

CENTENARI DEL PORT DE SANT FELIU DE GUÍXOLS



CENTENARI DEL PORT
DE SANT FELIU DE GUÍXOLS

[EXPOSICIÓN]

Organització
ARXIU MUNICIPAL
AJUNTAMENT DE SANT FELIU DE
GUÍXOLS

Idea, coordinació i recerca
ÀNGEL JIMÉNEZ

Patrocini
A.C.S
PORTS DE LA GENERALITAT

Col·laboració
DIPUTACIÓ DE GIRONA

EXPOSICIÓ

Textos
ÀNGEL JIMÉNEZ

Assessorament lingüístic
MONTSE CARRÉ

Disseny i maquetació
DOSIS DISSENY

Retolació
LA DIGITAL
RÈTOLS FUTURA

Fusteria
FUSTERIA PÉREZ

Maquetes de la grua i el tren
IGNASI GRIÑÓN

Ajudants de muntatge i transport
IGNASI GRIÑÓN, MARC CALVET

Procedència dels objectes
PORTS DE LA GENERALITAT

CATÀLEG

Edita
ESTUDIS GUIXOLENC
AJUNTAMENT DE SANT FELIU DE GUÍXOLS

Textos
ÀNGEL JIMÉNEZ

Assessorament lingüístic
MONTSE CARRÉ

Disseny i maquetació
DOSIS DISSENY

Impressió
PALAHÍ ARTS GRÀFIQUES

Dipòsit Legal: GI-315-2004
Isbn: 84-932263-5-1

Agraïments
NARCÍS FRANQUESA, IGNASI GRIÑÓN, NÉSTOR SANCHIZ,
JOSEP ALMAR, JOAN BASART, AGUSTÍ ROLDÓS,
PERE ECHEVARRIA, MUSEU D'HISTÒRIA

CENTENARI
DEL PORT
DE SANT FELIU DE GUÍXOLS



PRESENTACIÓ

L'exposició que presentem aquí té com a objectiu commemorar el centenari del port, les obres del qual s'inauguraren oficialment el dia 9 d'abril de 1904. En record d'aquella efemèride, els proposem fer un breu recorregut per la història de la ciutat de Sant Feliu de Guíxols, centrant-nos en la badia. En realitat, són petits i ràpids flaixos d'una llarga història -la del port-, de la qual ens interessen especialment les propostes presents i futures. Uns projectes que voldríem que fossin molt respectuosos amb les petjades de la vida marinera que encara hi alena, a l'entorn del port i a mar oberta, on encara podem trobar un bocí important de la tradició, identitat i història de la població.

Aquesta mostra s'emmarca en els tradicionals Tallers d'Història que l'Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols impulsa des de l'any 1985.

Les imatges i tots els altres elements -textos, documents, objectes, etc.- de l'exposició volen ser també un modest homenatge a totes aquelles persones que, d'una manera o altra, han desenvolupat -i hi desenvolupen- bona part de la seva vida en l'espai urbà del port: obrers de la construcció del moll, pescadors, mariners, bastaixos, camàlics, mestres d'aixa, calafats, pràctics, agents comercials, faroners, "gruistes", "remendadores", etc.

Del port i dels seus voltants, tots els ciutadans -i visitants- en guarden uns bells records. Passejar per l'escullera, pescar amb canya, encantar-se davant d'una bella vista -de la mar, de la badia o de la ciutat, des del dic o des dels Guíxols-, contemplar un brau i aspre temporal... deixen una forta impressió, difícil d'oblidar.

D'ençà que una comunitat sedentària s'establí al turó dels Guíxols (s. IV aC), a llevant de la badia, el mar sempre ha estat la via de comunicació més útil i ràpida dels primers pobladors, malgrat els perills que comporta. I, per tant, l'activitat comercial marítima es remunta a l'existència d'aquell poblat ibèric. A recer de dit promontori - abric natural dels vents de llevant i tramuntana-, les operacions de la navegació de cabotatge hi trobaven una relativa seguretat. Així és que el port natural i el tràfic marítim han tingut una extraordinària importància en la història de Guíxols. Poblament, activitat econòmica i la projecció social dels antics pobladors es relacionen molt directament amb el tràfic marítim.

Amb la pau romana, quan començava la nostra era, la població s'establí al pla, prop de la riera que desguassa al racó de Garbí. Allí també es disposava d'un abric natural -un espigó de roca granítica petit i llarg, que vorejava la riera de Garbí-, ja que el mar penetrava força més endins. Les restes d'una embarcació romana trobada a la Plaça ens ho indiquen clarament.

Per mar s'inicià el llarg procés de la romanització i, lligat a aquest, el de la cristianització de la zona.









ÈPOCA MEDIEVAL

En aquesta època, el port natural de Sant Feliu guanyà importància ja que es va convertir, a més a més, en el port de la ciutat de Girona, i donava sortida i entrada a les seves mercaderies. El control dels impostos pel tràfic de mercaderies -els drets de ribatge- va provocar diverses i continuades tensions entre el poder reial que emparava els ciutadans de Girona, i el poder monacal que controlava els drets del seu territori marítim. Els interessos dels mercaders de Sant Feliu s'avenien amb els dels gironins. Aquesta coincidència cristal·litzà en la institució del *carreratge*. Sant Feliu, el 1354, esdevingué "carrer" de Girona a fi de desvincular-se de la total submissió al poder abacial. Heus ací algunes dades que revelen la magnitud de l'activitat econòmica de Sant Feliu, lligada a l'expansió mercantil i marinera del país:

- > 1258: Privilegi per tenir unes drassanes
- > 1322: Es construeix el camí de Girona a Sant Feliu
- > 1402: Es crea la Llotja
- > 1443: Consolat de Mar
- > 1493: Privilegi per a construir un primer moll artificial





ÈPOCA MODERNA (s. XVI, XVII i XVIII)

Durant aquests segles, la base econòmica de la vida ciutadana continuà sent la pesca i el comerç marítim. Però a l'inici del s. XVI, la Mediterrània havia esdevingut una mar molt conflictiva. Més tard, diverses epidèmies feren augmentar l'índex de mortalitat de la població. D'acord amb les circumstàncies, s'hagué de construir una costosa xarxa defensiva i un llatzaret -al cim mateix del turó dels Guíxols-, on passessin la quarantena els qui arribaven per mar.

Quan començava el segle XVIII, s'intensificà l'activitat a les drassanes guixolenques, ja que s'hi bastiren grans vaixells de guerra per encàrrec de l'Estat. A la segona meitat de segle, la manufacturació del suro i l'exportació de pesca salada i xarxes comportaren una major presència d'embarcacions i mercaderies a la badia. D'aquesta manera, la punta dels Guíxols adquirí una importància estratègica especial per a la protecció del port. Allà, s'hi instal·là un fortí -d'aquí el nom de "Fortim" que ha perdurat fins als nostres dies-.

L'any 1795, en les aigües tranquil·les de la badia tingué lloc el mític combat del *Montañés*, vaixell de l'armada espanyola comandat pel capità Josep Jordà, contra les naus de guerra franceses. Acabava la Guerra Gran (1793-1795).





EL SEGLE XIX

Durant el segle XIX, -políticament molt inestable-, les transformacions econòmiques i socials iniciades a finals del s. XVIII van acabar amb el vell sistema de l'Antic Règim, i van fer possible el naixement de l'Estat espanyol liberal. Una mostra del final de l' Antic Règim, a Sant Feliu, fou la violenta exclaustació dels monjos benedictins l'any 1835, junt amb el procés de desamortització de béns eclesiàstics.

Un factor nou a ressaltar és el comerç amb Amèrica i la forta emigració de guixolencs cap a les Antilles. A causa del risc de la navegació, trobem tradicions i costums, mites i supersticions profundament arrelats, com la curiosa història del capità Cosme Calzada que, durant les tempestes, submergia la imatge de sant Antoni fins que el mar no es calmava.

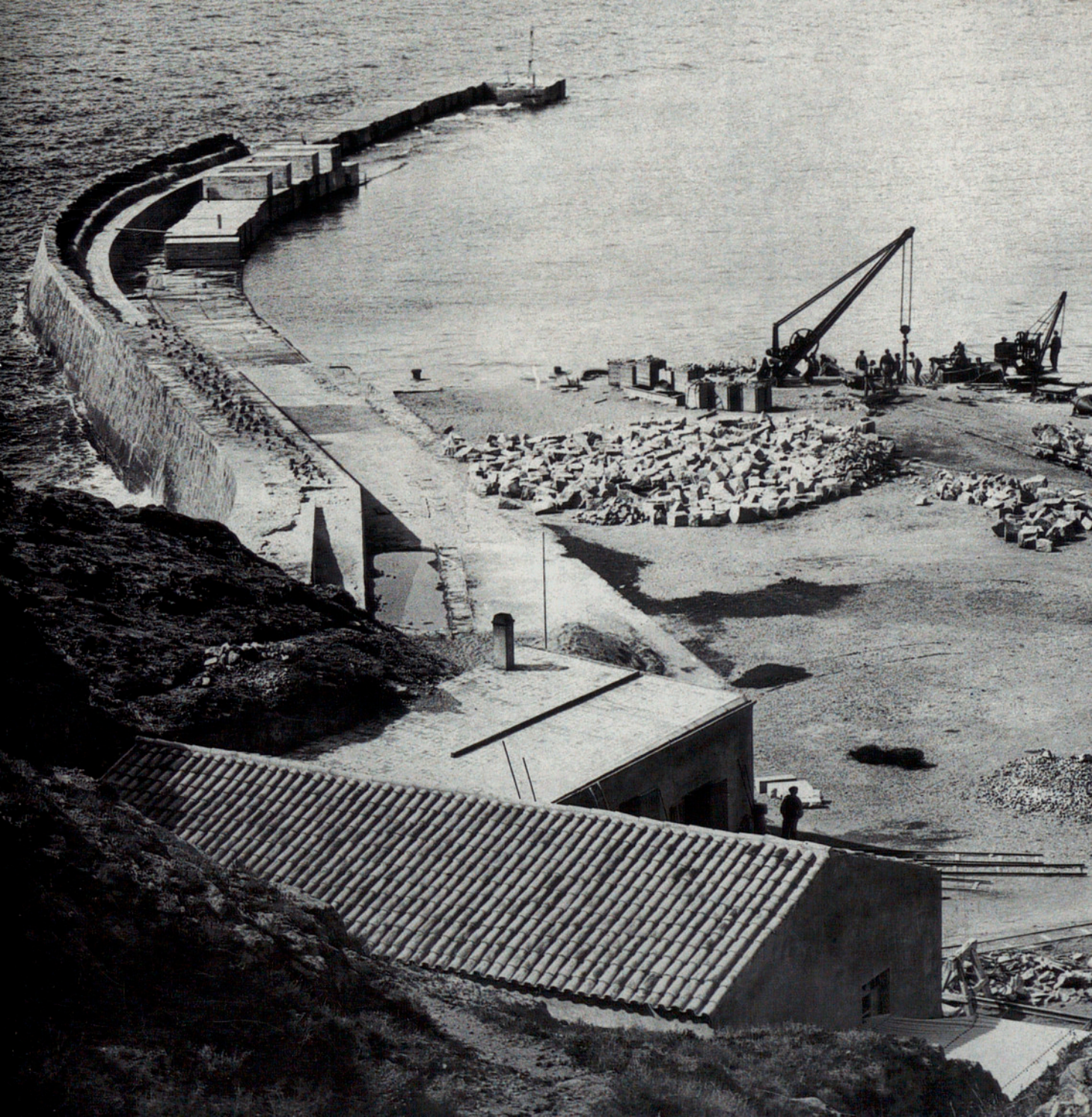
La consolidació de la indústria de la manufactura del suro -que produïa per exportar-, l'activitat pesquera, la feina dels mestres d'aixa i les primeres inversions de capital dels indians exigien unes infraestructures adequades al model de ciutat (el tren i el port), i així sorgiren ambiciosos projectes ciutadans.

A final de segle, a sobre dels Guíxols o del Fortim, s'hi bastí la caseta del Salvament, per guardar-hi l'embarcació *Miquel de Boera*.

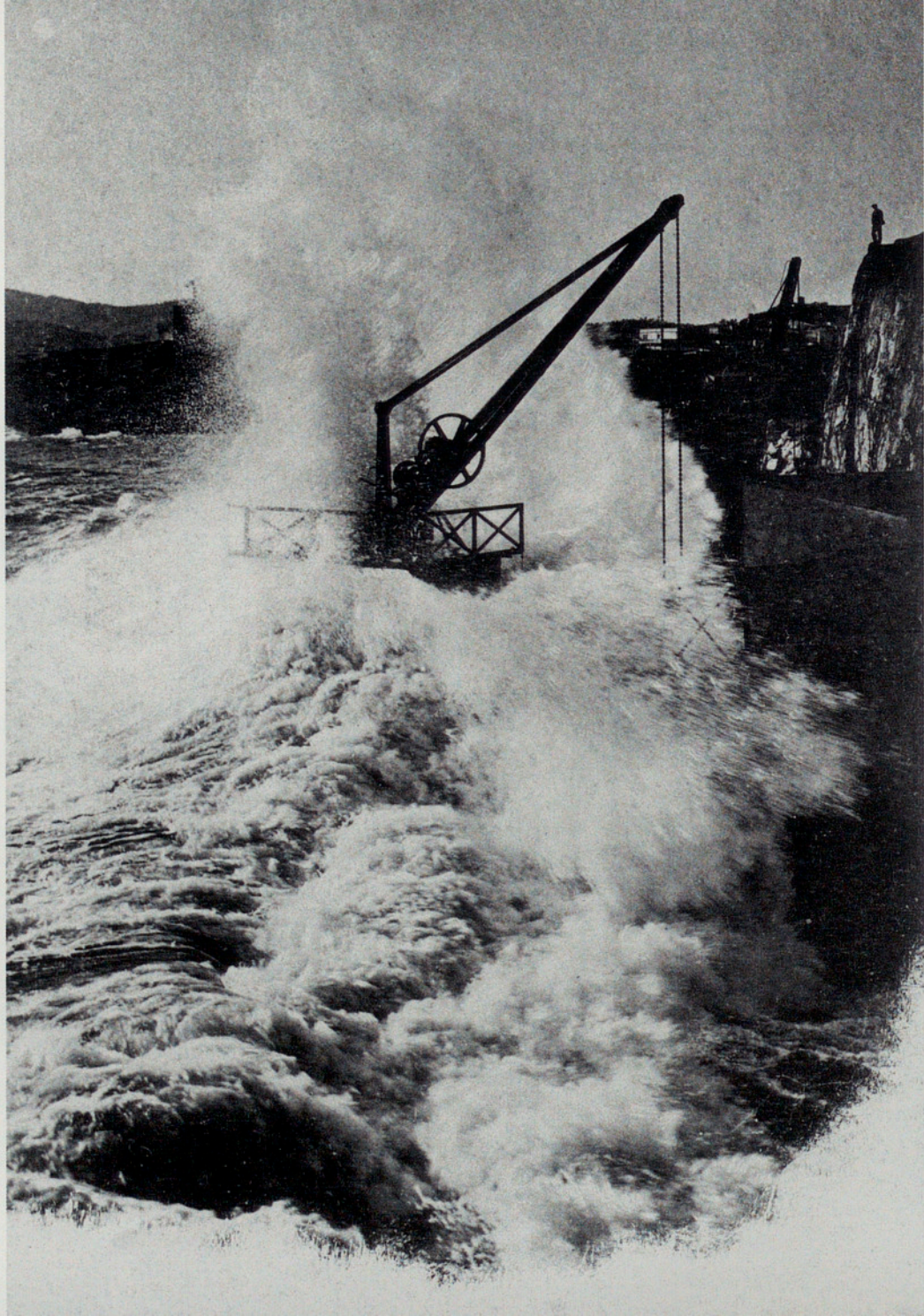




L'alcalde Eduard Carbonell i el regidor Salvador Janer, com a representants de la ciutat, varen promoure l'aprovació del darrer projecte del port. A la fi, l'aprovació arribà el 1902. Immediatament s'adjudicaren les obres a l'empresa Fomento de Obra y Construcciones de Barcelona. A finals de 1903, començaren les primeres feines de preparació, que varen fer aparèixer de nou les cisternes o sitges ibèriques del turó dels Guixols. El 9 d'abril de 1904, el rei Alfons XIII, a bord del vaixell *Giralda*, va fer acte de presència a la badia. A l'esplanada preparada a la cala de l'Aigua Dolça de Calassanç, s'hi col·locà la primera pedra. Així, es materialitzava un somni llargament esperat per una majoria de guixolencs. La proximitat d'una pedrera, d'on obtenien els grans blocs de pedra, ho feia més fàcil. Vagonetes, grues i barcasses es posaren en marxa. Fins a l'any 1906, les obres avançaren molt lentament. Oficialment, la construcció del port acabà el 1918, tot i que encara el 1920 s'hi treballava. Des de la Primera Guerra Mundial, la població de Sant Feliu patí una greu crisi econòmica i social, que es generà amb la pèrdua dels mercats europeus.







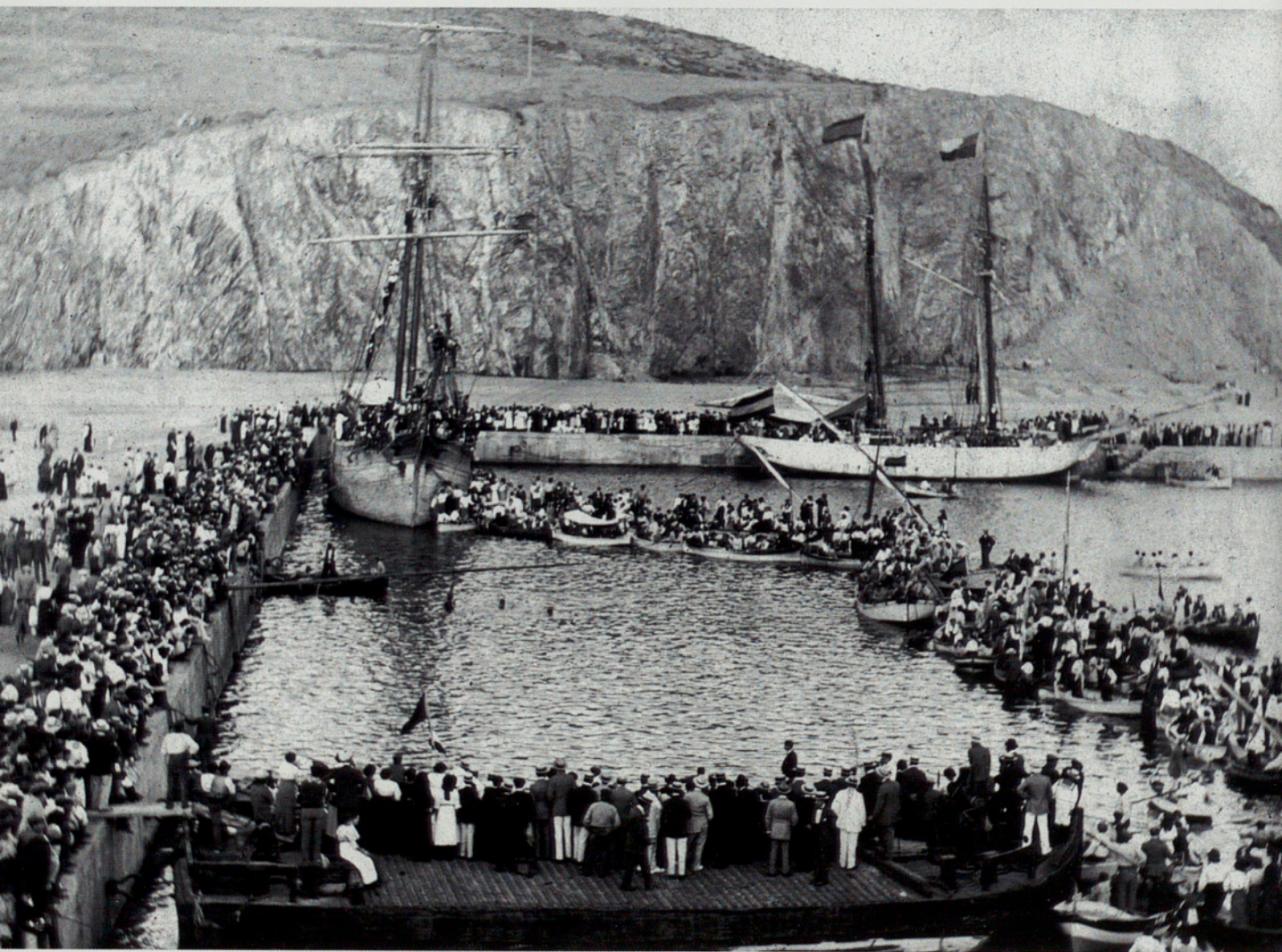


Acabades les obres del dic de recer i feta la connexió amb el tren, el tràfic de mercaderies augmentà molt de volum. El carbó mineral, la fusta, els "fardos" de suro en planxa, etc. eren els productes més importats. El suro elaborat (taps), els discos, els flotadors i altres derivats com l'aglomerat, serradures i deixalles, els més exportats.

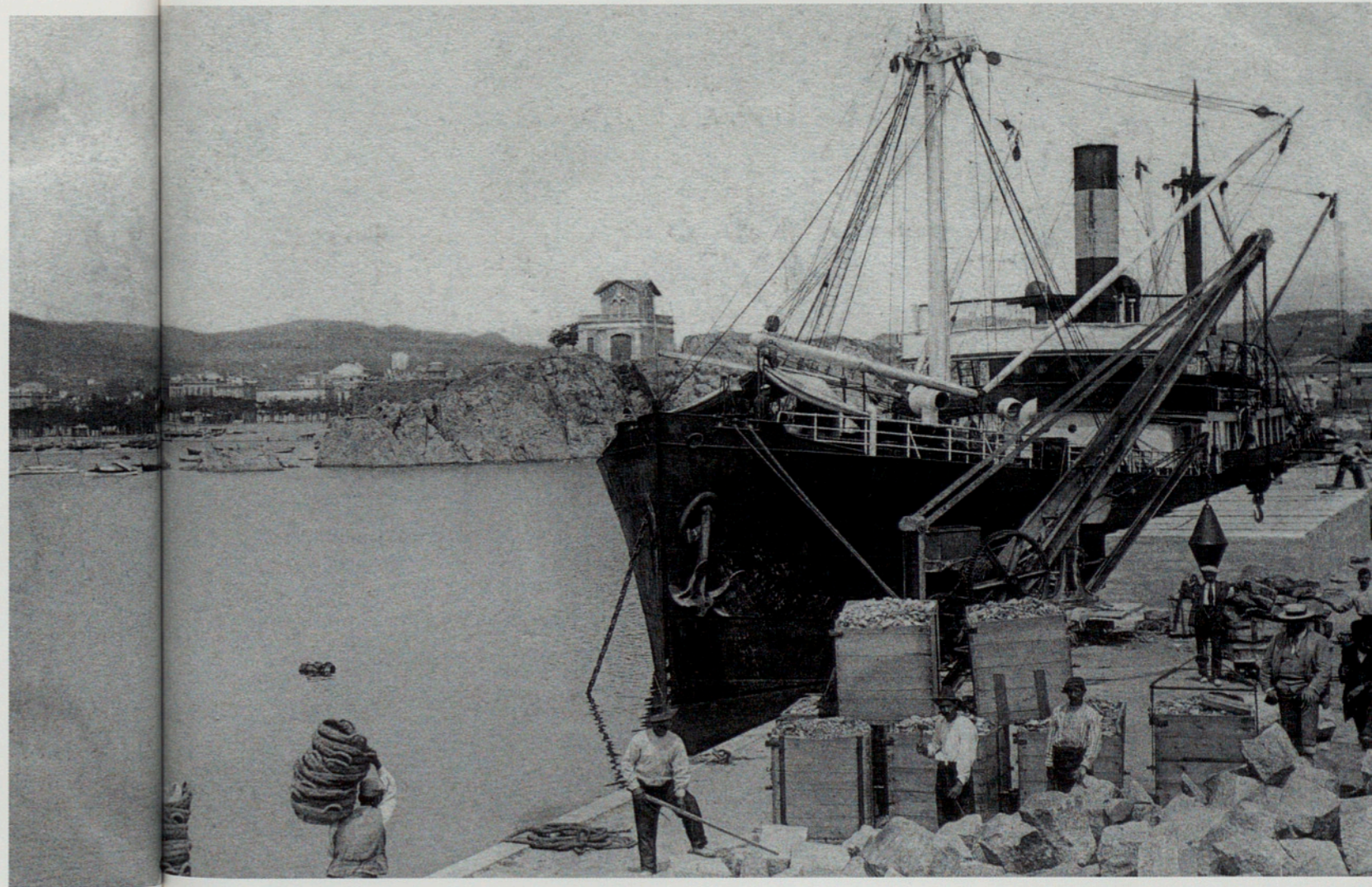
Els Viatges Blaus que organitzava el guixolenc Santiago Marill serviren per a donar a conèixer els encants de la Costa Brava -expressió que des de llavors es popularitzà- als barcelonins i altres visitants.

Durant la Guerra Civil el port es quedà pràcticament sense activitat comercial i pesquera. L'estiu de 1936 van fer acte de presència alguns vaixells -anglesos i alemanys- que venien a recollir els estrangers del litoral. Un any després, el port donà la benvinguda a milers de refugiats d'altres zones d'Espanya. I no cal dir que el port -els seus voltants- va ser el principal objectiu dels bombardeigs feixistes. En conseqüència hi hagué víctimes mortals, vaixells enfonsats i edificis -com el "tinglado" de 1935- malmesos. Un cop recuperada la tranquil·litat, el port va reprendre la seva activitat pesquera i comercial habitual. De tant en tant, un grup de mariners corria pels carrers de la ciutat. El Club Nàutic aprovà el seu primer reglament el 1958. I el 1961 ja disposava d'unes petites instal·lacions.









Pels volts de 1970, la davallada del tràfic marítim començava a ser una realitat. Les Mines d'Osor tancaren el 1979. Restaven el caolí i la fusta. La possibilitat d'instal·lar-hi unes sitges de ciment provocà el refús popular. Les transformacions dels vaixells -d'eslores i calats més grans-, l'estretor de la bocana, la manca d'inversions i altres factors abocaren el port comercial a una indefinició. La pesca s'estabilitzà en un nombre molt baix d'embarcacions, i passà a ocupar la petita dàrsena del seu emplaçament actual. En canvi, anava en augment la demanda d'amarratges d'embarcacions d'esbarjo. Semblava, doncs, que la perspectiva de futur del port de Sant Feliu passava exclusivament per la reconversió cap a l'activitat esportiva, ja consolidada, des de 1970, en forma de club nàutic.

La Generalitat de Catalunya va rebre, el 12 de desembre de 1980, les competències sobre els ports catalans, llevat dels d'interès general (Barcelona i Tarragona).

I, des de llavors, que es planteja la necessitat de la reordenació de l'espai portuari.

El paisatge marítim, el fet urbà i els elements patrimonials del port són, tots ells, elements que el pla especial de reforma haurà de conciliar.



LA GRUA

Antigament, la dura feina de carregar i descarregar les mercaderies dels vaixells i de transportar-les, a braç o a l'esquena, la feien els bastaixos o macips de ribera. Segles després, se'ls anomenava camàlics, encara que oficialment eren obrers carregadors i descarregadors del moll. Formaren els seus gremis i agrupacions sindicals locals que els protegien de les pressions de patrons i consignataris.

La càrrega i descàrrega dels vaixells, dels vagons del tren o de les carretes, es feia amb l'ajuda de carretons de mà i "carretillas", mitjans que no eren suficientment ràpids, en relació al volum de les transaccions generades.

L'any 1956 arribaren al moll est les primeres peces d'una grua elèctrica i mòbil sobre via. Era nova -un model ja antiquat, de ferro i fusta- i procedia de Talleres Mecánicos Grasset, S.A. de Madrid. Fins el 1959 no quedà definitivament muntada. En tot cas, cal reconèixer que va donar un rendiment satisfactori. Sovint, sense cap altra ajuda, la grua s'encarregava de la càrrega i descàrrega de tot el mineral d'un vaixell. Bona part del seu èxit i la seva eficàcia s'ha d'atribuir al bon fer del "gruista", Joan Duarte Quiró. La grua disposava de cinc motors elèctrics: de translació, mecanisme de gir (de 360°), canvi d'abast o llargada de la ploma, elevador de càrrega i d'accionament de la cullera.

El 1982 la Generalitat hi instal·là dues grues més. La primera va ser desmantellada el 1994.



El desmantellament

La vella grua, a finals dels anys vuitanta, havia esdevingut la icona d'un port comercial que havia passat a la història de la ciutat. Una peça del patrimoni industrial que, ja fora de servei, amenaçava ruïna i era un perill.

Un grup de ciutadans, que vetllen pel patrimoni industrial i el valoren, intentaren de conservar-la, un cop restaurada i pintada per les institucions públiques. Aquestes, però, no en mostraren cap interès. De manera que el ferroveller en començà el desmantellament a finals de l'any 1994.





Un cop finalitzada l'obra del moll i de l'escullera -cap a l'any 1920-, immediatament es treballà per a connectar el port amb l'estació del tren. Era un projecte que ja s'havia aprovat l'any 1916, i la seva construcció s'inicià dos anys més tard. Originalment es va pensar seguir el curs de la riera de Tueda. Però al final, per diversos motius -el temor, per exemple, a una crescuda d'aigües- s'escollí el traçat que passava pel carrer Gravina i, que, travessant la carretera de Palamós, arribava a l'esplanada del port.

La construcció del primer magatzem es va realitzar el 1921. I el conjunt de la infraestructura no s'inaugurà fins al 1924. Amb molt pocs anys el volum de mercaderia transportada del port a l'estació, i a la inversa, demostrà l'eficàcia i la utilitat del vial.

A partir d'aquell any, l'ampliació del material motor i mòbil i la construcció del ramal del port de Sant Feliu -que comprenia la supressió dels transbordaments- permeteren gairebé doblar les xifres de tràfic assolides durant el decenni anterior.

El 1935 es construí el "tinglado" o segon magatzem que, amb prou feines, es pogué estrenar abans de la Guerra Civil.







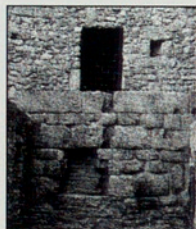
< Punta dels Guixols. 1889.
AMSFG. (Jaume Bertrán).

Vista de la badia. A la dreta, les >
dues pilones que servien per
amarrar-hi els vaixells. 1905.
Col. Agustí Roldós.
(Àngel Toldrà).



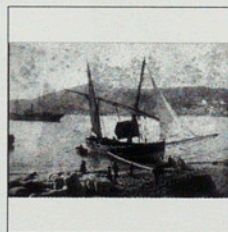
< Promontori dels Guixols
amb restes d'un poblat
ibèric. 1900.
AMSFG. Col.lecció Carme
Arxer. (Amadeu Mauri).

Carreus d'època
romana de la torre del
Corn del Monestir.
v



< Imatge de sant Feliu en
una clau de volta de
l'església del Monestir.

El llagut *Pepito* i panes de suro >
damunt la platja. Any 1889.
AMSFG. Col. España-Ibáñez.
(Jaume Bertrán).



Tirant l'art a la platja de Sant Pol. >
AMSFG. Col. Carme Arxer.
(Fototípia Thomas/Arturo Vicens).

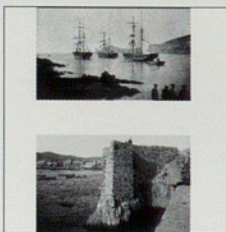


< Platja de Calassanç.
Any 1905.
(Àngel Toldrà).

El tren de Sant Feliu de Guixols- >
Girona va ser inaugurat l'any 1892.
AMSFG. (Autor desconegut).



Restes del moll medieval.
Arxiu d'Imatges Emili
Massanas. Diputació de
Girona. (Llucía Roisin). >

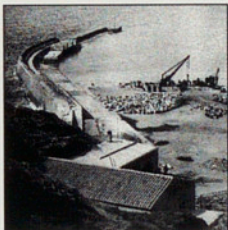


< El port natural de Sant Feliu. 1900.
AMSFG. Col. Carme Arxer.
(Amadeu Mauri/Viader).

Naufregis dels vaixells *Betis* i >
Margaret Hein. Finals del s. XIX.
AMSFG. Col. España-Ibáñez.
(Autor desconegut).



Obres del moll. >
1907-1908.
AMSFG. Col. Carme
Arxer (Jesús Mauri).



Operaris a les obres del
moll. Any 1907-1908.
AMSFG. Col. España-
Ibáñez. (Autor
desconegut).

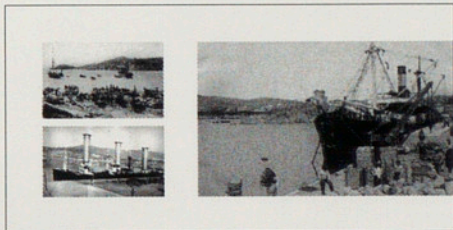
∨



Camàlics treballant a la platja. 1908. >
Col. Agustí Roldós. (Àngel Toldrà).

Motonau alemanya *Bárbara*. >
AMSFG. Fons de Lluís Martí i Arboix
(Lluís Martí).

Descàrrega de mercaderies >
al port. Any 1910.
Col. Agustí Roldós. (Àngel Toldrà).



Vapor de càrrega *Palermo*. Any 1926. >
Col. Agustí Roldós. Fotografia cedida
per Fina Mallol. (Joan Sabater).

La primera grua del port. Col. >
Ignasi Griñón (Ignasi Griñón).



< Obres del port a la zona
de Calassanç. Any 1908.
AMSFG. (Àngel Toldrà).

< Estat de les obres
del port l'any 1908.
Col. Agustí Roldós.
(Jesús Mauri).

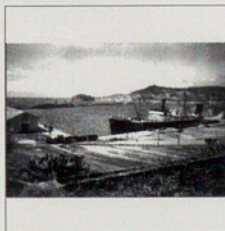


^
Cop de mar. 1907-1908.
Col. Josep Dalmau.
(Autor desconegut).

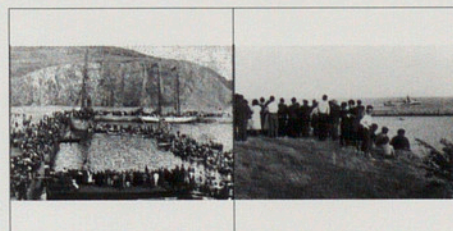


< Vaixell *Teresina* en ple
temporal. 1906.
Col. Agustí Roldós.
(Jesús Mauri).

^
La grua vella en ple
rendiment, els anys seixanta.



^
Festa marítima al port.
Agost de 1913.
(Ricard Mur).



>
Vista del port amb el tren. Any 1923. >
(Ricard Mur).

>
Ramal de la línia del tren >
que connectava l'estació
del tren amb el port.
Col. Ignasi Griñón
(BVA/R. Todt).

< Anglesos en espera de ser traslladats
al seu país. Juliol de 1936.
AMSFG. Col. Vicenç Gandol.





ESTUDIS GUIXOLENCES

Sant Feliu de Guixols

Juny de 2004

ISBN 849322635-1



CENTENARI DEL PORT DE SANT FELIU DE GUÍXOLS

[EXPOSICIÓ]

Organitza:



Ajuntament de
Sant Feliu de Guíxols

Patrocina:



Ports
de la Generalitat
Generalitat de Catalunya

Col·labora:



Diputació de Girona



ACS
CONSTRUCCIÓN, SERVICIOS Y ENERGÍA

Fotografia de la portada: El vapor alemany de càrrega Palamos, el 1926, al llarg del muelle de la badia.
Col·lecció Agustí Roldós. Fotografia cedida per Fina Mallol - (Joan Sabater, Casanova).

CENTENARI DEL PORT DE SANT FELIU DE GUÍXOLS

| EXPO |