

l'arjau

REVISTA CULTURAL

Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols

Núm. 59 ABRIL 2009

CALIDOSCOPI

Puja al tren!

■ L'ENTREVISTA

EMILI MATÓ, gerent del Consorci Vies Verdes, parla de l'origen i dels objectius que es planteja aquesta entitat i explica les actuacions previstes a Sant Feliu

■ CONTRASTOS

Naixement i mort del tren de Sant Feliu

■ LES IMATGES

Quan encara se sentia el xiulet del tren a la corba de can Xarrampeina

■ EL TINGLADO

Notícies i actualitat





Barrera de Castell d'Aro a la carretera de S'Agaró a la dècada dels anys 1960. AMSFG. Col·lecció Municipal d'imatges. (Autor: desconegut)

EN AQUEST NÚMERO...

■ PRESENTACIÓ	03
■ CALIDOSCOPI. Puja al tren!	04
El punt de vista	06
Les imatges.....	30
L'entrevista. Emili Mató	34
Contrastos	38
■ EL TINGLADO.....	40
■ DIRECTORI.....	43

EDICIÓ

AJUNTAMENT DE SANT FELIU DE GUÍXOLS
www.guixols.cat

REDACCIÓ

ARXIU MUNICIPAL
SERVEI DE PUBLICACIONS D'ARXIU
Cra. de Girona, 45-47
17220 St. Feliu de Guíxols
Tel. 972 32 25 93

COORDINACIÓ

M. ÀNGELS SUQUET

CONSELL DE REDACCIÓ

PERE CARRERAS, JORDI COLOMEDA
DAVID HERNÁNDEZ

COL-LABORADORS

MARC AULADELL, JOSEP BARBERILLO, JOSEP
CARLES CARDONA, PERE CARRERAS, IGNASI
GRINÓN, EMILI MATÓ, ROSA MULLOR,
M. ÀNGELS SUQUET.

FOTO DE LA PORTADA

LOCOMOTORA NÚMERO 4 DEL TREN DE SANT FELIU AL
SEU PAS PER SANTA CRISTINA D'ARO, EL 30 D'AGOST DE
1963. AMSFG. COMPANYIA DEL FERROCARRIL DE SANT
FELIU DE GUÍXOLS A GIRONA (AUTOR: DESCONEGUT)

ASSESSORAMENT LINGÜÍSTIC

JOSEP SOLÀ

DISSENY I MAQUETACIÓ

DOSIS, PROJECTES GRÀFICS

IMPRESSIÓ

GRÀFIQUES BIGAS

ISSN 2013-0813
DIPÒSIT LEGAL: GI-1.611-89

Cap part d'aquesta publicació, incloent-hi el
disseny, fotografies, dibuixos i estadístiques, no
pot ser reproduïda, emmagatzemada ni transmesa
de cap manera ni per cap mitjà (elèctric, mecànic,
òptic, de gravació o bé fotocòpia) sense autoritza-
ció prèvia de l'autor i editor.



Pont del Ridaura, maig de 1967. AMSFG. Fons Jordi Rabell. (Autor: Jordi Rabell)

PRESENTACIÓ Aquest ARJAU està dedicat al tren de Sant Feliu de Guíxols. L'excusa és que el 10 d'abril d'enguany es compleixen quaranta anys del tancament de la línia. La nostra voluntat és recordar com va néixer aquest tren, per què es va extingir, el que va significar per a la ciutat i per a la seva gent... No obstant això, també volem donar a conèixer què en queda: documents, material, estructures, records, etc. I, encara més important, volem explicar què se'n pot fer, de tot aquest patrimoni, com es pot recuperar i com es pot utilitzar en benefici de la ciutat.

Cal mirar al passat per aprendre a estimar el tren, símbol del desenvolupament econòmic d'una època i de la iniciativa de la gent. Una figura entranyable que va esdevenir un element identificador de la ciutat. El tren es va perdre i continua essent encara un servei molt necessari sense cobrir. No sabem si algun dia en podrem tornar a gaudir, ja que aquestes decisions es prenen lluny d'aquí...

Però s'ha de pensar en el futur, en projectes que millorin la ciutat amb ofertes atractives per als ciutadans i els visitants, per augmentar la qualitat de vida, per fomentar l'accés a la cultura o contribuir a la dinamització econòmica. En aquest sentit, el tren és un element característic i exclusiu de la ciutat. La recuperació de la seva memòria per mitjà de l'adequació de les antigues vies fins al ramal del port i de la creació del Tinglado com a centre d'interpretació del port i del tren pot constituir un bon complement per a l'Anella Cultural del Monestir. Al port es concentren tants elements del patrimoni que gairebé requereixen la museïtzació de la zona: les restes del poblat ibèric, el moll medieval, el Salvament Marítim, el búnquer, el magatzem del port, l'antic ramal del tren i el lamentablement desaparegut tenyidor de xarxes, entre altres. La creació d'aquests dos pols d'atracció dins la ciutat, connectats per una zona de passeig privilegiada que ressegueix la badia, ben segur que esdevindrà un potent revulsiu per a la ciutat.



Tren a l'estació de Sant Feliu de Guíxols, durant el darrer viatge, el 10 d'abril de 1969. AMSFG. Col·lecció España-Ibáñez (Autor: desconegut)



CALIDOSCOPI

Puja al tren!

Persevera, per severa, per se vera.
"Persevera, a través de les dificultats, per fortes que siguin". Aquesta divisa d'una companyia de ferrocarrils anglesa va ser publicada com a curiositat en un volum de la Fundació Bernat Metge l'any 1960. La volem dedicar al tren de Sant Feliu i als col·laboradors d'aquest ARJAU, per les seves aportacions i el seu entusiasme. En Marc Auladell explica el valor del fons de documentació de l'antiga companyia del tren. L'Ignasi Griñón analitza el tancament de la línia i comenta la necessitat actual de disposar d'aquest servei. En Josep Carles Cardona evoca els seus records del tren i ens descobreix les fonts per a la seva recreació virtual. En Josep Barberillo exposa el projecte de connexió de la Via Verda amb l'antic ramal del port. La Rosa Mullor proposa un model de recuperació del Tinglado, analitzant l'edifici i altres models d'arreu del món. L'Emili Mató parla del Consorci Vies Verdes i de les actuacions previstes per a Sant Feliu de Guíxols. Les imatges ofereixen detalls i moments diferents de la vida del tren de Sant Feliu.



CALIDOSCOPI

EL PUNT DE VISTA

Vist pels **ARXIVERS** **UN TREN DE PAPER A L'ARXIU: EL PATRIMONI DOCUMENTAL DEL FERROCARRIL DE SANT FELIU.** La imminent arribada del tren d'alta velocitat a les comarques gironines és una bona excusa per recordar l'antiga línia de ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona promoguda ara fa més d'un segle per iniciativa i amb capital guixolencs. Qui vulgui conèixer amb detall la història i el funcionament d'aquell tren ja desaparegut ha de fer parada obligatòria a l'Arxiu Municipal, on es custòdia el seu fons documental.

El tren suposà un revulsiu econòmic i social per a Sant Feliu, i la seva presència arribà a formar part de la vida quotidiana de nombroses generacions de guixolencs. Si, quaranta anys després del seu darrer viatge, ens preguntem quines empremtes queden a la ciutat d'aquell vell símbol del progrés industrial, la majoria de nosaltres pensarem ràpidament en l'antiga locomotora que presideix els jardins Juli Garreta o en la vella estació que ara acull alumnes d'educació primària en comptes de passatgers. Des de fa un cert temps, el camí de ferro per on circulava aquest tren comunica de nou Sant Feliu i Girona, amb la diferència que els viatgers d'avui es desplacen amb bicicleta o a peu, i l'arribada al punt de destí requereix un major esforç personal. La locomotora, l'estació o el carril bici són, en definitiva, elements que han estat preservats per adaptar-los a noves necessitats de la societat actual sense renunciar al valor que han adquirit com a testimonis materials del passat col·lectiu; configuren, doncs, un patrimoni cultural de la ciutat.

En aquesta llista de patrimoni cultural ferroviari, hi figuren altres elements menys visibles públicament però igual de significatius. Un d'ells és el conjunt de documentació generat per la companyia que va crear i explotar la línia de ferrocarril durant tot el temps en què aquest mitjà de locomoció va estar en servei. Tècnicament, aquest conjunt documental rep el nom de Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona, i es pot consultar lliurement a l'Arxiu Municipal. Així, els documents que antigament permetien posar diàriament en marxa la complexa maquinària d'aquest servei de transport de persones i de mercaderies són ara la matèria primera per conèixer la seva història.

Un final de trajecte amb desenllaç feliç

El recorregut que ha seguit aquest fons documental des que la companyia es va dissoldre l'any 1969 ha estat tota una odissea. Carles Salmerón, autor d'una de les obres de referència sobre el tren de Sant Feliu, escrivia al començament del seu treball, l'any 1985, que "l'estudi d'aquest ferrocarril ha suposat, en comparació amb les altres línies, una tasca força difícil a causa de la desaparició, o el segrest, de la documentació de la companyia, així com la destrucció de la major part del material i les instal·lacions de la línia". Efectivament, després del seu tancament, la documentació del tren va quedar abandonada a les instal·lacions principals de l'empresa, per la qual cosa fou presa fàcil d'actes vandàlics o d'apropriacions indegudes. Posteriorment, arran d'un litigi iniciat entre

Els documents que antigament permetien posar diàriament en marxa la complexa maquinària d'aquest servei de transport de persones i de mercaderies són ara la matèria primera per conèixer la seva història

els darrers titulars de l'empresa i l'Estat –que havia assumit la gestió del servei als últims temps del seu funcionament– la documentació va ser segrestada per ordre judicial i dipositada, mentre no es resolgués la disputa, a les dependències de la Cambra de Comerç de

Sant Feliu. Calgué esperar fins l'any 1992, en el marc dels diversos actes de commemoració del centenari de la inauguració de la línia i gràcies a la iniciativa de l'Ajuntament de Sant Feliu, per tal que el fons ingressés a l'Arxiu Municipal. Havia passat temps suficient perquè aquells documents oblidats haguessin perdut tota mena de valor legal i, en canvi, formessin un llegat de gran valor històric per a la ciutat. A més, el fons es completà amb la donació de documentació diversa de la companyia que es trobava en mans particulars.

Tot plegat suposà un final feliç per a l'erràtica trajectòria d'aquells papers, ja que la custòdia del fons per part de l'arxiu n'assegura la preservació i, alhora, permet posar-lo a disposició de tothom que el vulgui consultar

Tot plegat suposà un final feliç per a l'erràtica trajectòria d'aquells papers, ja que la custòdia del fons per part de l'arxiu n'assegura la preservació i, alhora, permet posar-lo a disposició de tothom que el vulgui consultar. Així, malgrat els avatars soferts, la documentació del tren de Sant Feliu s'ha conservat de forma bastant íntegra. El conjunt està format per una setantena de llibres de comptabilitat i d'actes, cent seixanta caps de d'arxiu i cap a un miler de plànols. Es tracta d'un volum important d'uns 12.000 documents que, si volguéssim posar en fila índia, formarien una línia d'aproximadament 43 metres.

Antic solar de RENFE amb les desferres del tren de Sant Feliu, al davant de l'estació de Girona, cap als anys 1970. AMSFG. Col·lecció Municipal d'imatges. (Autor: desconegut)





Desmantellament del tren, 1969.
AMSG. Col·lecció Moltó.
(Autor: desconegut)

Immediatament després de l'arribada del fons a l'arxiu es va començar a treballar en la seva descripció. Des del primer moment, se n'ha ocupat de forma entusiasta l'Ignasi Griñón, col·laborador tant de l'arxiu com del museu i expert en el món del ferrocarril. Això va permetre que entre finals de l'any 1993 i principis de 1994 estigués enllestit el catàleg de tots els plànols que conté el fons. El mateix Ignasi ha continuat treballant en la descripció de la resta dels documents, i a dia d'avui el seu tractament arxivístic està pràcticament enllestit. Durant un temps també va participar en aquestes tasques l'arxivista Ester González. El resultat de tot aquest ingent treball no pot ser més satisfactori, amb un inventari informatitzat que permet la consulta d'uns 8.000 registres d'informació, dels quals aproximadament un miler corresponen a plànols.

Com construir un servei de ferrocarril i fer-lo funcionar durant setanta anys

La conservació de pràcticament la totalitat del fons permet una visió global de la història del tren de Sant Feliu des d'una triple vessant tècnica, econòmica i social. A més, l'abast geogràfic de molts documents transcendeix l'àmbit local de Sant Feliu de Guíxols i ens aporta informació d'interès per a reconstruir detalls de les altres poblacions per on passava la línia fins a la seva arribada a Girona. Els municipis de Castell-Platja d'Aro, Santa Cristina d'Aro, Llagostera, Cassà de la Selva, Llambilles Quart i Girona també són presents entre els papers de la companyia del ferrocarril.

Els documents més antics del fons daten de mitjan dècada de 1880 i corresponen a l'etapa prèvia a la constitució oficial de la societat el 1889 o bé al període de gestació del servei, que s'inaugurà oficialment l'any 1892. Dins d'aquest conjunt, són molt importants tots aquells que van ser generats amb motiu dels treballs d'expropiació dels terrenys, de construcció de tota la infraestructura i de dotació dels equipaments (vies, ponts, estacions de viatgers, adquisició de les locomotores, etc.). D'altra banda, malgrat que, com hem dit, la línia tancà l'any 1969, hi ha alguns documents amb data posterior, concretament fins l'any 1988, com a resultat de la liquidació definitiva de la societat i dels seus actius.

Les possibilitats informatives que ofereix el fons són múltiples, segons els interessos i els coneixements previs de cada persona. Una mirada als documents permet donar resposta a qüestions tan diverses com ara les característiques constructives i tècniques de la línia, el manteniment i la gestió de les instal·lacions i dels béns mobles de l'empresa, o les activitats vinculades a l'explotació del servei i la seva evolució en el transcurs del temps. Dins el fons, hi trobem dades sobre el trànsit regular de mercaderies, el volum de passatgers, els recorreguts, i els estudis i propostes tècnics que intentaren modernitzar la línia a mesura que el transport per carretera agafava cada vegada més embranzida. D'altra banda, els llibres d'actes del consell d'administració ens expliquen com s'organitzava la direcció de la societat, el paper que hi jugaven els socis accionis-

tes i, en definitiva quina era la política empresarial de la companyia. Entre els papers, s'hi compta també documentació referida a la plantilla de treballadors i a la gestió del personal. La consulta dels llibres de comptabilitat on s'anotaven els ingressos i les despeses, o dels balanços de guanys i pèrdues, ens permetran copsar els alts i baixos pels quals passà l'empresa i que acabaren portant a la seva desaparició. Així mateix, en el fons, hi trobareu informació vinculada a incidències del servei com ara accidents o avaries. Per a una visió més global sobre la companyia, caldrà recórrer a la memòria d'activitats que l'entitat editava anualment i que proporcionen una quantitat important de dades sumàries.

La consulta del fons és també un viatge per la història social i política del nostre país. Per posar-ne un exemple, els convulsos anys de la Guerra Civil es poden resseguir mitjançant els papers que testimonien la incautació de la companyia per part del comitè local i la posterior direcció per part d'un consell obrer. També han deixat la seva marca en la documentació les penúries econòmiques de la postguerra o la depuració a què van ser sotmesos diversos empleats per la seva desafecció ideològica al règim franquista.

Dibuixar la realitat a escala... o retratar-la. El tren en imatges

Una de les aportacions més singulars i alhora interessants del fons documental del tren de Sant Feliu a Girona ve donada pel miler i escaig de plànols que s'hi conserven i en

El conjunt està format per una setantena de llibres de comptabilitat i d'actes, cent seixanta caps de arxiu i cap a un miler de plànols. Es tracta d'un volum important d'uns 12.000 documents

els quals es representa la complexa realitat que conformava la línia: des de plantes i seccions d'elements de gran envergadura com poden ser els equipaments immobles fins als objectes de detall com cargols o bieles. La informació tècnica que aporten aquests plànols, doncs, permet reconstruir mimèticament tant la superfície i la distribució de les instal·lacions (estacions i baixadors, ponts, xarxa de clavegueram, etc.) com el funcionament dels diversos aparells i ginyes vinculats al traçat i a la maquinària (giratoris, passos a nivell, motors, etc.). Tota aquesta informació que ara té una enorme potencialitat gràfica era en el seu moment de vital importància si es volia mantenir en perfectes condicions el sofisticat engranatge que permetia fer circular el tren i assegurar el bon funcionament de la línia. Per això, la consulta d'aquests plànols suposa una valuosa aportació de cares a l'estudi de l'evolució tecnològica que ha experimentat la nostra societat en els darrers segles amb relació als mitjans de transport i la comunicació per via terrestre. Ara bé, cal disposar de nocions d'enginyeria, mecànica o arquitectura si es vol entendre i interpretar correctament el contingut dels plànols. Aquest és, de fet, un requisit que s'ha de tenir present en la consulta d'una part significativa dels documents que componen aquest fons.

El fons del tren de Sant Feliu comprèn també cap a un centenar de fotografies, que cronològicament se situen sobretot en les etapes inicial i final del servei. Aquestes fotografies ens mostren maquinària com ara les locomotores i els vasons, estacions, baixadors i ponts. També hi ha alguns retrats d'empleats, d'activitats quotidianes com la càrrega i descàrrega de mercaderies al port, o d'incidències del servei, entre elles, les de diversos accidents o descarrilaments que patiren alguns dels combois.

Encara més documentació sobre el tren

La dècada dels anys seixanta significà per a la companyia del tren un augment insostenible de les dificultats financeres que venia arrossegant des de temps enrere. Especialment, després que l'Estat suprimís les ajudes que venia atorgant per llei des de l'any 1949. Això portà l'entitat a haver de fer entrega del servei, el 15 d'octubre de 1963, a l'Explotación de Ferrocarriles por el Estado, una empresa estatal que posteriorment es va convertir en Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE). Aquesta és la raó per la qual també podem trobar informació sobre el ferrocarril entre la documentació relativa a FEVE que es conserva actualment a l'Arxiu Històric de Girona, i que és un bon complement per a l'estudi dels darrers anys de vida del tren de Sant Feliu.

La consulta del fons és també un viatge per la història social i política del nostre país

D'altra banda, qui vulgui saber encara més coses del nostre tren podrà fer-ho sense haver-se de moure de Sant Feliu de Guíxols, ja que l'Arxiu Municipal conserva també una petita part del fons personal de Josep Roca Roca, enginyer i cap d'explotació de la companyia entre 1892 i 1896, i novament entre 1902 i 1918. En aquest fons, que fou donat a l'arxiu pel Sr. Joan Esteva Trias, hi podem trobar diversos documents sobre l'activitat professional de Roca en el món dels ferrocarrils, entre els quals, n'hi ha alguns de referits al tren de Sant Feliu. Finalment, podreu recórrer també a l'extensa hemeroteca guixolenc que l'arxiu posa a disposició dels seus usuaris i que arrenca des del darrer quart del segle XIX fins a l'actualitat. Sens dubte, el tren va ser notícia en nombroses ocasions al llarg de la seva existència, i la premsa de l'època s'encarregà de recollir-ho a les seves pàgines.

Malgrat el temps transcorregut des d'aquell ja llunyà 10 d'abril de 1969 en què la locomotora va arribar per darrera vegada a l'estació, pujar de nou —o per primer cop— al tren de Sant Feliu és encara possible. Per a fer-ho, ja no cal treure bitllet. N'hi ha prou que ens visiteu a l'Arxiu Municipal i emprengueu un apassionant viatge a través del túnel del temps gràcies al ric patrimoni documental que n'ha conservat la ciutat de Sant Feliu de Guíxols.

Marc Auladell

Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols

SI VOLEU APRENDRE MÉS COSES DEL TREN I VEURE COM S'HAN UTILITZAT ALGUNS DELS DOCUMENTS QUE FORMEN PART DEL SEU FONS, PODEU CONSULTAR LES OBRES SEGÜENTS QUE TROBAREU A L'ARXIU MUNICIPAL I A LA BIBLIOTECA DE SANT FELIU DE GUÍXOLS:

BLAS, Ignacio de. *El ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona. Datos históricos, técnicos y económicos, desde su iniciación en 1887 hasta su cierre en el año 1969*. Sant Feliu de Guíxols: Ediciones Semanario Ancora, 1978.

SALMERÓN, Carles. *El tren de Sant Feliu. Història del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols – Girona*. Barcelona: Terminus / Generalitat de Catalunya, 1985.

Centenari del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona. Girona: Consorci per a la Commemoració del Centenari del Tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona, 1992.

El carrilet de Sant Feliu de Guíxols a Girona. Valors actuals d'un traçat. Girona: Consorci de la Via del Tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona, 1998.





A la pàgina anterior:
a dalt, fent camí. Desembre
de 1968. AMSFG. Fons Jordi
Rabell. (Autor: Jordi Rabell);
a baix, *Reflex a l'Onyar*. Març
de 1969. AMSFG. Col·lecció
Municipal d'Imatges. (Autor:
Manel Maristany)

Vist pels **AMICS DEL FERROCARRIL** de les comarques gironines **QUARANTA ANYS SENSE TREN**. Quaranta anys del tancament de la línia del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona és temps suficient per a analitzar els motius que van provocar la seva clausura, com també per a revisar les mancances endèmiques que presenten les comunicacions que han de connectar la zona de la Costa Brava centre amb Catalunya i amb la resta del món, i evidenciar la necessitat de solucions.

La necessitat de trobar nous mercats per als productes manufacturats cada cop més apreciats d'una indústria del suro en creixement a la comarca del Baix Empordà justificava, a la fi del XIX, la construcció d'un ferrocarril. En llegir l'estudi d'Enric Heriz sobre els ferrocarrils de 75 centímetres, t'adones de com n'era de difícil rebatre les seves idees, conceptes i coneixements, per la convincent dialèctica que utilitza per justificar-se, a partir d'una altra opinió, basada en el fracàs econòmic d'un ferrocarril francès de via mètrica per no haver estat construït amb la galga (o amplada de via) correcta. Per desgràcia, quan s'analitza

El progrés va permetre i va provocar l'ús del vehicle privat en detriment del transport col·lectiu i, malgrat que continuament ampliem i millorem les nostres vies de comunicació, la tossuda realitat és que seguim trigant el mateix temps per als mateixos trajectes

cent vint anys després, de manera retrospectiva, s'arriba a la conclusió que és molt probable que la causa del tancament de la línia de Sant Feliu de Guíxols a Girona fos precisament el fet d'haver construït el ferrocarril amb galga de 75 centímetres, malgrat la diferència del cost de la construcció i d'explotació, tal com Enric Heriz diu que va proposar al Sr. Casas el 16 de setembre de 1888. Si s'hagués construït amb galga mètrica, és a dir, amb la mateixa amplada que el ferrocarril d'Olot a Girona, la seva supervivència hagués estat pràcticament assegurada, i així ho fa palès el fet que ja es van iniciar estudis d'unió entre els dos ferrocarrils abans de finalitzar el segle XIX.

Finalment, l'any 1892 la seva exòtica silueta es va retallar en l'horitzó. Aleshores, es van posar en circulació aquelles locomotores proveïdes d'aparatosos apagaguspaires –que ràpidament van ser desmuntats a causa de la problemàtica que generaven–, aquells cotxes per a viatgers amb dos eixos proveïts de doble teulada amb voluminoses làmpades sistema Lafaurie Potel –que configuraven un nou mitjà de transport que oferia ràpids i còmodes desplaçaments, acostant la medicina, la cultura, l'oci o la justícia a un preu raonable– i aquells vagons de mercaderies –que canalitzaven primer suro i, després, productes de tota mena cap a un incipient mercat econòmic–.

Naturalment, la competència que representaven els vehicles per carretera va ser la principal causa que va provocar el tancament de la via, malgrat el fet que el primer i més important competidor per carretera va pertànyer a la mateixa companyia propietària del tren.

El progrés va permetre i va provocar l'ús del vehicle privat en detriment del transport col·lectiu i, malgrat que continuament ampliem i millorem les nostres vies de comunicació, la tossuda realitat és que seguim trigant el mateix temps per als mateixos trajectes i que, quan arribem a la nostra destinació, no sabem què fer-ne, del nostre vehicle, perquè no tenim on deixar-lo. Construïm l'eix transversal de Catalunya i es mor d'èxit tot just inaugurat.

Ja vam tenir el nostre tren, no vàrem saber, no vàrem voler o no vàrem poder conservar-lo. Avui aquell ferrocarril hagués estat objecte d'interès per a la gent que ens visita com, de fet, encara ho són les restes i records que en queden. Ara que diem que apostem per un turisme de qualitat, hem de posar els mitjans públics que facilitin el seu desenvolupament. Palamós ja ha començat a posar la base i ha aconseguit que els creuers turístics de classe atraquin al seu port, que naturalment connecta per carretera amb l'aeroport de Girona.

Hem contemplat amb amarga resignació com, dins del marc de planificació d'infraestructures de l'IFERCAT (Infraestructures Ferroviàries de Catalunya) per a l'horitzó del 2020, es margina gran part del territori català en benefici de l'àrea d'influència de Barcelona. És cert que aquesta és l'àrea més poblada i que, segurament, necessiten aquestes inversions. La nova xarxa ferroviària emmarcada en el context del Pla d'Infraestructures del Transport de

Avui aquell ferrocarril hagués estat objecte d'interès per a la gent que ens visita, com, de fet, encara ho són les restes i records que en queden. Ara que diem que apostem per un turisme de qualitat, hem de posar els mitjans públics que facilitin el seu desenvolupament

Catalunya (PITC) va aprovar la destinació, entre el 2001 i el 2010, de 7.300 milions d'euros per a les actuacions que es concentraven al Barcelonès i el Baix Llobregat. Altres propostes eren l'orbital Martorell-Terrassa, la nova penetració dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya a Barcelona pel parc de Collserola, l'orbital Mataró-Granollers, l'estudi del desplaçament de la línia del Maresme cap a l'interior i l'orbital Vilafranca-Vilanova. El PAI 2001-2010 contempla també altres inversions que afecten la regió metropolitana de Barcelona.

S'han realitzat anàlisis de mobilitat de viatgers i mercaderies, i els seus fluxos des de i cap als països de la Unió Europea. Els gestors del ferrocarril davant la novament tossuda realitat imiten la carretera o, millor encara, els cinturons de ronda i doten el tren d'orbitals que comuniquen enllaços radials aprofitant gran part de les seves instal·lacions. El tren d'alta velocitat Barcelona-Sevilla, sense necessitat d'entrar a Madrid i col·lapsar els seus corredors, n'és un bon exemple.

Dins del PIT, però de cara al llunyà horitzó de l'any 2026, l'eix transversal ferroviari Lleida-aeroport de Girona alliberarà Barcelona d'un trànsit que, cada dia un xic més, col·lapsa les seves instal·lacions, perquè sabem que la nova línia d'alta velocitat Madrid-Barcelona-frontera no solucionarà aquesta problemàtica sinó que en generarà de noves i, a curt termini, els nous operadors europeus exigiran gestions eficients.

L'eix transversal ferroviari Lleida-aeroport de Girona, que ens ocupa i preocupa especialment, és una solució perfecta per a un problema concret. Però a nosaltres ens sembla mutilat pel seu extrem est i no entenem com pot ser que tot just per una trentena de quilòmetres no se li

Estació de Santa Cristina d'Aro, el 30 d'agost de 1963. AMSFG. Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona. (Autor: desconegut)



doni sortida al mar, marginant zones d'influència, com una de les àrees de major creixement econòmic i turístic de la Costa Brava centre, amb prop de cent cinquanta mil habitants, set milions de visitants, dels quals una bona part –un milió– va utilitzar l'avió com a mitjà de transport i l'aeroport de Girona com a destinació. Mereixeríem, almenys, un estudi de mobilitat per connectar el port de Palamós, Calonge, Platja d'Aro, Sant Feliu de Guíxols i Santa Cristina amb l'aeroport de Girona, el futur eix transversal ferroviari i la ciutat de Girona, a través de Cassà de

Mereixeríem, almenys, un estudi de mobilitat per connectar el port de Palamós, Calonge, Platja d'Aro, Sant Feliu de Guíxols i Santa Cristina amb l'aeroport de Girona, el futur eix transversal ferroviari i la ciutat de Girona

la Selva, Riudellots i el seu polígon. No pensem en l'explotació d'una línia d'alta velocitat, però sí en un tramvia lleuger o un tren de rodalia. Ara es compleixen quaranta anys del darrer viatge del nostre tren. Quant de temps haurem d'esperar per tenir-ne un altre? Perquè la realitat és tossuda, un dia o altre, per imperiosa necessitat, aquest territori tornarà a tenir un tren.

Ignasi Griñón

President de l'Associació d'Amics del Ferrocarril de les Comarques Gironines (ASAFEGI)

Vist pels **AFICIONATS AL TREN** UN SOMNI... VIRTUAL. L'autor presenta el treball de recreació del tren de Sant Feliu de Guíxols, fet en col·laboració amb Francesc Blanch, per mitjà d'imatges de síntesi. Explica quins són els seus records d'aquest tren, què el va motivar a emprendre aquest projecte. Ens descobreix també què implica el seu treball, quins documents han utilitzat i quines persones els han ajudat en la seva tasca minuciosa i admirable de reproduir virtualment el tren i tot el seu recorregut.

El 10 d'abril, commemorem el quarantè aniversari de la clausura de la ruta del tren de Sant Feliu de Guíxols. Una empresa que es va iniciar l'any 1890 i que esdevingué un gran progrés per a Sant Feliu i tot l'entorn de Girona durant prop d'un segle. Jo vivia just davant de l'estació del tren de Sant Feliu a la ciutat de Girona, i, des del terrat de casa, veia les locomotores voltar i enfilat un altre cop cap a Sant Feliu. Com si fos un ritual, cada nit, la locomotora del darrer tren venia a girar sota casa i, amb el seu xiulet agut, tornava a enganxar el petit comboi que l'hauria de dur de retorn a marina. Després del ritual diari, ja me'n podia anar a dormir content.

El seu fum negre quan engegaven les màquines i l'olor del carbó cremat em van acompanyar durant molt temps. És més, el mateix carbó cremat que treien de les fogueres quan les netejaven ens servia, als meus germans i a mi, per decorar el pessebre imitant muntanyes i

En el moment d'escriure aquestes ratlles, el darrer vestigi de l'estació acaba de desaparèixer a causa de les obres vinculades a la imminent arribada de l'AVE: les llambordes de l'andana i la grua de descàrrega del moll descobert ja no hi són

roques... que encara conservo. El tren i jo vàrem conviure onze anys. Era un nen i recordo que, quan sortia de col·legi, acompanyava un company de classe que vivia a Llagostera. Esperava i mirava com pujava en el darrer comboi del vespre. El veia desaparèixer, a poc a poc, envoltat pel fum de la màquina, assegut plàcidament al banc de fusta del balconet d'aquells llargs vagons de tercera.

Els pares ja ens havien portat algun cop, als meus germans i a mi, d'excursió amb el tren a la platja o a la Font Picant a berenar. Però era tan forta la meva passió pel tren, que sempre sentia molta enveja quan veia el meu amic allà darrere assegut. M'hi veia, passant per aquelles fresques obagues que el tren travessava en el seu lent viatge cap a Sant Feliu de Guíxols, baixant en marxa a les pujades fortes i jugant a fer que el tren se t'escapava, o arrencant amb les mans les fulles de canya que de vegades semblava que també volguessin pujar al tren, envaint la via en forma de llargs passadissos.

El dia 10 d'abril de l'any 1969 va ser un dia trist per a mi, com també per a tants i tants altres que, com jo, varen anar a acomiadar el tren per darrer cop. Recordo el munt de gent que omplia l'estació, feien fotos i filmaven les acaballes de l'infatigable Feliuet –permeteu-me aquest diminutiu, que ja sé que als més grans no us agrada, però com que era el tren petit, perquè el gros era el de la RENFE, o MZA en el seu moment, jo el considero entranyable i una forma afectuosa de referir-me al nostre tren–.

A partir d'aquell moment, el recinte de l'estació del tren a Girona es va convertir en el nostre pati de jocs. Els vagons ens serviren de "local social" a la mainada del barri, que amb molta cura, procuràvem que estiguessin sempre nets i polits. Anàvem allí a berenar les

tardes d'estiu, això sí, mig amagats per si apareixia el vigilant, un home amb una bicicleta que de tant en tant hi feia una volta i ens amenaçava de disparar-nos amb una escopeta de sal! Els terrenys de l'estació pertanyien aleshores a la RENFE, i ja no hi havia els treballadors amables que nosaltres coneixíem i que ens tornaven les pilotes que queien a la fossa de la roda giratòria de l'estació.

Un dia, tot va desaparèixer. De cop i volta, començaren a cremar el nostres estimats vagon. I a Girona, les poques edificacions del tren que encara quedaven dempeus varen ser enderrocades. En el moment d'escriure aquestes ratlles, el darrer vestigi de l'estació acaba de desaparèixer a causa de les obres vinculades a la imminent arribada de l'AVE: les llambordes de l'andana i la grua de descàrrega del moll descobert ja no hi són.

Aquesta imatge indeleble que encara em resta impresa fermament a la ment i al cor és el que em va empènyer a fer aquesta ruta virtual, i d'aquesta manera, poder viatjar assegut al balconet cada cop que volgués. I així virtualment passar per les obagues i arribar i veure el mar, passar pel mig de tots els pobles recollint lleteres, repartint els diaris i el correu, i veient com la filla de la "guardessa" de Llambilles, guarnida de diumenge, fa parar el tren perquè hi pugin els viatgers.

Així, també puc agafar la màquina núm. 1, i anar al port a portar un carregament de suro que envien des de Cassà de la Selva, on espera un vaixell amb destí a França, o potser a l'Argentina. Puc portar un munt de banyistes a Sant Pol. Porto fusta per a la paperera Torras Hostench de Sarrià de Ter...; puc veure la família Naval de Cassà de la Selva, tots ells empleats del ferrocarril, sortint a saludar a la porta de l'estació, que és a més casa seva. Passant per Santa Cristina d'Aro, unes iaies em saluden, sortides d'una foto de l'època i traspassades ara a aquest món virtual.

Totes aquestes imatges vistes a fotografies, postals, documents, pel·lícules i aquests íntims records d'infantesa viscuda al voltant d'aquest entranyable "Carrilet", és el que hem pretès reproduir d'alguna manera en aquesta ruta virtual del tren de Sant Feliu de Guíxols a

Les noves tecnologies ens han permès refer virtualment, tot el recorregut del "Carrilet", amb les seves estacions, paisatges, rius, ponts i edificis més emblemàtics

Girona. Pretenem, amb aquest treball, reviu aquells moments, aquelles petites escenes que han quedat retratades en velles fotografies en blanc i negre: aquella tempesta de neu a Llagostera, que tan bé va saber captar el fotògraf Josep Vall-Iloera, aquelles postes de sol al port de Sant Feliu, amb la màquina estirant els vagon de carbó...

Les noves tecnologies ens han permès refer virtualment tot el recorregut del "Carrilet", amb les seves estacions, paisatges, rius, ponts i edificis més emblemàtics. Tot el que hi

havia al costat del tren quan hi passava ha estat integrat en aquest treball. Bé, tot no, hi ha un lloc molt gran per a la vostra imaginació i per als vostres records. Tots els objectes que figuren a la ruta, ja siguin edificis, vegetació, personatges o estris de l'època –la ruta ha quedat fixada a les darreries del seu tancament, entre els anys 60 i 69, encara

... és el que em va empènyer a fer aquesta ruta virtual, i d'aquesta manera, poder viatjar assegut al balconet cada cop que volgués. I així virtualment passar per les obagues i arribar i veure el mar

que en determinades zones, com pot ser la del port, l'hem recreat una mica anterior en el temps– han estat fotografiats un per un, per després, i amb les eines informàtiques de què avui disposem, traslladar-los al seu espai virtual corresponent. Així mateix, els edificis i estris que ja no hi són han estat extrets d'antigues fotografies i passats pel mateix sistema al nostre espai virtual.

Una de les feines més importants per a la recreació realista és la reproducció de tot el material motoritzat i rodat, com són totes les màquines de vapor, la núm. 20 (dièsel), i diferents vagons, tant de mercaderies com de passatgers reproduïts exquisidament i fins al seu darrer detall per en Francesc Blanch Guinó, que ha tingut la cura de dissenyar-ho exactament com era en el seu dia: el pes dels vagons segons vagin carregats o descarregats, el comportament de les màquines a les pujades... tot tal com funcionava en la realitat.

Amb en Francesc Blanch Guinó comparteixo la passió per aquest tren i una gran amistat, que s'inicià justament amb el projecte que ara donem per acabat. Tot i això, hem de dir que, en aquest projecte, continuem treballant-hi amb la mateixa il·lusió

... ens hem servit dels plànols parcel·laris originals, trobats gràcies a la recerca exhaustiva per diferents museus i arxius de la ciutat de Girona i de Sant Feliu de Guíxols. Una feina que ens ha portat tres anys d'investigacions i estudis del programari utilitzat

del primer dia, i afegint-hi nous elements. Ara us el volem presentar de la mà de l'Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols en forma d'un vídeo de recull del trajecte de Sant Feliu de Guíxols a Girona, un treball que hem preparat per a l'aniversari del tancament.

Tot el recorregut del tren s'ha intentat fer al màxim de realista, començant pel terreny per on circulava. Per a aquesta tasca, hem utilitzat arxius de satèl·lits per extreure el terreny en tres dimensions, i per a conformar la via, ens hem servit dels plànols parcel·-

Imatges capturades a partir de la recreació virtual del tren. AMSFG. Col·lecció Municipal d'imatges. (Autors: Josep Carles Cardona i Francesc Blanch)



laris originals, trobats gràcies a la recerca exhaustiva per diferents museus i arxius de la ciutat de Girona i de Sant Feliu de Guíxols. Una feina que ens ha portat tres anys d'investigacions i estudis del programari utilitzat.

Res d'això no hauria estat possible sense la cooperació d'Ignasi Griñón, un gran coneixedor del tren, i col·laborador amb nosaltres en tots els aspectes, a part de ser el flamant president de la nostra Associació d'Amics del Ferrocarril de les Comarques Gironines (ASAFEGI). D'ell hem extret tota la informació que ens mancava a causa de l'enderrocament i desaparició de part del material, sobretot de l'estació de Sant Feliu i material motoritzat i rodat.

Vull agrair a en Jordi Ros que compartís amb nosaltres una meravellosa pel·lícula que ens va il·lustrar en el coneixement del traçat; a en Jordi Rabell per les seves fotografies plenes de sentiments i fum del tren; a en Josep Roura per compartir molts moments a la seva estació particular –un home que ha sabut preservar tot allò que va formar part de la seva vida–; a la meravellosa gent de l'Hostal Carril de Llagostera per les seves històries sobre el tren i el contraban de l'època; al Ratpenat de Mascanada per les explicacions i detalls del taller on va treballar juntament amb el seu oncle, i un record especial al seu pare, Eduard Almar, per les seves bellíssimes pintures a l'aquarel·la sobre el tren; a la família Puértolas de Salenys, a Bell-lloc / la Font Picant per mostrar-nos casa seva, i per les detallades informacions de l'activitat que allí es produïa en aquells temps que tan famosa va fer l'aigua del seu brollador; a l'Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols, que ha estat una peça important en el nostre treball, ja que posseeix un extens fons, i que ha estat font d'inspiració i recopilació d'imatges per a intentar reproduir amb la màxima fidelitat petits racons i edificis emblemàtics que formaven part del paisatge que podiem veure des de les finestres dels vagons del nostre tren.

Poc espai per a agrair a tanta i tanta gent que hem anat trobant en el nostre camí i que tant ens ha ajudat. Gràcies pels vostres comentaris: les vostres vivències expressades amb una calidesa especial parlant del tren ara estan integrades en aquesta ruta virtual, i encara que també n'he escoltades de la pobresa que es va viure en determinats moments, la imatge del tren sempre em portarà el record de joventut d'aquella màquina espigada traient fum poderosa i arrossegant amb alegria aquells petits vagons que s'esmunyien entre el seu xiulet. Això és el que trobareu en aquest treball que volem dedicar a tot el poble de Sant Feliu en commemoració del quarantè aniversari del seu tancament el 10 d'abril de 1969, quan el darrer tren va venir a fer el seu darrer ball sota la terrassa de casa meva. A tots vosaltres, emprenedors ganxons, us dediquem aquest treball.

Josep Carles Cardona

Associació d'Amics del Ferrocarril de les Comarques Gironines (ASAFEGI)

Vist pels **ENGINYERS RECUPERACIÓ DE L'ANTIC TRAÇAT DEL TREN DE SANT FELIU.** Des de fa temps, els usuaris de la Via Verda han demanat la seva connexió amb el port, que constituïa l'extrem de l'antiga línia del tren de Sant Feliu a Girona. La recuperació de l'antic ramal del port és una contribució cabdal per a aquest sector, juntament amb l'habilitació del Tinglado. Les diferents actuacions han de servir per a convertir la zona en un reclam turístic de la ciutat, una oferta atractiva que reuneix història, patrimoni, tècnica, lleure i esport en el punt on conflueixen el mar i el tren.

L'antic tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona podia arribar fins al mar per mitjà del ramal del port, tot connectant així el transport terrestre de mercaderies amb el transport marítim. Aquest petit ferrocarril, en la darrera fase de la seva existència, va ser propietat de la companyia FEVE –sigles de Ferrocarrils de Via Estreta– i tenia la seva seu central a Madrid. Al llarg dels anys 70-80, diferents ajuntaments i la Diputació de Girona varen fer un esforç per tal de recuperar l'antic traçat per fer-hi un tren modern elevat sobre columnes. Encara es conserven algunes maquetes d'aquella proposta de tren modern català. A causa de la situació política d'aquells temps, la petició no va reeixir i Madrid va decidir fer la cessió de la propietat dels terrenys als diferents ajuntaments afectats pel seu recorregut, possiblement per garantir la no-viabilitat del nou projecte.

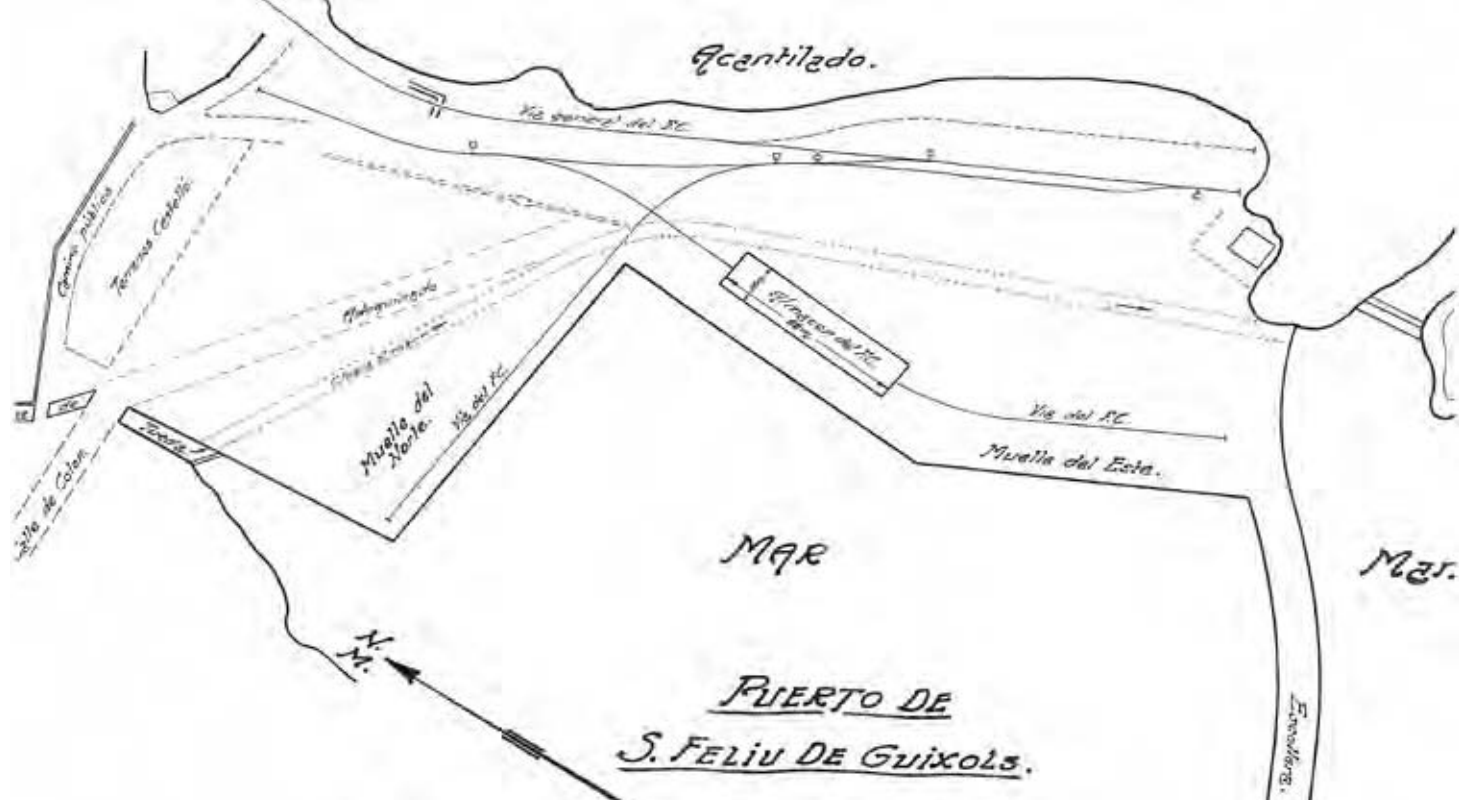
Des d'aleshores, hem pogut veure que, sortosament, una gran part de seu recorregut s'ha conservat de forma intacta, llevat d'alguns trams que estan situats en poblacions que han sofert un fort creixement i d'altres que, per motius diversos, han vist modificat puntualment el seu recorregut, que és, però, fàcilment recuperable. Doncs bé, Sant Feliu de Guíxols és una de les poblacions on és totalment recuperable el seu traçat fins al port, motiu pel qual s'ha començat una forta campanya de recuperació a iniciativa del mateix Ajuntament i la Diputació de Girona per mitjà del Consorci de Vies Verdes, a fi de prolongar la Via Verda fins al moll del port. Actualment, una part del traçat de dins del nucli urbà està recuperat i forma part de la ronda de Joan Casas fins a la cruïlla del carrer Cervantes. És a partir d'aquest punt on es vol recuperar el traçat original pels carrers de Gravina i d'Álvarez de Castro i pas fins al moll. L'encant d'aquest recorregut a recuperar el trobem ja des de l'inici, on podem observar l'existència d'un antic moll de càrrega a l'antiga fàbrica de les Sedes, molt ben conservada, al carrer Gravina; tot passant després pel costat d'una antiga xemeneia també en molt bon estat de conservació.

Una vegada arribem al final del carrer d'Álvarez de Castro, trobem les façanes de diverses construccions industrials relacionades amb el món marítim, amb uns coronaments de singular interès. Més endavant, trobem un petit pont abandonat que donava pas a un camí avui en desús, que correspon a l'antiga via que entrava al port. Finalment, travessem aquest pont per sota de la carretera de Sant Pol i, de sobte, com si es tractés d'un somni en el temps, ens trobem ja al port, on, creuant la zona d'aparcament, trobem l'antic Tinglado, que, juntament amb un antic magatzem avui desaparegut, era un dels edificis que formaven part de les instal·lacions del port. Es diu que en aquest punt de contacte hi havia un intens intercanvi de coneixements.

L'edifici del Tinglado que es conserva és de gran volum, amb coberta a dues aigües i detalls a la façana d'obra vista. Val a dir que configura un element arquitectònic destacable, la qual cosa, conjuntament amb el context històric de l'edifici en relació amb la Via Verda i el mateix port de Sant Feliu de Guíxols, és argument suficient per a la seva recuperació com a futur museu i espai cultural proper al ramal del tren i a la Via Verda. Dins l'edifici, s'hi conserven dues màquines i tres vagons del tren original.

Sota aquestes línies: a dalt, magatzem del port vinculat al ramal del tren, dècada de 1960. AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges. (Autor: desconegut); a baix, detall de la façana de l'antiga fàbrica de les Sedes i d'una nau de la zona del port. (Autor: Josep Barberillo)





L'edifici del Tinglado que es conserva és de gran volum, amb coberta a dues aigües i detalls a la façana d'obra vista. Val a dir que configura un element arquitectònic destacable

Antic traçat del ferrocarril dins el port. AMSFG. Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona

Al llarg del recorregut del tram de l'antic traçat del tren que es vol recuperar tenim diversos edificis antics de molt interès històric, alguns dels quals formaven part del conjunt de l'ús ferroviari, mentre que uns altres són edificis industrials o residencials que recorden el desenvolupament econòmic de Sant Feliu de Guíxols durant els segles XIX i XX.

La recuperació de l'antic traçat del tren dins el moll portuari ha estat possible gràcies al plànol facilitat per l'Arxiu Municipal (AMSFG) procedent del fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona, del qual s'acompanya aquí la reproducció (vegeu plànol).

La proposta tècnica per tal de recuperar el traçat consistirà a implantar una via de vianants "ciclable" en els carrers que estan urbanitzats i que han de compartir l'espai amb els vehicles, amb solucions de zones de prioritat invertida. I, en els trams que estan abandonats, es farà un passeig ampli tot combinant espais de vianants i bicicletes.

La connexió de l'actual Via Verda de l'avinguda Joan Casas es realitzarà a través de la zona verda del carrer de Cervantes, construint una rampa de connexió per salvar el desnivell fins al carrer de Gravina. La Via Verda al llarg del carrer de Gravina i del carrer d'Álvarez de Castro estarà formada per un paviment de color, delimitat per dues vorades separadores. El tram que va des del carrer d'Álvarez de Castro fins al moll—que és el que es conserva més intacte del traçat original de l'antic tren, pel fet de no haver estat urbanitzat, i que pràcticament no és accessible per la presència de vegetació— es realitzarà amb paviment de sauló delimitat també per dues vorades més un espai de vorera per a vianants. Dins el port, la Via Verda se senyalitzarà sobre el paviment existent, tot redistribuint les places d'aparcament existents. La urbanització es completarà amb una il·luminació adient i se senyalitzarà la Via Verda al llarg del seu itinerari, en especial els punts arquitectònics d'interès històric.

L'itinerari a recuperar forma un recorregut des del carrer de Cervantes, a través del carrer de Gravina i carrer d'Álvarez de Castro fins al port. En una segona fase, es condicionarà un segon tram que va des del punt de la Via Verda anomenat Apeadero fins a la platja de Sant Pol. El cost aproximat de les obres, que seran finançades per diverses entitats públiques, és de 352.321,21€.

Josep Barberillo

Gestió de Serveis d'Enginyeria i Arquitectura

Vist pels GESTORS CULTURALS UNA PROPOSTA DE PROJECTE DE RECUPERACIÓ I VALORITZACIÓ DEL TINGLADO DEL PORT DE SANT FELIU DE GUÍXOLS. L'estat actual de l'antic magatzem del Tinglado reclama una intervenció urgent per millorar la imatge de la ciutat i no perdre un element clau per la seva ubicació i significat. La recuperació museogràfica de l'edifici pot servir per a donar-li un nou ús social que al mateix temps contribueixi a difondre dos dels fets que més han marcat la història de la ciutat: la creació del tren a Girona i la construcció del port.

El projecte que plantejem a continuació constitueix una proposta concreta per a la promoció de la ciutat per mitjà d'ofertes turístiques de caire cultural, tenint en compte que la ciutat de Sant Feliu, en plena Costa Brava, té un important patrimoni històric del qual pot treure un gran rendiment. Ja fa anys que en diferents països s'intenta preservar i recuperar el patrimoni arquitectònic amb la finalitat de mostrar el passat però també amb la intenció d'activar-lo i poder gaudir-lo tot donant-li un ús que reverteixi en la població i en la societat. Per a la formulació de la proposta, s'han analitzat alguns exemples concrets d'arreu del món, especialment referits a grans ports, que han suposat el punt de partida per a la reactivació de zones senceres i que, fins i tot, han estès la seva influència i han provocat la creació de nous barris dins les ciutats.

La construcció del Tinglado

Al segle XIX, el comerç del suro va marcar el desenvolupament de la ciutat. El tràfic de mercaderies va adquirir un gran impuls amb la inauguració de la línia del tren de Sant Feliu el 1892 i la construcció d'un port comercial a partir de l'any 1904. La distribució dels productes per via marítima va fer necessària la construcció de diversos magatzems a l'esplanada portuària. La construcció del Tinglado va ésser aprovada el

Ja fa anys que en diferents països s'intenta preservar i recuperar el patrimoni arquitectònic amb la finalitat de mostrar el passat però també amb la intenció d'activar-lo i poder gaudir-lo, tot donant-li un ús que reverteixi en la població i en la societat

1933, al mateix temps que el de Palamós, on avui hi ha la seu del Museu de la Pesca. Durant la Guerra Civil, quan l'obra quasi estava acabada, va ser bombardejat. L'obra s'acabà el 1943. A causa del fet que el tràfic de suro es realitzava més per carretera que no a través del port, es va destinar a altres usos, com guardar-hi minerals. Les darreres reformes del magatzem foren fetes cap als anys 1960. Pels volts dels anys noranta, va caure damunt l'edifici una de les grues del port, la qual cosa causà grans desperfectes en la teulada i la paret, que hagueren de ser arreglats. L'any 1996 el port va deixar de tenir un ús comercial i el magatzem va ésser abandonat. Només s'han anat fent intervencions a la teulada, que sempre ha presentat molts problemes, a causa del seu manteniment.

Situació actual de l'edifici i l'entorn

L'edifici del Tinglado avui ofereix un aspecte deteriorat i serveix com a magatzem de diferents peces de patrimoni marítim i ferroviari: tres vagons de fusta, una màquina de l'antic tren, una locomotora dièsel, diferents tipus d'embarcacions de pesca i d'esbarjo.

La titularitat del magatzem pertany a Ports de la Generalitat, que va signar un conveni de col·laboració amb l'Ajuntament per a la cessió de l'edifici per a usos culturals.

NOTA

Aquest text té el seu origen en el projecte presentat amb motiu de la realització del màster de Gestió de Patrimoni Cultural a la Universitat de Girona, sota la tutorització de la Sílvia Alemany, directora del Museu d'Història de Sant Feliu, i d'Eduard Carbonell, exdirector del Museu Nacional d'Art de Catalunya.



Existeixen diferents projectes a l'entorn del Tinglado en què s'han implicat entitats com l'Associació d'Amics del Ferrocarril de les Comarques Gironines. Per part de les administracions, l'Ajuntament i el Consorci de les Vies Verdes de Girona han redactat un projecte en què es contempla la continuació de l'antiga via (carril bici) fins al port i la vinculació del Tinglado amb altres centres similars de les comarques de Girona.

Proposta de futur

Des de fa unes dècades, han estat molts els exemples de reconversió dels antics magatzems del port en edificis de nous usos. Diferents ciutats del món havien tingut en el seu passat un port que va contribuir a la prosperitat i creixement de la ciutat. Podríem citar Sidney, Melbourne o Buenos Aires, però un dels exemples més reeixits ha estat la recuperació del barri dels Docklands a Londres. L'antic port de la ciutat avui s'ha convertit en un nou barri financer a partir de la recuperació i reconversió dels antics *docks* en museu i restaurant. La dinamització del port de San Francisco als Estats Units, anomenat Pier, ha aconseguit ser un dels reclams turístics més importants dintre de la visita de la ciutat, en apropar el visitant a la història de la ciutat que es va desenvolupar a partir del comerç del seu port. Més a prop, a Barcelona, l'edifici del Palau del Mar, uns antics magatzems generals de comerç inaugurats al principi del segle XX, ha estat reconvertit –seguint l'exemple dels *docks*– en el Museu d'Història de Catalunya. Un valor a considerar d'aquest projecte cultural ha estat la repercussió als seus voltants, materialitzada en la revitalització dels barris més propers de caire històric i popular, com

Des de fa unes dècades, han estat molts els exemples de reconversió d'antics magatzems del port en edificis de nous usos

la Barceloneta i el Born. En altres ocasions, la reconversió ha respost a altres usos més determinats. És el cas del port d'Anvers, on s'ha reconvertit un vell *pumphouse* (antiga casa de bombes centrífugadores) en un restaurant, tot conservant la seva estructura. Fora de l'àmbit del port, el projecte arquitectònic del mercat de Santa Caterina, a Barcelona, tot i mantenir l'ús original de l'edifici, ha pogut donar-ne una nova perspectiva creant-hi un restaurant amb el qual s'ha aconseguit la recuperació de l'entorn històric de l'antic convent gòtic.

Descripció del projecte

La proposta consisteix en un projecte museogràfic que conté el plantejament arquitectònic acompanyat d'una definició, objectius i activitats museològiques per conferir un nou ús social a l'edifici. S'intenta vincular la ciutat i el port a través del paisatge natural de la badia, representant l'evolució de la vida de Sant Feliu, i aportar nous valors al patrimoni històric. Alhora, un dels valors més rellevants de la incorporació d'un nou centre cultural és l'aportació de coneixements de la vila als mateixos habitants de la ciutat, com també a aquell públic que la visita o aquell que hi resideix a l'estiu.

Per a desenvolupar el projecte, calia enumerar les prioritats d'actuació que partirien de la consolidació de l'edifici, la realització del projecte museogràfic, tot proposant un annex del Museu d'Història de la ciutat, i el disseny d'un pla de difusió en què sota el títol de l'espai expositiu "Un ferrocarril arriba al port" aconseguíem oferir la coneixença de les comunicacions a Sant Feliu i la seva vinculació i repercussió a la ciutat.

Amb motiu de l'elaboració de la proposta, es va encarregar un projecte arquitectònic a la professional Paola Cavalcanti, de l'equip del despatx de l'arquitecte Àlex Sibils, a Girona. La creació d'espais dins l'edifici es va dividir en planta baixa i planta altell, i també es van

El projecte va dirigit a un sector de públic variat: usuaris de les Vies Verdes, gent interessada en una oferta gastronòmica en un lloc situat davant el mar, visitants del Museu d'Història de la ciutat, públic assistent al Festival de la Porta Ferrada o bé socis i passants del nou Club Nàutic

delimitar uns espais exteriors. A la planta baixa, s'hi instal·la un vestíbul amb una àrea petita de recepció i una zona d'exposició permanent que conté la màquina de l'antic tren i dos vagons. Com que són peces d'escala considerable, es preveu l'espai necessari per a la correcta circulació dels visitants, a més de comptar amb una doble alçada marcada per l'altell que permet una connexió visual directa des de la part superior a manera de balcó. El pis inferior es complementa amb una zona de cafeteria restaurant en què la zona de taules tindrà accés visual a l'exposició permanent a través d'una gran cortina de vidre que funcionarà també de separació d'ambdues zones. A la planta de l'altell, on es podrà accedir des de dues escales situades als extrems de l'edifici, hi haurà una zona d'exposició que serà un espai únic que s'estendrà per tota la planta. Aprofitant l'orientació del Tinglado i la localització privilegiada davant del mar s'ha previst una zona complementària al museu formada per un bar cafeteria amb una gran terrassa que coincidirà amb l'entrada principal. Un dels criteris importants de disseny del projecte és la previsió de l'estudi d'incidència solar sobre les obertures a llevant per protegir les peces exposades i permetre la il·luminació natural alhora.

El projecte museològic preveu l'existència de set àmbits que definiran el discurs, incint en la conscienciació del públic cap a unes comunicacions sostenibles, conscienciació de la participació de la població d'una ciutat en un projecte supralocal i la idea dels mitjans de transport com a vies d'introducció de productes, persones, idees i cultures. Els set àmbits es defineixen de la manera següent: el ferrocarril arriba al port, espai de descoberta per a públic infantil i familiar compost per jocs de construcció tipus puzzle gegant i models per a jugar i comprendre la tecnologia del vapor; el primer port, la platja; el suro reclama més comunicacions amb Europa i el món; la unió de la ciutat i el port; de port comercial a port esportiu; i reflexió del present i passat de les comunicacions i els usos del patrimoni. Els suports per a desenvolupar aquests àmbits

són l'exposició de la màquina de tren i els vagons, mapes, panells amb fotografies, exposicions de peces marítimes, exposicions de maquetes i mitjans audiovisuals en 3D i projeccions audiovisuals.

El projecte va dirigit a un sector de públic variat: usuaris de les Vies Verdes, gent interessada en una oferta gastronòmica en un lloc situat davant el mar, visitants del Museu d'Història de la ciutat, públic assistent al Festival de la Porta Ferrada o bé socis i passants del nou Club Nàutic. Tenint en compte aquesta diversitat de públic, s'han proposat tota una sèrie d'activitats complementàries, com organització de conferències sobre patrimoni ferroviari i marítim, sortides a museus relacionats amb aquesta mateixa temàtica, organització de cursos per fer maquetes en miniatura, el tast de productes

Com a projecte de gestió cultural de l'edifici, s'han tingut en compte els aspectes econòmics, ja que tot el projecte té una revalorització patrimonial junt amb una rendibilitat econòmica per fer-lo atractiu i facilitar la seva realització

que componien el comerç en el passat, sortides amb bots de pesca i amb les goletes històriques que hi ha amarrades al port. L'activitat educativa enfocada al públic escolar, familiar, adult i especial s'ha conformat a partir de visites guiades i de la realització de diferents tallers manuals.

Com a projecte de gestió cultural de l'edifici, s'han tingut en compte els aspectes econòmics, ja que tot el projecte té una revalorització patrimonial junt amb una rendibilitat econòmica per a fer-lo atractiu i facilitar la seva realització. L'espai configurat com cafeteria restaurant ha estat objecte d'un curós anàlisi de rendibilitat consultat amb professionals del sector i que ens ha donat un resultat favorable per a la seva consecució.

Conclusions

Encara que en temps moderns comptem amb altres mitjans de comunicació més ràpids, no hem de desmerèixer els que existien en altres èpoques i que tanta repercussió van tenir sobre el seu territori. Potser avui caldria recuperar-los com a solució alternativa a altres mitjans més perillosos i de més densitat. O, si més no, des d'una perspectiva de recuperació del patrimoni, es poden tornar a potenciar aquestes vies tot donant-los nous usos. Un exemple és el traçat de les Vies Verdes que a partir de Sant Feliu es vol fer arribar fins a Núria i que, amb la recuperació del Tinglado i del ramal del tren, es connectaria amb el port de Sant Feliu. El desenvolupament de la nostra ciutat passa per captar un públic de caire més cultural i superar l'oferta de sol i platja que ja fa temps que està exhaurida. Des de fa uns anys, s'ha traslladat la celebració del Festival de la Porta Ferrada a la zona del port, mentre que el Club Nàutic de Sant Feliu s'ha instal·lat en un nou edifici de construcció moderna que ofereix serveis esportius i també de restauració.

La recuperació del patrimoni guixolenc és una bona alternativa de futur: la creació de l'Anella Cultural del Monestir amb el Museu d'Història, el Teatre Auditori i la incorporació del Centre d'Art de Pintura Catalana Carmen Thyssen es pot complementar amb

El desenvolupament de la nostra ciutat passa per captar un públic de caire més cultural i superar l'oferta de sol i platja que ja fa temps que està exhaurida

altres ofertes, alhora que aconseguim transmetre la vinculació que ha existit entre la ciutat i la seva badia, escenari del desenvolupament de les comunicacions en el passat i factor condicionant dels àmbits culturals, urbanístics i socials.

Rosa Mullor

Màster en Gestió del Patrimoni Cultural per la Universitat de Girona

Tràfic de mercaderies al port. AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez. (Autor: desconegut)





CALIDOSCOPI

LES IMATGES



1. Viatge inaugural del tren, 1892. AMSFG. Col·lecció España-Ibáñez. (Autor: desconegut). 2. Estació de Llagostera durant la nevada de 1947. AMSFG. Col·lecció Municipal d'imatges. (Autor: desconegut). 3. Carregant carbó en una màquina a l'estació de Sant Feliu de Guíxols, el 10 d'abril de 1969. AMSFG. Fons Jordi Rabell. (Autor: Jordi Rabell)





4. Parada a la Font Picant al final del segle XIX. AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez. (Autor: desconegut). 5. Vagó plataforma dins el cobert de l'estació de Sant Feliu de Guíxols, el juliol de 1955. AMSFG. Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona. (Autor: desconegut). 6. Porta sud de l'estació de Sant Feliu de Guíxols, cap a 1910. AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges. (Autor: desconegut). 7. Estació, el 29 d'agost de 1963. AMSFG. Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona. (Autor: desconegut). 8. Treballadors, un d'ells és Jaume Pugnaud, fent girar una màquina de tren a l'estació de Sant Feliu de Guíxols. AMSFG. Fons de la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona. (Autor: desconegut)





CALIDOSCOPI

L'ENTREVISTA

EMILI MATÓ

És gerent del Consorci Vies Verdes des de la seva creació i, des del 2004, vocal del comitè executiu de l'Associació Europea de Vies Verdes.

Geòleg de formació, a part de la seva experiència docent i les seves nombroses publicacions, s'ha especialitzat en temes de medi ambient i s'ha implicat en projectes com la Fira d'Energies Renovables i Eficiència Energètica a la Llar de Cassà de la Selva des del seu inici l'any 2001. Explica com va sorgir aquest consorci, quins són els seus objectius i com es va desenvolupant de manera equilibrada en el territori de les comarques de Girona. També parla de la integració de Sant Feliu de Guíxols en aquesta xarxa, del seu pes específic i de la manera com es complementa amb altres centres d'interès.

Com va néixer el Consorci Vies Verdes? Quins són els seus precedents?

Per a explicar-ho, és millor començar per l'actualitat i anar reculant. Fins el 31 de desembre de 2008, el Consorci Vies Verdes ha estat constituït per vint-i-tres ajuntaments i per la Diputació de Girona. Enguany compta també amb la participació dels diferents consells comarcals i 15 nous municipis entre els quals trobem, per exemple, Palamós i Palafrugell, ja que la l'antiga línia del tren de Girona a Palamós s'hi ha incorporat recentment. A part, s'està treballant amb el Pla de l'Estany per a la integració de l'antic tren de Banyoles. L'actual consorci va començar el 2003, però als seus estatuts reconeixia els consorcis que havien existit prèviament i subrogava els seus objectius. El més antic va ser el Consorci del Tren d'Olot, però el de la Via del Tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona va ser el que va gestionar la conversió de la via fèrria en via

verda. Aquest en inici era el Consorci del Centenari del Tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona, creat per a l'organització dels actes vinculats a la commemoració de la inauguració d'aquesta línia. Després es va veure el sentit de mantenir aquesta entitat però canviant l'objectiu inicial. El tram del tren de Girona a Olot ja s'havia començat a transformar en via verda i es demanava que també s'hi convertís el traçat de l'antiga via entre Girona i Sant Feliu de Guíxols. Això va tenir lloc entre 1996 i 1997, que va ser quan es va redactar el projecte per demanar el finançament a Madrid. El 1999 van començar les obres i el 2000 es va inaugurar.

Com ha anat creixent la xarxa de Vies Verdes de Girona?

A continuació s'hi va incorporar també l'antiga via del tren que transportava carbó des de les mines d'Ogassa fins a Ripoll. De fet, la xarxa ferroviària de Girona tenia una forma com de número 8 ajagut, amb el centre a la ciutat de Girona. S'havia començat per la recuperació de la meitat inferior del traç (Sant Feliu de Guíxols-Girona-Olot). Ara es vol recuperar l'antiga via del tren de Palamós a Girona, i el tren de Girona a Banyoles fins cap a Besalú. Per tancar el vuit, cal enllaçar Palamós amb Sant Feliu de Guíxols i connectar Besalú amb Olot. Al nord es vol ampliar amb els trams següents: des d'Olot a Sant Pere Despuig, a la Vall de Bianya i posteriorment a Sant Joan de les Abadesses; des de Sant Joan de les Abadesses fins a Setcases; i, des de Ripoll a Campdevàrol.

Aquestes ampliacions que estan en estudi responen a l'existència d'antics trens?

No, no, el tram de Ripoll a Campdevàrol, per exemple, correspon a un camí ral. En

aquest punt es pot originar una certa controvèrsia sobre l'abast de l'expressió *vies verdes*. A l'Estat espanyol, la Fundació de Ferrocarrils, que és l'entitat amb més reconeixement, l'aplica únicament a antigues vies de tren. Per contra, l'Associació Europea de Vies Verdes proposa la integració d'altres vies de comunicació per a usuaris no motoritzats i amb accés lliure, tot atorgant-los un valor patrimonial de primera. Un exemple rellevant a Europa és la recuperació dels antics camins de sirga. En el nostre cas, ens decanem també per aquesta accepció més àmplia.

Aquest és un matís interessant i molt aclaridor. Quins objectius es proposen en relació amb aquesta xarxa d'antigues vies de comunicació?

Els objectius, definits als estatuts del consorci, es poden resumir en tres. En primer lloc, el manteniment de les estructures existents, vetllar per la seva conservació. Aquest és potser el principal objectiu. El segon gran objectiu és la promoció del seu ús. Finalment, hi ha l'ampliació de la xarxa, assolir un desenvolupament equilibrat a nivell de territori. Un major recorregut permet consolidar l'oferta, potenciar-la amb més continguts, conferir-li un major atractiu...

Pel que fa a la promoció de l'ús de les Vies Verdes, a quin públic s'adreça? Es tracta d'una promoció turística?

El que es pretén és anar molt més enllà de la tradicional promoció turística. Aquesta promoció lògicament és té en compte, ja que la proposta dona la possibilitat de conèixer el territori a un ritme diferent. No obstant això, la promoció en el



mateix territori és igualment important: fer que la gent gaudeixi del seu entorn i assoleixi una major qualitat de vida. Les Vies Verdes ofereixen lleure i salut alhora. El recorregut de les vies a peu o amb bicicleta és una bona estratègia per al trencament de les rutines diàries, un antídoto per a l'estrès. Davant d'uns hàbits cada cop més sedentaris, també contribueixen a mantenir la salut en un sentit més físic, com la prevenció de malalties cardiovasculars. A part, és un entorn ideal per a la pràctica de l'esport, recordem que el ciclista Lance Armstrong, en va parlar al *New York Times* o que Dani Pedrosa també utilitza aquests traçats per a la seva preparació física. Un dels altres valors que els fa excepcionals és la seva adequació per als minusvàlids; no és corrent trobar recorreguts tan llargs que reuneixin també els requisits per tal que puguin ser

utilitzats per aquestes persones. A més dels usos anteriors, els traçats serveixen per als desplaçaments propis de la mobilitat quotidiana entre els diferents pobles, per anar a l'escola, a treballar, etc. Tampoc no podem oblidar l'ús pedagògic que se'n fa per mitjà dels tallers que s'organitzen, sobretot per educar amb relació al medi ambient.

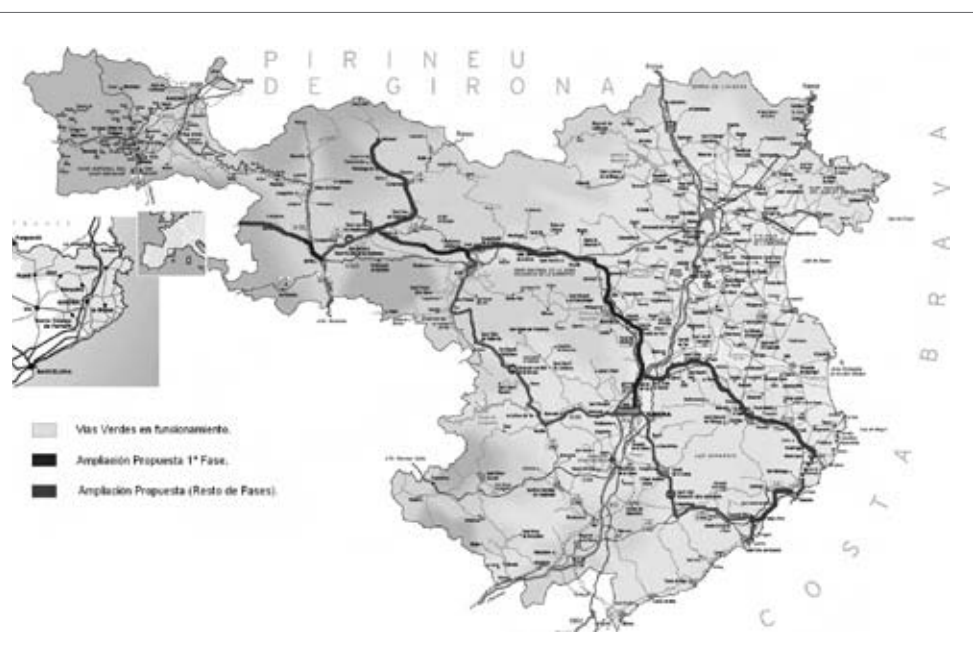
Darrerament la Generalitat ha finançat la recuperació del traçat. Què ha suposat, això?

Des de bon principi va ser el Ministeri de Medi Ambient qui va aportar el finançament necessari. No obstant això, des del 2008 la Generalitat també s'hi està implicant. Hem començat pel projecte de rehabilitació del traçat del tren de Girona a Palamós, i també assumirà la connexió d'aquest tram amb Sant Feliu de Guíxols. Amb la participació del Departament de Turisme es va pensar en la conversió de les Vies Verdes en recursos per a la interpretació del territori. Les vies constitueixen un element transversal del territori, un fil conductor perfecte per a l'aproximació al patrimoni entès en un sentit ampli, referit tant a l'històric com al natural.

Com es trasllada aquest projecte al territori?

Es basa en l'ampliació del traçat que ja hem comentat abans i en la creació de tres centres o espais situats estratègicament. Un és a Ripoll, amb un contingut històric; un altre serà a Bescanó i es vincularà al riu Ter. Finalment, el tercer centre es vol situar a Sant Feliu de Guíxols, on conflueixen la comunicació per mar amb la terrestre. Aquest lligam esdevindrà novament evident amb la recuperació del ramal del tren al port, molt sol·licitat pels mateixos usua-

Xarxa de Vies Verdes de Girona en forma de 8 ajagut: traçat existent i proposta d'ampliació. Consorci Vies Verdes de Girona





ris dels traçats. Cal tenir en compte que la bicicleta és l'únic mitjà de transport que es pot compatibilitzar amb els altres. Els mateixos usuaris s'han organitzat "paquets" que combinen el transport amb tren i el recorregut en bicicleta. Lògicament, demanen la possibilitat d'enllaç amb vaixells. Sabem també que moltes companyies de creuers s'interessen per l'existència de Vies Verdes connectades als ports.

El centre de Sant Feliu se situaria al Tinglado. Quin serà el fil conductor: el tren a les comarques de Girona, el tren de Sant Feliu de Guíxols, el transport marítim...?

Totes aquestes opcions es poden tenir en compte, això s'haurà de concretar en el moment de redactar el projecte. Es recolliran

les propostes dels ajuntaments. De fet, l'emplaçament a l'antic Tinglado del port ja el va suggerir el mateix Ajuntament de Sant Feliu i ens va semblar molt encertat. Aquest centre ha d'esdevenir un dels eixos estructuradors de la xarxa i actuar com a distribuïdor del cicloturisme al territori. D'entrada es tracta d'un element molt important a nivell patrimonial i el contingut pot complementar el dels altres dos centres previstos, de manera que l'oferta es diversifica i s'equilibra.

Com es durà a terme tot això? Quins terminis hi ha?

El desembre de 2008, el Consell Executiu de la Generalitat va aprovar el finançament per a realitzar aquest projecte amb un ter-

mini de dos anys, de manera que el 2011 es posarien en funcionament els diferents centres. La col·laboració dels ajuntaments es concreta en la cessió dels espais i en la seva adequació. Pel que fa a l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols, els contactes són molt freqüents i val a dir que ha respost ràpidament proporcionant-nos la documentació que els hem sol·licitat i que també ja ha previst una partida per al condicionament del Tinglado. Ara hi ha els elements necessaris per a la realització d'aquest projecte, que serà molt positiu per a les comarques de Girona i per a cadascun dels pobles que hi estan vinculats directament.

M. Àngels Suquet

Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols



La gènesi del projecte

L'any 1878 van començar els treballs de construcció del Ferrocarril del Bajo Ampurdán, promogut per l'enginyer Teodoro Merly, però es van aturar per manca de finançament. Paral·lelament, sorgien dues iniciatives per dur el tren a Sant Feliu de Guíxols. Una era promoguda per Joan Goula i, l'altra, per Joan Casas i Enric Heriz. El 1887 Casas i Heriz van publicar una memòria explicativa del seu projecte que va despertar l'entusiasme de la població. Arran de l'èxit, van encarregar la redacció del projecte a l'enginyer Carles Cardenal. Des de llavors, no va deixar d'haver-hi una renyida competència entre els promotors dels dos projectes.

El gener de 1888, Pere Fontserè va prendre el relleu a Joan Goula i va obtenir la concessió per a la construcció i explotació d'una línia de ferrocarril entre Caldes i Palafrugell, amb ramals a Girona i Sant Feliu de Guíxols. Com Goula, comptava amb el suport de l'alcalde Joan Valls i del marquès de Robert.

Uns i altres van realitzar subscripcions populars i la proposta amb més adhesions va ser la de Casas i Heriz, que va reunir un milió i mig de pessetes (el capital previst era de dos milions). El projecte tirava endavant i, el 4 de maig de 1888, el govern els atorgava la llicència.

Davant alguns intents d'apropiació del projecte per part de promotors de la iniciativa contrària, Enric Heriz va publicar diversos articles a *El Bajo Ampurdán* que van provocar un intercanvi d'acusacions entre les dues parts. Com a conseqüència, el desembre de 1888 Heriz va renunciar a formar part del Consell d'Administració. El 21 de març de 1889 el Govern atorgava la concessió a Casas, que la va traspasar a la Compañía del Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Girona quan es va constituir (el 15 d'abril). Poc després, es formava el Consell d'Administració, presidit per Joan Casas, i l'empresa de Lluís Garivatti iniciava la construcció de la línia a la Costa de l'Alou.

Inauguració de la línia

L'agost de 1891 es va fer la primera prova de la línia entre Sant Feliu, Castell d'Aro i Santa Cristina amb les locomotores de la casa Locomotivfabrik Krauss & Cie de Munic. El trajecte es va realitzar en 10 minuts a una velocitat de 30 km per hora. Després d'un any d'obres, el 24 de juny de 1892 el Govern va autoritzar l'inici de l'explotació. Tres dies després es realitzava el primer viatge oficial a Girona: els membres del consistori i altres personalitats van anar a rebre Joan Casas. El dia 30 es va inaugurar la línia, que havia estat beneïda el dia abans.

Entre els actes realitzats per celebrar aquest esdeveniment, el més destacable va ser l'Exposició de Belles Arts, que lligava la sensibilitat de l'art amb la racionalitat de la tècnica. La mostra reunia unes 500 peces de pintura, dibuix, escultura, fotografia, suro i arqueologia. Estava situada als jardins de Victòria Ferrer i Antònia Vinyas, esposa de Joan

Bussot, Gerard. *Indústries, comerços i serveis. Sant Feliu de Guíxols (1800-1930)*, editat per El Carrilet Edicions el 2002 (p. 218-231).

Centenari del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona. Sant Feliu de Guíxols: Consorci per a la Commemoració del Centenari del Tren, 1992.

JIMÉNEZ, Àngel. "1892. Exposició de Belles Arts a Sant Feliu de Guíxols", dins *Sant Feliu de Guíxols. Arxiu i Museu d'Història de la Ciutat*, núm. 12, 1992 (setembre).

1. Obres de construcció del pont del Ridaura, 1889-1892. AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez. (Autor: desconegut)
2. Fàbrica de la Vídua Ferrer, posteriorment fàbrica Rosselló, durant l'Exposició de Belles Arts, 1892. AMSFG. Col·lecció Espuña-Ibáñez. (Autor: desconegut)
3. Port de Sant Feliu de Guíxols, 1925. AMSFG. Col·lecció Municipal d'Imatges. (Autor: Ricard Mur)



Explotació i tancament de la línia

Casas, connectats amb un pont de fusta. En aquest lloc posteriorment hi hauria les fàbriques Rosselló i La Suberina. Els visitants hi podien arribar per mitjà dels carruatges que sortien des de l'estació de tren.

Finalment, la construcció de la línia havia costat 3.141.868 de pessetes, el doble del capital social en el moment de la constitució de l'empresa i en què havia participat bona part de la població guixolenc per mitjà d'accions. Es va haver de fer una ampliació que va ser subscrita en pocs dies, de manera que aquesta empresa va ser possible principalment gràcies a la implicació de la iniciativa privada de la ciutat. Aquest servei era clau per al transport de les mercaderies generades per la indústria del suro, en ple desenvolupament durant la segona meitat del segle XIX. A part, oferia notables millores per al transport de viatgers: el viatge a Girona amb tartana era car i durava 5 o 6 hores.

La companyia del tren va tenir la concessió de la línia fins l'any 1963, exceptuant el període de la Guerra Civil, en què va ser requisada i gestionada per un consell obrer. El 3 de febrer de 1939 la companyia va recuperar la titularitat del tren fins el 15 d'octubre de 1963, en què la va haver de lliurar a l'Estat, ja que va deixar de rebre les subvencions que havien sostingut el funcionament de la línia des de 1949. Se'n va fer càrrec EFE (Explotación de Ferrocarriles por el Estado), que posteriorment es va convertir en FEVE (Ferrocarriles de Vía Estrecha). Al cap de sis anys, l'Estat va tancar la línia per manca de rendibilitat. Era el 10 d'abril de 1969.

Durant l'existència de l'empresa, el projecte més ambiciós va ser la construcció del ramal del port, iniciat l'any 1923 i inaugurat un any després. El transport de mercaderies havia tingut un creixement ascendent fins als anys 1920. Durant els primers anys, el suro representava el 40%

dels productes transportats. Arribava al port des d'Andalusia i Extremadura i es distribuïa a Cassà i Llagostera, a part de Sant Feliu. Un cop manufacturat es transportava també per mitjà del tren. També era important el transport de carbó, procedent d'Astúries, i el de fusta i pasta de paper, entre d'altres. La crisi econòmica de 1929 va fer reduir el volum de les mercaderies, però es va mantenir força actiu encara durant la postguerra, ja que la manca de combustibles dificultava el transport per carretera. Després de la segona Guerra Mundial, la situació va canviar i el tren no va poder competir amb les noves modalitats de transport.

El transport de viatgers, que en realitat aportava més ingressos que el de mercaderies, es va mantenir ben bé fins als anys seixanta. Però en el moment en què l'adquisició de vehicles per part de particulars va ser més fàcil, l'ús del tren va decaure totalment.

El tinglado

Informació municipal

"La Caixa" presenta a Sant Feliu de Guíxols la nova campanya científica per analitzar la importància dels oceans com a embornal de CO₂

L'Obra Social "la Caixa" va presentar a Sant Feliu de Guíxols la campanya mediambiental del programa «"La Caixa" a favor del mar: la ruta del *Vell Mar*». El projecte recull mostres d'aigua per tot el litoral espanyol que s'inclouen en la base de dades del projecte Carboocean; aquesta iniciativa europea, en la qual participen prop de cinquanta grups de recerca, té com a objectiu avaluar el paper de mars i oceans amb referència a l'absorció del CO₂ que resulta de l'activitat humana, realitzant d'aquesta manera una ambiciosa recerca sobre les fonts i embornals de carboni a mars i oceans. El veler científic *Vell Mar* va aprofitar la travessia i la seva estada a Sant Feliu de Guíxols per prendre les mostres d'aigua, com també dades sobre la seva qualitat i composició. Paral·lelament a la investigació, «"La Caixa" a favor del mar» desenvolupa una campanya de sensibilització ciutadana sobre els efectes del canvi climàtic a través de l'aula mòbil del programa.

El nou bisbe de Girona visita les obres del Palau de l'Abat del monestir

El nou bisbe de Girona, Mons. Francesc Pardo i Artigas, va visitar a principi de gener les obres de consolidació del Palau de l'Abat del Monestir de Sant Feliu de Guíxols, cedit per 75 anys a l'Ajuntament a través d'un conveni signat el mes de novembre de 2007. El bisbe, que el juliol passat va succeir Carles Soler Perdigó al capdavant de la diòcesi, va fer una valoració molt positiva del desenvolupament de les obres en el que va ser la seva primera visita al monestir. En el decurs del recorregut, el Mons. Pardo va poder visitar diferents estances del complex monacal, on es va reunir amb l'alcalde, Pere Albó, i va conèixer de prop el projecte del nou centre cultural Thyssen. El Palau de l'Abat, que formarà part del nou centre d'art Col·lecció Catalana Carmen Thyssen-Bornemisza, va ser cedit pel Bisbat juntament amb la Torre del Corn, la Sala Abat Panyelles i l'Hort del Rector



El senyor bisbe, monsenyor Francesc Pardo, amb la maqueta del projecte Thyssen. Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols. Premsa. (Autor: Pere Carreras)

mitjançant un acord pel qual l'Ajuntament adquiria el compromís de la conservació, rehabilitació, condicionament com a espai públic i millora dels quatre béns. Les obres que es porten a terme en aquests moments avancen a bon ritme seguint els terminis d'execució programats, i se centren en la consolidació del Palau de l'Abat, que patia un dany estructural important i presentava un estat de deteriorament molt important. L'edifici (segles XVI i XVII) era originàriament la residència de l'abat del Monestir de Sant Feliu de Guíxols i disposava d'altres dependències relacionades amb l'activitat eclesiàstica. Consta de planta baixa i dos pisos de planta aproximadament rectangular, amb una superfície total de 800 metres quadrats, i es troba enganxat als murs de l'església i del monestir pròpiament dit.

La nova temporada de teatre i música professional Guíxols Escena

Guíxols Escena ha tornat a l'escenari del Teatre Auditori Municipal amb noves propostes de primer ordre, després d'haver demostrat que l'aposta estable de teatre professional a la ciutat era una assignatura pendent que s'ha cobert amb èxit. En aquesta edició, es manté la filosofia del cicle: programació professional de qualitat durant tot l'any a preus assequibles. La programació d'enguany ha comptat fins ara amb Teatre de Guerrilla i el seu mun-

tatge *Fum* (gener); *Germanes*, tot un clàssic de Txékhov a càrrec de la companyia La Villarroel (febrer); la música D'Callaos, que amb *El café de las niñas* omplí el teatre de flamenc fusió (març); i l'espectacle de Vol-Ras *Canguelis*, en què tres personatges busquen tractament a un problema comú a tots ells i a bona part de la nostra societat: la por (abril). El dissabte 25 d'abril de 2009 tornarà la música amb Pegasus i 26 anys de jazz fusió. Aquesta formació creada a principis dels anys vuitanta per músics ja veterans i formada per Santi Arisa, a la bateria; Josep Mas "Kitflus", als teclats; Max Suñé, a la guitarra, i Rafael Escoté, al baix, ofereix en aquest concert un recorregut pels temes més carismàtics de la discografia del grup, recuperant la música més espectacular i els moments estèticament més representatius. El dissabte 9 de maig de 2009 Sala Trono ens portarà l'obra *El lleig*, de Màrius von Mayenburg, amb Oriol Grau, Joan Negri, Neus Umbert i Pep Muñoz, dirigits per Juan Carlos Martel. Aquest espectacle, nominat com a millor muntatge de petit format als premis Butaca 2008, porta quatre actors a l'escenari: tres que representen diferents personatges amb un mateix nom, i el quart, tan lleig que el seu cap li prohibeix presentar un invent en una conferència d'enginyeria. Però el lleig decideix passar a l'acció i buscar un cirurgià plàstic. Així que es desperta de l'anestèsia, res no és com era abans. Finalment, el dissabte 30 de maig de 2009, la companyia Teatre Lliure porta la millor obra del premi Nobel de Literatura Harold Pinter, *Traïció*, al nostre escenari. Amb Francesc Orella, Vicenta Ndongo i Francesc Garrido. El director Carles Alfaro presenta la història d'un triangle amorós alhora convencional i singular, una història de traïcions volgudes insospitades, assumi-

des i no tant, feta de mentides honestes, de mitges veritats, de veritats callades i de veritats subtilment revelades. Tot plegat, narrat des d'una simple però magistral subversió del temps. Les entrades per als espectacles de Guíxols Escena es poden adquirir a l'Oficina de Turisme de Sant Feliu de Guíxols de dilluns a dissabte de 10 a 13 h i de 16 a 19 h; i els diumenges i festius de 10 a 14 h (Tel. 972 82 00 51). I al Teatre Auditori Municipal el dia de la representació, dues hores abans de l'espectacle. Les entrades són numerades i hi ha descomptes limitats per a jubilats i joves amb el carnet del PIJ de Sant Feliu de Guíxols. Més informació a www.guixols.cat

La Universitat de Nantes vol programar una jornada d'arquitectura i patrimoni a Sant Feliu de Guíxols

Marie Rosier, professora de la Universitat de Nantes, va visitar la ciutat durant el mes de gener per organitzar una jornada sobre arquitectura i patrimoni per al proper 22 d'abril. Aquesta jornada es realitzarà mitjançant un conveni amb l'Ajuntament de Sant Feliu –a través del museu–, en el marc d'una estada més llarga a Catalunya en què un grup de vuit professors i de dotze arquitectes vindrà a estudiar diferents

procediments de restauració. Es tracta d'un projecte que la Universitat de Nantes lidera amb el suport de la Unió Europea, i en el qual participen com a socis-partners DBA Societat d'Arquitectura i Gestió de Barcelona i CAPEB Pays de la Loire (Cambra d'Artesans del departament francès).

Sant Feliu de Guíxols guanya l'històric litigi amb Santa Cristina d'Aro pels límits del terme municipal a Canyerets

El Tribunal Superior de Justícia de Catalunya, en sentència de 17 de desembre de 2008 va resoldre favorablement el recurs contenciós-administratiu presentat per l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols contra dues resolucions de l'any 2006 de la Conselleria de Governació i Administracions Públiques de la Generalitat de Catalunya relatives a la delimitació territorial amb el municipi veí de Santa Cristina d'Aro.

La sentència declara que la delimitació entre els dos termes municipals s'ha de fer seguint l'opció alternativa proposada a l'expedient per la Comissió Jurídica Assessora a partir d'un triangle amb tres punts fixos. La base seria una línia recta entre la roca de la Tallada i la punta de Canyet, situant l'altre vèrtex en el pont vell. L'avantatge d'aquesta solució és que no pren com a re-

ferència punts mòbils com ara el perímetre de la platja o la desembocadura de la riera de Canyet, que són els que van fer replantejar els límits per la seva inestabilitat amb el pas dels anys i l'efecte dels temporals. Amb aquesta sentència, l'edifici de l'antiga caserna dels carrabiners del mar se situa íntegrament dins el terme municipal de Sant Feliu, coincidint amb la seva inscripció registral i cadastral, mentre que la resta d'edificis de la zona queden dins el terme de Santa Cristina d'Aro. L'estudi detallat dels límits territorials de Sant Feliu de Guíxols al llarg de la seva història va ser objecte l'any 1990 d'un llibre escrit per Lluís Esteva i Lluís Pallí titulat *El termenal de Sant Feliu de Guíxols (1354-1980)*, el qual, tot i el temps transcorregut, continua essent una obra de referència imprescindible.

El Dr. Puigvert és nomenat director de la Càtedra Martí Casals de medicina i salut en l'àmbit rural de la UdG

El Dr. Joaquim Maria Puigvert Solà, professor titular d'Història a la Universitat de Girona, és oficialment des del dilluns 19 de gener el director de la Càtedra Martí Casals de medicina i salut en l'àmbit rural de la Universitat de Girona (EMSR). El seu nomenament es va fer efectiu en un acte

celebrat a la sala de sessions de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols amb els representants de la Comunitat de Municipis per a la gestió de l'EMSR, que inclou també els ajuntaments de Santa Cristina d'Aro i Castell-Platja d'Aro.

1.000.000 d'euros per rehabilitar el monestir

El conseller de Cultura i Mitjans de Comunicació, Joan Manuel Tresserras, i el president de la Diputació de Girona, Enric Vilert, han signat un conveni de col·laboració que preveu una injecció de 6,5 milions d'euros per millorar el patrimoni arquitectònic i museístic de les comarques gironines durant els anys 2009 i 2010. L'acord estableix que es destinaran 5 milions d'euros a les obres de recuperació i rehabilitació de cinc monuments destacats de les comarques gironines que ja han estat declarats bé cultural d'interès nacional, entre els quals hi ha el Monestir de Sant Feliu de Guíxols.

Aquests treballs seran finançats a parts iguals pel Govern de Catalunya i la Diputació de Girona durant els propers dos anys i a raó d'un milió d'euros per a cada conjunt monumental. En concret, al Monestir de Sant Feliu es portaran a terme les següents actuacions:

- Restauració i accessibilitat de la torre del Corn i la torre del Fum.
- Ampliació del projecte de consolidació del Palau de l'Abat.
- Condicionament del camí de Ronda del monestir.
- Actuacions a les plantes 0 i 1 del Museu.

Directori

ÀREA DE CULTURA, MUSEU I ARXIU

PL. MONESTIR, S/N 17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS
TEL. 972 82 01 57
E-MAIL: cultura@guixols.cat
HORARI: DE DILLUNS A DIVENDRES DE 9 A 14 h.

ARXIU MUNICIPAL

CRA. DE GIRONA, 45-47
17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS
TEL. 972 32 25 93
E-MAIL: arxiu@guixols.cat
HORARI D'HIVERN: DE DILLUNS A DIVENDRES DE 9 A 14 h.
I DIMARTS I DIJOUS DE 17 A 19 h.
HORARI D'ESTIU (juliol, agost i setembre): DE DILLUNS A DIVENDRES DE 9 A 14 h.

BIBLIOTECA PÚBLICA OCTAVI VIADER I MARGARIT

C/ SURIS, 28-34 17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS
TEL. 972 32 40 57
E-MAIL: biblioteca@guixols.cat
HORARI: DIMARTS, DIJOUS, DIVENDRES I DISSABTES DE 10 A 13.30 h.
I DE DILLUNS A DIVENDRES DE 17 A 21 h.

JOVENTUT (punt d'informació juvenil-casal de joves)

C/ MALL, 61 (Edifici de les Vetlladores)
17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS
TEL. 972 32 73 60 FAX. 972 32 71 60
E-MAIL: pij@guixols.cat
HORARI D'HIVERN: DILLUNS, DIMARTS I DIJOUS DE 17 A 20 h.
DIMECRES I DIVENDRES DE 16 A 20 h.
HORARI D'ESTIU (juliol i agost): DE DILLUNS A DIVENDRES DE 8 A 15 h.

MUSEU D'HISTÒRIA

PL. MONESTIR, S/N 17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS
TEL. 972 82 15 75 FAX. 972 82 15 74
E-MAIL: museuhistoria@guixols.cat
HORARI (juliol, agost i setembre): DE DIMARTS A DISSABTE DE 10 A 13 h. I DE 17 A 20 h. DIUMENGE I FESTIUS DE 10 A 13 h.

OFICINA MUNICIPAL DE TURISME

PASSEIG DEL MAR, 8-12 17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS
TEL. 972 82 00 51 FAX. 972 82 01 19
E-MAIL: turisme@guixols.cat
HORARI: DE DILLUNS A DISSABTE DE 10 A 13 h. I DE 16 A 19 h.
DIUMENGES I FESTIUS DE 10 A 14 h. A PARTIR DEL 21 DE JUNY, OBERT CADA DIA DE 10 A 14 h. I DE 16 A 20 h.

PLA LOCAL DE NOVA CIUTADANIA

C/ GRAVINA, 39-41 17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS
TEL. 972 82 10 91 / 972 82 03 29 FAX. 972 82 20 89
E-MAIL: novaciutadania@guixols.cat
HORARI: DILLUNS I DIJOUS DE 9 A 19 h. DIMARTS, DIMECRES I DIVENDRES DE 9 A 14 h.

SERVEI MUNICIPAL D'EDUCACIÓ OME (oficina municipal d'escolarització)

C/ PENITÈNCIA, 10 (Casa Alberti) 17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS
TEL. 972 82 08 10 FAX. 972 32 27 72
E-MAIL: educació@guixols.cat
HORARI: DE DILLUNS A DIVENDRES DE 10 A 14 h.
HORARI D'ESTIU (juliol i agost): DE DILLUNS A DIVENDRES DE 10 A 13 h.
HORARI DURANT LES VACANCES ESCOLARS DE NADAL I SETMANA SANTA: DE DILLUNS A DIVENDRES DE 10 A 13 h.

SERVEI MUNICIPAL D'ESPORTS

C/ CALLAO, S/N - ZONA ESPORTIVA LA CORCHERA
TEL. I FAX 972 82 03 16
E-MAIL: esports@guixols.cat
HORARIS D'OFICINA: DE DILLUNS A DIVENDRES DE 9 A 13 h.
ACTIVITATS ESPORTIVES DE LES ESCOLES I DE CLUBS ESPORTIUS: GIMNÀSTICA I ENTRENAMENTS DE DILLUNS A DIVENDRES DE 9 A 13 I DE 15 A 24 h.
COMPETICIONS: DISSABTES I DIUMENGES, SEGONS CALENDARI.

SERVEI D'OcupACIÓ MUNICIPAL I

SERVEI D'ASSESSORAMENT D'EMPRESSES

PL. MERCAT, 6-9 17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS
TEL. 972 32 70 33 FAX. 972 32 69 17
E-MAIL: industria@guixols.cat
HORARI: DE DILLUNS A DIVENDRES DE 9 A 13 h.

SERVEI DE PREMSA

PL. MERCAT, 6-9 17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS
TEL. 609 75 35 85
E-MAIL: premsa@guixols.cat
HORARI: A HORES CONVINGUDES

TEATRE AUDITORI MUNICIPAL

C/ CALLAO, S/N 17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS
TEL. 972 82 01 59
E-MAIL: teatre@guixols.cat
HORARI: A HORES CONVINGUDES

VOLS REBRE L'ARJAU GRATUÏTAMENT A CASA TEVA?

L'ARJAU és una revista editada per l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols que tracta temes culturals del municipi i el seu entorn. Es publica cada quatre mesos i es distribueix de forma gratuïta.

Si vols rebre la revista a casa, sense cap cost addicional, envia'ns una carta a l'adreça de l'Arxiu que apareix en aquesta mateixa pàgina, indicant que vols subscriure't a la revista i especificant el teu nom i cognoms, adreça, localitat i codi postal. Si ho prefereixes, pots enviar-nos aquestes dades per correu electrònic a l'adreça arxiu@guixols.cat

D'acord amb el que estableix la Llei Orgànica 15/1999 de Protecció de Dades de Caràcter Personal, les dades que ens proporcionis s'incorporaran en un fitxer anomenat Contactes, titularitat de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols, amb la finalitat de gestionar el servei de distribució de la revista. En tot moment pots exercir els drets d'accés, rectificació, oposició i cancel·lació d'aquestes dades segons els termes expressats per l'esmentada normativa, tot adreçant-te per escrit a l'alcaldia (plaça del Mercat, núm. 6-8, 17220 Sant Feliu de Guíxols).

l'arjau

REVISTA CULTURAL

Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols

Núm. 59 ABRIL 2009



Ajuntament de
Sant Feliu de Guíxols
www.guixols.cat