jardines de la extensión y del gusto de los que son propiedad de D. Juán Casas y de Doña Victoria Ferrer; poblados de árboles raros y de plantas exóticas, cuidados con esmero, con anchos caminales cubiertos de arena blanca y fina que dibujan curvas caprichosas, y esparcidos acá y allá, bajo la sombra, rústicos sitiales donde aspirar en descanso la fresca brisa del mar. La unión de estos dos jardines por medio de un puente de madera improvisado, ha sido una idea feliz,

y hace del vestíbulo de la exposición un parque hermosísimo que es el mayor encanto de ella.

Entrase luego en una plazoleta rectangular, ladeada de construcciones, y en su fondo está el edificio destinado á la exhibición de las obras de arte. El número de las expuestas, según reza el *Catálogo*, es de 474; pero con posterioridad se han recibido algunas más. Son en su gran mayoría pinturas al óleo, debidas principalmente á artistas residentes en Barcelona y en Sevilla, y á pintores y aficionados de nuestra provincia; de Olot, de Gerona y del mismo San Feliu. Ni nuestros conocimientos, ni el tiempo que empleamos en contemplar los cuadros nos consienten una reseña detallada, ni nos permiten indicar cuales de ellos nos parecieron más notables. Dirémos solamente que, entre los que llamaron en especial nuestra atención, recordamos: unos *Racimos* de Borrell, una *Cabeza de estudio* de Brull, dos *tipos flamencos* de Camacho, una *Máscara* de Cusí, un cuadrito de *flores* de Ferreras (Antonia), un cuadro de Franco titulado *Intermedio de lectura*, unos *Aygaders* de Granell, un *paisaje* de Martí y Alsina, una *Aldeana* de Narbona, un *dibujo á la pluma* de Pellicer, un *Retratro* (al lápiz) de Robert, dos cuadros de Roca, el llamado *Carrer llarch* de Roig, *Fossar* de Soler, *Un recort* de Tamburini, *camps de fajol* de Vayreda, *cabeza de mujer* de La Rosa, *Toros* (boceto) de Casas, *Marina* de Miralles, *Italiano* de Moragas, *Florero* (sin número) de Mirabent, y más que ellos un *Pagès catalá*, pequeña miniatura de Serra. También nos gustáron un tríptico sobre tabla, imitación del antiguo, de Soler y Llopis de Valencia y unas reproducciones tipográficas del «Diario de Barcelona», á la pluma, de Servat y Piñol. Sebastián Cruset tiene una copia de marquetería del Escorial muy bien lavada y Pons Martí buén número de cuadros, en los que son de notar los progresos que ha realizado en el arte á que se dedica.

Las esculturas, en número de 55, en general son buenas y han tenido mucha aceptación á juzgar por las que llevan el letrero *vendido*. Nos fijamos asimismo en una série de vistas fotográficas sacadas con pulcritud por D. Rafael Patxot.

La sección de *Arqueología*, huelga en la Exposición por completo y no merecería la pena de mencionarse á no contener los objetos remitidos por nuestro Cabildo Catedral; entre ellos dos pálios que no conocíamos. Parécenos, no obstante, que algo más podía haberse reunido, sin salir del mismo San Feliu, desde el momento que se aceptaba la exhibición de esta clase de objetos. Nuestro amigo y cicerone D. José Huguet nos mostró dos pin-

turas antiguas, de escuela italiana, propiedad suya, muy dignas de ser expuestas; el Ayuntamiento de la villa posee el *Llibre Verbell*, el sello doble del municipio y una maza de plata, estilo barroco, no exenta de elegancia; se conserva algún tapiz en poder de particulares, y, sobre todo, deben existir aún algunos preciosos trofeos de la batalla de Lepanto, de relevante mérito para la historia local, por haber sido ganados en buena lid por los capitanes de San Feliu que mandaban en aquella memorable batalla galeras de la armada aragonesa. Todos estos objetos, y otros más que sin duda ignoramos, habrían aumentado la riqueza y el interés de la sección arqueológica.

En resúmen, la exposición merece ser visitada detenidamente y representa un laudable esfuerzo que habla mucho en favor de la cultura de los guixolenses. Abrióse el día tres de Julio y se cerrará el quince de Agosto.

Además, la población ofrece muy variados alicientes. Tiene un balneario, donde pueden tomarse baños de mar, de pila y oleaje; bellos paseos; pintorescos alrededores; casinos concurridos; fondas aseadas y económicas, y, por fin, una magnífica bahía á la que prestan vida y movimiento las embarcaciones que se dedican al transporte del corcho en pana y elaborado, que forma la base de la industria y de la riqueza de la villa. El número de sus habitantes excede en la actualidad de diez mil.

Otro de los lugares que deben visitarse es el Campo Santo, en el que se hallan espléndidas tumbas y panteones. En algunas de ellas hay esculturas de gran mérito, de renombrados artistas; Campeny, Vallmitjana, etc. De este último son el *Angel del juicio* y una *Dolorosa*, de que ya se ocupó con detención hace algun tiempo en esta misma Revista uno de sus más ilustrados y competentes colaboradores.

Por último, no queremos dejar de señalar un fragmento arquitectónico, descubierto pocos años há, cuya conservación recomendamos eficazmente al Ayuntamiento, propietario del edificio. Nos referimos á unos restos del primitivo claustro del monasterio de benitos, que se remontan sin duda al siglo XI: la parte hoy visible la constituyen dos anchos arcos de herradura, que descansan sobre gruesos y toscos capiteles de forma cónico-piramidal, los cuales sirven de coronamiento á robustas y bajas columnas. El claustro debía tener dos pisos, siendo de madera el pavimento del superior; así lo persuaden las aberturas que, aunque tapiadas, se notan en el exterior de la pared, encima de cada arco. Cada una de estas aberturas estaba dividida en tres compartimientos por

dos columnitas y remataba en tres arcos semicirculares. Arriba, y á manera de cornisa, corre una línea de arquitos, algo peraltados, los que se apoyan en pequeños modillones adornados con sencillas esculturas. La situación de estas ruinas hace muy difícil sacar de ellas fotografías; confiamos, sin embargo, que se sacará un buén dibujo y que se estudiarán por personas peritas, ya que, á nuestro entender, son uno de los ejemplares más notables de la arquitectura catalana de aquellos remotos tiempos.

Arrimados á la esquina de un patio del referido ex-monasterio, hallamos echadas por el suelo algunas piedras que debieron haber pertenecido á la colección de medidas que los monges usaban para el cobro en frutas de sus rentas, que también sería bueno guardar, y nos complació ver inaugurada en la sala de sesiones del Ayuntamiento una colección de retratos con sus correspondientes lápidas de mármol, que el Cabildo municipal dedica á las personas que han prestado á la villa servicios eminentes.

JOAQUÍN BOTET Y SISÓ

Año II — San Feliu de Guixols, 30 de Junio de 1892 — Núm 32

PRECIOS DE SUSCRICIÓN
San Feliu, mes adelantado, 0'50 pesetas
Fuera, trimestre . . . . 2'50 »
Extranjero, id. . . . . 3 »
Ultramar, id. . . . . 4 pesos oro
Número suelto . . . . 15 céntimos
Número atrasado . . . . 20 »

EL NOTICIERO

Periódico independiente, ilustrado, de avisos y noticias

REDACCION Y ADMINISTRACION
San Juan, 20, Entresuelo
Anuncios y Comunicados
á precios convencionales
Inserciones á mil,
no se devuelven los originales

Se publica los Jueves — DIRECTOR: JUAN AROLAS JUANI — Toda la correspondencia al Director

NÚMERO EXTRAORDINARIO

Inauguración del ferrocarril de San Feliu de Guixols á Gerona

PRIMERO EN ESPAÑA DE 75 CENTÍMETROS

¡LOOR Á LOS INICIADORES!!

¡D. JUAN CASAS Y D. ENRIQUE HERIZ!

¡Gloria al pueblo de San Feliu!

A LOS GUIXOLENSES

residentes en

Barcelona

Arrastrada esta Redacción por el general entusiasmo reinante en nuestra querida villa, dadas las excepcionales circunstancias por que venimos atravesando, ha creido oportuno iniciar una suscripción entre los numerosos y distinguidos Guixolenses residentes en la capital del Principado, á cuyo efecto tiene la honra de invitar cortesmente á nuestros amados compatricios, para que contribuyan, según la medida de sus fuerzas, para sufragar los cuantiosos desembolsos que se imponen con ocasión de los festejos que se preparan para la digna celebración de la inauguración del ferrocarril de San Feliu á Gerona, apertura de la Exposición, fiesta mayor y cierre de la Exposición regional de Bellas Artes.

Se admiten donativos para la referida suscripción, en casa de nuestro distinguido amigo D. Fernando Romagnera, Condesa Sobradiel, núm 3, paso primero.

Lista de las suscriciones recibidas hasta hoy:

«El Noticiero»	25 ptas
Fernando Romagnera	25 »
Rafael Esteva Arxer	5 »
Juan Batlle Pijuan	5 »
Fernando Fraginals	10 »
Joaquín Fraginals	25 »
Un Guixolense	5 »
Rafael Baster y Llagustera	60 »
Juan C. Calzada y Puig	10 »
Total, ptas.	170

Sigue abierta la suscripción.

LA COMPANYIA DEL TREN.

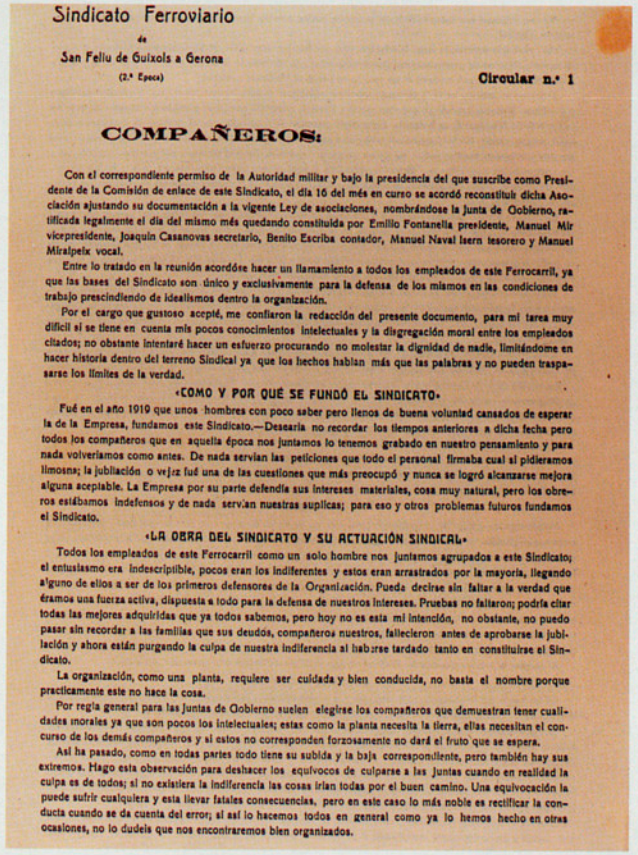
De la incautació (1936-1939) a FEVE

La Companyia del tren creada el 1889 estigué al davant de la seva explotació durant 71 anys de la seva circulació (1892-1963), llevat del període de la Guerra Civil (del 23 de juliol de 1936 al 10 de febrer de 1939). No pogué, doncs, complir tota la durada de la concessió, que era de 99 anys.
L'acord més ambiciós de la Companyia, abans del 1936, va ser el de projectar el ramal del port. Després de superar tots els inconvenients burocràtics i particulars que s'hi oposaven, el 1923 s'iniciaren les obres de construcció. Un any després era inaugurat el tram que duia el tren fins al port.
Com s'ha dit, durant la Guerra Civil s'obrí un parèntesi significatiu pel que fa a la Companyia propietària.
En un marc més ampli de la configuració d'una nova estructura econòmica i social inspirada en el vell ideal anarquista d'una societat autogestionària, el 23 de juliol es va procedir oficialment a la incautació de la societat anònima que explotava el tren. Marià Vinyas, aleshores president del Consell Administratiu i gerent de la Companyia del ferrocarril, va rebre l'ordre de presentar-se a les oficines del tren on es va procedir a la seva incautació. Aquell dia l'alcalde Francesc Campà, representant de l'Estat, junt amb les organitzacions sindicals de ferroviaris pertanyents a la UGT i a la CNT, procedí a la confiscació de tot el material mòbil, estacions, via, etc..., i també dels comptes que tenia la Companyia als bancs i l'efectiu de la caixa.
D'aquest acte s'aixecà acta i es féu el corresponent inventari.

Segell de Correus de l'època de la Guerra amb motius ferroviaris.

Hom confià l'explotació del tren a un Consell Obrer, del qual en fou president Emili Fontanella del Sindicat Nacional Ferroviari de la UGT; Domènec Ballester secretari, Benet Escriba (CNT) tresorer i Manel Mir, Josep Parals, Lluís Mestres i Sixt Solés, vocals. D'altra banda Josep Cacàs de la CNT, Jaume Masjoan, Miquel Jordana i Enric Bargeli formaven part del Comitè d'Enllaç entre el Consell Obrer i els treballadors.
L'assemblea general de treballadors del tren elegí, alhora, un Consell Administratiu integrat per Francesc

Dues imatges de l'estació de Sant Feliu dels primers dies de la Guerra Civil.



Sindicato Ferroviario
de
San Feliu de Guixols a Gerona
(2.ª Epoca)

Circular n.º 1

COMPAÑEROS:

Con el correspondiente permiso de la Autoridad militar y bajo la presidencia del que suscribe como Presidente de la Comisión de enlace de este Sindicato, el día 16 del més en curso se acordó reconstituir dicha Asociación ajustando su documentación a la vigente Ley de asociaciones, nombrándose la junta de Gobierno, ratificada legalmente el día del mismo més quedando constituida por Emilio Fontanella presidente, Manuel Mir vicepresidente, Joaquin Casanovas secretario, Benito Escriba contador, Manuel Naval Isern tesorero y Manuel Miralpeix vocal.

Entre lo tratado en la reunión acordóse hacer un llamamiento a todos los empleados de este Ferrocarril, ya que las bases del Sindicato son único y exclusivamente para la defensa de los mismos en las condiciones de trabajo prescindiendo de idealismos dentro la organización.

Por el cargo que gustoso acepté, me confiaron la redacción del presente documento, para mi tarea muy difícil si se tiene en cuenta mis pocos conocimientos intelectuales y la disgregación moral entre los empleados citados; no obstante intentaré hacer un esfuerzo procurando no molestar la dignidad de nadie, limitándome en hacer historia dentro del terreno Sindical ya que los hechos hablan más que las palabras y no pueden traspasarse los límites de la verdad.

«COMO Y POR QUÉ SE FUNDÓ EL SINDICATO»

Fué en el año 1919 que unos hombres con poco saber pero llenos de buena voluntad cansados de esperar la de la Empresa, fundamos este Sindicato.—Desearía no recordar los tiempos anteriores a dicha fecha pero todos los compañeros que en aquella época nos juntamos lo tenemos grabado en nuestro pensamiento y para nada volveríamos como antes. De nada servían las peticiones que todo el personal firmaba cual si pidieramos limosna; la jubilación o vejez fué una de las cuestiones que más preocupó y nunca se logró alcanzarse mejora alguna aceptable. La Empresa por su parte defendía sus intereses materiales, cosa muy natural, pero los obreros estábamos indefensos y de nada servían nuestras suplicas; para eso y otros problemas futuros fundamos el Sindicato.

«LA OBRA DEL SINDICATO Y SU ACTUACIÓN SINDICAL»

Todos los empleados de este Ferrocarril como un solo hombre nos juntamos agrupados a este Sindicato; el entusiasmo era indescriptible, pocos eran los indiferentes y estos eran arrastrados por la mayoría, llegando alguno de ellos a ser de los primeros defensores de la Organización. Pueda decirse sin faltar a la verdad que éramos una fuerza activa, dispuesta a todo para la defensa de nuestros intereses. Pruebas no faltaron; podría citar todas las mejores adquiridas que ya todos sabemos, pero hoy no es esta mi intención, no obstante, no puedo pasar sin recordar a las familias que sus deudos, compañeros nuestros, fallecieron antes de aprobarse la jubilación y ahora están purgando la culpa de nuestra indiferencia al haberse tardado tanto en constituirse el Sindicato.

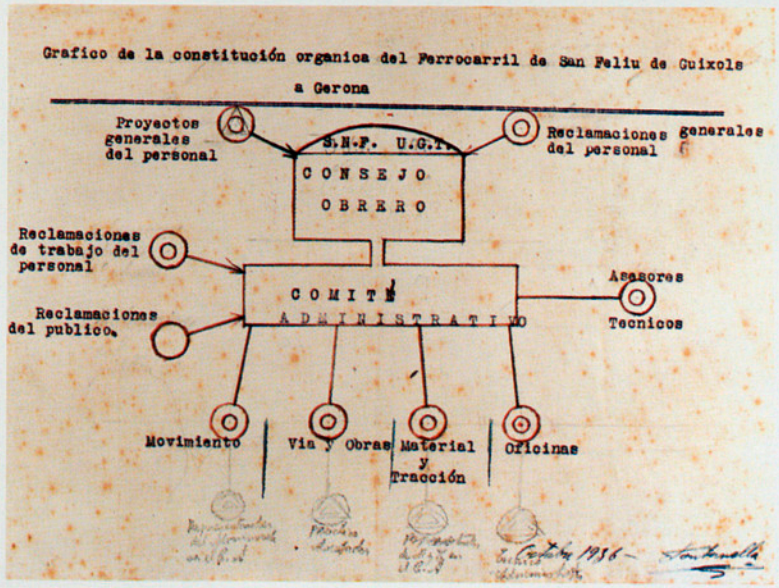
La organización, como una planta, requiere ser cuidada y bien conducida, no basta el nombre porque practicamente este no hace la cosa.

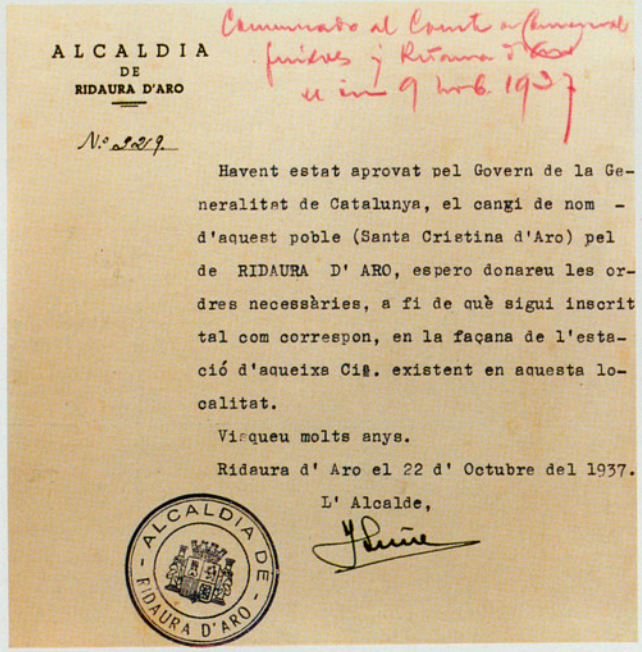
Por regla general para las juntas de Gobierno suelen elegirse los compañeros que demuestran tener cualidades morales ya que son pocos los intelectuales; estas como la planta necesita la tierra, ellas necesitan el concurso de los demás compañeros y si estos no corresponden forzosamente no dará el fruto que se espera.

Así ha pasado, como en todas partes todo tiene su subida y la baja correspondiente, pero también hay sus extremos. Hago esta observación para deshacer los equívocos de culparse a las juntas cuando en realidad la culpa es de todos; si no existiera la indiferencia las cosas irían todas por el buen camino. Una equivocación la puede sufrir cualquiera y esta llevar fatales consecuencias, pero en este caso lo más noble es rectificar la conducta cuando se da cuenta del error; si así lo hacemos todos en general como ya lo hemos hecho en otras ocasiones, no lo dudeis que nos encontraremos bien organizados.

Imprès informatiu del Sindicat de Ferroviaris (1936).

Organigrama del nou funcionament del personal del tren (1936).





ALCALDIA
DE
RIDAURA D'ARO

Comunicado al Comité de Ferrocarril, Juéves y Ritaura d'Aro en 9 Nov. 1937

N.º 2219

Havent estat aprovat pel Govern de la Generalitat de Catalunya, el cangi de nom d'aquest poble (Santa Cristina d'Aro) pel de RIDAURA D' ARO, espero donareu les ordres necessàries, a fi de què sigui inscrit tal com correspon, en la façana de l'estació d'aqueixa Cia. existent en aquesta localitat.

Visqueu molts anys.

Ridaura d' Aro el 22 d' Octubre del 1937.

L' Alcalde,

ALCALDIA DE RIDAURA D'ARO

Carta de l'Ajuntament de Santa Cristina al Comitè Administratiu del Ferrocarril, en què es comunica el canvi de nom del seu poble: RIDAURA D'ARO.

FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA (FEVE)

Línea de SAN FELIU DE GUIXOLS - GERONA

AVISO

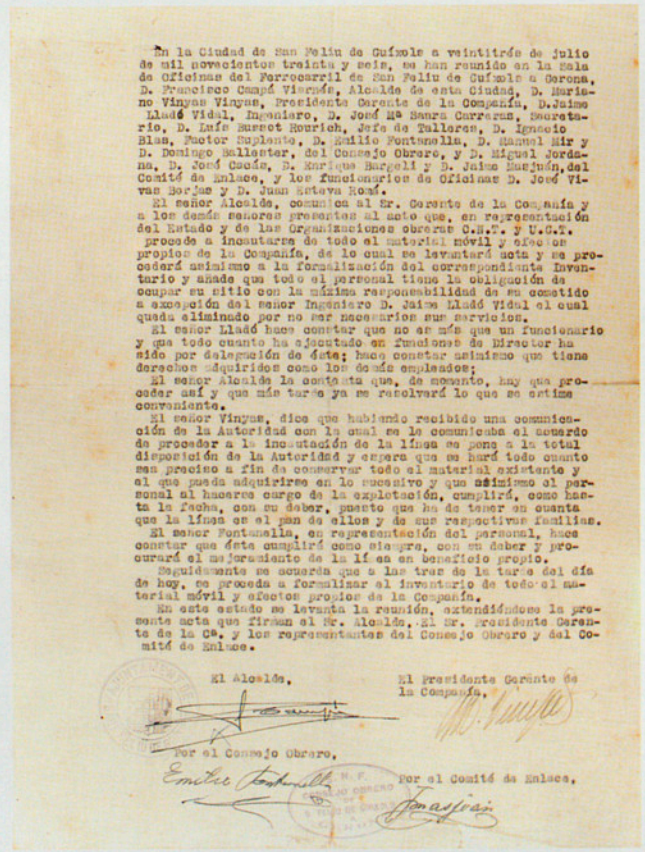
Se pone en conocimiento del público que a partir del próximo día 1.° de Marzo el tren mixto - discrecional núm. 7 que tiene su salida de la estación de San Feliu de Guíxols, actualmente, a las 13'30, saldrá a las 13'42 con cuyo atraso de 12 minutos circulará en todo su trayecto, siendo su llegada a Gerona a las 15'37.

San Feliu de Guixols, 19 Febrero de 1.967

Gráficas BAT, de Francisco Arbusé. - José Antonio, 179. - Salt

Avís de la línia, un cop traspassada a FEVE.

La marca de l'"Estado" s'estampí sobre tot el parc mòbil.



En la Ciudad de San Feliu de Guíxols a veintitrés de julio de mil novecientos treinta y seis, se han reunido en la Sala de Oficinas del Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona, D. Francisco Campá Vierpés, Alcalde de esta Ciudad, D. Mariano Vinyas Vinyas, Presidente Gerente de la Compañía, D. Jaime Lladó Vidal, Ingeniero, D. José Mª Saura Carreras, Secretario, D. Luis Susset Hourich, Jefe de Talleres, D. Ignacio Blas, Factor Suplente, D. Emilio Fontanella, D. Manuel Mir y D. Domingo Ballester, del Consejo Obrero, y D. Miguel Jordana, D. José Casés, D. Enrique Margelí y D. Jaime Busquán, del Comité de Enlace, y los funcionarios de Oficinas D. José Vivas Borjas y D. Juan Esteva Roné.

El señor Alcalde, comunica al Sr. Gerente de la Compañía y a los demás señores presentes al acto que, en representación del Estado y de las Organizaciones obreras C.N.T. y U.G.T. procede a incautarse de todo el material móvil y efectos propios de la Compañía, de lo cual se levantará acta y se procederá asimismo a la formalización del correspondiente Inventario y añade que todo el personal tiene la obligación de ocupar su sitio con la máxima responsabilidad de su cometido a excepción del señor Ingeniero D. Jaime Lladó Vidal el cual queda eliminado por no ser necesarios sus servicios.

El señor Lladó hace constar que no es más que un funcionario y que todo cuanto ha ejecutado en funciones de Director ha sido por delegación de éste; hace constar asimismo que tiene derechos adquiridos como los demás empleados;

El señor Alcalde le contesta que, de momento, hay que proceder así y que más tarde ya se resolverá lo que se estime conveniente.

El señor Vinyas, dice que habiendo recibido una comunicación de la Autoridad con la cual se le comunicaba el acuerdo de proceder a la incautación de la línea se pone a la total disposición de la Autoridad y espera que se hará todo cuanto sea preciso a fin de conservar todo el material existente y el que pueda adquirirse en lo sucesivo y que asimismo el personal al hacerse cargo de la explotación, cumplirá, como hasta la fecha, con su deber, puesto que ha de tener en cuenta que la línea es el pan de ellos y de sus respectivas familias.

El señor Fontanella, en representación del personal, hace constar que éste cumplirá como siempre, con su deber y procurará el mejoramiento de la línea en beneficio propio.

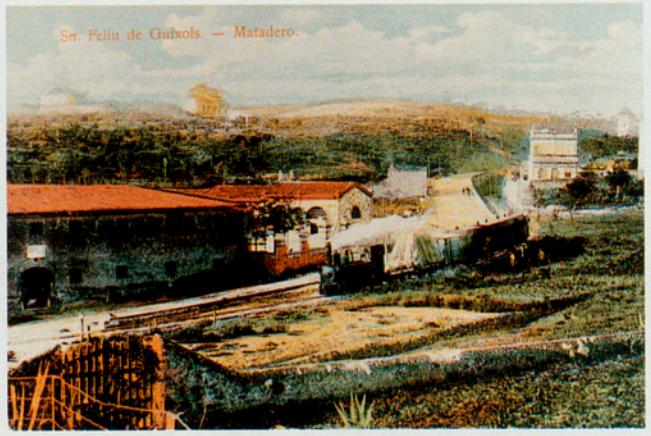
Seguidamente se acuerda que a las tres de la tarde del día de hoy, se proceda a formalizar el inventario de todo el material móvil y efectos propios de la Compañía.

En este estado se levanta la reunión, extendiéndose la presente acta que firman el Sr. Alcalde, el Sr. Presidente Gerente de la Cª. y los representantes del Consejo Obrero y del Comité de Enlace.

El Alcalde. El Presidente Gerente de la Compañía.

Por el Consejo Obrero. Por el Comité de Enlace.

Acta d'incautació del tren del 23 de juliol de 1936.



El tren camí de la Vall d'Aro, en passar per davant de l'escorxador.

Cosp, Benet Escriba, Josep Ma. Saura, Emili Fontanella, Lluís Peix, Miquel Jordana i Francesc Campà. Més tard, el 17 de juny de 1937, el Comitè Administratiu del ferrocarril comunicà al personal la constitució del Comitè Regional de Ferrocarrils amb jurisdicció en totes les xarxes de Catalunya. D'aquesta manera, doncs, havia de cessar el Comitè Administratiu.

El 31 de juliol de 1938 el president i secretari de la Delegació de Catalunya del Consell Nacional de Ferrocarril es varen fer càrrec del tren de Sant Feliu. Després del 3 de febrer de 1939 la Companyia va tornar a recuperar la titularitat del tren. El mes de novembre el Consell d'Administració provisional va començar de nou les converses amb els obligacionistes i es va procedir a l'amortització d'obligacions que havia restat paralitzada des de l'any 1936.

El 15 d'octubre de 1963, havent-se suprimit les subvencions atorgades d'acord amb la Llei del 21 d'abril de 1949 —subvencions de l'Estat que possibilitaven el funcionament del tren!—, a la Companyia no li va quedar una altra alternativa que lliurar el ferrocarril a l'Estat: «Explotación de Ferrocarriles por el Estado» (EFE).

L'acta de traspàs va ser subscrita per part de la Companyia per Lluís Sibils Ribas, president-gerent, Ignasi de Blas Viñàs, secretari i Martí Piera i Escofet enginyer en cap de l'explotació.

Per part d'«Explotación de Ferrocarriles» Àngel Balbàs Reguer, director de l'explotació de FF.CC per l'Estat, Eduard de subdirector i Vicens Lafuente Fontana, enginyer en cap de Demarcació.

EFE era una empresa de l'Estat, però tenia personalitat jurídica pròpia.

En l'acta de traspàs esmentada es feia constar que l'Estat, en fer-se càrrec de tots els béns del tren, també hauria de respondre dels deutes que l'Empresa tenia sobretot amb els obligacionistes.

La Companyia de la línia, però, continuà amb el servei per carretera, complementari al del tren, que ja feia anys que tenia —des del 1948!—. Per l'O.M. del 3 de gener de 1964 s'adjudicava a la Companyia la concessió definitiva per carretera del servei «Girona-Sant Feliu de Guíxols i S'Agaró».

EFE, més tard havia esdevingut FEVE (Ferrocarriles de Vía Estrecha), si bé al principi semblà que tenia interès per millorar-ne l'explotació, portant cotxes i locomotores d'altres línies, aviat va deixar que s'endevinés la intenció de prescindir d'aquesta línia. Mentrestant, no mancaren estudis que demostraven la viabilitat de la seva modernització i, per tant, de treure'n un aprofitament econòmic. Però, endebades. Al cap de sis anys, l'Estat va suspendre l'explotació del tren per la manca de rendibilitat. Era el 10 d'abril de 1969.

ELS TREBALLADORS

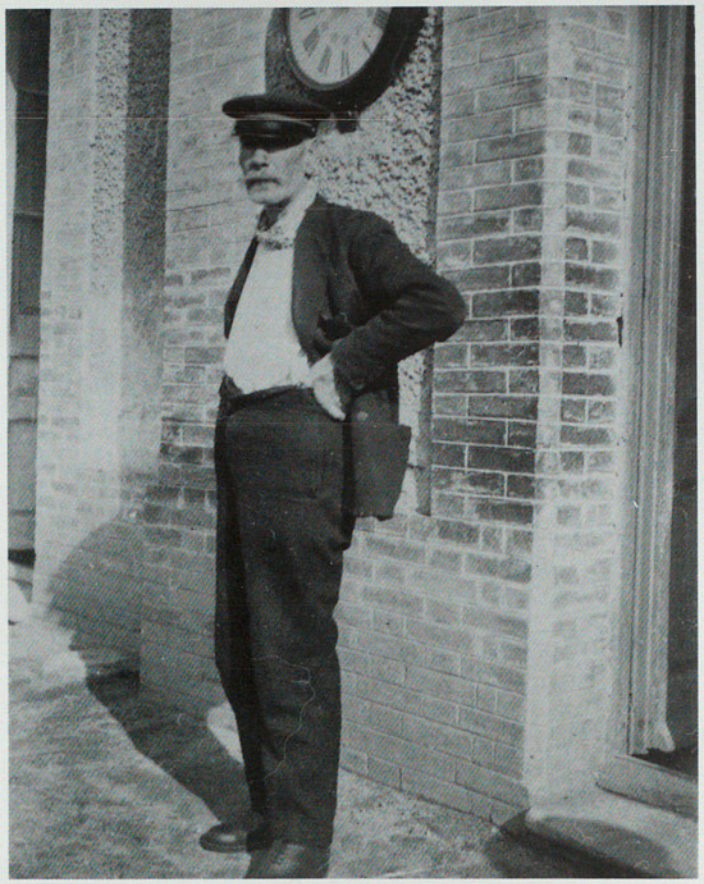
La Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona estava estructurada en quatre serveis independents coordinats per l'enginyer en cap de l'explotació: Moviment, Via i Obres, Material i Tracció, anomenat també Tallers i Tracció i les Oficines Centrals.
En els 77 anys que el tren de Sant Feliu a Girona va estar en servei, des de la inauguració el 30 de juny de 1892 fins a la clausura el 10 d'abril de 1969, es van succeir set enginyers encarregats de l'explotació.
El primer fou Bernard Puig, qui ja s'havia encarregat de les obres d'execució del traçat del tren en el tram Llagostera-Sant Feliu, sota la direcció de l'enginyer de camins Carles Cardenal, redactor del projecte.
El 1893 el substituí Josep Roca i Roca que ocupà el càrrec fins l'any 1896. El restaurant de Font Picant, pràcticament tal i com el veiem avui, és una obra seva d'aquesta època. Fou rellevat per poc temps per Arturo Guasch i Pijoan (1896-1902) i novament ocupa el càrrec Josep Roca, que hi restà fins l'any 1915. En aquesta segona etapa va realitzar, entre altres, els primers estudis per la construcció del ramal al port.
A partir de 1915 i fins l'any 1958 l'enginyer responsable fou Jaume Lladó i Vidal. A ell es deu el projecte definitiu del ramal al Port de Sant Feliu així com la redacció del projecte base per l'enllaç amb el ferrocarril d'Olot, una de les tasques que va realitzar amb més dedicació.
Per poc temps ocupà la vacant Eliseu Jubert i Salleras (1959-1961). L'últim enginyer en cap fou Martí Piera i Escofet que havia estat enginyer del tren de Palamós i que es va dedicar especialment al projecte d'enllaç amb la línia d'Olot com a única solució per evitar la desaparició del Carrilet.

SERVEI DE MOVIMENT

El Servei de Moviment comprenia el personal de les estacions: cap d'estació, encarregats de baixador, factors, guardagulles, mossos d'estació...; i també el personal dels trens; caps de tren, revisors o conductors (tots tres termes utilitzats indistintament per identificar el responsable del tren) i guardafrens o mossos del tren.
Aquesta secció estava encarregada, per tant, de la formació i composició dels trens, la vigilància dels combois durant la marxa, la càrrega, la descàrrega i les maniobres en les estacions, l'administració de les estacions, la facturació, la recaptació...

El cap d'estació i la guardessa del baixador

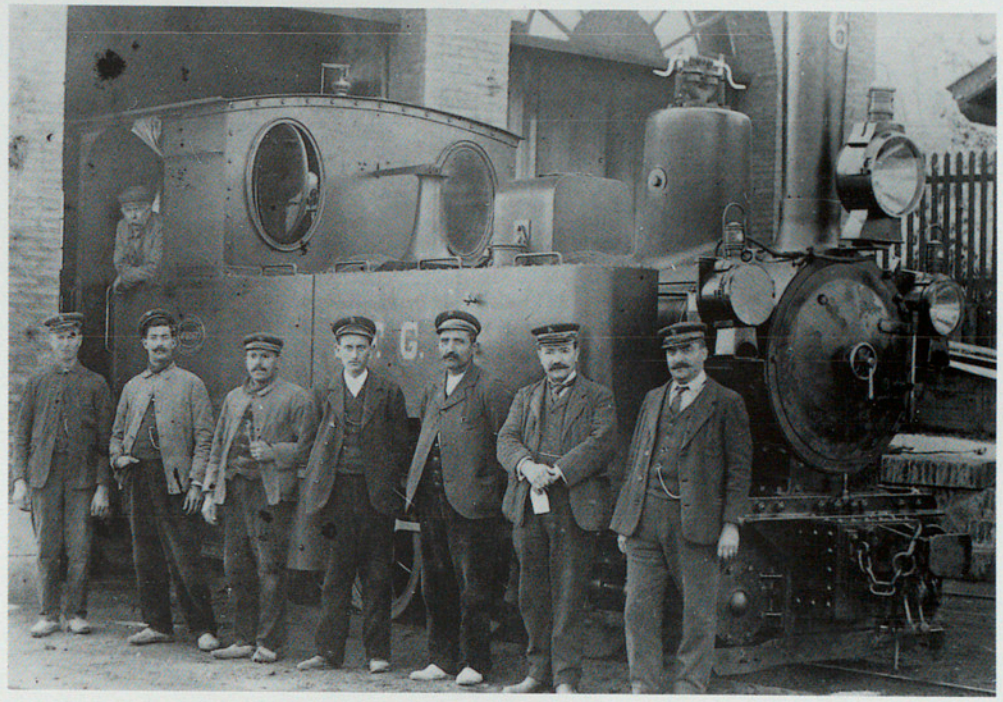
Segons el «Reglamento para la explotación del Ferrocarril Económico de San Feliu de Guíxols a Gerona» elaborat l'any 1982 i en molts aspectes vigent fins el final de l'explotació, el cap d'una estació ha de:



Francisco Ruiz Tejero, natural de Salillas (Osca), davant l'estació de Llagostera d'on va ser cap d'estació.

Grup de revisors i guardafrens dels anys 20.

Revisors i guardafrens amb la màquina núm. 6 davant el dipòsit de màquines de St. Feliu, entre els anys 20 i 30.



Treballadors de la Companyia a St. Feliu l'any 1928. Entre ells hi ha Manel Naval, Ignasi de Blas, Josep Caballé, el maquinista Roure i el cap de l'estació de St. Feliu, Antoni Gazo.

Art. 45.- «Procurará presentarse aseado en su persona y ropas, sobre todo mientras reciba y despida los trenes, en cuyo caso vestirá siempre de uniforme».

L'uniforme constava de:

Art. 366.- «(...) americana, chaleco y pantalón de paño azul con botones dorados y gorra con franja azul claro y las iniciales de la Compañía, para los jefes y encargados de estaciones y apeaderos, factores, conductores (...) «Los jefes de estación llevaran como distintivo un vivo dorado en la franja de la gorra y el Inspector de Movimiento (...) un galón estrecho dorado también».

La categoria de l'estació venia determinada per la importància de la població i el volum de les mercaderies que s'hi facturaven. A la vegada, de la qualificació de l'estació depenia la categoria del cap, el nombre de treballadors de què disposava i els sous. La diferència de sous és força considerable segons la responsabilitat del càrrec a cada estació: l'any 1912 el cap d'estació de San Feliu cobrava 175 ptes. al mes mentre que el de Santa Cristina en cobrava menys de la meitat, 80 ptes.

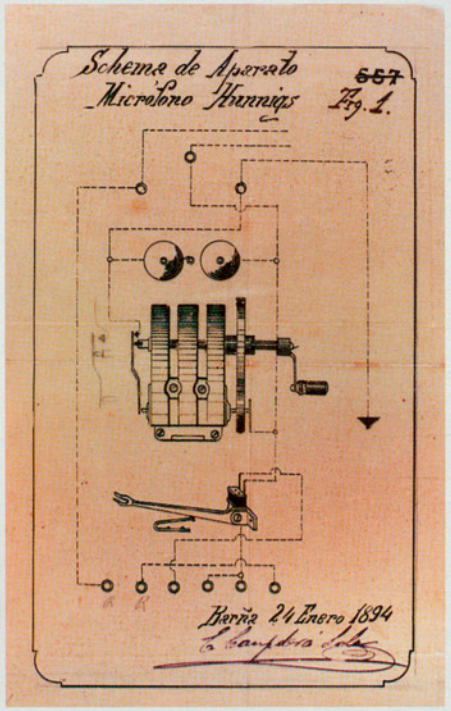
Eren estacions de primera Girona i Sant Feliu, cap i final de línia i les poblacions més importants i amb més moviment de mercaderies. Els caps d'aquestes estacions eren els responsables de les diferents tasques. A començaments de segle cada una d'aquestes estacions tenia entre 8 i 9 treballadors incloent-hi el cap d'estació, els dos factors, de Gran i Petita Velocitat, auxiliars, guardagulles i diversos mossos, a més d'una persona encarregada de vigilar les instal·lacions. Durant els anys vint van arribar a tenir entre 10 i 12 treballadors i durant la Guerra Civil i els anys següents, a causa de l'augment de tràfic de mercaderies, es va arribar a 14 o 15 treballadors, per tornar-se a reduir a les quotes de començament de segle durant els anys 60.

Les estacions de Llagostera i Cassà eren considerades de segona. El personal en aquest cas quedava reduït a un mosso d'estació que s'ocupava de la càrrega i la descàrrega del tren i al cap d'estació que feia la resta de les tasques: factor, guardagulles, guardabarreres (quan quedava una barrera propera a l'estació i era un pas poc transitat)...

A Quart, Castell d'Aro i Santa Cristina, estacions considerades de tercera, el personal es limitava al cap d'estació.

En aquestes estacions petites el cap d'estació feia la majoria de les tasques, des de vendre els bitllets als viatgers i facturar les mercaderies i fer el canvi d'agulles fins a controlar i organitzar el pas dels trens. L'horari de treball del personal de les estacions estava determinat pel pas del primer tren, que sortia de Sant Feliu a les 4.44 h del matí, i per l'últim, que hi arribava a les 11 de la nit. Amb una freqüència mitjana d'unes dues hores passaven la resta de trens regulars a més dels de mercaderies que no tenien una periodicitat fixada. Però no sempre es podien complir els horaris i si alguna cosa provocava un retard en la sortida l'horari de treball es podia allargar fins ben entrada la nit. A causa d'aquesta jornada de treball tan dilatada i a la necessitat d'haver d'estar sempre a disposició de qualsevol urgència era imprescindible que l'estació fos també la vivenda del cap.

Podien disposar d'un dia de festa a la setmana i de 15 dies de vacances anuals, segons una programació elaborada pel cap de la secció de Moviment, que era el cap de l'estació de Sant Feliu o bé el de Girona. Per cobrir el servei la Companyia tenia previst un torn de suplències per cada poble, menys a Sant Feliu i a Girona que ja tenien prou personal per organitzar els seus propis relleus. Josep Izquierdo Blanch i Santiago Ruiz Perpiñà de Llagostera i Pere Torrent Mestres de Quart van ser tres dels molts caps d'estació suplents.



Esquema dels telèfons instal·lats a les estacions de la línia.

Hem parlat amb Josep Izquierdo Blanch, cap de l'estació de Castell d'Aro des de l'any 1950 fins al tancament del servei l'any 1969. Havia començat fent l'aprenentatge a l'estació de Sant Feliu, on va entrar d'«alumne»l'any 1941 com ajudant de factor. La seva feina allí era facturar les mercaderies, taxar, controlar els carregaments, organitzar els furgons... després va ser cap d'estació suplent.

Ens explica que l'estació de Castell d'Aro la portava ell tot sol:

«Si hi havia algun tren de mercaderies extraordinari, algú de la brigada (de Via i Obres), **venia a ajudar-me però normalment estava sol. A tocar l'estació hi havia el pas a nivell de la carretera de S'Agaró amb un guardabarreres, però ell s'ocupava de la seva feina.**

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 les oficines de Sant Feliu ja ho tenien a punt.

Castell d'Aro era una estació de molta feina per 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 unes carretes 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 o ho deixaven a la glorieta».

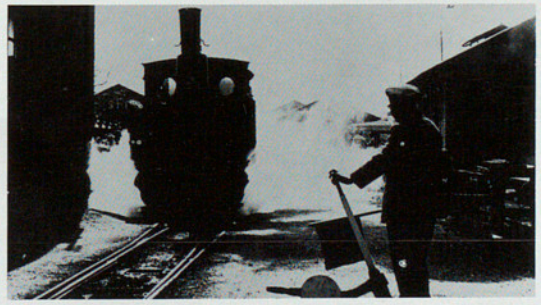
La comunicació entre estacions s'efectuava, des de l'inici de l'explotació —1892—, per telèfon; inicialment només en disposaven les estacions, posteriorment se'n va instal·lar a tots els baixadors i cap al final de l'explotació a les «casilles» dels passos a nivell.

«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 el tren s'havia d'esperar a l'estació, perquè aquest tren només tenia una via».

Segons recorda Josep Vall-llosera Demiquels, fill de l'últim cap d'estació de Llagostera, Joan Vall-llosera i Funosas:

«(...) el telèfon era una línia interna de la companyia, si despenjaves senties totes les converses. Primer feia un toc d'atenció i després el senyal de l'estació on estaven trucant. Eren uns senyals tipus morse, a Llagostera era la «L»: curt-llarg-llarg. A través del telèfon també es demanava que s'enganxessin més vagons, si hi havia molta càrrega, o es reclamaven els paquets...»



Únicament St. Feliu i Girona tenien guardagulles, a la resta d'estacions se n'encarregava el mateix cap d'estació.

Llambilles, Font Picant i la Creueta no tenien categoria d'estació, eren baixadors. Els viatgers podien esperar-se dins l'edifici del baixador però havien d'adquirir el bitllet al revisor una vegada eren dalt del tren. Si hi havia mercaderies a facturar l'interessat havia de dirigir-se a l'estació més propera.

Els baixadors comptaven únicament amb un encarregat o guarda, que igualment com els caps d'estació i a causa de les exigències del servei, vivia a l'edifici del baixador.

El «Reglamento para la explotación del Ferrocarril Económico de San Feliu de Guíxols a Gerona» de 1892 contempla de manera específica que una dona pugui ser l'encarregada del baixador:

Art. 63.- «Podrá desempeñar este cargo una mujer, siempre que la Compañía lo considere conveniente», circumstància que es va donar sempre i a tots els baixadors.

Efectivament, el fet que els baixadors no despatxessin bitllets ni facturessin mercaderies feia que es considerés una feina apta per una dona, el treball de la qual era considerat subaltern. A més això permetia a la Companyia estalviar-se una quantitat considerable de diners ja que el seu sou, entès com un suplement del sou del marit, era molt inferior al d'altres categories professionals, amb menys responsabilitat i tot. A començaments de segle les guardesses dels baixadors de Llambilles i la Creueta cobraven 10 ptes. mensual, vuit vegades menys que un mosso de qualsevol estació de la línia (82,50 ptes. mensuals). La de la Font Picant que cobrava 25 ptes. mensuals era una excepció.

La diferència es manté al llarg dels anys, encara que en menys proporció: cap als anys 40 cobraven 49,50 ptes. mensuals, 4 vegades menys que un mosso d'estació (231 ptes. mensuals).

Es pot comprovar que sovint tots els membres d'una família treballen per la Companyia, moltes vegades des de la inauguració de la línia i fins la clausura. Aquest és el cas, entre molts altres, de les famílies Calasanz-Casanovas, Roure-Vidal i Vallmajó-Rigau. Manuela Casanovas, natural d'Estades (Osca) va començar a treballar a la Companyia el 30 de juny de 1892 com a guardessa del baixador de la Font Picant i va ocupar el càrrec fins poc abans de la Guerra Civil. Estava casada amb Mariano Calasanz Lagüena, també a la Companyia des de la inauguració i que va ser capatàs de la 4a Brigada de Via i Obra amb seu a la Font Picant. El seu fill Ramon va ser peó i un altre fill, en Josep, guardafrè i últim cap de l'estació de Santa Cristina.

També al baixador de la Font Picant hi va viure una altra família de ferroviaris: Josefa Vidal Mir, guardessa del baixador des de 1934 fins 1957 i el seu marit, Fernando Roure Vicens, capatàs de la quarta brigada. El seu fill Josep Roure Vidal va ser revisor fins l'any 1969 i un altre fill, Joan Roure Vidal, va ser peó de la brigada.

A la Creueta Margarita Rigau Cabarrocas va ser l'encarregada del baixador des del 1908 fins almenys l'any 1940, estava casada amb Francisco Vallmajó Freixes peó de la 1a brigada amb seu a Quart. La va substituir una altra dona, Pilar Xuclà Planas.

A Llambilles l'última guardessa va ser Montserrat Duch Simon, el seu marit, Narcís Isern Mandereau, va ser durant 20 anys peó a la brigada de Cassà.

Caps d'estació i guardesses dels baixadors

Estació de Sant Feliu
Joan Saura Giménez 1892-1923
Antoni Gazo Bravo 1923-1936
Lluís Grimal Creixell 1939-1950
Narcís Busquets de Palol 1950-1969

Estació de Castell d'Aro
Francesc Castells Peracaula 1893-1924*
Albert Magrià Punzet 1929*-1938
Joan Vall-llosera Funosas 1939-1950
Josep Izquierdo Blanch 1950-1969

Estació de Santa Cristina
Joan Mateu Junque 1906*-?
Tomàs Soler Lanau 1912*-?
Albert Magrià Punzet 1923*-1929
Jaume Portés Carbonell 1929-1937*
Pere Barceló 1940*-?
Josep Calazans Casanovas 1956*-1969

Baixador de Font Picant
Manela Casanovas 1892-1934
Josefa Vidal Mir 1934-1957
Rosario Bertis Roqué 1957-1969

Estació de Llagostera
Josep Bigarro Hulet 1892-1906*
Francesc Ruiz Tejero 1912*-1929*
Joan Mir Joan 1933*-1939
Narcís Busquets de Palol 1939-1950
Santiago Ruiz Perpiñà (interí)
Joan Vall-llosera Funosas 1950-1969

Estació de Cassà
Antoni Gazo Bravo 1892-1923
Lluís Grimal Creixell 1924-1939
Manel Naval Isern 1939-1969

Baixador de Llambilles
Rosa Salench Llenas 1903-1923*
Montserrat Casanovas Pol 1929*-1949
Montserrat Duch Simon 1949-1969

Estació de Quart
Francesc Prats Pinsanch 1892-1924*
Esteve Prats 1929*-1940*
Francesc Pou Gispert 1956*-1969

Baixador de La Creueta
Margarita Rigau Cabarrocas 1908-1940*
Pilar Xuclà Planas 1956*-?

Estació de Girona
Josep Forns Planes 1892-1912
Francesc Ester Gallo 1912-1941
Tomàs Soler Lanau 1941-?
Lluís Joan Reixach 1956*-1969

Nota: Els anys marcats amb * són dates en què el treballador estava en servei, però no indiquen forçosament inici o final de l'activitat.

El cap de tren i el guardafrè

La dotació en personal de cada un dels trens en circulació era de quatre treballadors. El maquinista i el fogoner, que s'encarregaven exclusivament de la màquina, i el cap de tren i el guardafrè.
El màxim responsable d'un tren, quan estava en circulació, era el cap de tren, anomenat també conductor o revisor. Aquest personatge ocupava el furgó de davant de cada comboi just darrera de la màquina, cosa que li permetia comunicar-se i donar ordres ràpidament al maquinista. El guardafrè es col·locava al furgó de darrera i era l'encarregat de servir el fre de mà d'aquest furgó a més d'efectuar les maniobres a les estacions (canviar i desenganxar vagons...). Tots dos estaven també encarregats de mantenir nets i en condicions els cotxes dels viatgers, que anaven situats entre els dos forgons.

COMPAÑIA DEL FERROCARRIL DE SAN FELIU DE GUIXOLS A GERONA
NÚM. 4.-
2.ª CLASE
CARNET FERROVIARIO
Valedero para viajar por las Líneas de esta Compañía y de las concertadas con ella, a favor de D. JOSE ROURA VIDAL
Cargo Jefe de Tren
Servicio Movimiento
Residencia S. Feliu de Guixols
San Feliu de Guixols 1º de agosto de 1955.
El Presidente-Gerente.

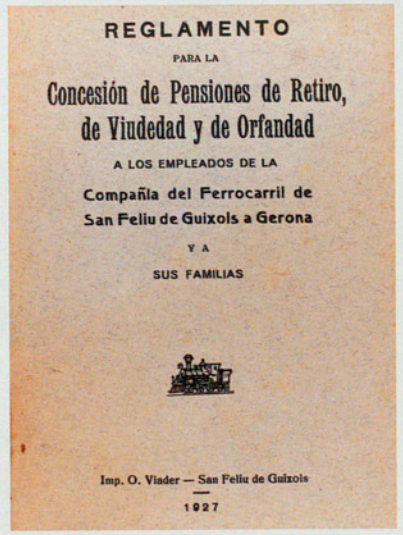
Carnet de ferroviari de Josep Roura Vidal, cap de tren, anomenat també, revisor o conductor.

Hem parlat amb Josep Roure Vidal de Sant Feliu de Guíxols, que va ser cap de tren fins a la clausura de la línia l'any 1969.
«Jo vaig entrar d'«alumne» a Sant Feliu després de la guerra, tenia 14 o 15 anys i cobrava una pesseta cada dia, allà feia una mica de tot, facturacions, carregaments... Després vaig ocupar la plaça de «jefe» de tren.
La meva feina era controlar els bitllets dels viatgers, vendre els bitllets a la gent que pujava als «apeaderos» de Bell-lloch, Llambilles, La Creueta, Asclet, 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 perdia 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 de davant, el de darrera ja el feia anar el guardafrè, s'havia d'anar molt «al tanto»sobretot a les baixades...»
Segons les èpoques hi van haver 3 o 4 equips de conductor-guardafrè. Cada conductor feia equip amb el seu guardafrè i normalment feien el servei junts. Alguns dels que van prestar servei a la Companyia en els últims anys van ser:
Manel Miralpeix Mestres, Josep Roure Vidal, Juan Romero Serrada, Josep Calvet Gotarra, Jaume Vidal Avellí, Enric Bargeli Portes, Francisco Giménez Fabregat i Fermín Mayol Lloveras, revisor del tren que va fer l'últim viatge el dia 10 d'abril de 1969.

Llagostera, barrera de la ctra. de Tossa. A les estacions petites el cap d'estació fins i tot havia de servir les barreres.

D'esquerra a dreta: fogoner, J. Pugnau (maquinista), A Garcia (guardafré). Joan Sagué i Manel Miralpeix (caps de tren).

La filla de la guardessa de Llambilles manté el tren aturat al baixador.


REGLAMENTO
PARA LA
Concesión de Pensiones de Retiro, de Viudedad y de Orfandad
A LOS EMPLEADOS DE LA
Compañía del Ferrocarril de San Feliu de Guixols a Gerona
Y A
SUS FAMILIAS
Imp. O. Viader — San Feliu de Guixols
1927

Molt abans de la Seguretat Social, el personal del tren tenia assegurances d'enfermetat, jubilació...

Santiago Ruiz Perpiñà, cap d'estació suplent.

Josep Izquierdo Blanch, cap de l'estació de Castell d'Aro, anuncia la sortida d'un

El maquinista Sr. Prieto amb el paleta de la Companyia, Sr. Serra, i altres treballadors de Sant Feliu.

SERVEI DE VIA I OBRES

El Servei de Via i Obres inclou tot el personal encarregat del manteniment i la vigilància de la via, dels edificis i les instal·lacions de la Companyia i els guardes dels passos a nivell.

Les brigades de via i obres

El servei el componien un paleta i un manobra encarregat del manteniment dels edificis i 5 brigades encarregades de la vigilància i la conservació de la via amb seu a La Creueta, Cassà, Llagostera, Font-Picant i Castell d'Aro. Posteriorment es creà una altra brigada amb seu a Sant Feliu que s'encarregava del ramal al port. Cada una d'aquestes brigades estava formada per un capatàs i 4 o 5 jornalers i tots ells estaven sota la direcció del Cap de Via i Obres o Assentador de Via i Obres.
Durant els anys que va estar en servei el tren es van succeir tres caps de Via i Obres:
- Joan Sabater (1892-1907)
- Narcís Mir i Alech (1907-1948), de Bàscara i domiciliat a Llagostera
- Isidre Torrent Expósito (1948-1969) de Quart.

Cada brigada tenia al seu càrrec una secció d'uns 8 quilòmetres i únicament en casos de desperfectes de consideració o de descarrilaments i d'accidents greus podien abandonar la seva secció per reforçar una altra brigada.

La seva missió preferent era la via, que s'havia de mantenir sempre ben anivellada, canviant els rails gastats o en mal estat, també havien de procurar conservar les cunetes i els desguassos en condicions. Els pals i els fils telefònics que discorrien al llarg de la via eren també de la seva competència.
Hem parlat amb Josep Vidal Gómez, peó de la 3a brigada amb seu a Llagostera entre els anys 40 i 50:
«La brigada de Llagostera tenia des de passat el Verneda, km 16 fins a sota Can Tibau, km 24
La nostra feina era vigilar i reparar la línia telefònica i la via, canviar rails,... en teníem de recanvi a la casina, teníem una galga per col·locar els rails sempre a distància... Una feina molt delicada era planejar les travesses, això només ho feia el cap de colla
A l'hivern teníem molta feina perquè les pluges i les humitats feien moure les travesses i els rails s'havien d'assentar. Els fils telefònics es trencaven més pel vent, les gelades i les pluges, també havíem de netejar les vies per les nevades, fèiem una mica de camí amb les pales perquè pogués passar la màquina amb el «quitanieve», després ho acabàvem de repassar. Si nevava fort s'acumulava molta neu als desmunts, recordo el desmunt de Pocafarina, que quedava cobert de neu... A l'estiu repassàvem i refèiem cunetes que les pluges havien fet malbé, podàvem plantes per protegir els fils telefònics, tallàvem canyers...

Components de la brigada de Cassà de la Selva amb el cap d'aquesta estació, Manel Naval.

A 1/4 de 8 h del matí ja havíem de ser a l'estació per preparar les eines, plegàvem a les 6 h a l'estiu i a 2/4 de 6 h a l'hivern. Això era l'horari normal, però cada dia un entrava de nit a les 4 o 5 h 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 casilla de Panedes, un de Cassà venia fins a Llagostera, el de la casilla 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 esllevissades... anàvem amb una potent llenterna.
Era una feina molt dura perquè sempre estaves a fora, i a l'hivern, amb unes gelades...!, passaves molta fred, sempre anaves moll... Teníem un dia de festa a la setmana, dilluns o diumenge, menys un que es quedava de guàrdia i repassava la via a peu, el matí cap a Cassà i a la tarda cap a Sant Feliu, si hi havia alguna urgència hi havíem d'anar tots fos l'hora que fos i fes el temps que fes.
Sovint marxàvem tot el dia i ens fèiem el dinar, ja teníem paelles... i de tot, anàvem amb la furgoneta i si es presentava una urgència ens avisaven amb un paper que ens tirava el tren i després un o uns quants marxàvem a peu cap a una altra banda.
La furgoneta es desmuntava, les rodes i la plataforma, i així la trèiem de la via si venia un tren, per fer-la córrer l'empenyíem o ens enganxàvem darrera d'un tren».
La Quimeta Izquierdo Blanch filla del capatàs d'aquesta brigada de Llagostera, Josep Izquierdo Folz, ens explica com el seu pare organitzava la feina:
«Cada dia al matí l'assentador li encarregava la feina si hi havia alguna cosa urgent, si no ja sabia el que havia de fer, i ell ho distribuïa a la brigada.
Cada dia havia de fer un «parte» de la feina feta, també portaven un control del material, trevesses, rails... que havien col·locat o que tenien a la casina.
A l'estiu havien d'anar a vigilar que no es fes foc, anaven únicament de Llagostera a la barrera de Panedes, es repartien un tall de via i vigilaven que una guspira no s'agafés al bosc.

Membres de les brigades netejant el desmunt de Xarrampeina durant les nevades de 1947.

Això només ho feien al pic de l'estiu i pels trens del migdia que pujaven la costa d'En Alou i esbufegaven molt».

La guardessa del pas a nivell

Al llarg de la línia del tren de Sant Feliu a Girona hi havia sis passos a nivell vigilats per un guarda, eren aquells encreuaments amb les carreteres principals i més transitades. Depenent del volum i de la intensitat del trànsit d'aquestes carreteres i de la perillositat dels encreuaments, hi havia una cadena o una barrera.

Enriqueta Bou Rosés, guardessa del pas a nivell de St. Cristina i Enric Mont Ferrant, peó de la 4ª brigada de Via i Obres amb seu a la Font Picant.

Aquests sis encreuaments estaven situats en els següents punts:
- A Castell d'Aro a l'encreuament amb la carretera de Castell d'Aro, molt a la vora de l'estació.
- A Santa Cristina al pas de la carretera de Castell d'Aro, ttambé molt a la vora de l'estació.
- Al pas de Panedes en el punt d'encreuament amb la carretera de Girona a Sant Feliu.
- A Llagostera a la carretera de Caldes de Malavella.
- A Cassà a la carretera de Riudellots.
- A Girona a la carretrea General a Barcelona.

Normalment era una feina encarregada a les dones, és un cas semblant a les encarregades dels baixadors. El «Reglamento para la explotación del Ferrocarril Económico de San Feliu de Guíxols a Gerona» de l'any 1892 es referia a la contractació de les guardesses dels passos a nivell de la següent manera:
Art. .- «Lo serán siempre que sea posible, las esposas, madres, hermanas o hijas de algún empleado de la Compañía»

COMPAÑIA DEL FERROCARRIL DE SAN FELIU DE GUIXOLS A GERONA

NÚM. 54.- 3.ª CLASE

CARNET FERROVIARIO

Valedero para viajar por las Líneas de esta Compañía y de las concertadas con ella, a favor de D. NARCISO ISERN MANDEREAU

Cargo Obrero

Servicio Vía y Obras

Residencia Cassà de la Selva

San Feliu de Guixols 1º de agosto de 1955.

Firma del interesado

El Presidente-Gerente,

COMPAÑIA DEL FERROCARRIL DE SAN FELIU DE GUIXOLS A GERONA

NÚM. 58.- 3.ª CLASE

CARNET FERROVIARIO

Valedero para viajar por las Líneas de esta Compañía y de las concertadas con ella, a favor de D. JOSE PIJUAN ASQUEU

Cargo Obrero

Servicio Vía y Obras

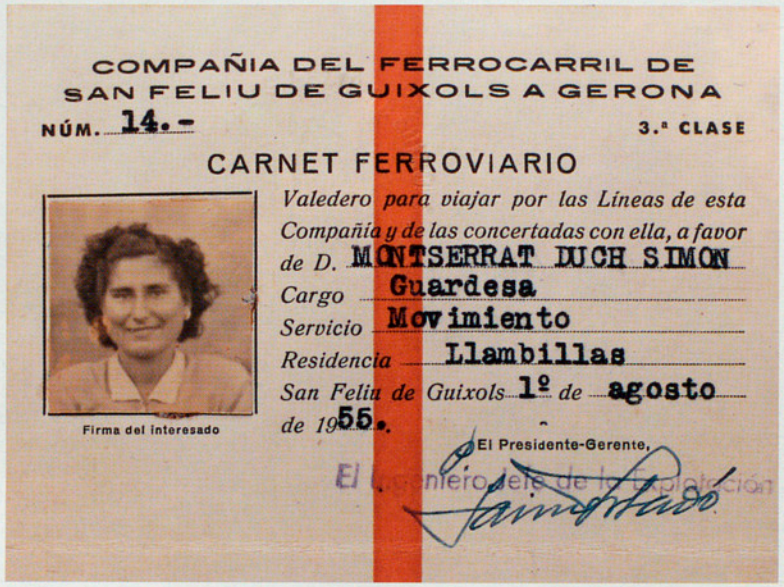
Residencia Llagostera

San Feliu de Guixols 1º de agosto de 1955.

Firma del interesado

El Presidente-Gerente,

Carnet de ferroviari de Josep Pijoan, peó de la brigada de Via i Obres de Llagostera.



COMPAÑIA DEL FERROCARRIL DE SAN FELIU DE GUIXOLS A GERONA

NÚM. 14.- 3.ª CLASE

CARNET FERROVIARIO

Valedero para viajar por las Líneas 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 1955.

Firma del interesado

El Presidente-Gerente,

Carnets de ferroviaris de Narcís Isern, peó de la brigada de Cassà i de la seva dona Montserrat Duch, guardessa de Llambilles.

Si això no era possible, la Companyia oferia la feina a una dona que visqués vora el lloc on estava ubicada la barrera, ja que el servei requeria una dedicació completa durant tot el dia. Unicament en el cas de la barrera del pas de Panedes, a la costa d'En Alou, fou necessària la construcció d'un habitatge, «la casilla de Panedes», ja que era un paratge deshabitat.

Dolors Gurnés Bou va estar al càrrec de la barrera de Llagostera, encreuament de la línia fèrria amb la carretera de Caldes de Malavella, des de l'any 1932, quan ella tenia 19 anys, fins l'any 1969, quan es va clausurar la línia.

Ens explica com era la seva feina:

«Jo era soltera i vivia en aquesta casa (coneguda avui com la Barrera, situada just al costat del pas a nivell), **em van oferir el càrrec de guardabarrera i el meu pare em va convèncer per acceptar-lo, es cobraven 2 pessetes al dia, que en aquella època era força.**

Però no tenia cap dia de festa a la setmana ni cap dia de vacances, si mai estava malalta ho feia algú de la família, el meu pare, el meu marit, o hi havia de posar un suplent pagant-lo jo, però si passava alguna cosa la responsabilitat era meva. Més tard podíem demanar algun dia de permís i el suplent el pagava la Companyia.

La meva 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».

Llevat de la barrera del pas de Penedes, que va tenir telèfon força aviat, els altres passos a nivell no en van disposar fins pocs anys abans de clausurar el servei. Aquesta incomunicació era la dificultat més gran. L'encarregada de la barrera mai no sabia exactament quan passaria el proper tren.

«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 barrera. 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».

D'esquerra a dreta: Pere "Biosques" (mosso de l'estació de Llagostera), Josep Vidal, Joaquim Izquierdo, Ricardo de Joaquín. Darrera: Salvador Salvador i Joaquim Verdalet tots ells de la brigada de Llagostera.

La brigada de Llagostera col·locant la barrera a la ctra. de Tossa.

La "casilla" de Penedes, vivenda de la guardessa del pas a nivell.

Un altre cas era el dels trens especials de mercaderies:

«Sabies que en venia un, però no pas 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 dien quant trigaria a arribar, però normalment havia d'esperar i veure o sentir el tren, si feia fred em ficava dins la «garita». 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 ni temps d'entrar a casa ni de dormir una mica.

Si un tren tenia un descarrilament, com que no ens podien avisar, no sabíem què passava, i anar esperant! Moltes vegades si el tren es quedava parat entre dues estacions, abans no arribaven a avisar l'estació ja havia passat molta estona, perquè havien d'anar a peu! Després venia algú de l'estació a dir-nos què passava. Quan vam tenir telèfon ja era diferent, però com que era dins la «garita» sempre havies d'estar pendent per sentir-lo des de casa».

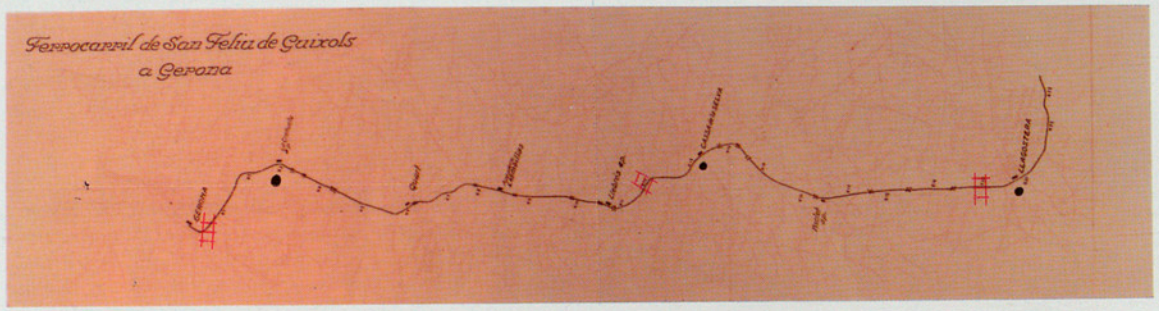
També com en el cas de les guardesses dels baixadors, molts matrimonis treballaven conjuntament a la Companyia. Aquest és el cas d'Adelaida Villanueva Faro, guardessa de la «casilla» de Panedes l'any 1939 i el seu marit Miquel Solà Ensesa, peó de la 4a Brigada de Via i Obres.

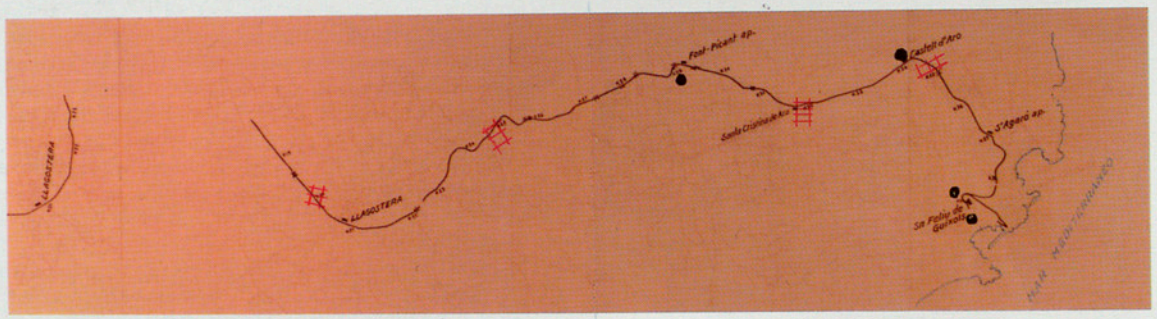
El mateix cas és el d'Enric Mont Ferran, peó de la 4a Brigada de Via i Obres amb seu a la Font Picant, i Enriqueta Bou Roses guardabarrera a Santa Cristina d'Aro. La seva filla Maria Mont ens explica com era la feina dels seus pares:

«La mare posava la barrera, era aquí mateix, a davant de casa. El primer tren passava a un o dos quarts de 5 del matí i era un continu fins a les 11 de la nit, que passava l'últim. Tot el dia havia d'estar pendent del tren, no podia pas fer res més, bé quedaven unes hores de marge però.... Quan sentia que xiulava al pont de la riera Marcona o a Can Noguera, ara és el Restaurant Les Graelles, ja corria a fer córrer la barrera, era una feina de molta responsabilitat, amb el trànsit que ara hi ha, poc es podria fer.

El pare treballava a la Brigada de la Font Picant, recordo quan li tocava fer de guardavies. Sortia a 2/4 de 3 del matí amb un fanal petit, el guardavies i un gos que li feia companyia i anava a peu fins a Sant Feliu vigilant que no hi hagués cap entrebanc a la via, fins que ell no arribava no podia sortir el tren».

Segons el «Reglamento»: **Art. 299.- «El guarda-via; además del banderín o farol de señales, según la hora, deberá siempre ir provisto de una cartuchera con seis petardos, de una llave para tornillos de brida y de un ejemplar de este reglamento...».**

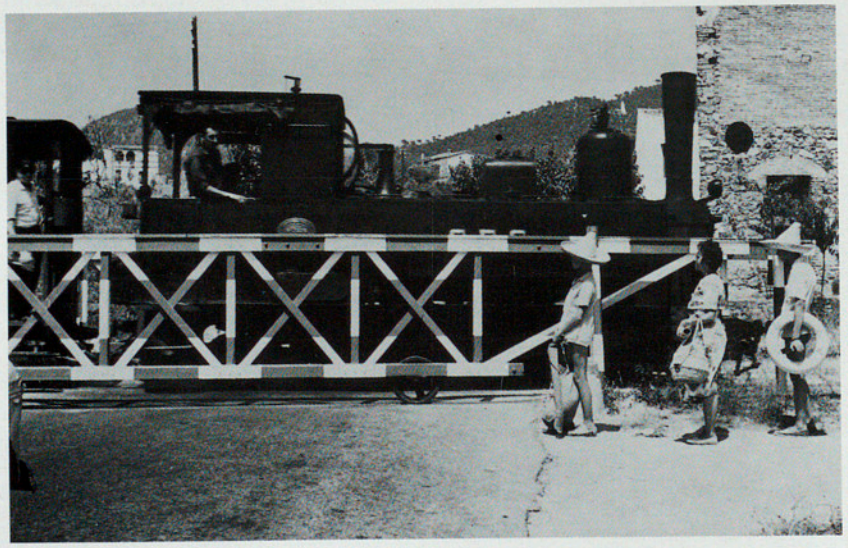




● *Seus de les Brigades de Via i obres.*

Barreres passos a nivell.

La barrera de Castell d'Aro a la ctra. de S'Agaró.



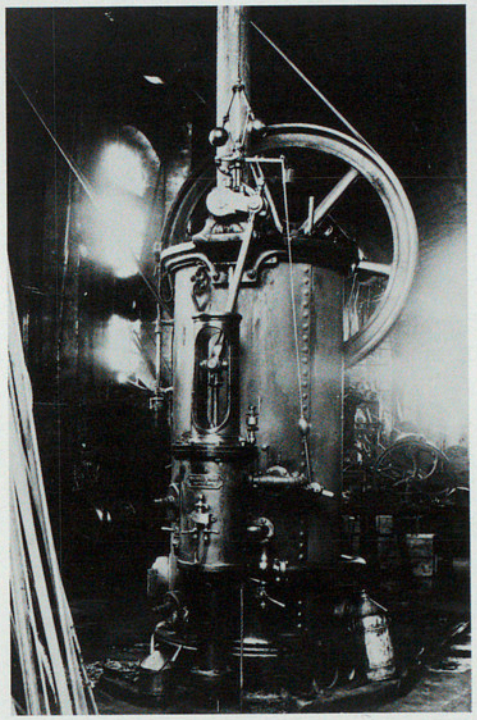
Servei de material i tracció

A Sant Feliu de Guíxols, just darrera de l'estació, hi havia les instal·lacions del servei de Tallers i Tracció: els edificis de tallers, de cotxeres, el dipòsit de màquines, l'aiguada, el dipòsit de carbó... Unes instal·lacions d'una extensió considerable on treballaven entre 15 i 20 persones.

El cap del servei era el cap del taller, que tenia autoritat tant sobre el personal pròpiament de tallers com sobre els maquinistes i fogoners. Van ser:

Casimir Rodón 1892-1904
Juan Batista 1904-1925
Josep Bertran 1925-1928
Lluís Bussot 1928-1955
Joan Almar Riera 1955-1969

Eduard Almar Riera, ajustador i operari de primera i germà de l'últim cap de tallers, recorda com eren els tallers:



Una màquina de vapor subministrava la força motriu als tallers fins que la va substituir l'energia elèctrica l'any 1961.

«El taller tenia dues portes de fusta i rodones de dalt que separaven dos espais, dreta i esquerra:
«A la part esquerra una via es ficava al taller per entrar les màquines, a pocs metres de la porta hi havia la «fossa» per reparar la màquina de sota. Més avall hi havia els bancs dels ajustadors: hi havia tres ajustadors. A continuació hi havia les fornals, dues, la primera era lliure per a qui la necessités, a l'altra hi treballava un operari que era un forjador fix. A continuació hi havia el despatx del «jefe» de tallers.
«A la part dreta del taller hi havia les taquilles per canviar-nos. Després una serra cinta, a davant un banc de fuster,... que com que era una mica «manta» treballava assegut..., després una mola d'aigua i una mola mecànica d'esmeril.
«Al mig del taller hi havia un torn d'aire amb un operari que era el torner, el torn servia per rectificar les llantes que venien en brut de la fundició i per tornejar les rodes que s'havien de rectificar perquè quedaven amb una canal de tant funcionar. A continuació hi havia un altre torner, operari de primera, i encara hi havia un altre torner amb un altre torn, operari de segona. Després encara hi havia un altre torn lliure per a qui el necessités.
«A continuació venia una màquina de planejar, molt grossa per planejar les paral·leles que amb el moviment del capçal es gastaven i s'havien de rectificar. Després hi havia una llimadora que servia pel mateix però era més petita. Després hi havia una màquina radial que normalment servia per rectificar les bieles que eren d'un material que en deien antifricció.
«Després hi havia una màquina de foradar normal i al final de taller una màquina de vapor anglesa que subministrava potència a tot el taller a través d'un embarrat. A darrera hi havia l'eixida amb un safareig on es refrigerava l'aigua de la màquina de vapor, sempre hi havia aigua calenta i servia per rentar-nos les mans.
«Després hi havia la part de la cotxera, que estava al costat del taller en un altre edifici, s'hi reparaven els vagons, en dèiem «el sanatori», hi havia 3 fusters i 2 pintors.
«Els maquinistes i fogoners tenien un altre edifici: el dipòsit de màquines. Les entraven a dins amb dues vies i també hi havia una fossa.
«Al costat hi havia el carbur i els greixos amb un altre operari. El carbó era més endarrera, en un local a part. El carboner havia de tenir-lo sempre moll perquè no fes pols... per carregar-lo a les màquines el portava amb unes vagonetes».

Sobre el taller requeia tota la feina de reparar el moviment: fer el manteniment i les reparacions necessàries a les màquines perquè estiguessin a punt per fer el servei. Tasca gens fàcil, sobretot al final de l'explotació, quan el material, antic i sotmès a una intensa i contínua utilització, s'havia d'arranjar i refer contínuament.

Eduard Almar ens en parla:

«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 mòvil 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».

Josep Aulet Camós, també de Sant Feliu i 2n cap de tallers, recorda les estones més amargues de la seva feina:

«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...

Els maquinistes i els fogoners feien l'aprenentatge com a peons als tallers de St. Feliu.

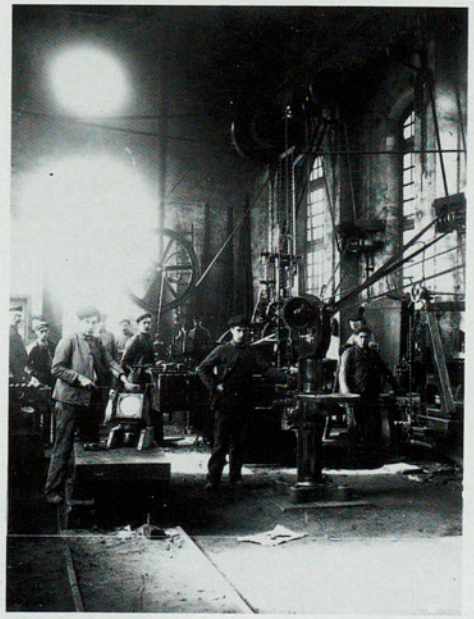
Treballadors dels tallers l'any 1942.

«Les peces eren velles i la via i tot estava molt desballestat. A més tenien la intenció de tancar-lo, ja no hi..., anar passant de la manera que es pot, per sortir del pas.
«Jo era ajustador de tot el moviment de la màquina, a partir de desmuntar tot el moviment..., cilindres, aros, pistons, capicets, molles, tovallons, brolles, balancins, espàrrecs, plats, candeles, gots, allà podies fer un dinar!
«Allà passaves «ratos» molt agres, molt agres. Si arribava una màquina del tren a les 9 que havia de tornar a sortir a la 1 havies d'arreglar-la desseguida... perquè la màquina havia de tornar a sortir!».
El personal de taller era també l'encarregat de sortir amb el tren d'auxili quan hi havia un descarrilament o un accident a qualsevol punt de la línia. Ajudats per les brigades de la Via i Obres havien de procurar deixar lliure la via al més aviat possible per evitar interrupcions en el servei.
«Durant aquests anys en vam veure moltes i passar moltes. A vegades treballàvem tota la nit, una vegada fins a les 7 del matí tota la nit voltant per Girona i quan vam ser al pont del Bugantó, ens va tornar a caure la màquina, amb una glaçada que hi havia i un clar de lluna que semblava que es feia de dia i au! tornem-hi!. L'havíem anat a buscar al pont de l'Onyar de Girona. Allà la màquina havia quedat amorrada, la vam aixecar com vam poder i arrossegant-la amb l'altra màquina... i al Bugantó va tornar a sortir de la via..., al final era un drama».
La Companyia exigia que els maquinistes i els fogoners haguessin fet l'aprenentatge de mossos als tallers, així s'assegurava que tinguessin nocions del funcionament de la locomotora, cosa que podia evitar avaries greus. Normalment es passava de osso de taller a fogoner i de fogoner a maquinista per ordre d'antiguitat i segons les vacants que es produïssin.
Hi havia 3 o 4 equips fixos formats per un maquinista i un fogoner, que feien el servei junts.
Joaquim Madrenes va ser un dels últims maquinistes del tren de Sant Feliu i el que va fer l'últim viatge el dia 10 d'abril de 1969, juntament amb el fogoner Antonio Prieto:
«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, havíem de ser a l'estació a les 2 de la matinada per encendre la màquina i repassar-la tota, després tornàvem amb la mateixa màquina i tornàvem a sortir al cap d'unes hores...».
El total de treballadors de la Companyia del Tren de Sant Feliu a Girona varia força al llarg dels 77 anys que el tren va estar en servei. Durant les obres d'explanació de la vila hi arribaren a treballar unes cinc-centes persones. Després, una vegada inaugurat el servei, es pot parlar de xifres que ratllen els 100 treballadors, distribuïts entre els diferents Serveis. L'any 1917, per exemple, el Servei de Moviment ocupava 29 persones, el Servei de Tallers i Tracció 21, les Brigades de Via i Obres 30 i les Oficines Centrals, comptant l'enginyer en cap, 3. L'any 1938 el total de treballadors arribava a unes 96 persones i l'any 1956, últim any de què tenim dades, eren 136 els treballadors que s'ocupaven dels quatre Serveis.

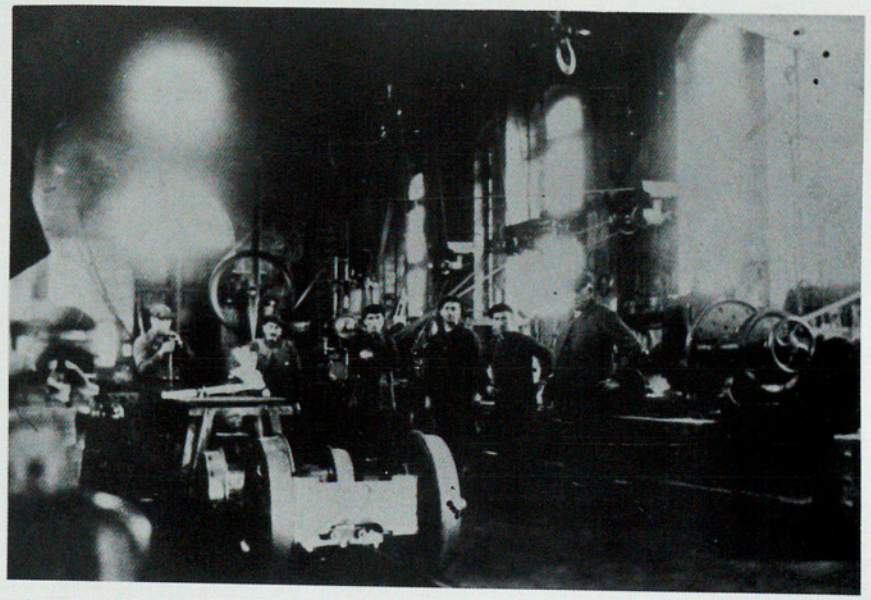
El maquinista Jaume Pugnau i el seu fogoner.

Fogoner engreixinant la màquina núm. 6.

Maquinistes, fogoners, caps de tren i treballadors dels tallers a l'entrada dels tallers a St. Feliu.



Interior dels tallers de St. Feliu a principi de segle.



Als tallers hi treballaven entre 25 i 30 operaris.

L'any 1906 dels 36 treballadors del Servei de Moviment únicament 7 eren originaris dels pobles de la línia i 8 provenien de la província de Girona. De la resta 12 eran aragonesos, majoritàriament de la província d'Osca, i 2 murcians, 2 de Tarragona i 1 de Lleida. Cal pensar que en el Servei de Via i Obres s'havia de mantenir una presència aragonesa en una proporció com a mínim semblant, ja que molts d'ells començaren treballant en les obres d'explanació i construcció de la via. En canvi els treballadors del Servei de Tallers i Tracció són majoritàriament originaris del mateix Sant Feliu de Guíxols.
Moltes de les famílies que originàries de l'Aragó arribaren a les nostres comarques per a la construcció del tren s'establiren definitivament en els pobles de la línia, recordem els Gazo, Fanés, Ruiz, Santafé, Piqué, Obón, Ferrer, Casanovas, Calasanz, Izquierdo..., altres vingueren més tard com els Naval, Saludes, Soler, Ester, Lecina, Tresené...
Es confirma doncs l'origen aragonès de molts dels treballadors del tren: segurament és cert, tal com la gent més gran recorda, que les primeres persones que varen sentir parlar en castellà foren els ferroviaris. Alguns d'aquests cognoms els trobem des de la inauguració del tren fins a la clausura, en successives generacions de ferroviaris. Ja hem parlat de la família Calasanz-Casanovas: Manuela i Joaquim Casanovas Conet (guardessa i guardafrè), Mariano Calasanz Lagüeña (capatàs) i Ramon i Josep Calasanz Casanovas (peó i cap d'estació) o dels Izquierdo que hi treballaren tres generacions: Fructuoso i Eusebio Izquierdo Izquierdo (peons), Joaquim i Josep Izquierdo Folz (maquinista i capatàs) i Josep Izquierdo Blanch (cap d'estació).
També podríem parlar de Manuel Naval Colominas, natural de Tamarite, Osca, i el seu fill Manel Naval Isern últim cap de l'estació de Cassà. O de Francisco i José Ruiz Tejero, naturals de Salillas, Saragossa, (peó i cap d'estació de Llagostera) i Santiago Ruiz Perpiñà (cap d'estació suplent).
No hi ha dubte que encara podríem parlar de moltes més persones fills d'aragonesos i fills de gironins, famílies enteres que al llarg dels anys en que el Carrilet va estar en servei hi van treballar, amb un gran sentit de responsabilitat com si fos una empresa pròpia. Avui després de 23 anys de la seva desaparició encara recorden amb enyorança la seva feina i lamenten la desaparició del Carrilet.

Els treballadors de tallers als últims anys del carrilet.

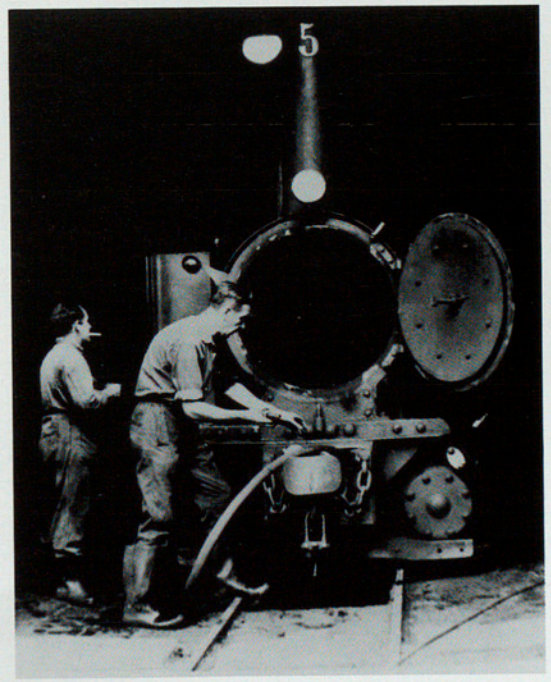
1959. Interior dels tallers de St. Feliu

El cap de tallers tenia autoritat tant sobre el personal del taller com sobre els maquinistes i fogoners.

Reposant aigua, a l'aiguada d Girona.

Posant carbó a la locomotora.

La màquina núm 5 mentre és reparada a l'interior dels tallers.

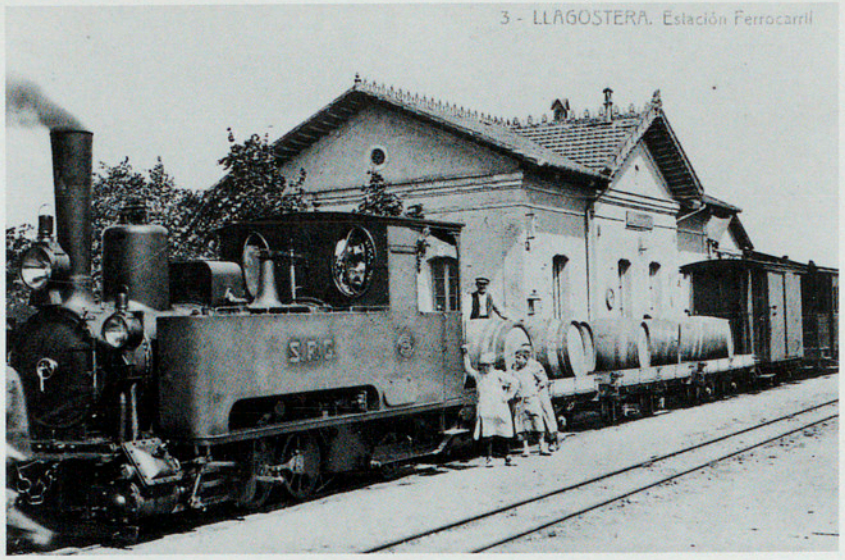


L'ÚS DEL TREN

Transport de mercaderies

El 27 de juny de 1892, la connexió ferroviària entre Sant Feliu i Girona, es feia realitat. D'aleshores ençà i fins el 10 d'abril de 1969 fou un veritable element vertebrador en la consolidació d'activitats industrials sorgides en les nostres comarques el segle passat. Ara bé, les avantatges del ferrocarril respecte del transport animal es van minimitzar amb l'expansió del transport per carretera amb vehicles motoritzats. La nul·la predisposició per reconvertir un ferrocarril a usos diferents pels que havia estat concebut, van propiciar-ne la desaparició.
De fet, el transport de mercaderies era gairebé nul en els darrers 20 anys de funcionament i simbòlic els darrers 4 anys. Però això no sempre havia estat així. Com es pot veure en el gràfic núm. 1 el transport de mercaderies va tenir unes puntes importants que més endavant comentarem i que òbviament coincidien amb els millors resultats econòmics de la Companyia.
La implantació de la indústria suro-tapera en la majoria de les poblacions de la línia i l'activitat comercial que se'n derivava, tant per la compra de matèria prima com per la venda del producte manufacturat, feien que aquesta activitat fos la punta de llança en les previsions del transport de mercaderies. Es tractava d'una activiat dmolt sotmesa a les oscil·lacions econòmiques internacionals i per tant sovintejaven les èpoques d'esplendor contrastades amb les de crisi. No obstant això el suro va ser el producte més transportat pel tren de Sant Feliu sobretot en els primers anys d'entrar en servei ja que representava el 40% de les mercaderies. Més endavant aquest percentatge es va reduir però es mantingué sempre en uns nivells alts. El suro venia d'Andalusia i Extremadura en planxa i arribava en ferrocarril a Girona

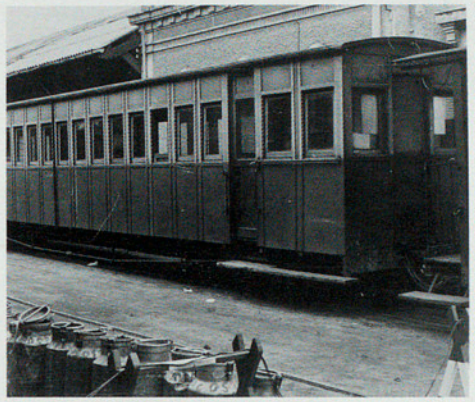
Era habitual veure vagons atapaïts de sacs o caixes.



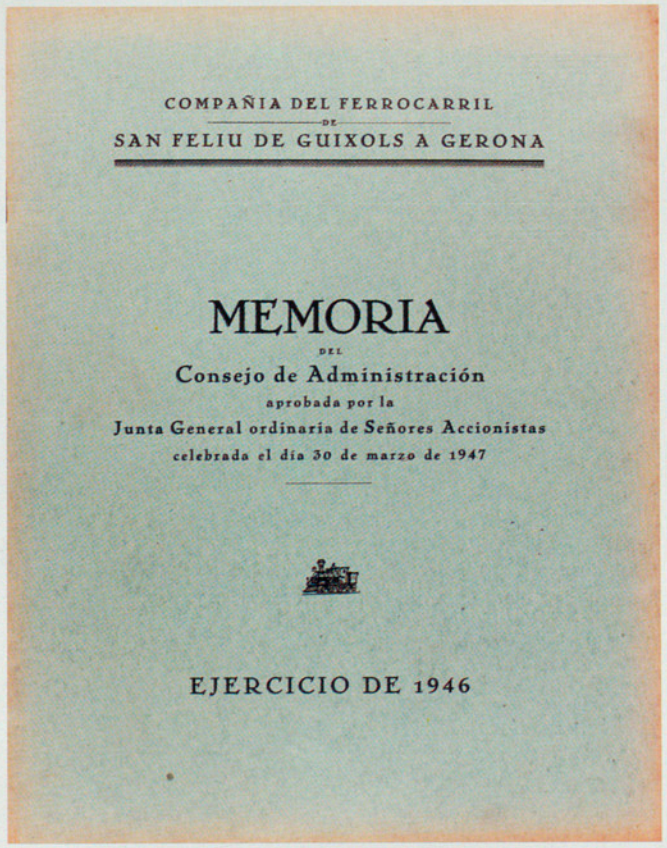
Botes de vi sovint anàven amunt i avall.

o vaixell a Sant Feliu d'allí es distribuïa cap a Cassà i Llagostera o Sant Feliu i un cop manufacturat es reexpedia també amb el tren.
Destacava la importància del carbó en el volum total de mercaderies transportades. Aquest, procedent d'Astúries arribava al port de Sant Feliu i es remetia cap a Girona. Cap a Girona i procedent del port s'hi enviava també fusta i pasta de paper així com importants quantitats de sal. Van significar un volum important les trameses de diversos productes agroalimentaris, especialment passada la Guerra Civil. Es tractava sobretot d'olis i farines.
En direcció a Sant Feliu s'hi adreçaven minerals d'Osor (des de 1945), terrissa de Quart, espart per teixi jute, i molts altres productes, que sovint s'embarcaven en el port cap a ultramar. Ambdós sentits, a part del suro, hi circulava gran diversitat de mercaderies, des de materials de construcció a una extensa gamma de productes per vendre en els mercats locals.
El transport de mercaderies va tenir fins els anys vint una progressiva línia ascendent. Les baixades que marca el gràfic responen a situacions conjunturals desfavorables d'algun sector econòmic o dels efectes de la Gran Guerra. Sovint però es compensaven gràcies a la diversificació dels productes transportats.
Es pot dir sens dubte que l'edat d'or de l'explotació de la línia van ser els anys vint. Van coincidir en aquests anys diversos factors que ho van permetre: un creixement notable de l'activitat econòmica després de la Gran Guerra, la connexió de la línia amb el Port de Sant Feliu l'any 1924 el només incipient transport per carretera i poc desgast que tenia encara el material mòbil i la xarxa viària. Això implicava uns ingressos notables pel tràfec i unes despeses de manteniment contingudes.
La crisi econòmica de l'any 1929 es va fer notar i el volum de mercaderies va disminuir notablement. Malgrat una certa revifalla posterior, la Guerra Civil va suposar un daltabaix definitiu. Passada la Guerra, hi hagué un increment intens del tràfec de mercaderies però ja la mateixa empresa intuïa que la situació era momentània. La manca de combustibles impedia els desplaçaments per carretera però un cop acabada la Segona Guerra i restablerta la normalitat internacional la nova modalitat de transport va esdevenir imparable i no es feu res per evitar-ho. La Companyia iniciava projectes per unir les línies ferroviàries amb la del tren d'Olot i entre altres qüestions facilitar l'arribada dels minerals d'Osor al port. Tot va quedar en els projectes.

Fins i tot el bestiar viu s'havia transportat amb el tren.

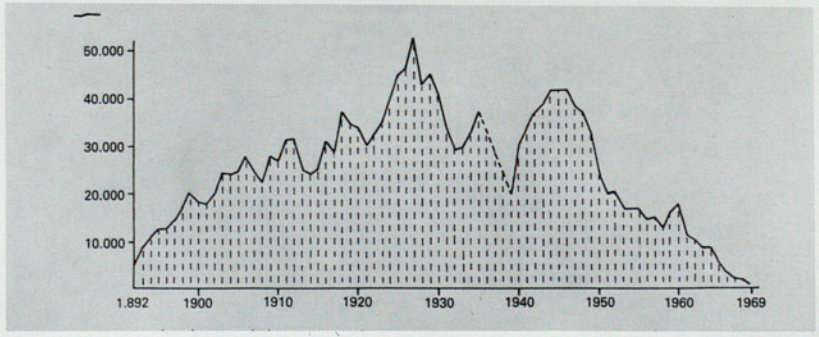


Les cantines de llet sovint formaven part del paisatge de les estacions.



Portada d'una de les memòries anuals publicades per la Companyia.

Trepes per anotar inscripcions de les càrreges.



Gràfic núm. 1: Mercaderies transportades, en Tm.

RESUMEN POR MESES

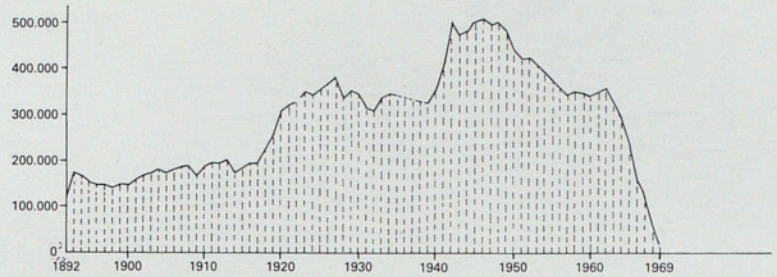
1946	RECAUDACION						BILLETES EXPENDIDOS				
	VIAJEROS		MERCANCIAS a G. y P. V.		TOTAL		SENCILLOS	IDAS Y VUELTAS	TOTALES BILLETES	TOTALES VIAJEROS	VIAJEROS CLASES
	Pesetas	Cénts.	Pesetas	Cénts.	Pesetas	Cénts.	Número	Número	Número	Número	Número
Enero	56.816	33	57.497	09	114.313	42	15.473	8.783	24.256	33.039	1.ª 269 2.ª 32.770
Febrero	57.533	93	54.557	57	112.091	50	13.621	9.419	23.040	32.459	1.ª 235 2.ª 32.224
Marzo	63.382	02	59.074	98	122.457	—	15.602	10.634	26.236	36.870	1.ª 341 2.ª 36.529
Abril	69.706	67	59.243	89	128.950	56	17.344	10.426	27.770	38.196	1.ª 303 2.ª 37.893
Mayo	70.226	96	71.579	95	141.806	91	15.875	10.980	26.855	37.835	1.ª 319 2.ª 37.516
Junio	87.007	65	62.031	78	149.039	43	20.434	12.684	33.118	45.802	1.ª 392 2.ª 45.410
Julio	111.443	39	66.718	88	178.162	27	24.237	14.030	38.267	52.297	1.ª 523 2.ª 51.774
Agosto	134.440	02	68.083	87	202.523	89	27.900	15.764	43.664	59.428	1.ª 617 2.ª 58.811
Septiembre	92.398	45	62.471	61	154.870	06	23.211	13.815	37.026	50.841	1.ª 409 2.ª 50.432
Octubre	64.079	98	64.179	—	128.258	98	16.680	9.904	26.584	36.488	1.ª 243 2.ª 36.245
Noviembre	82.976	23	59.101	09	142.077	32	17.599	14.241	31.840	46.081	1.ª 241 2.ª 45.840
Diciembre	64.371	61	61.036	20	125.407	81	17.549	10.710	28.259	38.969	1.ª 192 2.ª 38.777
TOTALES	954.383	24	745.575	91	1.699.959*	15	225.525	141.390	366.915	508.305	1.ª 4.084 2.ª 504.221
Promedio diario	2.614	75	2.042	67	4.657	42	619	387	1.006	1.393	1.ª 11 2.ª 1.382

(*) Esta partida se descompone como sigue: Viajeros . 954.383'24 Pesetas; G. V. . . 107.628'18 "; P. V. . . 637.947'73 ". Incluídos los Aumentos anteriores refundidos (15 %, de 1918 y 15 %, 1934, Aumentos Decreto 26-9-1941 y Tasa del 4 %) y Aumentos Decreto 11 Abril 1945.

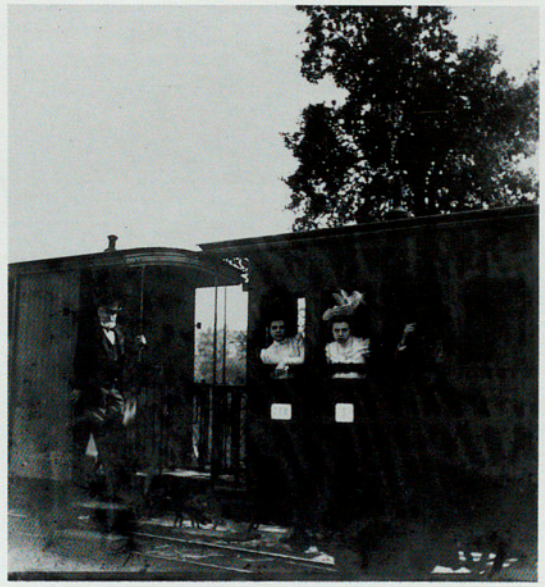
Resum publicat en la memòria de la Companyia de la recaptació obtinguda, en un dels anys amb més moviment.

Transport de viatgers

El transport de persones era l'altre ús del tren de Sant Feliu. Econòmicament tenia més pes que no el transport de mercaderies car els ingressos per viatgers sempre van ser superiors als de les mercaderies.
El gràfic núm. 1 ens mostra l'evolució seguida en el volum de viatgers transportats. Veiem que fins els anys 30 segueix una evolució semblant a la de les mercaderies. Les conjuntures econòmiques es fan sentir també en el nombre de passatges venuts per bé que no amb les brusquetats de les mercaderies. En els anys 40 es registre el volum més alt en el transport de viatgers, però la situació ben aviat va fer un tomb. El transport per carretera de viatgers també s'imposaria propiciat fins i tot per la Companyia del Ferrocarril, car l'empresa va obtenir el 1947 la concessió del transport per carretera en aquesta línia. Fins els anys 60 encara el nombre de viatgers era significatiu, però amb la popularització de l'automòbil de la mà del «600» va significar ensorrament definitiu del servei de viatgers. Tanmateix aquest servei s'havia d'haver intentat conservar: un tren de vapor amb un itinerari prou tractiu com aquest, unint Sant Feliu i Girona tenia prous ingredients turístics i culturals com perquè valgués la pena l'esforç de preservar-lo. La situació política del moment i la poca sensibilitat i imaginació dels dirigents de l'època envers aquests temes van propiciar la desaparició del Tren.
Enrera van quedar els viatges per anar als mercats, les tumultuoses anades i tornades a les Festes Majors i Fires de Girona i les refrescades a la platja. El gràfic núm. 2 ens il·lustra la importància d'aquest darrer servei. No hem d'oblidar les berenades a la Font Picant de les quals l'Ignació de Blas en recorda una anècdota que il·lustra la importància que revestia el servei *«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 la Companyia del F.C. 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 podien utilitzar-se durant tot l'any.*
Amb els permisos corresponents dels propietaris i Ajuntament, la Brigada de Vies i Obres sota la inspecció i direcció del Sr. Jaume Lladó, va buscar novament la deu d'aigua, que varen retrobar, però va haver-se de desplaçar la font uns metres. Va construir-s'hi nou desguàs; cap a la riera, uns murs i bancs per adecentar tot aquell paratge».



Nombre de viatgers transportats.


Viatgers d'època per a un tren d'època.

Interior d'un vagó de viatgers a principis de segle.

Viatgers en vagons de seients laterals.

Caldria fer una breu reflexió sobre el gràfic núm. 3 on s'aprecia el volum de viatgers per estacions. N'hem de destacar l'elevat nombre tant de Llagostera com de Cassà que demostren la transcendència que va tenir el tren com a element definidor d'aquesta línia de comunicació natural inevitable que és Sant Feliu i Girona. Els ganxons volien el «seu» tren però tothom en va sortir beneficiat. Finalment, deixarem que sigui la ploma d'un conegut publicista cassanenc, la que ens il·lustri en un escrit entre evocador i poètic el que veien i sentien els viatgers d'aquell malaguanyat carrilet: «EL TREN PETIT. *Veus aquí un tren petit i joliu. Quan hom es troba absent del poble i és sensible a les coses íntimes, en té una mena d'enyorança. De menuts, els familiars o algun amic ens acompanyaven «a veure el tren», i, aquest costum atractívol va fent camí en el decurs de la vida. En dies normals no hi manquen uns nens duts per la mà, ni el vell amb el bastó. Quasi es fa inconcebible l'arribada del tren sense aquests visitants.*

Va de Sant Feliu de Guíxols a Girona, però cada poble se'l sent una mica seu. És comú dir-ne arreu el «nostre» tren. Ha influït molt en el desenvolupament de la indústria surera.
De lluny ens avisa amb un xiulet festiu; de vegades una mica enrogallat, i d'altres de trompeta de fira. Els que hi estan acostumats us diran exacte per l'indret on passa.
Serpenteja joganer per entre canyers i margenades; s'entafora entre la boscúria, veient-ne a estones només el fum destriat pel vent, de crinera avalotada... Apareix mig de sorpresa, cansat i esbufegant davant dels ulls iluminats de la mainada, com figura miraculosa d'un conte d'Andersen.
L'estem mirant a través dels nens de dos a cinc anys. La màquina és el què els atrau més: l'abrandament de la fogaina, o l'aigua que regalima pels costats, o el fum que en gai desmai amanyaga el sostre de la renglera de vagons.
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 baixes 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'ensems, una mena de sala d'espera de casa el metge. I, a final de trajecte heu saludat uns amics de diverses poblacions; heu escoltat veritats i falòrnies; assumptes melodramàtics i

Moviment de viatgers a l'estació de Sant Feliu.

COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES DE TARRAGONA Á BARCELONA Y FRANCIA
Y DE SAN FELIU DE GUIXOLS Á GERONA

AVISO

Estas Compañias tienen el honor de poner en conocimiento del **PUBLICO** que las mismas han acordado establecer, á partir de 1.° de Octubre próximo, un SERVICIO COMBINADO Á GRANDE Y PEQUEÑA VELOCIDAD, en la siguiente forma:

VIAJEROS-EQUIPAJES-PERROS

Las Estaciones de Barcelona y Despacho Central, Blanes, Flassá, Figueras y Portbou expenderán billetes enteros de 1.ª, 2.ª y 3.ª clases y facturarán equipajes y perros directamente para las Estaciones de Cassá de la Selva, Llagostera, Castillo de Aro y San Feliu de Guixols; y éstas á su vez lo efectuarán para las de Barcelona, Blanes, Flassá, Figueras y Cerbère.

Como la Compañía de San Feliu de Guixols á Gerona sólo tiene establecidos en su servicio local billetes de 1.ª y 2.ª clases, los viajeros que en dicho servicio combinado tomen billete de 3.ª clase satisfarán el precio y ocuparán el asiento correspondiente al mismo, en el recorrido de la Compañía de Tarragona á Barcelona y Francia; y satisfarán el precio y ocuparán asiento de 2.ª clase, en el recorrido de la Compañía de San Feliu de Guixols á Gerona.

Los niños, no siendo de pecho, deberán tomar billete entero, sea cual fuere su edad, por no tener establecidos medios billetes para niños de 3 á 7 años la Compañía de San Feliu de Guixols á Gerona, en su servicio local.

FACTURACIONES Á GRAN VELOCIDAD

Desde cualquiera de las Estaciones de la Compañía de Tarragona á Barcelona y Francia y sus combinadas, con destino á cualquiera de las de la Compañía de San Feliu de Guixols á Gerona, y desde éstas para aquéllas, podrán expedirse transportes á 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.

FACTURACIONES Á PEQUEÑA VELOCIDAD

Desde cualquiera de las Estaciones de la Compañía de Tarragona á Barcelona y Francia y sus combinadas, con destino á cualquiera de las de la Compañía de San Feliu de Guixols á Gerona, y desde éstas para aquéllas, podrán expedirse á pequeña velocidad transportes constituidos de MERCANCÍAS DE TODAS CLASES.

Limitándose á este tráfico el servicio local á p. v. establecido por la Compañía de San Feliu de Guixols á Gerona, no se admitirán para su transporte en el servicio combinado á p. v. anteriormente indicado, los GANADOS y CARRUAJES.

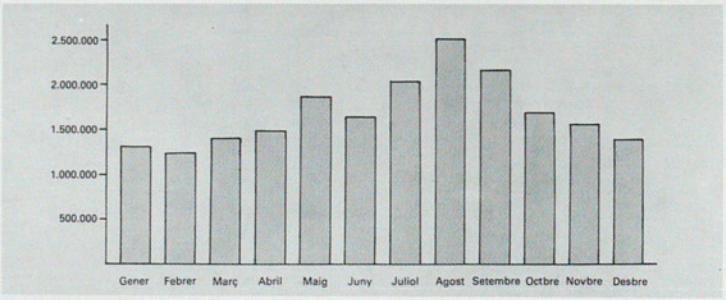
La falta de enlace en Gerona, punto en el que confinan las Compañías de Tarragona á Barcelona y Francia y de San Feliu de Guixols á Gerona, de los trenes de viajeros que dichas Compañías tienen establecidos y de los que pudieran establecer en adelante, cuando sea motivada por causas ajenas á las Compañías, no obligará á éstas á la expedición de trenes especiales, ni al pago de indemnización alguna.

En el servicio combinado que se anuncia por el presente Aviso, se hará aplicación de las Tarifas que las Compañías tengan en vigor, calculando los precios desde ó hasta la respectiva Estación de Gerona perteneciente á las Compañías nombradas, y además la Tarifa de transbordo, que se ha establecido para el paso ó traslado de una á otra de las Estaciones de Gerona, de las expediciones hechas á grande y pequeña velocidad.

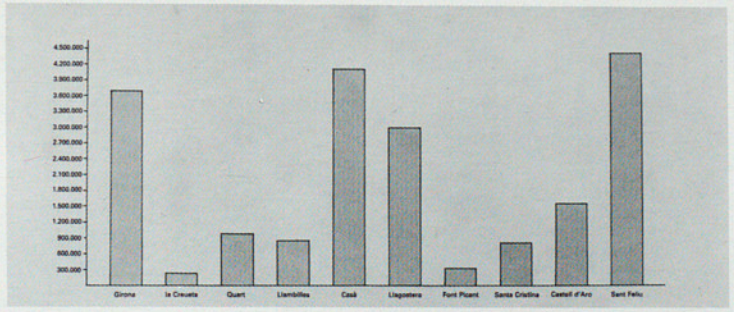
Imp. Heurich y C.ª—Barcelona

Barcelona, 25 de Septiembre de 1898.

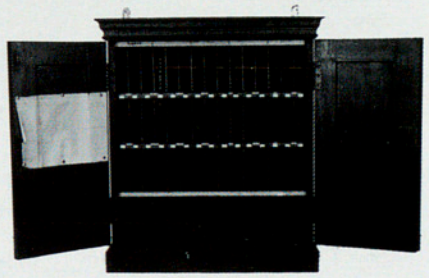
Cartell informatiu anunciant enllaços de serveis a finals del segle passat.

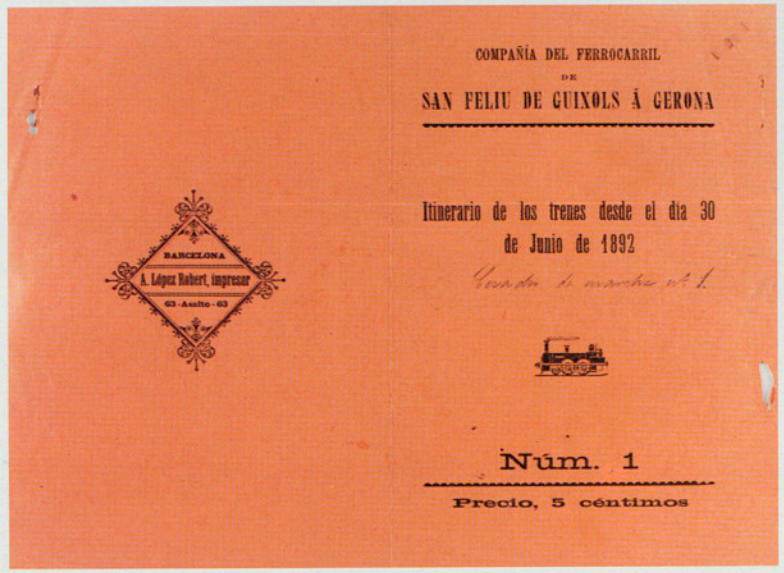


Gràfic núm. 2: Nombre total de viatgers per mesos.



Gràfic núm. 3: Nombre total de viatgers per estacions.





COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL
DE
SAN FELIU DE GUIXOLS Á GERONA

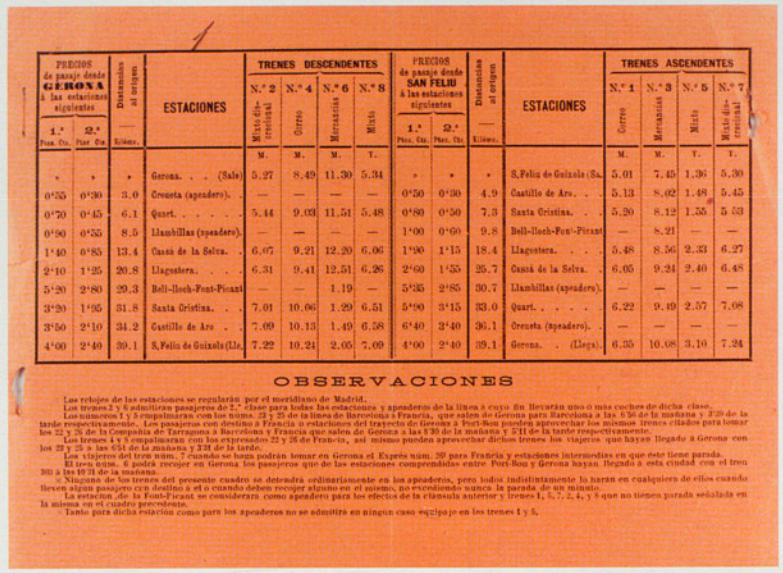
BARCELONA
A. López Robert, impresor
63-Asalto-63

Itinerario de los trenes desde el dia 30 de Junio de 1892

Cuadro de marcha núm. 1

Núm. 1

Precio, 5 céntimos



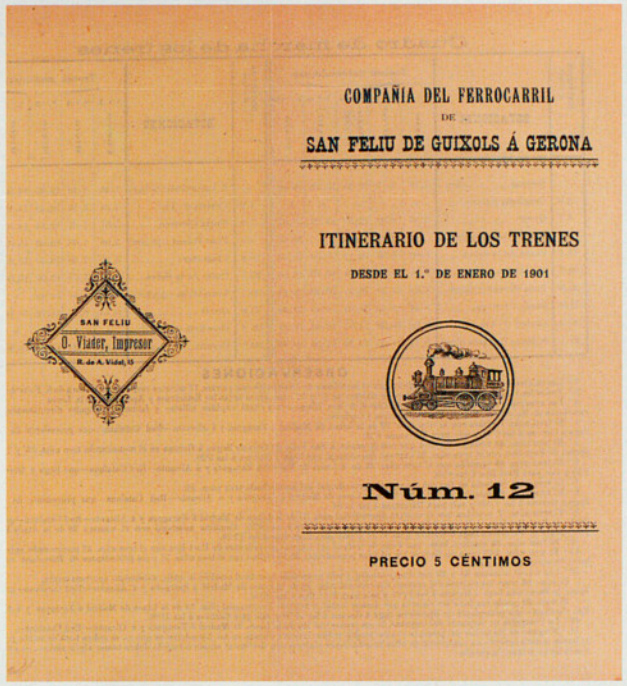
PRECIOS de pasaje desde GERONA á las estaciones siguientes 1.ª Pts. Cts.	2.ª Pts. Cts.	Distancias al origen Kilóms.	ESTACIONES	TRENES DESCENDENTES N.º 2 Mixto ferroviario M.	N.º 4 Correo M.	N.º 6 Mercancías M.	N.º 8 Mixto T.
»	»	»	Gerona. . . (Sale)	5.27	8.49	11.30	5.34
0'55	0'30	3.0	Creueta (apeadero).	—	—	—	—
0'70	0'45	6.1	Quart.	5.44	9.03	11.51	5.48
0'80	0'55	8.5	Llambillas (apeadero).	—	—	—	—
1'40	0'85	13.4	Cassá de la Selva. .	6.07	9.21	12.20	6.06
2'10	1'25	20.8	Llagostera. . . .	6.31	9.41	12.51	6.26
5'20	2'80	29.3	Bell-lloch-Font-Picant	—	—	1.19	—
3'20	1'95	31.8	Santa Cristina. . .	7.01	10.06	1.29	6.51
3'50	2'10	34.2	Castillo de Aro . .	7.09	10.13	1.49	6.58
4'00	2'40	39.1	S.Feliu de Guixols (Lle.	7.22	10.24	2.05	7.09

PRECIOS de pasaje desde SAN FELIU á las estaciones siguientes 1.ª Pts. Cts.	2.ª Pts. Cts.	Distancias al origen Kilóms.	ESTACIONES	TRENES ASCENDENTES N.º 1 Correo M.	N.º 3 Mercancías M.	N.º 5 Mixto T.	N.º 7 Mixto ferroviario T.
»	»	»	S.Feliu de Guixols (Sa.	5.01	7.45	1.36	5.30
0'50	0'30	4.9	Castillo de Aro. . .	5.13	8.02	1.48	5.45
0'80	0'50	7.3	Santa Cristina. . .	5.20	8.12	1.55	5.53
1'00	0'60	9.8	Bell-lloch-Font-Picant	—	8.21	—	—
1'90	1'15	18.4	Llagostera. . . .	5.48	8.56	2.33	6.27
2'60	1'55	25.7	Cassá de la Selva. .	6.05	9.24	2.40	6.48
5'35	2'85	30.7	Llambillas (apeadero).	—	—	—	—
5'90	3'15	33.0	Quart.	6.22	9.49	2.57	7.08
6'40	3'40	36.1	Creueta (apeadero). .	—	—	—	—
4'00	2'40	39.1	Gerona. . (Llega).	6.35	10.08	3.10	7.24

OBSERVACIONES

Los relojes de las estaciones se regularán por el meridiano de Madrid.
Los trenes 2 y 5 admitirán pasajeros de 2.ª clase para todas las estaciones y apeaderos de la línea á cuyo fin llevarán uno ó mas coches de dicha clase.
Los números 1 y 5 empalmarán con los núms. 23 y 25 de la línea de Barcelona á Francia, que salen de Gerona para Barcelona á las 6'36 de la mañana y 3'20 de la tarde respectivamente. Los pasajeros con destino á Francia ó estaciones del trayecto de Gerona á Port-Bou pueden aprovechar los mismos trenes citados para tomar los 22 y 24 de la Compañía de Tarragona á Barcelona y Francia que salen de Gerona á las 5'30 de la mañana y 5'11 de la tarde respectivamente.
Los trenes 4 y 8 empalmarán con los expresados 22 y 24 de Francia, así mismo pueden aprovechar dichos trenes los viajeros que hayan llegado á Gerona con los 22 y 24 á las 6'51 de la mañana y 3'31 de la tarde.
Los viajeros del tren núm. 7 cuando se hagan podrán tomar en Gerona el Expreso núm. 29 para Francia y estaciones intermedias en que este tiene parada.
El tren núm. 6 podrá recojer en Gerona los pasajeros que de las estaciones comprendidas entre Port-Bou y Gerona hayan llegado á esta ciudad con el tren 303 á las 10'34 de la mañana.
Ninguno de los trenes del presente cuadro se detendrá ordinariamente en los apeaderos, pero lo dirá indistintamente lo harán en cualquiera de ellos cuando lleven algun pasajero con destino á él ó cuando deban recojer alguno en el mismo, no excediendo nunca la parada de un minuto.
La estacion de la Font-Picant se considerará como apeadero para los efectos de la cláusula anterior y trenes 1, 3, 7, 2, 4, y 8 que no tienen parada señalada en la misma en el cuadro precedente.
Tanto para dicha estacion como para los apeaderos no se admitirá en ningun caso equipaje en los trenes 1 y 5.

Primer horari imprès.



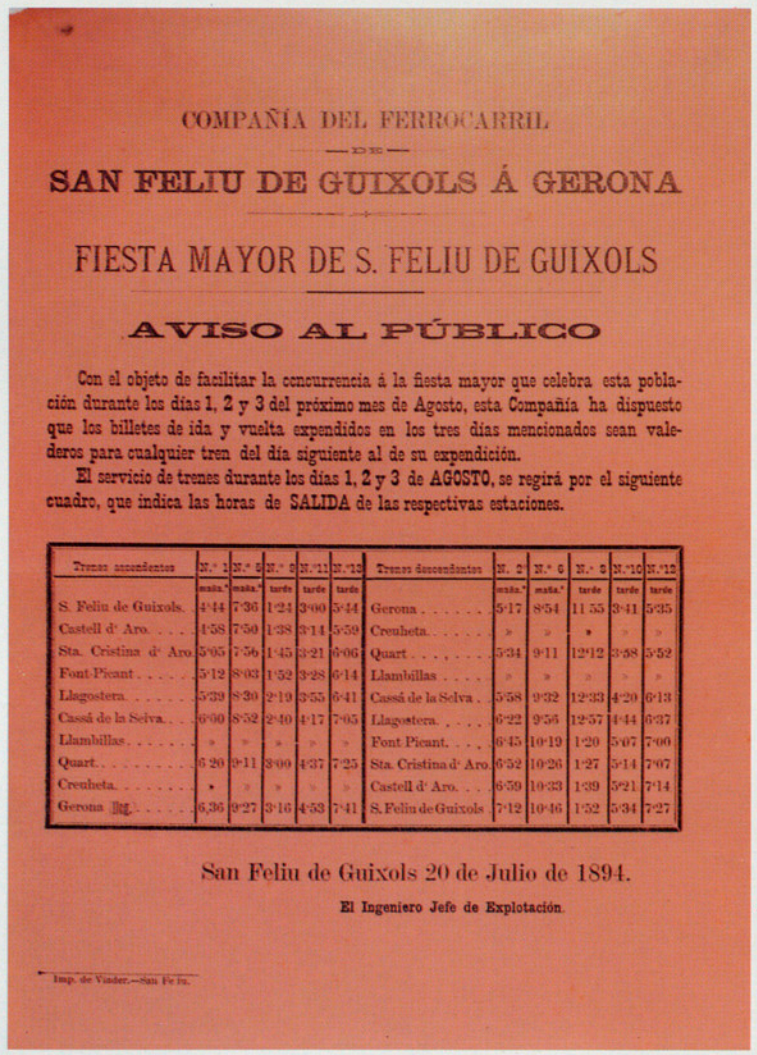
COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL
DE
SAN FELIU DE GUIXOLS Á GERONA

SAN FELIU
O. Viader, Impresor
R. de A. Vidal, 15

ITINERARIO DE LOS TRENES
DESDE EL 1.º DE ENERO DE 1901

Núm. 12

PRECIO 5 CÉNTIMOS



COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL
—DE—
SAN FELIU DE GUIXOLS Á GERONA

FIESTA MAYOR DE S. FELIU DE GUIXOLS

AVISO AL PÚBLICO

Con el objeto de facilitar la concurrencia á la fiesta mayor que celebra esta población durante los días 1, 2 y 3 del próximo mes de Agosto, esta Compañía ha dispuesto que los billetes de ida y vuelta expendidos en los tres días mencionados sean valederos para cualquier tren del día siguiente al de su expendición.

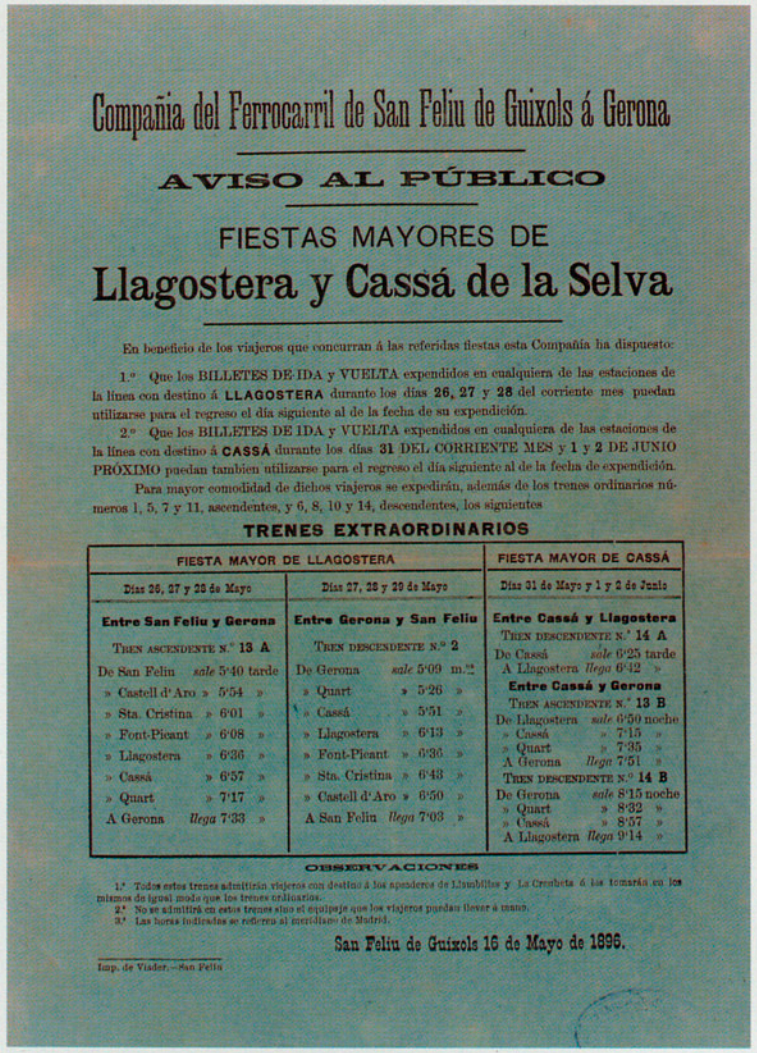
El servicio de trenes durante los días 1, 2 y 3 de AGOSTO, se regirá por el siguiente cuadro, que indica las horas de SALIDA de las respectivas estaciones.

Trenes ascendentes	N.º 1 mañ.ª	N.º 3 mañ.ª	N.º 9 tarde	N.º 11 tarde	N.º 13 tarde	Trenes descendentes	N. 2 mañ.ª	N.º 6 mañ.ª	N.º 8 tarde	N.º 10 tarde	N.º 12 tarde
S. Feliu de Guixols.	4'44	7'36	1'24	3'00	5'44	Gerona	5'17	8'54	11 55	3'41	5'35
Castell d' Aro. . . .	4'58	7'50	1'38	3'14	5'59	Creuheta.	»	»	»	»	»
Sta. Cristina d' Aro.	5'05	7'56	1'45	3'21	6'06	Quart	5'34	9'11	12'12	3'58	5'52
Font-Picant	5'12	8'03	1'52	3'28	6'14	Llambillas	»	»	»	»	»
Llagostera.	5'39	8'30	2'19	3'55	6'41	Cassá de la Selva . .	5'58	9'32	12'33	4'20	6'13
Cassá de la Selva. . .	6'00	8'52	2'40	4'17	7'05	Llagostera.	6'22	9'56	12'57	4'44	6'37
Llambillas.	»	»	»	»	»	Font Picant. . . .	6'45	10'19	1'20	5'07	7'00
Quart.	6 20	9'11	3'00	4'37	7'25	Sta. Cristina d' Aro.	6'52	10'26	1'27	5'14	7'07
Creuheta.	»	»	»	»	»	Castell d' Aro. . . .	6'59	10'33	1'39	5'21	7'14
Gerona (llg.)	6,36	9'27	3'16	4'53	7'41	S. Feliu de Guixols	7'12	10'46	1'52	5'34	7'27

San Feliu de Guixols 20 de Julio de 1894.

El Ingeniero Jefe de Explotación.

Imp. de Viader.—San Feliu.



Compañia del Ferrocarril de San Feliu de Guixols á Gerona

AVISO AL PÚBLICO

FIESTAS MAYORES DE
Llagostera y Cassá de la Selva

En beneficio de los viajeros que concurran á las referidas fiestas esta Compañía ha dispuesto:

1.º Que los BILLETES DE IDA y VUELTA expendidos en cualquiera de las estaciones de la línea con destino á **LLAGOSTERA** durante los días **26, 27** y **28** del corriente mes puedan utilizarse para el regreso el día siguiente al de la fecha de su expendición.

2.º Que los BILLETES DE IDA y VUELTA expendidos en cualquiera de las estaciones de la línea con destino á **CASSÁ** durante los días **31** DEL CORRIENTE MES y **1** y **2** DE JUNIO PRÓXIMO puedan tambien utilizarse para el regreso el día siguiente al de la fecha de expendición.

Para mayor comodidad de dichos viajeros se expedirán, además de los trenes ordinarios números 1, 5, 7 y 11, ascendentes, y 6, 8, 10 y 14, descendentes, los siguientes

TRENES EXTRAORDINARIOS

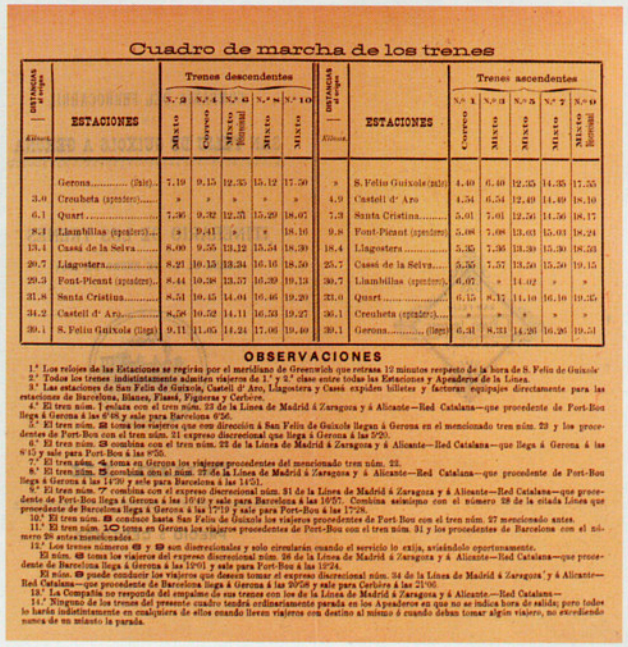
FIESTA MAYOR DE LLAGOSTERA		FIESTA MAYOR DE CASSÁ
Días 26, 27 y 28 de Mayo	Días 27, 28 y 29 de Mayo	Días 31 de Mayo y 1 y 2 de Junio
Entre San Feliu y Gerona	**Entre Gerona y San Feliu**	**Entre Cassá y Llagostera**
TREN ASCENDENTE N.º **13 A**	TREN DESCENDENTE N.º **2**	TREN DESCENDENTE N.º **14 A**
De San Feliu *sale* 5'40 tarde	De Gerona *sale* 5'09 m.ª	De Cassá *sale* 6'25 tarde
» Castell d'Aro » 5'54 »	» Quart » 5'26 »	A Llagostera *llega* 6'42 »
» Sta. Cristina » 6'01 »	» Cassá » 5'51 »	**Entre Cassá y Gerona**
» Font-Picant » 6'08 »	» Llagostera » 6'13 »	TREN ASCENDENTE N.º **13 B**
» Llagostera » 6'36 »	» Font-Picant » 6'36 »	De Llagostera *sale* 6'50 noche
» Cassá » 6'57 »	» Sta. Cristina » 6'43 »	» Cassá » 7'15 »
» Quart » 7'17 »	» Castell d'Aro » 6'50 »	» Quart » 7'35 »
A Gerona *llega* 7'33 »	A San Feliu *llega* 7'03 »	A Gerona *llega* 7'51 »
		TREN DESCENDENTE N.º **14 B**
		De Gerona *sale* 8'15 noche
		» Quart » 8'32 »
		» Cassá » 8'57 »
		A Llagostera *llega* 9'14 »

OBSERVACIONES

1.º Todos estos trenes admitirán viajeros con destino á los apeaderos de Llambillas y La Creuheta ó las tomarán en los mismos de igual modo que los trenes ordinarios.
2.º No se admitirá en estos trenes sino el equipaje que los viajeros puedan llevar á mano.
3.º Las horas indicadas se refieren al meridiano de Madrid.

San Feliu de Guixols 16 de Mayo de 1896.

Imp. de Viader.—San Feliu



Cuadro de marcha de los trenes

DISTANCIAS al origen Kilóms.	ESTACIONES	Trenes descendentes N.º 2 Mixto	N.º 4 Correo	N.º 6 Mixto Ferroviario	N.º 8 Mixto	N.º 10 Mixto
	Gerona..... (Sale)...	7.19	9.15	12.35	15.12	17.50
3.0	Creueta (apeadero).....	»	»	»	»	»
6.1	Quart.....	7.36	9.32	12.51	15.29	18.07
8.4	Llambillas (apeadero)...	»	9.41	»	»	18.16
13.4	Cassá de la Selva.....	8.00	9.55	13.12	15.54	18.39
20.7	Llagostera.....	8.21	10.15	13.34	16.16	18.50
29.3	Font-Picant (apeadero)..	8.44	10.38	13.57	16.39	19.13
31.8	Santa Cristina.....	8.51	10.45	14.04	16.46	19.20
34.2	Castell d' Aro.....	8.58	10.52	14.11	16.53	19.27
39.1	S. Feliu Guixols (llega)	9.11	11.05	14.24	17.06	19.40

DISTANCIAS al origen Kilóms.	ESTACIONES	Trenes ascendentes N.º 1 Correo	N.º 3 Mixto	N.º 5 Mixto	N.º 7 Mixto	N.º 9 Mixto Ferroviario
»	S. Feliu Guixols (sale)	4.40	6.40	12.35	14.35	17.55
4.9	Castell d' Aro	4.54	6.54	12.49	14.49	18.10
7.3	Santa Cristina.....	5.01	7.01	12.56	14.56	18.17
9.8	Font-Picant (apeadero)	5.08	7.08	13.03	15.03	18.24
18.4	Llagostera.....	5.35	7.36	13.30	15.30	18.53
25.7	Cassá de la Selva.....	5.55	7.57	13.50	15.50	19.15
30.7	Llambillas (apeadero).	6.07	»	14.02	»	»
33.0	Quart.....	6.15	8.17	14.10	16.10	19.35
36.1	Creueta (apeadero).....	»	»	»	»	»
39.1	Gerona..... (llega)	6.31	8.33	14.26	16.26	19.51

OBSERVACIONES

1.º Los relojes de las Estaciones se regirán por el meridiano de Greenwich que retrasa 12 minutos respecto de la hora de S. Feliu de Guixols.
2.º Todos los trenes indistintamente admiten viajeros de 1.ª y 2.ª clase entre todas las Estaciones y Apeaderos de la Línea.
3.º Las estaciones de San Feliu de Guixols, Castell d' Aro, Llagostera y Cassá expiden billetes y facturan equipajes directamente para las estaciones de Barcelona, Blanes, Figueras y Cerbère.
4.º El tren núm. 7 enlaza con el tren núm. 23 de la Línea de Madrid á Zaragoza y á Alicante—Red Catalana—que procedente de Port-Bou llega á Gerona á las 6'05 y sale para Barcelona 6'36.
5.º El tren núm. 8 toma los viajeros que con dirección á San Feliu de Guixols llegan á Gerona en el mencionado tren núm. 23 y los procedentes de Port-Bou con el tren núm. 21 expreso discrecional que llega á Gerona á las 5'20.
6.º El tren núm. 9 combina con el tren núm. 22 de la Línea de Madrid á Zaragoza y á Alicante—Red Catalana—que llega á Gerona á las 8'45 y sale para Port-Bou á las 8'55.
7.º El tren núm. 4 toma en Gerona los viajeros procedentes del mencionado tren núm. 22.
8.º El tren núm. 5 combina con el núm. 22 de la Línea de Madrid á Zaragoza y á Alicante—Red Catalana—que procedente de Port-Bou llega á Gerona á las 14'30 y sale para Barcelona á las 14'51.
9.º El tren núm. 7 combina con el expreso discrecional núm. 31 de la Línea de Madrid á Zaragoza y á Alicante—Red Catalana—que procedente de Port-Bou llega á Gerona á las 16'43 y sale para Barcelona á las 16'57. Combina asimismo con el número 28 de la citada Línea que procedente de Barcelona llega á Gerona á las 17'19 y sale para Port-Bou á las 17'28.
10.º El tren núm. 9 conduce hasta San Feliu de Guixols los viajeros procedentes de Port-Bou con el tren núm. 27 mencionado antes.
11.º El tren núm. 10 toma en Gerona los viajeros procedentes de Port-Bou con el tren núm. 31 y los procedentes de Barcelona con el número 28 antes mencionado.
12.º Los trenes números 6 y 8 son discrecionales y solo circularán cuando el servicio lo exija, avisándolo oportunamente.
El núm. 6 toma los viajeros del expreso discrecional núm. 26 de la Línea de Madrid á Zaragoza y á Alicante—Red Catalana—que procedente de Barcelona llega á Gerona á las 10'01 y sale para Port-Bou á las 10'24.
El núm. 8 puede conducir los viajeros que deseen tomar el expreso discrecional núm. 34 de la Línea de Madrid á Zaragoza y á Alicante—Red Catalana—que procedente de Barcelona llega á Gerona á las 20'56 y sale para Cerbère á las 21'06.
13.º La Compañía no responde del empalme de sus trenes con los de la Línea de Madrid á Zaragoza y á Alicante—Red Catalana—
14.º Ninguno de los trenes del presente cuadro tendrá ordinariamente parada en los Apeaderos en que no se indica hora de salida; pero todos lo harán indistintamente en cualquiera de ellos cuando lleven viajeros con destino al mismo ó cuando deban tomar algún viajero, no excediendo nunca de un minuto la parada.

Cartells informatius d'horaris especials per anar a les Festes Majors.

COMPAÑIA DEL FERROCARRIL
DE
SAN FELIU DE GUIXOLS
A GERONA

ITINERARIOS y Servicio de los trenes desde el dia 1.º de Enero de 1901

TRENES ASCENDENTES

DISTANCIAS Al origen (Kilometros)	DISTANCIAS Intermedias (Kilometros)	Estaciones y Apeaderos	Núm. 1 CORREO LLEGADA Hs. Ms.	Núm. 1 CORREO SALIDA Hs. Ms.	Núm. 3 MIXTO LLEGADA Hs. Ms.	Núm. 3 MIXTO SALIDA Hs. Ms.	Núm. 5 MIXTO LLEGADA Hs. Ms.	Núm. 5 MIXTO SALIDA Hs. Ms.	Núm. 7 MIXTO LLEGADA Hs. Ms.	Núm. 7 MIXTO SALIDA Hs. Ms.	Núm. 9 Mixto discrecional LLEGADA Hs. Ms.	Núm. 9 Mixto discrecional SALIDA Hs. Ms.
		San Feliu de Guixols. . . .		4.40		6.40		12.35		14.35		17.55
4.9	4.9	Castell d' Aro	4.53	4.54	6.53	6.54	12.48	12.49	14.48	14.49	18.08	18.10
7.3	2.4	Santa Cristina	5.00	5.01	7.00	7.01	12.55	12.56	14.55	14.56	18.16	18.17
9.8	2.5	Font-Picant (Apeadero). .	5.07	5.08	7.07	7.08	13.02	13.03	15.02	15.03	18.23	18.24
18.4	8.6	Llagostera	5.32	5.35	7.32	7.36	13.27	13.30×6	15.27	15.30	18.48	18.53×10
25.7	7.3	Cassá de la Selva	5.52	5.55	7.53	7.57×2	13.47	13.50	15.47	15.50×8	19.10	19.15
30.7	5.0	Llambillas (Apeadero) . .	6.06	6.07	"	"	14.01	14.02	"	"	"	"
33.0	2.3	Quart	6.14	6.15	8.16	8.17	14.09	14.10	16.09	16.10	19.34	19.35
36.1	3.1	La Creuheta (Apadero) . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
39.1	3.0	Gerona	6.31		8.33		14.26		16.26		19.51	

TRENES DESCENDENTES

DISTANCIAS Al origen (Kilometros)	DISTANCIAS Intermedias (Kilometros)	Estaciones y Apeaderos	Núm. 2 MIXTO LLEGADA Hs. Ms.	Núm. 2 MIXTO SALIDA Hs. Ms.	Núm. 4 CORREO LLEGADA Hs. Ms.	Núm. 4 CORREO SALIDA Hs. Ms.	Núm. 6 Mixto discrecional LLEGADA Hs. Ms.	Núm. 6 Mixto discrecional SALIDA Hs. Ms.	Núm. 8 MIXTO LLEGADA Hs. Ms.	Núm. 8 MIXTO SALIDA Hs. Ms.	Núm. 10 MIXTO LLEGADA Hs. Ms.	Núm. 10 MIXTO SALIDA Hs. Ms.
		Gerona		7.19		9.15		12.35		15.12		17.50
3.0	3.0	La Creuheta (Apeadero) . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
6.1	3.1	Quart	7.35	7.36	9.31	9.32	12.50	12.51	15.28	15.29	18.06	18.07
8.4	2.3	Llambillas (Apeadero) . .	"	"	9.40	9.41	"	"	"	"	18.15	18.16
13.4	5.0	Cassá de la Selva	7.56	8.00×3	9.52	9.55	13.10	13.12	15.49	15.54×7	18.27	18.30
20.7	7.3	Llagostera	8.17	8.21	10.12	10.15	13.29	13.34×5	16.11	16.16	18.47	18.50×9
29.3	8.6	Font-Picant (Apeadero). .	8.43	8.44	10.37	10.38	13.56	13.57	16.38	16.39	19.12	19.13
31.8	2.5	Santa Cristina	8.50	8.51	10.44	10.45	14.03	14.04	16.45	16.46	19.19	19.20
34.2	2.4	Castell d' Aro	8.57	8.58	10.51	10.52	14.10	14.11	16.52	16.53	19.26	19.27
39.1	4.9	San Feliu de Guixols. . . .	9.11		11.05		14.24		17.06		19.40	

OBSERVACIONES

1.° Los relojes de las Estaciones se regirán por el meridiano de Greenwich que retrasa 12 minutos respecto de la hora de San Feliu de Guixols.

2.° Todos los trenes indistintamente admiten viajeros de 1.ª y 2.ª clase entre todas las Estaciones y Apeaderos de la Línea.

3.° Las estaciones de San Feliu de Guixols, Castell d' Aro, Llagostera y Cassá expiden billetes y facturan equipajes directamente para las estaciones de Barcelona, Blanes, Flassá, Figueras y Cerbère.

4.° El tren núm. 1 enlaza con el tren núm. 23 de la Línea de Madrid á Zaragoza y á Alicante—Red Catalana—que procedente de Port-Bou llega á Gerona á las 6.48 y sale para Barcelona á las 6.56.

5.° El tren núm. 2 toma los viajeros que con dirección á S. Feliu de Guixols llegan á Gerona en el mencionado tren núm. 23 y los procedentes de Port-Bou con el tren número 21 expreso discrecional que llega á Gerona á las 5.20.

6.° El tren n.° 3 combina con el tren n.° 22 de la Línea de Madrid á Zaragoza y á Alicante—Red Catalana—que llega á Gerona á las 8.45 y sale para Port-Bou á las 8.55.

7.° El tren n.° 4 toma en Gerona los viajeros procedentes del mencionado tren n.° 22.

8.° El tren n.° 5 combina con el n.° 27 de la Línea de Madrid á Zaragoza y á Alicante—Red Catalana—que procedente de Port-Bou llega á Gerona á las 14.39 y sale para Barcelona á las 14.51.

9.° El tren núm. 7 combina con el expreso discrecional núm. 31 de la Línea de Madrid á Zaragoza y á Alicante—Red Catalana—que procedente de Port-Bou llega á Gerona á las 16.49 y sale para Barcelona á las 16.57. Combina asimismo con el número 28 de la citada Línea que procedente de Barcelona llega á Gerona á las 17.19 y sale para Port-Bou á las 17.28.

10.° El tren núm. 8 conduce hasta San Feliu de Guixols los viajeros procedentes de Port-Bou con el tren núm. 27 mencionado antes.

11.° El tren núm. 10 toma en Gerona los viajeros procedentes de Port-Bou con el tren núm. 31 y los procedentes de Barcelona con el núm. 28 antes mencionados.

12.° Los trenes números 6 y 9 son discrecionales y solo circularán cuando el servicio lo exija avisándolo oportunamente.

El núm. 6 toma los viajeros del expreso discrecional núm. 26 de la Línea de Madrid á Zaragoza y á Alicante—Red Catalana—que procedente de Barcelona llega á Gerona á las 12.01 y sale para Port-Bou á las 12.24.

El núm. 9 puede conducir los viajeros que deseen tomar el expreso discrecional número 34 de la Línea de Madrid á Zaragoza y á Alicante—Red Catalana—que procedente de Barcelona llega á Gerona á las 20.58 y sale para Cerbère á las 21.06.

13.° La Compañía no responde del empalme de sus trenes con los de la Línea de Madrid á Zaragoza y á Alicante—Red Catalana—

14.° Ninguno de los trenes del presente cuadro tendrá ordinariamente parada en los Apeaderos en que no se indica hora de salida; pero todos lo harán indistintamente en cualquiera de ellos cuando lleven viajeros con destino al mismo ó cuando deban tomar algún viajero, no excediendo nunca de un minuto la parada.

San Feliu de Guixols 1.° de Diciembre de 1900.

Imprenta y Encuadernación de Octavio Vinder—San Feliu de Guixols

Compañía del Ferrocarril de S. Feliu de Guixols á Gerona

Al objeto de facilitar la asistencia á la fiesta mayor de Llagostera, esta Compañía pondrá en circulación los siguientes trenes extraordinarios durante los dias 26 y 27 del actual:

De San Feliu para Llagostera á las 18 (6 tarde)
» Llagostera para San Feliu á las 20'10 (8'10 noche)
» » para Gerona á las 19'30 (7'30 tarde)

San Feliu de Guixols 24 de Mayo de 1901.

El Ingeniero Jefe de la Explotación.

Lito. de O. Vinder.

COMPAÑIA DEL FERROCARRIL
de
SAN FELIU DE GUIXOLS á GERONA

Aviso al público

En beneficio de los señores viajeros que concurran á la próxima Fiesta mayor de Santa Cristina de la Selva esta Compañía ha dispuesto que las vueltas procedentes de los billetes de ida y vuelta con destino á dicho punto expendidos durante los días 3, 4 y 5 del corriente mes sean valederas para el regreso hasta el 6 del mismo inclusive

San Feliu de Guixols 1 de junio de 1917

Compañía del Ferrocarril de San Feliu de Guixols a Gerona

Para facilitar la afluencia de bañistas a SAN FELIU y su retorno, esta Compañía pone en vigor **DIARIAMENTE**, a partir del próximo Domingo dia 19 hasta el Domingo dia 6 de Septiembre inclusive, los siguientes billetes de IDA y VUELTA a precios reducidos en 2.ª clase.

GERONA - S. FELIU	Ida y vuelta.		Ptas.	3'75
QUART	id.	id.	»	3'25
LLAMBILLAS	id.	id.	»	3'00
CASSA	id.	id.	»	2'50
LLAGOSTERA	id.	id.	»	2'09

Valederos para el Apeadero de SAN POL - S'AGARÓ.

San Feliu de Guixols, 15 de Julio de 1931.

Compañía del Ferrocarril de San Feliu de Guixols a Gerona

Se pone en conocimiento del público que a partir del próximo sábado dia 18 esta Compañía establece un billete de ida i vuelta LLAGOSTERA A GERONA, 2.ª clase, al precio de **Ptas. 2'00**, valedero unicamente los sábados y dias festivos.

San Feliu de Guixols, 15 de Julio de 1931.

Servei amb bones condicions econòmiques per anar al mercat de Girona.

COMPAÑIA DEL FERROCARRIL

de SAN FELIU DE GUIXOLS á GERONA

Aviso al público

Esta Compañia a partir del domingo, dia 19 del corriente mes, establece un billete especial de ida y vuelta, 2ª clase, LLAGOSTERA a FONT-PICANT el precio reducido de PTAS. 0'75, valedero solamente para los dias festivos.

Los señores pasajeros que utilizando dicho billete no tengan cabida en algun tren o hayan de ir de pié, no tendrán derecho a reclamación alguna.

San Feliu de Guixols 11 de Junio de 1932

La Companyia incentivava els viatges a la Font Picant.

acudits més o menys enginyosos. En fi, un bon bagatge que us ha ajudat a passar l'estona.
Si hom roman silenciós i contempla el paisatge, és la cosa més variada i emotiva: des del desnivell rogenc que menen al venerable i majestuós Montjuïc, a les carenes serpentejants, a les planúries de bellesa de tons que amaren els sentits, fins 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 coses grans. 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 Guilleries.

Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona

TEMPORADA DE BANYS

de Diumenge 1.er juliol a Diumenge 16 setembre inclusius

Seran diaris, el tren que surt de Sant Feliu a les 19.00 h. i arriba a Girona a les 20,35 h., i el tren que surt de Girona a les 21.00 h. i arriba a Sant Feliu a les 22,25 h.

Además els DIUMENGES i DIES DE FESTA següents: 29 juliol i 5, 12, 15, 19 i 26 d'agost circularan aquests altres trens:

	BANYISTES	6 bis.	12 bis.			11 bis.
Girona . .	S. 6.45 h.	13.25 h.	21.50 h.	Sant Feliu. .	S.	19.45 h.
Quart. . .		13.40 »	22.05 »	Castell d'Aro .		19.57 »
Cassà . . .	7.15 »	13.55 »	22.20 »	Sta. Cristina .		20.02 »
Llagostera. .	7.30 »	14.12 »	22.36 »	Llagostera. .		20.36 »
Santa Cristina.		14.40 »	23.09 »	Cassà . . .		20.53 »
Castell d'Aro .	7.55 »	14.45 »	23.15 »	Quart . . .		21.13 »
Sant Feliu. .	A. 8.10 »	15.00 »	23.30 »	Girona . .	A.	21.30 »

Tots els trens, excepte el de BANYISTES (cabuda limitada), tindran parada discrecional en els **BAIXADORS** de la Línea, si en ells hi ha passatgers, i per a baixar-hi s'haurà d'avisar al Conductor a l'Estació anterior. El de **BANYISTES** pararà en el Baixador de Sant Pol - S'Agaró.

A fi de facilitar l'afluència als **BANYS** de Sant Feliu i S'Agaró, s'estableixen per a dita temporada i **DIARIAMENT** uns **ABONAMENTS POPULARS**, 2.ª Clase, per 10 viatges d'anada i retorn (valeder el retorn també per a els dos dies següents) poguent ésser utilitzats per diferentes persones i en tots els trens que hi tinguin parada, des de les Estacions següents a Sant Feliu, als preus totals de

Girona - Sant Feliu . . .	Ptes.	32.50
Quart - íd. . . .	»	30.00
Cassà - íd. . . .	»	23.00
Llagostera íd. . . .	»	18.00

Per a instruccions, als Caps d'Estació

(Juny de 1934.)

Viader de Sant Feliu

Anunci de serveis especials per anar a la platja.

El xiulet característic anunciava l'arribada a l'estació.

L'arribada del tren sempre creava expectació.

Les escoles sovint utilitzaven el tren per fer excursions a les rodalies.

La quitxalla d'aleshores ara recorda amb nostàlgia els viatges a la platja.

El tren petit, en el seu recorregut uneix amb abraç germanívol, la Selva i l'Empordà.
Avui és la Festa Major d'un dels pobles per on passa el tren petit. Té l'aparença d'arribar més cansat que altres dies. Duu molts més vagons que els de costum, que van atapeïts i amb els estreps arraïmats de gent jove.
A les pujades la fogaina s'abranda; el fum s'enfila a raig fet; les rodes urpegen la via, i, amb una estricada heroica guanya la corba. Panteja com un asmat, però encara li queden forces per engegar un seguit de xiulets que ratllen l'espai.
Curull de passatgers arriba a l'estació. La majoria són joves: nois i noies amb vestits de paisatge primaverenc, i, amb una rialla als llavis que esclata com una flor.
Són centenars i centenars de persones que baixen, parlen i giravolten bigarradament com formigues a l'entorn del cau, per emprendre seguidament un sol camí que els mena a la població en la Festa acollidora.
Alleugerit, torna a emprendre la marxa, entaforantse novament d'ací d'allà, com gegantina cuca zigzaguejant entre els sembrats.
No hi han mancat els visitants acostumats: el nen aixeca els braços enlaire, i el vell una mica el bastó amb un esperançador: A reveure, tren petit!. M. TOLOSÀ i SURROCA («Ancora», núm. 595 de 3-9-1959).

Viatgers en vagons de seients centrals.

A l'estiu, per anar a la platja, el nombre de viatgers augmentava considerablement.

ACCIDENTS-INCIDENTS

Des de que el tren de Sant Feliu va començar a circular el juny de 1892 i fins que el van retirar l'abril de 1969, va disposar de força temps per experimentar tota mena d'aventures. Algunes de bones, d'altres no pas tant, han quedat en el record del personal que hi treballà, en el d'alguns viatgers, i en persones que per un motiu o altre es relacionaren amb el tren. Són moltes les anècdotes recollides, però ens limitarem a explicar aquelles que deixaren més empremta per la magnitud que tingueren en la seva època, i d'altres que, encara que menys rellevants no deixen de ser curioses.
Un fet sovint esmentat ha estat l'excepcional nevada de l'hivern del 1947 que bloquejà la línia durant una setmana. En alguns trams la via va quedar coberta per dos metres i mig de neu. Per tant, els esforços per restablir el servei foren importants, i les pèrdues econòmiques també segons l'informe que elaborà Jaume Lladó, aleshores enginyer en cap de l'explotació. La nevada es caracteritzà de bon començament per la seva intensitat, fins al punt que un tren de mercaderies que havia d'arribar a Sant Feliu a les nou de la nit, quedà aturat per la neu a l'estació de la Font Picant, i el d'un quart d'onze a pocs quilòmetres de distància. Els sis viatgers d'aquest darrer tren i els vuit membres del personal d'ambdós trens es van veure obligats a refugiar-se durant tres dies a l'edifici del restaurant de la Font Picant, no obstant, gràcies al menjar que els proporcionà la família de la guardessa, algun veí, i principalment el que portava un estraperlista —recordem que això passava en plena postguerra—aconseguiren mantenirse sans i estalvis fins que una colla de joves ferroviaris els auxilià.

Nevada de l'any 1947. La línia restà bloquejada durant una setmana.

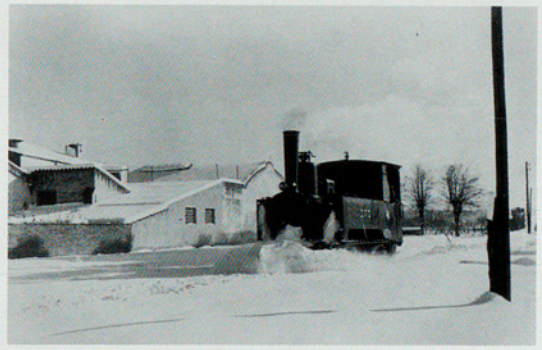
Estació de Llagostera. Nevada de 1947.

Vagó de primera classe cobert de neu arran de la nevada de 1947.

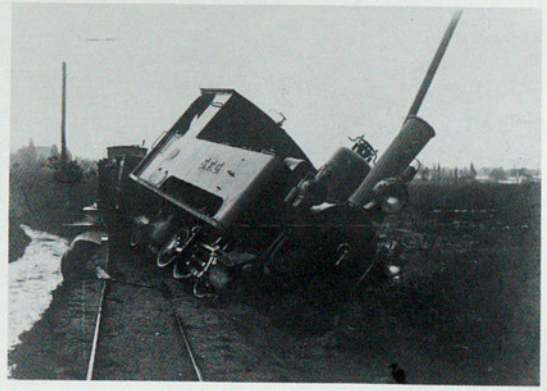
Nevada de l'any 1947.

Nevada de l'any 1947.

Però no foren només les inclemències del mal temps que impediren la bona marxa del tren. Les conseqüències de diversos fets que han forjat la nostra història també hi han estat presents. Així doncs, el 1909, arran de la inestabilitat política que travessava el país, es registraren alguns sabotatges a les vies i moltes destrosses a les instal·lacions telefòniques i telegràfiques. Finalment es paralitzà el servei entre el 28 de juliol i el 3 d'agost. Al final de la guerra civil, les tropes republicanes deixaren en la línia el senyal de la seva retirada amb l'explosió del pont que travessa la riera Varneda. La nit del 10 de juny de 1940 un atemptat a la via del pont de la riera Banyaloca ocasionà la separació d'un carril. Afortunadament no passà cap accident perquè el guardavies avisà oportunament. L'inici de la dictadura franquista comportà que les primeres sospites es dirigissin a persones contràries al «movimiento nacional» i vers els funcionaris del ferrocarril depurats així com als seus familiars. A tots ells se'ls obrí una investigació exhaustiva. La guerra també privà el subministrament de carbó. Aquest es substituí per llenya durant una bona temporada, però no proporcionava la suficient energia per solventar els trams més difícils, i a la pujada de n'Alou, quan s'escoltaven els grans bufecs del tren, la gent baixava i pujava tranquil·lament dels vagons fins que la locomotora tornava a recuperar, a poc a poc, les seves forces.



Nevada de 1947. En alguns trams la via va quedar coberta per dos metres i mig de neu.

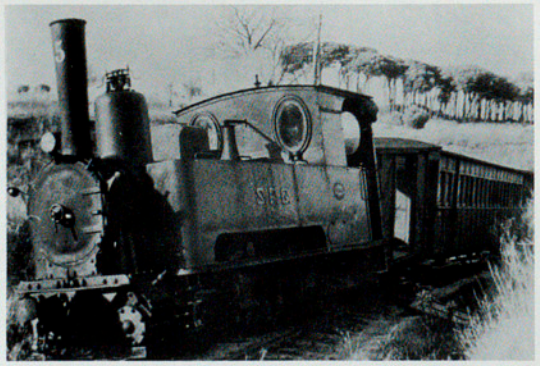


Descarrilament de la locomotora. Vers els anys cinquanta.

De l'extensa recopilació d'accidents, cal destacar-ne algun de força espectacular, com el que succeí a l'estació de la Creueta quan el tren aixefà completament un camió que no s'aturà en el pas a nivell. Els descarrilaments també sovintejaren, principalment en les darreres èpoques en què el material estava molt desgastat, no obstant mai van provocar pèrdues humanes, encara que dissortadament si que n'hi hagué per altres motius —suicidis, atropellaments...—. Des dels anys quaranta fins el 1969, es comptabilitzaren, com a mínim, catorze víctimes mortals.

Descarrilament d'un vagó. En els darrers anys els descarrilaments eren molt frequents pel desgast del material.

Descarrilament de vagons. Vers els anys cinquanta.



Descarrilament de la locomotora. Anys cinquanta.

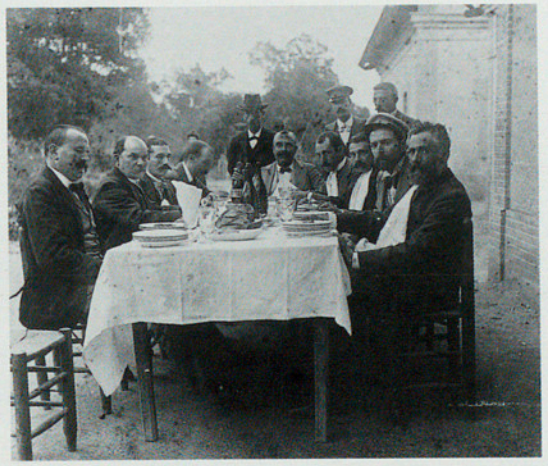
Accident en el pas a nivell de l'estació de la Creueta. Anys seixanta.

Accident a Llagostera, en descarrilà la locomotora i diversos vagons.

Descarrilament de la locomotora.

Però tot no ha estat tràgic en la llarga vida del tren de Sant Feliu. Ens consten mitjançant material fotogràfic i amb la memòria col·lectiva els bons moments que aquest proporcionà. Gairebé tothom que visqué una època o altre del tren gaudí de les populars berenades que s'organitzaven a la Font Picant, les quals des que va començar a funcionar el tren foren una de les principals distraccions en els dies festius. Per aprofitar l'afluència de gent que ocasionava aquell paratge, ja el 1895 s'aixecà un restaurant al costat de l'estació. D'altres també intentaren fer negoci a la Font Picant, encara que fos des de l'andana, venent l'aigua picant recollida en ampolletes per apagar la sed dels viatgers o bé per curar qualsevol mal. Sembla ser que durant força temps se li atribuïren facultats medicinals a l'aigua de la Font Picant, dons a les dues de la tarda solien arribar-hi trens amb mares que acompanyaven els seus nens malalts que, aconsellats per els metges, anaven a pendre-hi l'aigua.

La concurrència de gent en aquest punt fou tant nombrosa que impulsà a la companyia a crear un bitllet especial d'anada i tornada que fins i tot resultava més econòmic que pas agafar-ne un que només hi anava. Foren molts els trens que s'organitzaren per anar a la Font Picant: a les cinc del matí per als caçadors, d'altres per l'aplec de la sardana,... En definitiva, el tren fou també un element articulador de moltes manifestacions d'esbarjo i lleure del passat, i no només en gaudiren la gent dels pobles que acollien el trajecte de Sant Feliu a Giona, sinó que, per exemple, hi hagué un gos sense amo que dedicava el seu temps a viatjar per tota la línia, pujant i baixant allà on més li convenia. Era conegut per tothom com el gos ferroviari. En realitat no foren gaire ortodoxes les normes que regiren el funcionament del tren: a la barana de l'escala que dóna accés a l'estació de Sant Feliu, abans de sortir el tren, un ferroviari sempre vigilava força estona per si algú arribava tard, no fos cas que perdés el tren (!). I un dia al matí, al sortir el tren en direcció a Girona, a l'arribar al baixador de S'Agaró, el maquinista i el fogoner s'adonaren que no portaven cap vagó. Tots dos moixos tornaren a l'estació de Sant Feliu fent marxa enrera lentament mentre escoltaven les bromes dels passatgers que s'havien quedat allí. De fet, tots aquests entrebancs els hi foren sempre consentits al personal del tren, perquè per la majoria de viatgers de St. Feliu, al capdavall, «el tren petit» era el seu tren.



Dinar a l'estació de la Font Picant. Finals del segle XIX.

Exterior del Restaurant de la Font Picant. Finals del segle XIX.

Berenar a la Font Picant. Finals del segle XIX.

Interior del Restaurant de la Font Picant. Finals del segle XIX.

Exterior del Restaurant de la Font Picant. Finals del segle XIX.

L'any 1956, amb motiu del rodatge de la pel·lícula "El jardinero español", a Sant Feliu de Guíxols, l'actor Dirk Bogarde visità les instal·lacions del tren de Sant Feliu.

Exterior del Restaurant de la Font Picant. Finals del segle XIX.

Estació de la Font Picant. Finals del segle XIX.

Inauguració del Restaurant de la Font Picant. 1895.

LA CRISI

Una proposta de solució: l'enllaç amb el tren d'Olot

Les primeres temptatives per a la unió del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona amb el d'Olot a Girona es produïren ja l'any 1945, quan les dues companyies presentaren conjuntament un avantprojecte de l'enllaç redactat entre altres per l'enginyer guixolenc Jaume Lladó i Vidal. L'any següent, 1946, ja s'havia elaborat un pla força ambiciós i s 'havia sol·licitat a l'Estat l'estudi definitiu de l'avantprojecte de l'enllaç a Girona. Els dèficits continuats dels anys quaranta feien veure com a única sortida el projectat enllaç per poder sortir de l'anguniosa situació i per aconseguir millors perspectives.

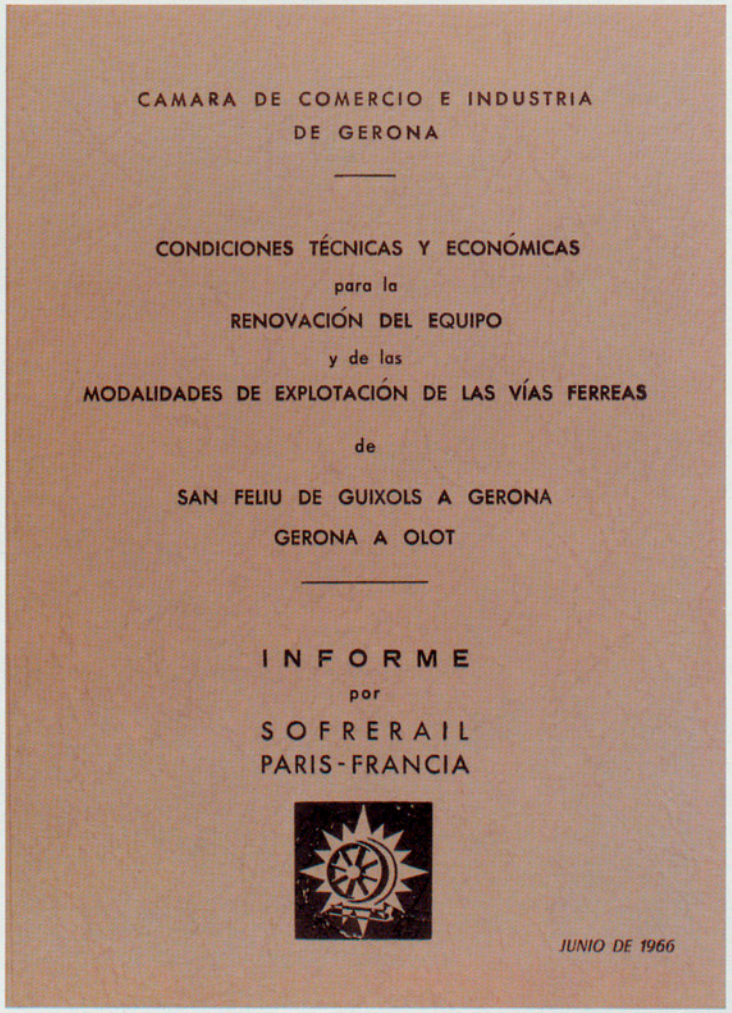
El 1949 la Llei per a la millora dels Ferrocarrils de via estreta significà una base des d'on assolir la tan desitjada modernització. La Companyia féu arribar al Ministeri un detallat Estudi econòmic de l'explotació i un projecte per a millorar-la; s'insistia en l'enllaç amb el ferrocarril d'Olot-Girona i en la unificació dels amples de via de les dues companyies. L'informe contemplava tres períodes:

- 1r Les obres per convertir el pas de la via en túnel per sota de la carretera de França i d'altres vies de la RENFE a Girona, com per exemple la totalitat del carrer Emili Grahit, fins arribar als terrenys de l'estació d'Olot; d'aquesta manera quedarien lliures els terrenys de l'estació de Girona i es podrien vendre per tal d'utilitzar el seu import en bona part de les obres de l'enllaç.
- 2n El segon consistia en el canvi de l'ample de via, pel qual era necessari modificar algunes corbes de la línia, reforçar l'estructura d'alguns ponts i substituir tot el carril per una altre amb més pes; les locomotores i vagons no servirien; s'haguessin venut i s'hagués adoptat material rodant tenint en compte el ja existent del ferrocarril d'Olot i les necessitats.
- 3r El tercer punt, més llunyà, era l'electrificació i la prolongació de la línia des de Castell d'Aro fins a Palamós (10 km) amb el qual quedarien units els dos ports més importants amb la capital i la comarca d'Olot.

Amb aquesta projectada modernització i amb la unificació, si fins ara la duració normal del trajecte entre Sant Feliu i Girona era d'1,35 a 1,50 hores, llavors el recorregut s'hagués cobert amb 45 minuts. Així, hagués esdevingut una línia còmoda i ràpida. Però la Llei en qüestió no fou aplicada íntegrament i els tràmits s'anaren allargant. Tot i això, com un primer pas cap a la unificació i explotació dels dos ferrocarrils un conseller del Ferrocarril d'Olot passà a formar part del Consell d'Administració de la Companyia de Sant Feliu, i també el president de la Companyia del Ferrocarril Sant Feliu-Girona ho féu amb el d'Olot-Girona.

La situació de la Companyia cada cop era més difícil; un exemple que ho palesa és la Memòria de l'any 1951 en la qual s'insisteix sobre el perill de no facilitar l'Estat la proposta d'enllaç, ja que llavors l'empresa es veuria abocada a la finalització del contracte de concessió.

Una de les darreres imatges del tren.



CAMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA
DE GERONA

CONDICIONES TÉCNICAS Y ECONÓMICAS
para la
RENOVACIÓN DEL EQUIPO
y de las
MODALIDADES DE EXPLOTACIÓN DE LAS VÍAS FERREAS
de
SAN FELIU DE GUIXOLS A GERONA
GERONA A OLOT

INFORME
por
SOFRERAIL
PARIS-FRANCIA

JUNIO DE 1966

El 1966, una empresa francesa contractada pel Ministeri realitzà el darrer estudi, també favorable a la renovació del tren.

SABADO 23 DE JUNIO DE 1956

NOTAS DE LA REGION

LA VANGUARDIA en Gerona

EL FERROCARRIL OLOT-SAN FELIU DE GUIXOLS

(Crónica postal de nuestro corresponsal.) — De pronto, como era de prever, ha irrumpido nuevamente al plano de la actualidad el proyecto de unión por ferrocarril de nuestra costa y de nuestra montaña, mediante llevar adelante la ha tiempo acariciada fusión de los dos caminos de hierro existentes, Olot a Gerona y Gerona a San Feliu de Guíxols, con las obligadas premisas de unificación del ancho de ambas vías a un metro — pues el del segundo es tan sólo de setenta y cinco centímetros—, mantenimiento de una única estación en Gerona y construcción de un túnel que discurra por debajo los terrenos y vías de la estación de la R.E.N.F.E., de la carretera general de Madrid a La Junquera — con lo que desaparecerá el paso a nivel existente en la actualidad en la calle de Barcelona — y de la calle de Emilio Grahit en toda su extensión.

Turísticamente se le conceden a la reforma amplias posibilidades, alcances altamente prometedores. Singularmente para dar a conocer Olot, «capital» de la montaña — «perla», la llamamos nosotros —, con todos los irresistibles encantos y atractivos paisajísticos de aquella privilegiada región, a la extraordinaria cantidad de extranjeros que pululan por la Costa Brava; y como otra consecuencia, se augura el resurgimiento económico de ambas líneas, que suman en total 92 kilómetros, y que aparte sus cabeceras (Gerona, Olot, San Feliu de Guíxols), atraviesan en su recorrido poblaciones fabril, industrial y agrícolamente tan importantes como Llagostera, Cassá de la Selva, Anglés, Las Planas, San Feliu de Pallarols, Amer...

El acuerdo firmado por ambas compañías, de explotación en común, lo ha admitido como bastante el Estado para la concesión de los créditos indispensables que, al parecer, acordará con destino a la financiación de las reformas y obras proyectadas. Por de momento la División de Ferrocarriles ha emitido informe favorable en la cuestión.

Con tales créditos, que se estiman en setenta y cinco millones de pesetas, se adquirirán conjuntamente por las dos compañías dos locomotoras Diesel de 500 CV. y cuatro coches automotores, más dos Diesel pequeñas, una para maniobras en la estación y puerto de San Feliu de Guíxols y otra para maniobras y composición de trenes en la estación de Gerona.

Se cambiarán los railes desde el túnel existente en «Coll de Bas» (San Esteban de Bas) hasta San Feliu de Guíxols, tendiéndolos del tipo de 35 kilogramos por metro lineal; se modernizarán en su totalidad los sistemas de señales y las instalaciones telefónicas y se adquirirán vagones cubas para transporte de carburantes líquidos para uso del material de tracción del ferrocarril y para el servicio público.

La empresa que tiene en explotación las minas de Osor ha prometido al ferrocarril, una vez transformado, la aportación de cerca de cuarenta mil toneladas anuales de sulfato bárico.

Para el túnel de enlace en Gerona, el Estado pide, además de la aportación económica de las dos compañías, la de las corporaciones provincial y municipal, que es de suponer no la regatearán dada la trascendencia de los proyectos elaborados y aprobados.

Existe el propósito, una vez cambiados los railes y adquiridas las modernas locomotoras, establecer rápidos «TAF» de tres unidades para viajeros, que a velocidades de 75 kilómetros-hora, invertirán dos horas escasas entre Olot y San Feliu de Guíxols. Actualmente se emplea este tiempo en cubrir los cincuenta y cinco kilómetros que separan Olot de Gerona.

¡Ojalá sea verdad tanta belleza, o lo que es lo mismo, que los proyectos se vean, prontamente, convertidos en tangible realidad! — *Antonio MONER.*

També el diari La Vanguardia es féu ressò de la possibilitat d'enllaçar directament les indústries mineres de la Garrotxa amb la sortida al mar.

ESTUDIO

correspondiente a la necesaria subsistencia, conveniente modernización y oportuno enlace de los ferrocarriles de vía estrecha Olot-Gerona y Gerona-S. Feliu de Guíxols.

CAMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA · GERONA ·

Algunas consideraciones sobre la situación actual y futura de los ferrocarriles de vía estrecha Olot a Gerona - San Feliu de Guixols a Gerona, y sobre las ventajas que reportaría a nuestra Provincia y, de modo particular, a las Comarcas por éllos servidas, su enlace y modernización.

Gerona, Octubre, 1963

Estudi encarregat per la Cambra de Comerç de Girona plantejant el 1964 un cop més la modernització del ferrocarril.

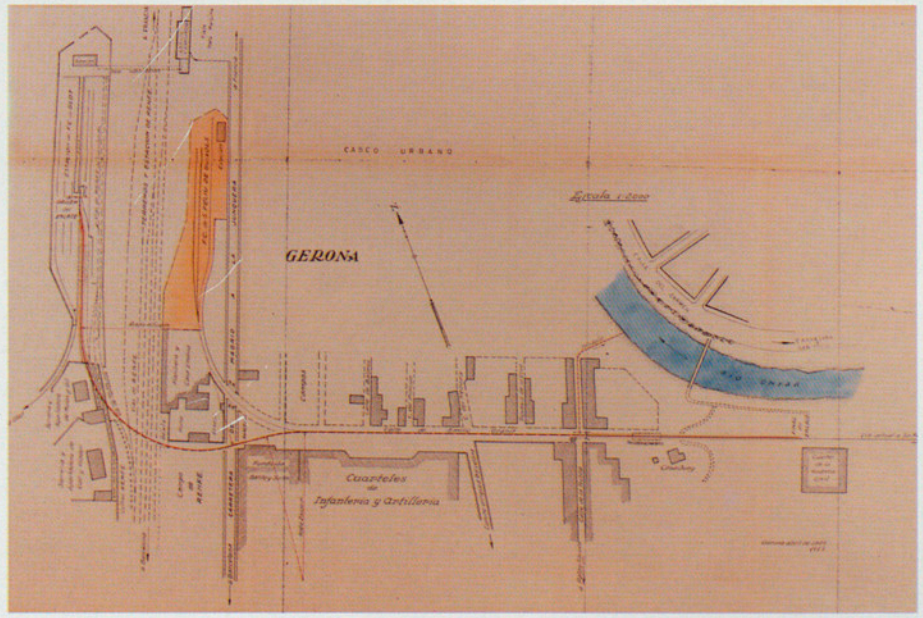
Ponemos punto final; solo deseamos que las decisiones que proximamente habrán de ser tomadas en relación con nuestros tán útiles, necesarios y tambien estimados ferrocarriles, sean las más convenientes para el futuro de nuestra incomparable provincia de Gerona y en definitiva de nuestra Patria.

Gerona, a 14 de Octubre de 1,963.

Ingeniero Director del F.C. de Olot a Gerona.

Ingeniero Jefe de Explotación del F.C.de San Feliu de Guixols a Gerona.

El lliurament del ferrocarril a l'Estat no implicà la paralització dels intents per a la unificació amb el F.C. d'Olot. El 1963 la Cambra de Comerç de Girona encarregà un estudi a l'enginyer-director Martí Piera, pel qual quedava demostrada la viabilitat de la seva modernització.



Plànol del projecte d'enllaç dels dos ferrocarrils amb la ciutat de Girona, 1963.

Arran de la visita el 1954 a tota la línia del director general de Ferrocarrils, l'any següent s'encarregà a l'enginyer Jaume Lladó i Vidal un «Estudio económico sobre el enlace y unificación de las dos compañías». Després d'analitzar el servei de trens, el material, el personal, el volum de viatgers i de mercaderies,... arribava a la conclusió que el cost de l'enllaç i de la seva modernització pujava a 66 milions de pessetes.

El 1956 s'havien establert unes bases per a l'explotació conjunta dels dos ferrocarrils. Les dues empreses veien amb claredat el seu futur comú, ja que el 1957, en vendre unes locomotores, una part de l'import de la venda es va destinar a la compra de rails de diferent mida (eren ja de metre lineal en comptes de 75 cm), pensant ja en el projectat enllaç amb el ferrocarril d'Olot i avantçant-se al canvi de via perquè pogués suportar pesos i velocitats més grans. Igualment en un article a La Vanguardia (23-VI-1956) es parla de la probable concessió dels crèdits indispensables per a la modernització, concretament uns 75 milions de pessetes amb els quals s'adquiririen dues locomotores Diesel de 500 CV i quatre cotxes automotors, es canviarien els rails des de Sant Esteve d'En Bas fins a Sant Feliu i es modernitzarien les senyalitzacions.

Del 1958 al 1963 continuaren les gestions per aconseguir l'enllaç. La Junta extraordinària d'accionistes del 1959 aprovà un «Convenio de Explotación Unificada» per a les dues companyies. El Comitè de Direcció estava ja format per tres membres de cada companyia de ferrocarril. El 1962 el Consejo Económico Social Sindical Provincial també es declarà a favor del projectat enllaç i de la modernització d'ambdós ferrocarrils. Però totes aquestes iniciatives quedaren aplaçades per part del Ministeri, com queda reflectit a la Memòria de 1959.

L'any 1967 la Diputació Provincial també efectuà gestions per demanar la continuïtat de les dues línies de ferrocarril, la d'Olot i la de Sant Feliu. Però no es prengué cap decisió favorable i es consideraren insuficients els arguments per a la modernització d'ambdós ferrocarrils. El de Sant Feliu era clausurat l'abril de 1969, i el d'Olot el juliol d'aquell mateix any.

Mapa adjuntat al Qüestionari de l'any 1953 remès al Ministeri, segons el qual la zona d'influència directa del ferrocarril, en combinar-se amb el d'Olot, s'estenia de la comarca d'Olot i Anglès fins al port de Sant Feliu.

El tancament

A la postguerra la reparació dels materials i recanvis era molt problemàtica. El trànsit era intens i progressivament creixent, però les despeses també anaven augmentant inquietantment. El nombre de viatgers i el de mercaderies s'engrandia però n'hi havia prou per a cobrir el dèficit. Ja en la Memòria de 1941 es declara que a causa de les reparacions que no es poden fer per manca de recanvis, l'estat del material es va deteriorant per l'esforç.

El 1944 el tràfic de mercaderies procedents del port augmentà i es notava la necessitat de renovar la via i el material tant mòbil com fix.

Un altre problema s'hi sumava: la despesa del carbó. Fins 1930, amb carbó apropiat per a les locomotores es gastava la meitat de quilos per tren que el 1945, quan únicament existia el carbó nacional. A més s'hi havia d'afegir les despeses del seu preu (10 vegades superior al de 1930) i pel seu transport des de Barcelona, ja que RENFE el subministrava des del port d'aquesta ciutat.

A partir de 1947 els dèficits s'anaren repetint i cada cop es veié més necessari fer realitat el projecte de l'enllaç amb el tren d'Olot. Aquest any es concedí el servei per carretera entre Girona i Sant Feliu a la Companyia del Ferrocarril. Tot i que no representà una competència per a l'empresa, sí que ho significà per al transport ferroviari, ja que a partir de llavors augmentà el transport per carretera prodigiosament, per una raó molt senzilla: sense la modernització del tren, per carretera el viatge era molt més ràpid.

L'any 1950 el Ferrocarril rebé la primera subvenció de l'Estat. Com dèiem, des de l'any 1947 es començà a notar la forta davallada: canvià el signe i el volum de mercaderies transportades i el de viatgers començà a baixar. De 498.616 viatgers l'any 1948, es passà a 354.126 l'any anterior al seu tancament; per l'altra banda, a partir de l'any 1945 s'inicià la davallada de les mercaderies passant de 41.945 Tn transportades a 9.651 Tn l'any 1962. A partir de 1941, quan en no poder pagar reglamentàriament l'amortització de les obligacions pendents s'arribà a un acord amb els tenedors pel qual els excedents de l'explotació es dedicaven a l'amortització de les obligacions, i fins 1946 l'explotació gaudí d'un superàvit. Però a partir de 1947 s'inicià un dèficit que anà creixent any rere any (de 42.653,06 pta l'any 1947 passà a 3.111.372,17 pta l'any 1962). Una constant d'aquests anys és juntament amb les xifres alarmants, l'insistent demanda a l'Estat per acollir-se a la Llei de 1949 per a millora dels ferrocarrils de via estreta.

El 1954 vingué a Sant Feliu el director general de Ferrocarrils juntament amb alts càrrecs del Ministeri per comprovar personalment la conveniència de la modernització. En aquests moments, el dèficit continuava en augment i la subvenció de l'Estat no arribava el 60% del total del dèficit. Dos anys més tard, el 1956, es vengueren dues locomotores (les núm. 11 i 12) a la «Fàbrica de Mieres, S.A.» i una part de l'import es destinà a l'amortització de les obligacions. També es comprà una part de carril de via ampla i es feren algunes modernitzacions: es col·locaren barreres giratòries en el pas de nivell de la carretera de S'Agaró a Castell d'Aro, i també barreres accionades a distància a la carretera de Tossa de Mar a Llagostera. Igualment s'instal·là llum elèctrica, per bateries, substituint la d'acetilè, en els vagons i locomotores.

Malgrat aquestes millores i una voluntat de modernització mostrada per exemple en el conveni d'explotació unificada amb el tren d'Olot signat el 1959, l'ajuda estatal es limità a cobrir una part del dèficit sense apostar per un canvi que posés al dia els ferrocarrils. Als anys seixanta disminuí la circulació a només tres trens en cada sentit. També, atrets pels sous molt més alts d'altres feines relacionades amb el turisme, la plantilla disminuí a 125 treballadors durant aquest any.

La major part del material mòbil va desaparèixer. Excepte un, tots els vagons i cotxes foren desballestats el 1970.

Al principi EFE (després FEVE) aportà material com carril de segona mà procedent de la RENFE i també cotxes i locomotores d'altres línies, algunes construïdes el 1890. No es volia afrontar la modernització per part de l'Estat i s'intentà solventar temporalment els problemes de maquinària i d'ampliació d'efectius aportant d'altres parts del país aquestes màquines velles i desgastades. L'Estat només hi aportà materials vells, aprofitats de ferrocarrils clausurats, i no es preocupà de la modernització que calia.
L'any 1963, un cop lliurat el ferrocarril a l'explotació de l'Estat, EFE, la Cambra de Comerç de Girona encarregà un altre estudi a l'enginyer Martí Piera i Escofet. L'informe apostava per la continuïtat de l'explotació i demostrava amb abundància de dades que el benefici anual podia arribar a uns 3 milions de pessetes.
Novament a primers de 1963 es demanà un altre estudi amb dades per a la modernització del ferrocarril i per a la classificació de l'explotació. Es recolliren dades i arribà un enginyer del Ministeri d'Obres Públiques a fer el seu informe, que fou desfavorable, en trobar que no es podria liquidar l'amortització de l'emprèstit en el temps preferible (10 anys), sinó en el doble.
També per part del Ministeri, a causa d'alguns informes desfavorables que posseïa, s'encarregà l'any

Imatges del "Feliuet" l'any 1963, a l'abaixador de S'Agaró.

Després del tancament no hi hagué cap tipus de política oficial per intentar conservar tot aquell patrimoni industrial. Imatges patètiques de l'estació de Girona, el 1969.

«ADÉU, TREN»

HORA PRESENTE

ÀNCORA

SEMANARIO DE LA COSTA BRAVA
Redacción y Administración: Capmany, 26 - SAN FELIU DE GUIXOLS
N.º 1085 - 10 ABRIL 1969 - AÑO XXII
Director: Margarita Wirsing — Depósito Legal GE-22-1961
Gráficas Bar de Francisco Aribant - José Antonio, 179 - Sals

Escribo por obediencia; personalmente, no me siento con fuerzas para decirle adiós con largas parrafadas, con sentimentalismos, al amigo con el cual estuve viviendo mis catorce primeros años de trabajo. Le sigo amando lo suficiente para que ahora, decretado su cese, me parezca que me roban al amigo, que se me lo llevan a enterrar cuando sigo convencido de que su enfermedad era curable.

¡Qué raro! ¿Por qué tienen que ocurrir estas cosas en la vida? ¿Por qué esta sinrazón de unas cosas, razonadas sólo desde un punto de vista actual, como si no hubiese habido un antes, una motivación fuerte y venturosa y como si no existiese un futuro, que, al igual que las modas, se cierra en círculo?

Juan Almar me ha dejado unas cuartillas con la copia de unos párrafos de extenso artículo, escrito por Jaime Lladó Vidal, creo que para la revista «Ferrocarriles y Tranvías», que se inician así: «Todavía algún viejo ciudadano de San Feliu de Guixols recordará el pregón que en un domingo de 1882 lanzó por las calles de la villa un anciano pregonero. En él se anunciaba como una trascendente novedad haberse establecido un servicio diario con una tartana, que saldría de San Feliu de Guixols a las 3 de la madrugada para Gerona, recorriendo los 35 kms. de carretera y estaría de vuelta en la villa a las doce de la noche, con lo cual se podría estar durante el día en Gerona sin tener que pernoctar en dicha ciudad».

Según cuenta el Sr. Lladó, se tardaba seis horas en llegar a Gerona, contando el obligado refrigerio en Llagostera, y cambio de tiro correspondiente. Mas, luego..., a los gritos de «¡Paso al progreso»!, vino el ferrocarril y constituyó fuente de riqueza, de prosperidad, de libertad.

Pero bueno, el caso está en que el tren no evolucionó cuando podía haberlo hecho en mayor o menor escala, si bien mejoró y amplió su material con vistas al puerto. Mas, luego, vinieron ya los años difíciles para todos los ferrocarriles: la competencia del transporte por carretera, el «puerta a puerta» simplificando y reduciendo el número de cargas y descargas, el de mermas, reclamaciones, etc. y, finalmente, la competencia del coche de turismo y del autocar de línea, con horarios más cómodos por la menor duración de tiempo invertido en el recorrido de los 35 kms., o sea, el pregón de la tartana, luego el anuncio del tren, y después el bocinazo de los caballos metidos en un motor de explosión.

Sin embargo, si el tren de San Feliu de Guixols a Gerona, en su día, conforme al Estudio de Enlace con Olot, hubiese sido modernizado y en lugar de invertir dos horas para llegar a Gerona, hubiese invertido sólo dos cuartos de hora, el tren, sería un medio de comunicación con clientes asiduos y cuantiosos porque entre aparcar y desaparcar, ya se invierten más. Tendríamos ahora un Tranvía al estilo tren de cercanías, o metro.

En estos momentos, mantener el ferrocarril tal y como está, es una estupidez, es un despilfarro que el Estado no puede hacer, si bien lo ha hecho durante años. Durante tantos años, que lo que se ha gastado en mantener lo indebido, hubiese bastado para realizar aquel hermoso proyecto que un día se llevara a Madrid el ingeniero de la Junta de Enlaces Ferroviarios D. Pascual Lorenzo Ochando, poco después Director General de Ferrocarriles, y que no se ha hecho realidad pese a todas las promesas, pese a todos los trabajos, diligencias, copias y más copias, gestiones y más gestiones llevadas a cabo por el Consejo de Administración del Ferrocarril de S. Feliu de Guixols, por el de Olot, por ambos conjuntamente, ni pese a los acuerdos entre las dos líneas para facilitar la obtención de la ayuda del Estado. Desde el año 1946 en que se iniciaron las gestiones para el Enlace, el papeleo no ha parado. La explotación ha caminado por una pendiente cada vez más pronunciada... Igual o parecido, con lo que durante años le pasó a la Renfe, y otros ferrocarriles, sino... que... ellos han tenido suerte, y nuestro tren, no.

¿Qué ha pasado? ¡Ah, amigos! Cuántas cosas quisiéramos saber y poder decir para no errar. Por de pronto, el hecho es incuestionable: Pese a los millones gastados, pese al informe de unos técnicos franceses señalando rentable la modernización, pese al sentir y al deseo de tener un tren moderno, todo queda reducido a un plumazo para ocho ferrocarriles, y entre éstos el nuestro. Primero, cese de servicio, luego ¿levantamiento de vía? ¿venta de terrenos? ¿Y a los accionistas, qué les tocará? A estos señores que tienen unos papeles llenos de humedad, que durante lustros, cada vez que dan con ellos no saben qué hacer, si guardarlos o venderlos por papel viejo, ¿verdad que parece lógico que de lo que se saque de la venta — si se vende — de lo que se compró con dinero de su familia, les toque algo en justa participación como propietarios que aún es de suponer son de lo mucho que sin duda valen los terrenos de la Compañía en Gerona y otras estaciones?

El tren deja de correr, pero creo que aún hablaremos de tren durante largo tiempo.

E. FIGUERAS RIBAS

Foto J. Roda

Hom no acaba de fer-se a la idea de que el nostre trenet se'ns en va i per sempre. Hom no acaba de poder creure que, durant aquest plet tan llarg entorn de la seva supervivència, no s'hagi presentat ni una sola ocasió propícia per a salvar-lo, quan, de veritat, era hora de salvar-lo. Cal reconèixer que hem deixat que el tren envellís massa i que l'època l'ha acabat de sentenciar.

Això però no vol pas dir que creiem que els trens, en general, hagin quedat arraconats pels altres medis de locomoció i transport. Els trens són més útils avui que deu anys endarrera, però això sí, agafant camins de més d'una trentena de quilòmetres, i ben enllaçats amb les restants vies existents.

Un tren entre Sant Feliu i Girona, ja pràcticament sense usuaris ,no té raó pràctica de subsistir.

L'enllaç amb la línia d'Olot i un ramal, potser, de Llagostera a Caldes, realitzats prèviament i ja molts d'anys abans, hauria assegurat, avui, les més prometedores possibilitats de modernització.

El tren va néixer, obrint pas al progrés. Si mor per la mateixa raó, per què plorar-lo?

L. D'A.

DARRER VIATGE

Una tarde esplèndida i assolellada de primavera, és la que servirà de marc per a despedir el «tren petit» que en aquests moments ja forma part de la història de la província. Són les 19 hores del dia 10 d'abril de 1969. Dintre de deu minuts es donarà l'última sortida a aquest simpàtic «carrilet» que durant anys i anys ha enllaçat les dues capitals, la de la província i la de la Costa Brava. La gent que l'envolta és presa d'una certa excitació; van d'un costat a l'altre per a agafar les últimes fotografies, les darreres escenes del documental que ens recordarà aquests moments melangiosos i que després de sis anys d'espera han arribat com arriben totes les coses d'aquest món. Els que ja som dalt del tren després d'haver agafat el que era per a nosaltres l'últim bitllet despatxat, parlem presos d'un cert nerviosisme. La gent va assentada on pot, dins els cotxes, a les branes i els que més, drets a les plataformes. Hi trobem moltes cares conegudes de gent que vol acompanyar el tren en el seu darrer trontoll, una parella de vellets expliquen que hi varen fer el viatge de nuvis, d'altres que recorden els temps d'estudiants, també un senyor que ha vingut expressament d'Anglaterra, ens conta que ell és maquinista aficionat en un petit tren que hi ha al país de Gales.

Amb aquesta emoció en l'ambient, el tren llença el seu xiulet tan característic i comença a enfilar els 40 quilòmetres que el separen de l'arribada. Tothom el saluda aixecant el braç i fent amb la mà l'adéu per sempre. En arribar a l'encreuament amb la carretera general que a partir d'aquests moments es lliurarà d'aquest simpàtic estorb que eren les barreres, els cotxes toquen el seu claxon, i la gent està abocada a lse terrasses i finestres de les cases. Tothom vol fer acte de presència encara que sigui silenciosa en aquests instants. Al seu pas per La Crehueta rep les primeres mostres d'afecte popular però allà on es sobrepassa l'imaginable és a Cassà de la Selva on la multitud s'acumula als dos costats del tren, mentre aquest reposta l'aigua necessària per a fer el tros més cansat, el que li ve de pujada fins al pla de la Font Picant. Baixen els maquinistes, el «jefe» del tren i totes les personalitats que també viatgen amb ell i de nou són els «flashs» que funcionen per a deixar gravat els moments històrics que s'escolen. A Llagostera de nou es repeteixen les demostracions d'entusiasme aquí realçades per una música de sardanes que uns altaveus disposats dalt dels arbres de l'estació s'encarreguen de fer sentir, mentre uns joves aixequen unes pancartes on pot llegir-s'hi «Visca el carrilet» i «En pau reposi». La marxa es tornà a reprendre després d'una altra tanda de fotografies ja per arribar al seu punt final: Sant Feliu de Guíxols on se l'espera amb impaciència. El maquinista llença a l'aire l'últim crit, «el cant del cigne» del tren petit i deixa escapar l'aire de la vàlvula amb una espècie de recança, de malenconia i ja a l'acabar el recorregut un llarguíssim xiulet que es deixa sentir arreu del poble assenyala la seva mort. Espontàniament i agafant a tothom per sorpresa surt d'entre el públic un jove que llença al vent aquestes tristes però veritables paraules: «Escolteu gent de Sant Feliu i recordeu que aquesta és una nova víctima de l'època que vivim».

Després en silenciosa actitud la gent es va retirant cap a casa amb el cor entristit, després d'assistir al paradoxalment més gloriós i més trist viatge del nostre tren: «el carrilet de Sant Feliu». En pau reposi.

Ara, passada aquesta trista jornada demanem només que no se l'oblidi, que se'l recordi amb afecte i que allò que més esperem de les persones competents és un lloc on pugui reposar almenys una màquina envoltada dels records més afectuosos de la seva vida perquè les generacions del demà puguin recordar l'ahir quan el tren construït el 1890 feia els 40 quilòmetres de recorregut en dues hores, el mateix temps en que demà, els avions supersònics faran la travessia Nova-York-Barcelona.

ALFONS HEREU

(Foto R. PLA)

BUSCANT CAMINS

Nat un fill, els pares dedicant-se intel·ligentment a educarlo, és com si deixessin l'esclat de la seva flor, igual com ella es va desfullant fins a desaparèixer vistosament, mentre es va convertint en vida del seu propi fruit.

• • •

Potser és més fàcil no creure en Déu, perdre la fe, que tenir-ne molta. El bo, el gran, el perfecte d'aquest món també és difícil d'aconseguir. En tot això es veu la pròpia deficiència i peresa de pensament, que també és una bona prova per veure, quan es debilita la fe, que pot existir com una gran veritat. Per tant, tenir una fe irrompible es pot dir serà potestatiu d'una forta personalitat.

• • •

Les crítiques obliguen i ajuden a perfeccionar.

• • •

Déu no hauria de ser en el nostre enteniment com un Ésser que ara és i ara no és, sinó que tota la representació perdurable de la Naturalesa ens convenci continuament.

• • •

La buidor que pot sentir l'home ara, l'emplenava una gran esperança abans.

• • •

Que no es permeti que l'aclaparament del temps ens porti com damunt de cavall desbocat. Subjectem-lo, i ordenadament hi haurà temps per tot.

R. G.

L'ALIANÇA

Moltes vegades i de moltes maneres Déu ha parlat als homes. En la Sagrada Escriptura hi trobem consignades les paraules que el Senyor ens ha anat dient, el missatge amb què ens invita a una vida de comunió amb Ell.

La invitació de Déu no és quelcom indefinit i general: és una crida molt concreta a una íntima relació que pot resumir-se amb el mot d'Aliança: Déu vol establir una aliança amb el seu poble, que comporta, de part de Déu, una promesa de protecció garantida, i de part dels homes, unes exigències ètiques i religioses.

Els orígens històrics d'aquesta Aliança entre Déu i els homes coincideixen amb l'inici de la història d'Israel, el poble de Déu. Abraham, pare del poble escollit, fou cridat per Déu i amb ell conclogué la primera aliança. Quan Moisès féu sortir el poble escollit de la terra d'Egipte, al peu del Sinaí, fou renovada aquesta aliança, que unia amb lligams molt concrets Déu i aquell grup d'homes, fent-ne un poble privilegiat. La predicació dels Profetes, al llarg de la història d'Israel, recordava constantment la necessitat de no oblidar el contracte fet amb Déu.

Finalment, Jesucrist, renovà i consumà definitivament aquesta aliança amb el misteri de la seva mort i resurrecció: El que era privilegi d'un poble concret, és ofert ara a tots els homes. Tots els qui acceptin de viure de fe i d'amor estan inclosos en aquesta aliança nova i eterna, ja anunciada pels profetes. Jer. 31, 31-34.

El 1969, a través del setmanari local, molts guixolencs s'acomiadaren del seu tren petit.

1966 un altre estudi a l'empresa francesa Sofrerail, que ja havia treballat en altres ocasions per a l'Estat. Després de parlar amb les autoritats locals, comprovar els estudis anteriors i les estadístiques, elaborà un informe. Aquest concloïa que amb la modernització s'aconseguiria un equilibri i s'arribaria a un benefici net, tot i que s'especificava que la rendabilitat diferencial per a la col·lectivitat amb la modernització suposava només un 7% més per sobre de l'altra solució: el tancament.
Malgrat aquests estudis, el Ministeri es decidí per la seva clausura. La línia Palamós-Girona ja havia estat tancada el 1956 i només es decidí per modernitzar la línia Barcelona-Port-Bou (el 1962 s'electrifica el tram Maçanet-Girona i el 1963 el recorregut entre Girona-Port-Bou), abandonant la resta i potenciant indirectament el transport per carretera.

El 10 d'abril de 1969, a pesar de les protestes tant a nivell particular com a nivell oficial i d'autoritats, s'hagué de complir l'ordre dictada el 17 de març. El darrer tren, que sortí de Girona a les 17.16 h conduït per l'enginyer-director Martí Piera, anà passant per tots els pobles acompanyat d'aplaudiments de multitud de persones que l'esperaven a cada estació. Arribà a Sant Feliu a les 21.45 h i es guardà un minut de silenci per aquell tren que ara moria i que havia nascut de la iniciativa d'aquests pobles. Amb el darrer xiulet es tancà un capítol de setanta-set anys del Feliuet.

El darrer viatge del tren de Sant Feliu. A dalt, al seu pas per Santa Cristina d'Aro, la gent als vagons dient adéu amb els mocadors; a l'esquerra, a Llagostera, on l'esperava multitud de persones.

L'últim dia per al "Feliuet" d'aquests treballadors de l'estació de Llagostera. D'esquerra a dreta, Ricard Galvez (fogoner), J. Vall·lloseras (cap d'estació), Martí Piera (enginyer-director), ? , Madrenas (maquinista) i Fermí Mayol (revisor).

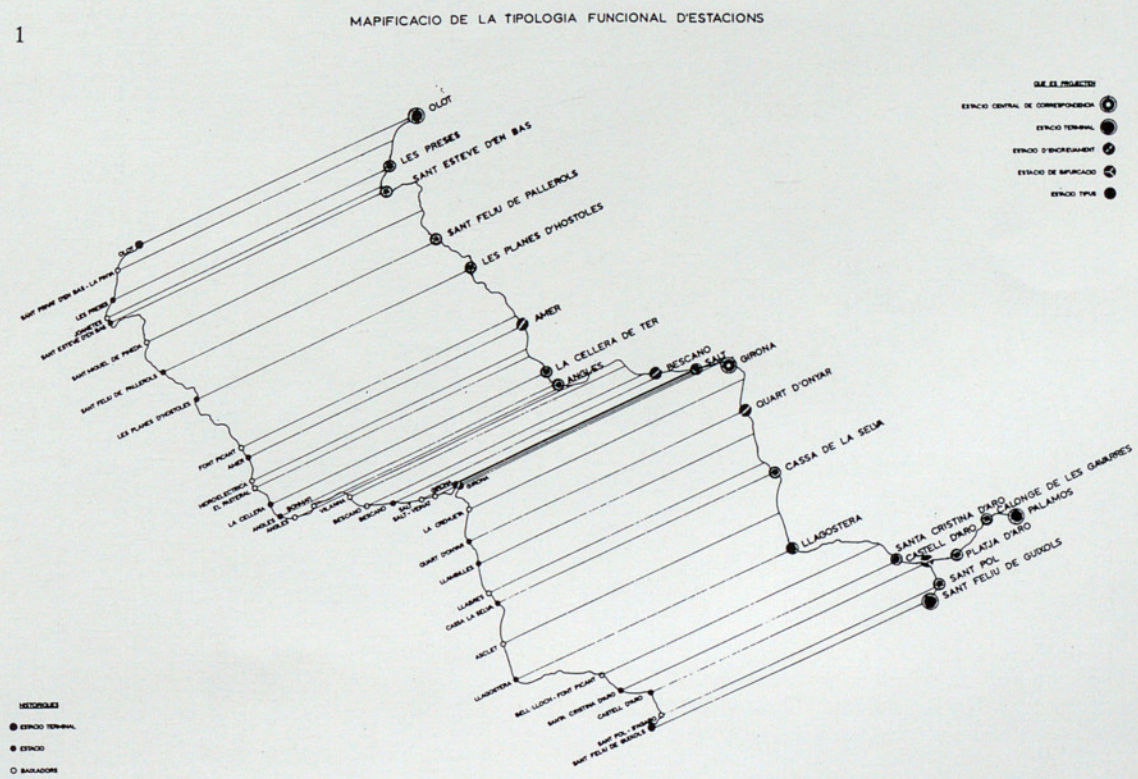
PROJECTES DE REUTILITZACIÓ I ESTAT ACTUAL DE LES INFRASTRUCTURES I DEL TRAÇAT

A partir de l'11 d'abril de 1969, el Tren de Sant Feliu ja no va xiular més. Al darrera quedava un material mòbil amb nul·les perspectives de futur i unes infrastructures i un traçat susceptibles d'utilitzar-se per a algun altre servei.
El material mòbil, màquines i vagons, va tenir un destí divers: algunes màquines es van reutilitzar, altres van ser adquirides per institucions o particulars i ara es troben exposades en determinats indrets urbans com un element escultòric més, però sovint en estat lamentable. Els vagons es van desballestar pràcticament tots. No hi hagué (ni hi ha) cap iniciativa seriosa per organitzar un museu on recollir i exposar dignament tant aquest material com el que existia en les estacions.

Les infrastructures del traçat han sofert un destí divers. Els carrils i les estructures metàl·liques dels ponts es van vendre al cap de poc temps del tancament per ferralla, i el traçat va quedar tallat en gairebé tots els passos de rieres i torrents. Les estacions s'han salvat totes i la seva continuïtat com a edifici emblemàtic és assegurada. La possibilitat dels ajuntaments d'adquirir els terrenys i els edificis a FEVE ha permès algunes actuacions públiques positives en aquests elements. Malgrat tot, algunes edificacions annexes a les estacions s'han perdut per sempre.
El destí del traçat ha estat molt diferent al que moltes iniciatives proposaven. D'entre les propostes de reutilització, destaquem la de construir un Tren Vertebrat, de Girona a Sant Feliu (en una primera fase, i fins a Olot i Ripoll posteriorment) a iniciativa de l'enginyer del Talgo, el Sr. Goicoechea. Pretenia utilitzar el mateix traçat del Tren Petit i l'any 70 va presentar el projecte a la Diputació de Girona per obtenir el suport oficial de la seva idea. La Diputació va sol·licitar un estudi de viabilitat a una empresa d'enginyeria i aquesta proposava una línia més llarga, de Celrà a Sant Feliu, amb un ramal a l'aeroport i el desviament a Palamós des de Castell d'Aro.

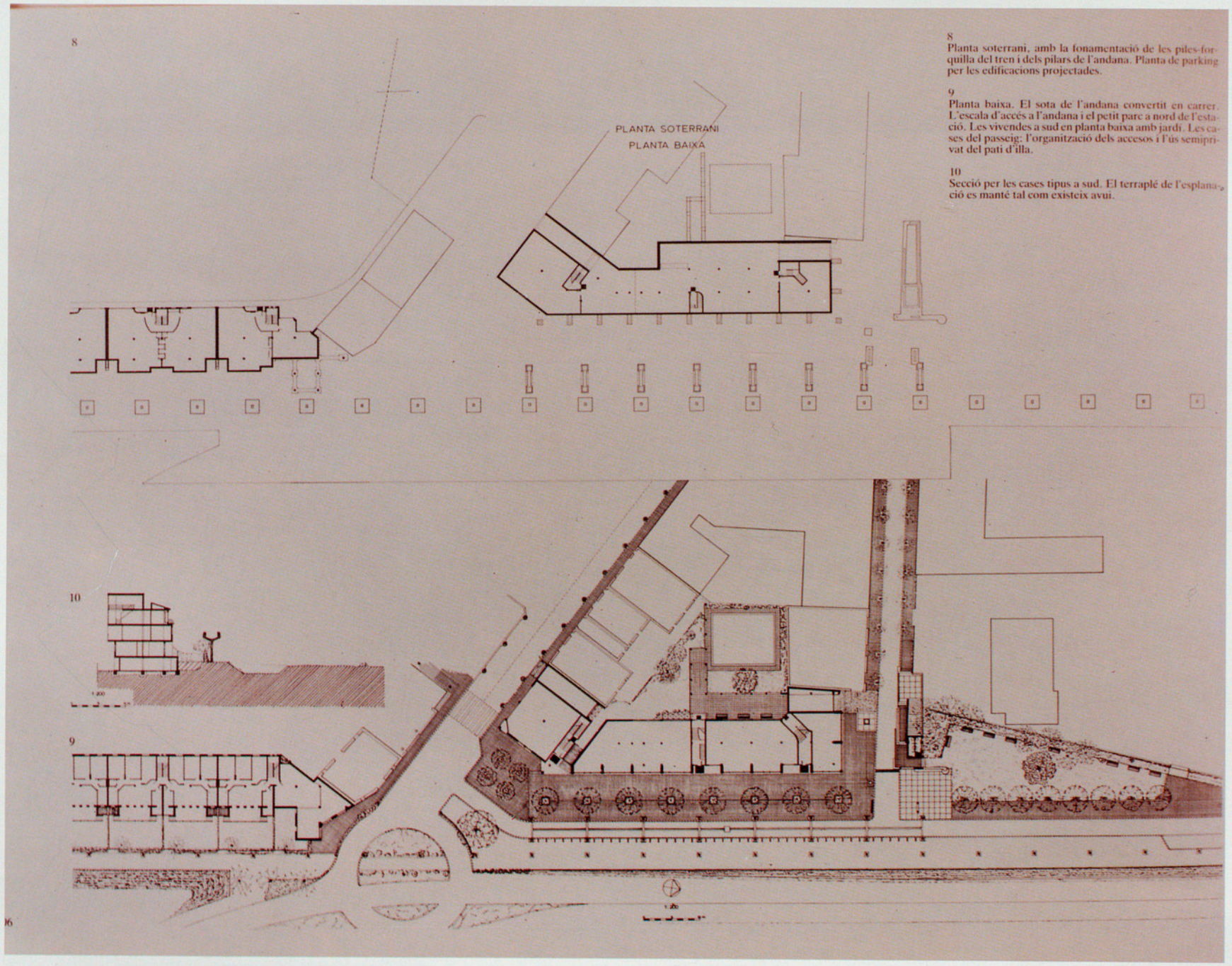
Estacions històriques i estacions proposades pel Tren Vertebrat.

1



La iniciativa no va reeixir, com tampoc ho ha fet una proposta d'un antic ferroviari olotí que més recentment ha ofert la possibilitat de construir un Tren Monobiga que enllaci Olot amb Sant Feliu. La substitució dels històrics trens de vapor per uns trens elèctrics, còmodes i ràpids que podien competir fàcilment amb el transport motoritzat ha estat per ara un projecte fallit. Tot i tenir el traçat i haver fet càlculs de rendibilitat amb resultats positius, la inversió és molt elevada i ningú no se n'ha volgut fer càrrec.

Projecte complet d'una estació prototipus (es tracta de l'estació proposada per a La Cellera de Ter) per al Tren Vertebrat elaborat per Josep Parcerisa i publicat en el llibre Les traces dels carrilets gironins: Propostes d'aprofitament editat per la Delegació a Girona del Col·legi Oficial d'Arquitectes, el 1982.



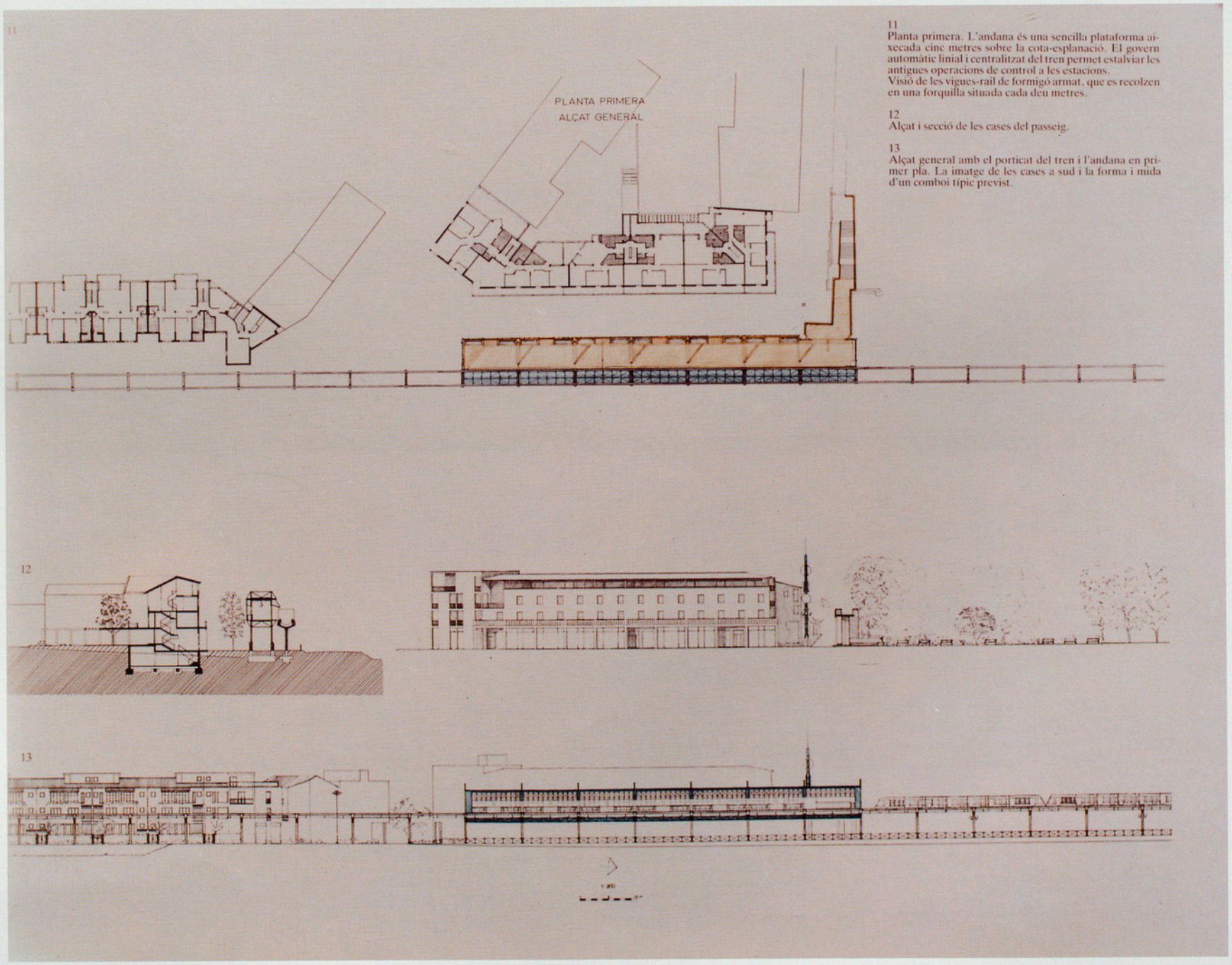
8
Planta soterrani, amb la fonamentació de les piles-forquilla del tren i dels pilars de l'andana. Planta de parking per les edificacions projectades.

9
Planta baixa. El sota de l'andana convertit en carrer. L'escala d'accés a l'andana i el petit parc a nord de l'estació. Les vivendes a sud en planta baixa amb jardí. Les cases del passeig: l'organització dels accesos i l'ús semiprivat del pati d'illa.

10
Secció per les cases tipus a sud. El terraplé de l'esplanació es manté tal com existeix avui.

Soterranis i fonaments. El projecte inclou l'actuació en les vivendes properes.

Planta baixa, tant de l'estructura de la via com de les cases properes i els vials que travessen la via.



11
Planta primera. L'andana és una sencilla plataforma aixecada cinc metres sobre la cota-esplanació. El govern automàtic linial i centralitzat del tren permet estalviar les antigues operacions de control a les estacions.
Visió de les vigues-rail de formigó armat, que es recolzen en una forquilla situada cada deu metres.

12
Alçat i secció de les cases del passeig.

13
Alçat general amb el porticat del tren i l'andana en primer pla. La imatge de les cases a sud i la forma i mida d'un comboi típic previst.

Planta primera, on se situa l'andana elevada cinc metres del terra.

Alçat general amb el porticat de la via i l'andana en primer pla, amb la forma i mida del comboi previst.

Emplaçament de la nova estació del Tren Vertebrat a Santa Cristina d'Aro. L'andana, se situa per sobre de l'actual carretera a Platja d'Aro, la qual es preveia que fos un passeig.

ESTAT ACTUAL DE LES INFRASTRUCTURES I DEL TRAÇAT

El traçat s'ha mantingut sense massa variacions i això a permès altres propostes de reutilització. Les més serioses van ser les publicades pel Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya l'any 1982. Es tractava d'un recull dels treballs elaborats per alumnes d'arquitectura que plantejava una sèrie d'actuacions en els traçats dels carrilets de Sant Feliu i d'Olot. Consideraven el traçat com un vial de connexió intercomarcal al voltant del qual s'hi podien instal·lar

El traçat a prop de l'ermita del Remei de Castell d'Aro, com a vial d'esbarjo.

La canonada al seu pas per la Costa d'Alou.

Interior de l'estació de Cassà, ara sala d'exposicions i conferències.

L'Estació de Sant Feliu, actualment escola pública.

diversos equipaments. Entre els equipaments preveien instal·lacions esportives, escolars i fins i tot cementiris. Es tractava d'instal·lacions compartides sobre dos o més pobles i situades en punts equidistants, afavorint d'aquesta manera la implantació d'uns serveis que sovint s'han de supramunicipalitzar.

D'altra banda, es plantejaven actuacions en els terrenys de la línia dins l'entramat urbà dels municipis aprofitant al màxim els terrenys abandonats i preservant les edificacions vinculades al ferrocarril. Fins i tot en un capítol, es dissenyaven les futures estacions per a l'hipotètic tren vertebrat.

Actualment molts d'aquests projectes són ja difícilment realitzables. La canonada que ha de portar l'aigua del Ter al sector centre de la Costa Brava ha estat soterrada en l'antic traçat del tren. És un fet positiu però ocasiona una servitud segons la qual la major part del traçat (de Sant Feliu a Quart) queda hipotecat per altres actuacions. De fet alguns ajuntaments havien iniciat la venda del traçat als colindants i per tant les actuacions que plantejaven la utilització de tota la línia en el seu conjunt difícilment es podien dur a terme.

Tanmateix, però, la instal·lació de la canonada no ha de suposar cap impediment per utilitzar el traçat com un vial alternatiu i d'esbarjo, sempre i quan els municipis implicats ho propiciïn i pressionin perquè les empreses que estan soterrant la canonada deixin el traçat planer i lliure d'obstacles i permetin col·locar una infrastructura mínima per passar en els passos elevats dels torrents i rieres.

Pont del Bugantó

Estació de Llagostera, Museu Etnològic Municipal.

ÍNDEX

PRESENTACIÓ 4

L'APARICIÓ D'UN MITJÀ DE TRANSPORT: EL FERROCARRIL

— Els mitjans de transport tradicionals . . . 5
(Isabel Pernal)
— Els primers ferrocarrils 7
(Isabel Pernal)
— La implantació de la xarxa ferroviària a Catalunya 8
(Isabel Pernal)
— Diversitat de projectes 9
(Marta Albà)
— La necessitat d'un tren a Sant Feliu . . . 10
(Isabel Pernal)

EL TREN DE SANT FELIU A GIRONA

— Projecte del tren de Sant Feliu 11
(Àngel Jiménez)
— Els promotors. La constitució de la societat 15
(Àngel Jiménez)
— Les obres d'esplanació 17
(Lluís Esteve Casellas)
— Els materials 18
(Lluís Esteve Casellas)
— Els ponts de la línia 19
(Àngel Jiménez)
— Les estacions 21
(Lluís Esteve Casellas)
— Les locomotores 24
(Lluís Esteve Casellas)
— Cotxes, furgons i vagons 27
(Lluís Esteve Casellas)

LA INAUGURACIÓ
(Joan Boadas)
— ''De Gerona a San Feliu de Guíxols'' . 29
(J. Botet i Sisó)

DE LA INCAUTACIÓ (1936-1939) A FEVE . 31
(Àngel Jiménez)

ELS TREBALLADORS

— Servei de moviment 33
(Marta Albà)
— Servei de via i obres 36
(Marta Albà)
— Servei de tallers i tracció 38
(Marta Albà)

L'ÚS DEL TREN

— Transport de mercaderies 40
(Joaquim Carreras)
— Transport de viatgers 42
(Joaquim Carreras)

ACCIDENTS I INCENDIS 47
(Isabel Pernal)

LA CRISI

— Una proposta de solució: l'enllaç amb el tren d'Olot 50
(Sílvia Alemany)
— El tancament 52
(Sílvia Alemany)

PROJECTES DE REUTILITZACIÓ I ESTAT ACTUAL 54
(Joaquim Carreras)

BIBLIOGRAFIA

— AJUNTAMENT DE GIRONA; **Una posible solución al trazado de los ferrocarriles de Gerona**. Girona, 1969.

— ARAGÓ, N. J.; **Del carrilet al vertebrat. Una història trista**. Girona, 1971.

— BATLLE GALLARDO, Ll.; ''Probable tráfico de viajeros para un ferrocarril moderno entre Gerona y Sant Feliu'' a **Anales del Instituto de Estudios Gerundenses**, vol XVIII, 1966-67.

— BLAS VILA, Ignacio de; **El Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Gerona**. Sant Feliu de Guíxols, 1978.

—BLAS VILA, Ignacio de; ''Del tren de Sant Feliu. Comentaris d'un ferroviari'' a **Àncora**. 1989-199.

— BOSCH GRAU, J; ''El desenvolupament del transport del ferrocarril'' a **Revista de Girona**, núm. 75, 1976.

— CALVET PASCUAL, A. (GAZIEL); **Sant Feliu de la Costa Brava**. Barcelona, 1963.

— CALVO MARTÍNEZ, A.; **El ''Carrilet''. Historia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Gerona**. Girona, 1976.

— CAMBRA DE COMERÇ i INDÚSTRIA DE GIRONA; **Estudio correspondiente a la necesaria subsistencia, conveniente modernización y oportuno enlace de los ferrocarriles de via estrecha Olot-Gerona y Gerona-Sant Feliu**. Girona, 1964.

— CAMPS I ARBOIX, J.; ''De nuevo el tren Olot-Sant Feliu de Guíxols'' a **Destino**, 1965.

— CLARA, J.; «Trens i carrilets». **Quaderns de la Revista de Girona**, núm. 13. Girona, 1987.

— FONTANA, J.; «La fi de l'Antic Règim i la industrialització» a **Història de Catalunya** dirigida per P. Vilar, ed. 62. Barcelona, 1988.

— GUIMERÀ, D.; **Els vaixells de fusta**. Barcelona, 1986.

— JIMÉNEZ NAVARRO, A.; «Sant Feliu de Guíxols», **Quaderns de la Revista de Girona**, núm. 8. Girona, 1986.

— MEDIR, R.; **Historia del gremio corchero**, 1953.

— PIERA i ESCOFET, M.; **Algunas consideraciones sobre la situación actual y futura de los ferrocarriles de vía estrecha Olot a Gerona-Sant Feliu de Guíxols a Gerona, y sobre las ventajas que reportaría a nuestra Provincia y, de modo particular, a las Comarcas por ellos ervidos, su enlace y modernización**. Girona, 1963.

— SALMERON i BOSCH, S.; **El tren de Sant Feliu**, col. Els trens de Catalunya, ed. Terminus. Barcelona, 1985.

— SOFRERAIL; **Condiciones técnicas y económicas para la renovación del equipo y de las modalidades de explotación de las vías férreas de Sant Feliu de Guíxols a Gerona-Gerona a Olot**. París, 1966.

— UBACH, T. M.; **El ferrocarril**, ed. Ketres. Barcelona, 1984.

— VV.AA.; **Les traces dels carrilets gironins. Propostes d'aprofitament**, Delegació de Girona del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya. Girona, 1982.

— VERT, J.; **Carros, tartanes i galeres. Carreteres i ferreters**, ed. Museu del Montgrí i del Baix Ter. Torroella de Montgrí, 1992.