

UNA ULLADA MÉS SOBRE EL DESAPAREGUT TREN DE SANT FELIU

LLUÍS PALAHÍ i XARGAY

A finals del segle passat, Sant Feliu de Guíxols es trobava en una època d'esplendor, basada principalment en la importància que havia adquirit la indústria suro-tapera, "l'art del suro", com era popularment coneguda. Els guixolencs, que ja havien aconseguit un sensible millorament en la seva forma de vida, ja que la població disposava de fàbrica de gas, aigua corrent, un plà d'eixample i altres avenços, s'entestaren a disposar també d'un ferrocarril propi. Observaren que les línies fèrries s'anaven estenent per Catalunya i Espanya i consideraren que Sant Feliu igualment havia de comptar amb el seu ferrocarril, majorment quan Palamós ja tenia el seu "Tranvía del Bajo Empurdán". El tren facilitaria les exportacions i els viatges, que llavors s'havien de fer amb carros, tartanes i diligències fins a les estacions de les línies de caràcter nacional.

La persona que aglutinà aquelles aspiracions fou el patrici Joan Casas i Arxer, que assessorat per l'enginyer Enric Hériz, inicià els estudis previs, realitzà moltes gestions i diferents viatges a Madrid fins que la Reina Regent Maria Cristina, en nom del rei Alfons XIIIè., menor d'edat, va atorgar la concessió⁽¹⁾. Immediatament es va constituir la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona, amb un capital de 1.536.100 ptes., a base d'accions de cent pessetes, les quals es varen subscriure íntegrament a la llavors vila de Sant Feliu, quan, en aquella època la xifra

(1) Pocs anys després, Maria Cristina concedí el títol de Ciutat a Sant Feliu de Guíxols.



Foto 1. Pas pel pont de Salenys d'un comboi del Tren de Sant Feliu en els seus primers temps.

citada era de les que feien rodar el cap. Propietaris, fabricants, botiguers, però també obrers del suro, tots, a la mesura de les seves possibilitats, adquiriren les accions i més endavant, les ampliacions i obligacions, o sigui que es donà el cas, que sospito no s'ha produït en cap més lloc, que la totalitat d'un ferrocarril perteneixia íntegrament a una sola població, no gaire gran precisament. Per això va ser natural, ja d'un principi, que els guixolencs l'anomenessin "es nostre tren", perquè era ben cert que posseïa tal característica.

La concessió fou per 99 anys d'explotació. L'explanació de terrenys i obres de fàbrica comportà la vinguda d'obers forasters, la majoria d'ells procedents de la província d'Osca, molts dels quals s'establiren definitivament aquí. Cognoms com Gazo, Saura, Naval, Izquierdo, Sanjulián, Calvo, etc. han restat arrelats a la població. La construcció de la línia es va prolongar durant tres anys. Els obrers, que treballaven onze hores diàries, cobraven un sou de 2,50 ptes. cada dia.

El 24 de Juny de 1892 fou lliurada al senyor Joan Casas, a Madrid, l'autorització per a començar el servei i, coneguda la notícia a Sant Feliu, el novell tren efectuà un primer viatge oficiós per anar a rebre, a Girona, la principal persona que l'havia fet possible. El retorn es convertí en una festa, amb aclamacions a cada estació del trajecte i quan va arribar a Sant

Feliu es trobà que el consistori en ple l'esperava a l'andana. Des d'allí es formà un seguici fins a la Casa de la Vila.

Cinc dies després, el 29 de juny, va tenir lloc la benedicció i a l'endemà, dia 30, a les cinc i un minut del matí —en aquell temps es matinejava—, sortí el primer tren oficial, integrat per una locomotora, dos furgons i vuit vagon de passatgers, de Ia i IIa classe. Amb aquella prosopopeia pròpia de l'època, el poeta de torn redactà un poema que acabava així:

"Llavors tú amb Girona us dàreu una abraçada;
"en ton espai esplèndid va néixer un nou estel,
"xisclà del tren la màquina, volant tota esverada,
"com àguila que porta sos aguilots al Cel!.

S'inaugurà a Sant Feliu una grandiosa exposició sota el títol de "Arte i Ferrocarril" i, al cap de poc, s'aixecà un restaurant al costat de l'estació de Bell-lloc/Font Picant.

Les vies eren de procedència belga; les locomotores eren fabricades a Alemanya, a l'empresa Krauss & Cie., de Munic i de moment en vingueren quatre, després foren sis i per últim vuit. Les dues darreres, de major potència. El total de cotxes de viatgers s'elevà a vint-i-quatre, de diferents tipus. De furgons n'hi hagué vuit, noranta-un foren els vagon de càrrega, de variades característiques, i una grua i diverses vagonetes de les brigades d'obres posaven fí al material rodant. L'amplada de la via era de setanta-cinc centímetres, la distància del recorregut tenia 39 quilòmetres. Els ponts més importants eren el de l'Onyar, de vuitanta metres de longitud, el de Ridaura, el de Salenys i el de Bugantó. Els grans rellotges de les estacions els va construir Esteve Garreta, pare del famós compositor Juli.

Feia ben poc que el tren estava en circulació, quan un grup de senyores de Sant Feliu decidí anar a buscar bolets pels voltants de Castell d'Aro i s'embarcaren en el tren fins a aquella població, calculant que es tornaria amb el mateix mitjà de locomoció i amb els cistells plens de pinetells i rovellons. Però les previsions, com moltes vegades succeeix, fallaren. Resultà que els bolets eren de molt mal localitzar i el grup de senyores anà deambulant pel bosc en direcció a Vallvanera i més tard cap a Romanyà amb el desig de topar amb una bona clapada, però en lloc d'això, i a més de no trobar ni un trist rossinyol, el que passà fou que s'extraviaren en aquell gran espai boscós que desconeixien del tot. Menys mal que, quan ja esgotades i amb el Sol ja post, el desànim i fins la por s'anaven apoderant d'elles, es va presentar un pastor que anava cap a Castell d'Aro que es brindà a acompanyar-les. Arribades per fí al poble, ja negra nit, es personaren ràpidament a l'estació, on se'ls comunicà que l'últim tren ja havia passat. Les bones senyores s'exclamaren de la seva mala sort i per la llastimosa

situació en què es trobaven. Llavors, com si fos el més natural, el Cap d'Estació de Castell d'Aro, per la línia telefònica privada, informà a Sant Feliu del què passava i sense perdre temps es va produir el que molt difícilment hagués passat a cap altra línia ferroviària: Els directius de la Companyia ordenaren que tot seguit s'organitzés un tren especial per anar a recollir les buscadores de bolets i retornar-les a Sant Feliu. Aquest fet ve a demostrar que, en efecte, el ferrocarril guixolenc era ben cert que era del seu poble.

Els setmanaris locals d'aquell temps no deixaren pas d'informar de la primera avaria experimentada pel Tren de Sant Feliu. Consistí en el trencament d'un vidre d'un vagó de viatgers, provocat per un castellarenc, el qual es va veure obligat a pagar les tres pessetes que valia.

El primer pont construït sobre el Ridaura hagué de ser substituït ja que les seves pilastres es desplaçaren degut a una riuada. El substituï un de metàl·lic que els ganxons contemplaven amb cert orgull.

L'any 1924 s'inaugurà el ramal fins al port, cosa que donà molta vida al ferrocarril ja que la càrrega va incrementar-se notablement. En el moll, la Companyia va edificar un magatzem de grans proporcions, travessat per la via fèrria, amb superfícies altes a cada costat, per a facilitar el moviment de les mercaderies. El tren accedia a la zona portuària per una espècie de trinxera oberta a la roca per dessota del camí de la Volta de l'Ametller. L'obertura es podia tancar mitjançant una gran porta de fusta. La citada línia del port, abans de creuar la carretera de Palamós, comptava amb una via morta a la qual es situaven els vagons de càrrega que transportaven carbó destinat al comerciant senyor Sibils, que disposava d'un gran espai a nivell inferior al de les vies, on es precipitava el carbó des dels vagons. Es donava el cas singular que els diumenges que el Casal dels Esports, el Jecsals o el Guíxols jugaven algun partit de futbol al seu camp, que es trobava exactament a l'altre costat de la via fèrria, encara que no s'hagués pas de realitzar cap servei de transport, el més corrent era que algun vagó de quinze tones i altres de més petits, es trobessin estacionats a la citada via morta, vagons que mentre durava l'encontre esportiu eren ocupats per grups de persones, ferroviaris o no, que així podien contemplar el partit sense haver de passar per la taquilla.

A les estacions de Sant Feliu de Guíxols, Castell d'Aro, Santa Cristina d'Aro, Bell-lloc/Font Picant, Llagostera, Cassà de la Selva, Llambilles, Quart, la Creueta i Girona, i el baixador de Sant Pol, s'uniren l'any 1934, els baixadors d'Esclet i de Llebrers.

Iniciada la Guerra Civil, es procedí a la incautació del ferrocarril el dia 23 de Juliol de 1936. En el mes de febrer de 1939, concretament el dia 16,

es va reprendre l'activitat sota la direcció d'un Consell d'Administració, tal com abans de la conflagració.

D'aquells atzarosos temps de la Guerra, recordo alguns aconeteixements relacionats amb el tren. Un d'ells, la contemplació del comboi que traslladà els voluntaris que anaven al front. Aquells xicots guixolencs marxaven contents i entonant cançons en un tren ornat amb banderes i inscripcions. Semblava que anessin a una Festa Major quan en realitat, d'allà on es dirigien, molts d'ells no en tornaren mai més. Per quedar a recés dels bombardeigs que Sant Feliu suportava amb molta freqüència, i després d'haver-ne aguantat uns quants, amb els meus pares ens traslladàrem a la Font Picant, a la casa de l'Aigua de Salenys, quasi al davant mateix de l'estació. Els meus pares anaven i venien diàriament de Sant Feliu⁽²⁾, mentre jo, que llavors tenia 11 i 12 anys, restava a Bell-lloc. Amb el tren que passava fregant el lloc on vivia, jo observava els combois que transportaven lingots de ferro i peces metàl·liques que servirien per a fabricar material de guerra. Aquests combois generalment eren arrastrats per les locomotores números 11 i 12, de major potència. Amb alguns dels fills del Cap d'estació, senyor Roura, vàrem anar cert temps a col·legi a Santa Cristina i ho fèiem viatjant amb la vagoneta de la brigada d'obres. S'havia de frenar fent força, mitjançant un pal la punta del qual s'introduïa en una argolla, que comunicava amb les rodes. Asseguts a la vagoneta, però amb els peus penjant, calia anar-los recolzant sobre la via i el vehicle, lleuger i silenciós, sense pràcticament cap esforç, s'anava desplaçant rails enllà. Quan venia una miqueta de baixada, retiràvem els peus i el viatge era una delícia. Poc abans d'arribar a Santa Cristina, trèiem la vagoneta de la via, cosa que entre tots, no resultava pas gens costosa, i a la tornada tot era a la inversa. Disposàvem d'una bandera vermella, col·locada al cim d'un altre pal, per enarbolar-la en el cas que es presentés un comboi.

L'últim fet important de tema guerrer, va ser el poder comprovar la temeritat dels conductors dels camions militars italians que es dirigien cap a Sant Feliu per ocupar-lo. El pont de la riera de Salenys de la carretera de Girona havia estat volat en la retirada i els pesats camions es trobaren en la impossibilitat de poder continuar avançant per la carretera. La dificultat la solventaren torçant a l'esquerra per un camí de carro desbrossat que travessava la pineda i, una vegada arribats a la via, creuar la riera de Salenys pel pont del tren, pont de considerable altura, sense baranes protectores, estret i formant una corba. Aquells conductors havien de tenir molta sang freda i gran domini del vehicle per a poder realitzar sense problemes

(2) Llavors, amb la desaparició dels Sants, es deia Guíxols.

aquesta acció. Una vegada a l'altra banda del corrent d'aigua, ja no representava cap obstacle obrir-se camí entre els pins i tornar a la carretera.

Acabada la Guerra Civil, com que s'havia volat també el pont del tren sobre la riera Verneda, prop de Cassà, la línia restà partida. Per sort, havien quedat als dos costat locomotores i vagon. En aquells primers moments després de l'ocupació de Catalunya, la mancança de queviures continuava essent molt intensa a Sant Feliu i eren en gran nombre les persones que viatjaven a Girona utilitzant el tren, car allí pel fet de concentrar-se a la capital de la província els abasteixements, es podien adquirir diversitat d'articles que a les tendes de Sant Feliu no es trobaven. En una sola ocasió, acompanyant la meua mare, també vaig anar-hi i recordo que en una fleca situada entre el Pont de Pedra i la Plaça del Gra, de Girona, després de fer una prolongada cua, vam poder adquirir un pa blanc cadascú, quan ni quasi ens recordàvem del color que tenia. Com que el pont de la Verneda, com ja s'ha dit, no existia en aquelles dates, els combois ferroviaris paraven ben a tocar del lloc on la via quedava trencada i llavors tots els viatgers baixaven dels vagon i amb el feto a sobre havien de descendir fins al curs de l'aigua, travessar la riera per damunt d'unes pedres i trescar cap al tren que ja esperava a l'altre costat, tot això aguantant un fred que pelava. Les màquines funcionaven a base de rabasses de bruc i, un xic més tard, es va poder utilitzar carbó del vaixell que estava semi-enfonsat a la cala de Vallpresona.

L'any 1946 oferí la xifra màxima de viatgers transportats: 508.305. En quant a mercaderies, el de major moviment fou el 1927: 52.114 tones.

La famosa nevada de 1947 paralitzà el tren sis dies i un comboi restà detingut prop de la Font Picant. Mercès als gèneres que transportava una estraperlista, els viatgers pogueren subsistir fins que varen poder ser recollits.

S'explica que un recader que feia el servei diari entre Sant Feliu i Girona, desplaçant-se amb el tren, també recollia encàrrecs sobre la marxa a les estacions de Llagostera i de Cassà, ja que es tractava de poblacions importants, des de la plataforma del vagó on es trobava. En una oportunitat, una senyora de Cassà lliurà al recader una ampolla buida amb l'encàrrec que li fos retornada plena d'aigua de mar, ja que li havia estat recomenada per un ús particular. Féu l'advertència que al dia següent aniria a l'estació a recollir-la. Així va fer-ho, però resultà que la comanda, degut a la gran varietat d'assumptes que havia de tenir al cap, havia estat del tot oblidada pel recader. Quan la senyora cassanenca li va preguntar: —Em porta allò?, el bon home que no recordava ni el més mínim de què es tractava, amb la major desimboltura i per mirar de quedar bé, respongué: —No. S'havia acabat! Resposta que deixà a punt de desmai la senyora en qüestió.

L'any 1957 s'instal·là la llum elèctrica als vagons. En aquell temps, l'Agència de Viatges Global de Platja d'Aro, organitzava uns trens turístics que sortien de Castell d'Aro i anaven fins a Llagostera on, a la Bodega Ramiro, es celebraven uns tastets d'aquells que pugen al cap.

Poc després, vingué l'època de la redacció de projectes d'unió amb el tren d'Olot, d'unificació amb una sola estació a Girona, d'electrificació, de prolongació amb un ramal que podria anar de Castell d'Aro a Palamós, etc. Llavors hi havia sis sortides diàries de trens.

El dia 15 d'octubre de 1963, quan ja se'n portaven uns quants amb crescudes pèrdues, el tren passà a FEVE (Ferrocarriles de Vía Estrecha) i a partir d'aquella data el servei cada vegada fou més deficient.

El primer tren del matí sortia de Sant Feliu a les quatre i cinc minuts, o sigui en plena negra nit. Quan arribava a la vista del baixador de Sant Pol uns quants minuts després, el maquinista tenia per costum mirar si per casualitat hi havia algú esperant a aquella hora tan intempestiva i com que quasi mai no hi havia pas ningú, el comboi passava de llarg. No obstant en una certa ocasió que observà la presència de dues persones esperant, el maquinista va parar la locomotora perquè els dos viatgers accedissin al tren, però davant la seva sorpresa, aquells dos individus no es varen pas moure del baixador. Quelcom molest, el ferroviari aixecà la veu i preguntà: —Què. Pugeu o no?, i restà fred quan obtingué aquesta resposta: —Com volem que pugem si no hi ha cap vagó! En efecte, amb les presses i l'obscuritat, tan sols havia sortit de l'estació de Sant Feliu la màquina i el seu furgó, mentre que els vagons de passatgers, que no havien estat enganxats, quedaven al costat de l'andana. Ràpidament, fent marxa enrere, la locomotora i furgó tornaren cap a l'estació guixolenc a recollir tots els vagons que havien de seguir fins a Girona.

Cap als últims temps del tren, es reemprengueren els estudis d'unificació amb el d'Olot. De primer, semblava que això seria una realitat, però més tard el projecte fou rebutjat malgrat que tant els informes dels enginyers de les dues línies com el de l'empresa francesa Sofrerail eren del tot favorables.

El 17 de Març de 1969 es va procedir a penjar a totes les estacions del trajecte un fatídic cartell amb aquest redactat: "Ferrocarriles de Vía Estrecha. Aviso al Público. Suspensión definitiva del servicio en el ferrocarril de San Feliu de Guíxols-Gerona. A partir de las cero horas del día 11 de Abril de 1969, cesará definitivamente el servicio en el ferrocarril de San Feliu de Guíxols-Gerona. Por consiguiente, desde la citada fecha no se admitirán facturaciones de ninguna clase, ni se expendarán billetes en o para ninguna de las estaciones de la mencionada línea. Madrid, 17 de Marzo de 1969".



Foto 2. El tren especial d'acomiadament, al seu front la màquina número 6, pocs moments abans de sortir de l'estació de Sant Feliu.

En efecte, el dia 10 d'abril de 1969, després d'un tren especial d'acomiadament que, a la tarda, anà de Sant Feliu a la Font Picant, amb les autoritats locals i abarrotat de viatgers, l'últim viatge fou el del tren del vespre, que tornava de Girona i que arribà a Sant Feliu a quarts de deu. Jo vaig viatjar-hi des de Santa Cristina i és ben cert que es visqueren uns moments emocionants, amb els adéus que hi hagué a Castell d'Aro, els aplaudiments al maquinista i al fogoner, i al propi tren. Aquell darrer xiulet de comiat, prenyat de dolor i de sentiment, provocà l'emoció de tothom, mentre cadascú anava cap a la respectiva llar amb el cap cot i la mateixa trista impressió que provoca la pèrdua d'un ser de la pròpia família.

La Companyia tenia una plantilla de 145 persones. El xiulet del tren de les onze de la nit, quan arribava, servia d'avís a la gent que prenia la fresca al carrer, a l'estiu, perquè plegués veles i anés cap a dormir. En ocasions d'aplecs, Festes Majors i fires, s'organitzaven trens especials, amb un nombre tan crescut de vagons que es necessitaven dues i fins tres màquines per arrossegar-los. En ocasió de les festes del Remei o de Penedes, per exemple, el tren parava en el lloc més proper d'on es celebrava la festa. La Companyia s'ocupava de mantenir en bones condicions els entorns de la font picant de Bell-lloc d'Aro i es podien adquirir uns bitllets d'anada i

FERRER, S. A.	LLAMBILLAS GERONA	FONT-PICANT LLAGOSTERA	SANTA CRISTINA SAN FELIU	Incluido S. O. V
	10 ABR. 1969 Nº 11824		FEVE	
			San Feliu de G. - Gerona	
			4,00	
	Valedero sólo para un trayecto de los indicados.			
	Clase Unica			

Bitllet corresponent al trajecte Santa Cristina-Sant Feliu despatxat en l'últim viatge de l'últim dia.

tornada de Sant Feliu a Bell-lloc a un preu baixíssim. La il.luminació dels cotxes va ser a base de carbur durant molts anys. En temps d'hivern, es col.locaven uns calorífers amb aigua calenta perquè els ocupants dels vagons hi acostessin els peus. Durant l'Exposició Universal de Barcelona de 1929, s'expedien uns bitllets d'anada i tornada des de Sant Feliu-Barcelona-Sant Feliu, al preu de 12,50 ptes. en IIa i 18 ptes. en Ia.

Des del dia 1 de Juliol de 1940 la Companyia organitzà un servei per carretera. Hi hagué pèrdues econòmiques a partir de 1947. Les màquines números 11 i 12 es varen vendre a una empresa carbonífera de Mieres. En total, hi havia 131 passos a nivell en tot el recorregut, deu dels quals, els relatius a carreteres, disposaven de barreres.

Fins l'any 1962, abans de passar a FEVE, el nombre total de viatgers que havien pujat o baixat a l'estació de Sant Feliu de Guíxols, era de 4.409.101, i en el total de la línia, una xifra superior als vint milions. La locomotora número 1 està col.locada al Jardí Municipal de Sant Feliu i la número 2 a la Plaça d'Espanya, de Girona. La 4 i la 5 són a Monistrol de Calders, i la 6, en un jardí particular de Cassà de la Selva.

No fent parades, el tren tardava una hora i deu minuts per a cobrir tota la línia. La cerimònia de la giratòria de la màquina a l'arribada del tren, resultava molt atractiva, i bastants viatgers permaneixien uns moments al principi de l'andana contemplant l'operació. Abans de la sortida de cada tren, des de l'estació de Sant Feliu, el revisor que anava en el comboi, acostumava a encaminar-se fins a la barana que domina el carrer de Tueda per veure si s'acostava un viatger retardat i, en cas afirmatiu, feia senyes que accelerés el seu caminar i el tren no sortia fins que el rerassagat no havia ocupat el seu seient a l'interior d'un vagó o a les jardineres dels cotxes llargs, des de les quals semblava que hom es desplaçava en plena naturalesa, però això sí, amb el perill que una busca de carbonissa els entrés en un ull.

La sentència de mort del Tren de Sant Feliu la dictà precisament un català d'ascendència empordanesa, Santiago de Cruylles, en aquelles dates Director General de Ferrocarrils.

Han estat publicats diferents llibres, infinitat d'articles i s'han filmat

pel·lícules amb el Tren de Sant Feliu de protagonista i a Anglaterra s'edità un disc amb les gravacions dels sons d'aquest ferrocarril.

En l'actualitat l'estació de Sant Feliu és un col·legi públic i les de Santa Cristina d'Aro, Cassà i Quart són sales culturals municipals. L'explanació del recorregut de la línia ha estat utilitzada per a instal·lar les canonades de conducció d'aigua a la Costa Brava i està previst acondicionar una ruta per a bicicletes en tot el recorregut.

És aquest un esbós d'un ferrocarril petit però complidor, respecte al qual no hi ha pas constància d'existir cap copla burlesca com passava amb els altres de les comarques gironines: "El tren de Palamós és una cafetera, qui vol pujar-hi a dalt ha de pitjar a darrera"; "El tren d'Olot surt quan vol i arriba com pot"; "El trenvitxo de Banyoles és el més bonic que hi ha, fet de fustes i cassoles i cascots de bacallà".

BIBLIOGRAFIA

"ÀNCORA". Setmanari de la Costa Brava. Diferents treballs de Ribot Trafí, Narcís i de Blas i Vilà, Ignasi.

De BLAS i VILÀ, Ignasi (1978) "El Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona". Semanario Àncora.

CENTENARI DEL TREN DE SANT FELIU DE GUÍXOLS A GIRONA (1992). Consorci de celebració del Centenari.

CALVET PASQUAL, Agustí (Gaziel) (1963). "Sant Feliu de la Costa Brava". Editorial Aedos.

CLARA RESPLANDIS, Josep (1987) "Trens i Carrilets". Quaderns de la Revista de Girona.

MARISTANY, Manolo (1987) "Els Carrilets de Catalunya". Col·lecció Terra Nostra. Edicions Nou Art Thor.

NOTICIERO, El Periódico Independiente (1893). San Feliu de Guíxols.

SALMERÓN i BOSCH, Carles (1985). "El Tren de Sant Feliu". Col·lecció Els Trens de Catalunya. Editorial Terminus.