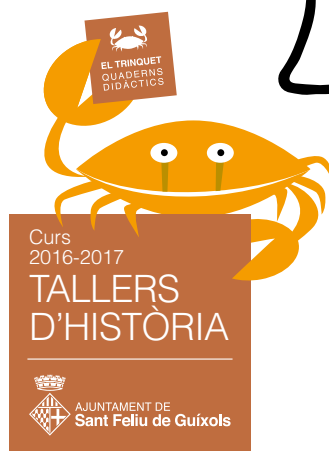




Il·lustracions
Adriana Fàbregas

Contes
M. Àngels Suquet



EDITA

Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols

COL·LECCIÓ

El Trinquet
Quaderns Didàctics
Núm. 4

Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols
Tallers d'Història. Curs 2016-2017

AUTORIA

M. Àngels Suquet Fontana

GRAFISME I MAQUETACIÓ

Dosis Disseny

IL·LUSTRACIONS

Adriana Fàbregas (personatges i entorns)
Coaner Codina (el gos Pistó)

FOTOGRAFIES

Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols: Ferran Gandol (p. 4); Jordi Budó (p. 6); Jordi Rabell (p. 13 i 14); Jordi Verrié (p. 20 i 21); Miquel Gurgui (p. 23); autoria desconeguda (p. 7, 8, 15, 16, 17, 18, 19, 22, 24, 25, 26, 27 i 29)



EL TRINQUET
QUADERNS
DIDÀCTICS

Publicacions de
Sant Feliu de Guíxols

El nom *trinquet* en terminologia naval serveix per designar el pal més proper a proa en les embarcacions de més d'un pal o també la vela que s'enverga en el trinquet. En la parla popular ganxona s'anomenen *trinquets* els petits crancs que hi ha a les roques.

Dipòsit legal: GI 1563-2017

ISBN: 978-84-947363-2-2

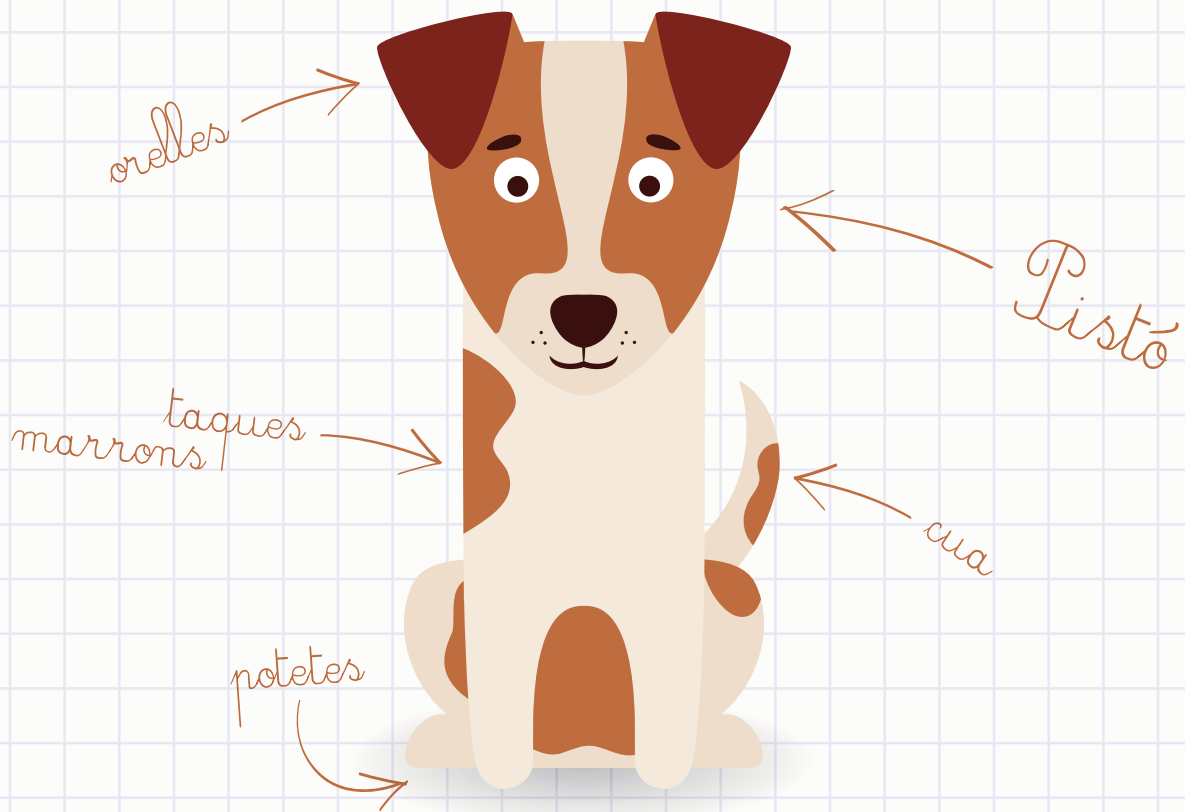
Exemplar gratuït

Qualsevol part d'aquesta publicació, incloent-hi el disseny, il·lustracions i fotografies, pot ser reproduïda, emmagatzemada i/o transmesa sempre i quan es demani l'autorització prèvia de l'autor, l'editor o el titular dels drets d'explotació.



AJUNTAMENT DE
Sant Feliu de Guíxols

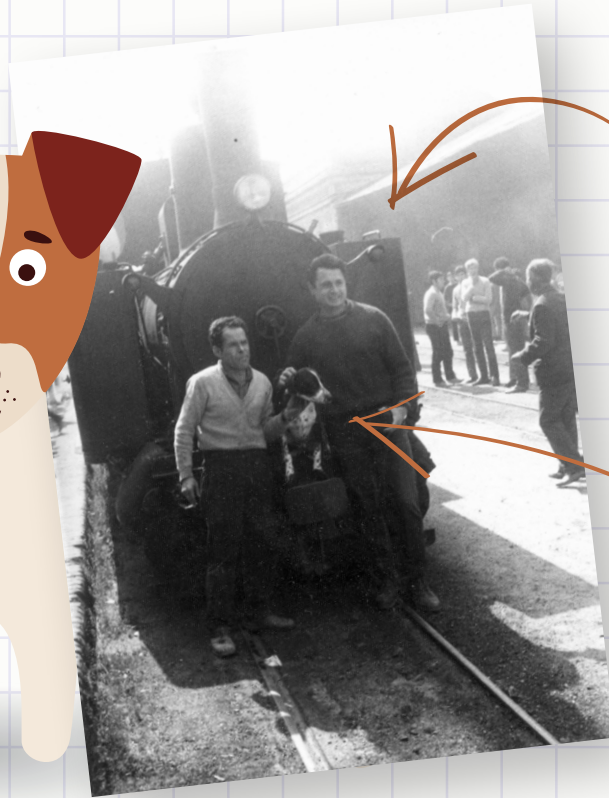
Hi havia una vegada un gosset que es deia Pistó i era un gos ferroviari. En Pistó era petit i eixerit!



HI HAVIA UNA VEGADA UN GOSSET QUE
ES DEIA PISTÓ I ERA UN GOS FERROVIARI.
EN PISTÓ ERA PETIT I EIXERIT!



Diuen que en Pistó viatjava sol en el tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona. Pujava i baixava a les estacions quan li venia de gust!



tren de
Sant Feliu

Pistó

DIUEN QUE EN PISTÓ VIATJAVA SOL EN EL TREN DE SANT FELIU DE GUÍXOLS A GIRONA. PUJAVA I BAIXAVA A LES ESTACIONS QUAN LI VENIA DE GUST!



Vivia feliç amb la Maria i els seus pares a Santa Cristina, en una caseta molt a prop de la via d'aquell tren.

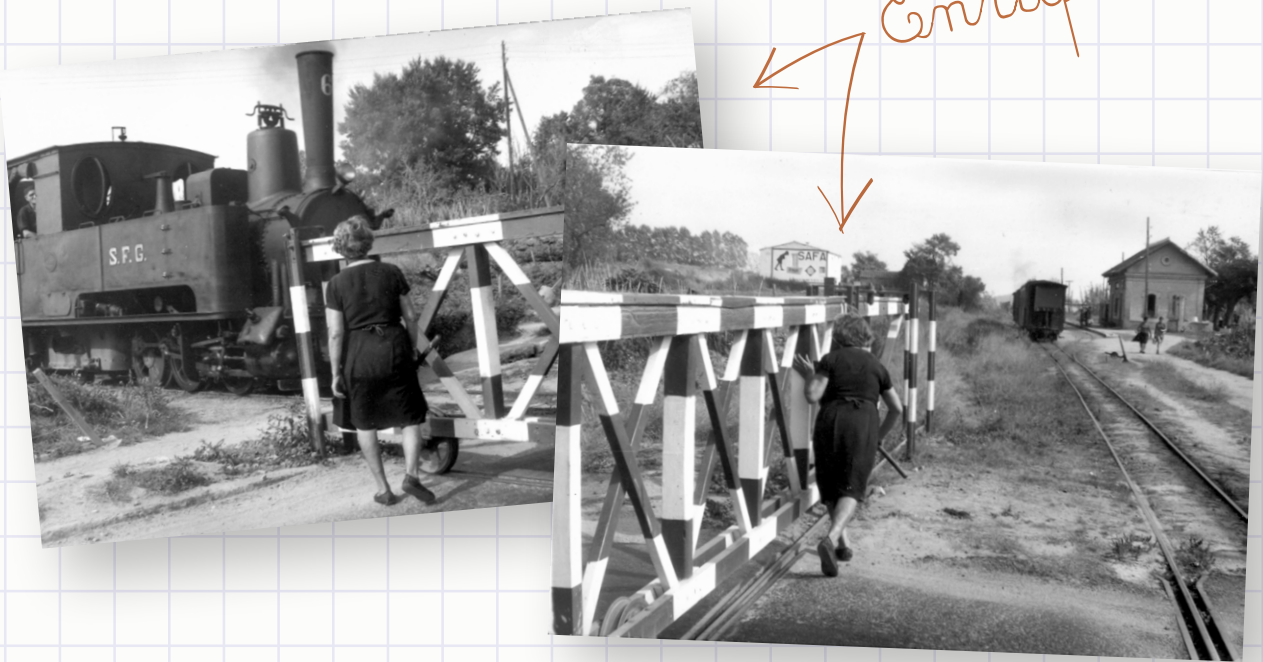
Estació de Santa Cristina



VIVIA FELIÇ AMB LA MARIA I ELS SEUS PARES
A SANTA CRISTINA, EN UNA CASETA MOLT A
PROP DE LA VIA D'AQUELL TREN.



La mare de la Maria es deia Enriqueta i era guardessa. Quan passava el tren havia de tancar la barrera perquè els cotxes no travessessin la via!



LA MARE DE LA MARIA ES DEIA ENRIQUETA I ERA GUARDESSA.
QUAN PASSAVA EL TREN HAVIA DE TANCAR LA BARRERA
PERQUÈ ELS COTXES NO TRAVESSESSIN LA VIA!

El seu pare, l'Enric, també treballava al tren arreglant la via. Era peó de la brigada que hi havia a l'estació de la Font Picant.



EL SEU PARE, L'ENRIC, TAMBÉ TREBALLAVA AL TREN ARREGLANT LA VIA. ERA PEÓ DE LA BRIGADA QUE HI HAVIA A L'ESTACIÓ DE LA FONT PICANT.



A vegades l'Enric feia de guardavia. Llavors havia de mirar com estava la via. Si, a la nit, hi havien caigut pedres, el tren no podria passar!



A VEGADES L'ENRIC FEIA DE GUARDAVIA. LLAVORS HAVIA DE MIRAR COM ESTAVA LA VIA. SI, A LA NIT, HI HAVIEN CAIGUT PEDRES, EL TREN NO PODRIA PASSAR!

Quan feia de guardavia, l'Enric s'aixecava tan aviat que era ben fosc. En Pistó també es llevava i s'espolsava la mandra de sobre.



QUAN FEIA DE GUARDAVIA, L'ENRIC S'AIXECAVA
TAN AVIAT QUE ERA BEN FOSC. EN PISTÓ TAMBÉ ES
LLEVAVA I S'ESPOLSAVA LA MANDRA DE SOBRE.



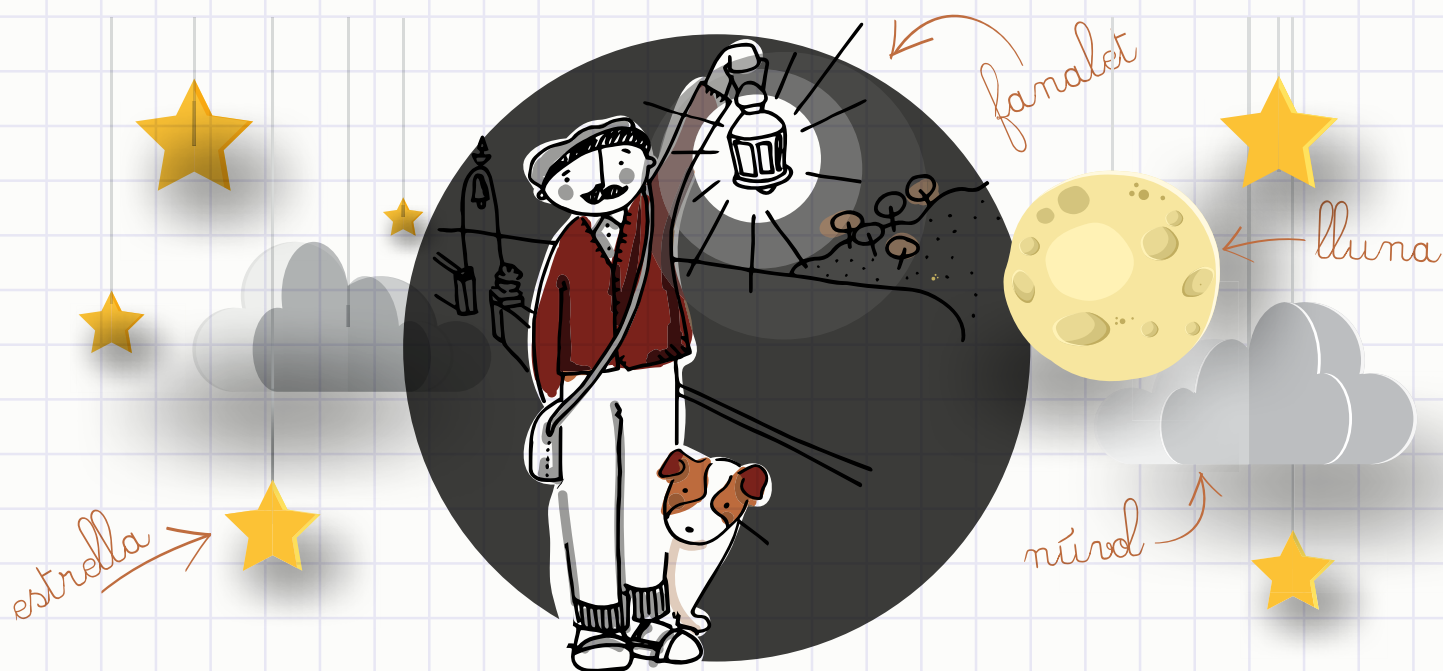
La Maria dormia com un angelet, perquè encara no era hora d'anar a escola. En Pistó se la mirava en silenci, esperant que l'Enric digués: "anem!"



LA MARIA DORMIA COM UN ANGELET, PERQUÈ ENCARA NO ERA HORA D'ANAR A ESCOLA. EN PISTÓ SE LA MIRAVA EN SILENCI, ESPERANT QUE L'ENRIC DIGUÉS: "ANEM!"



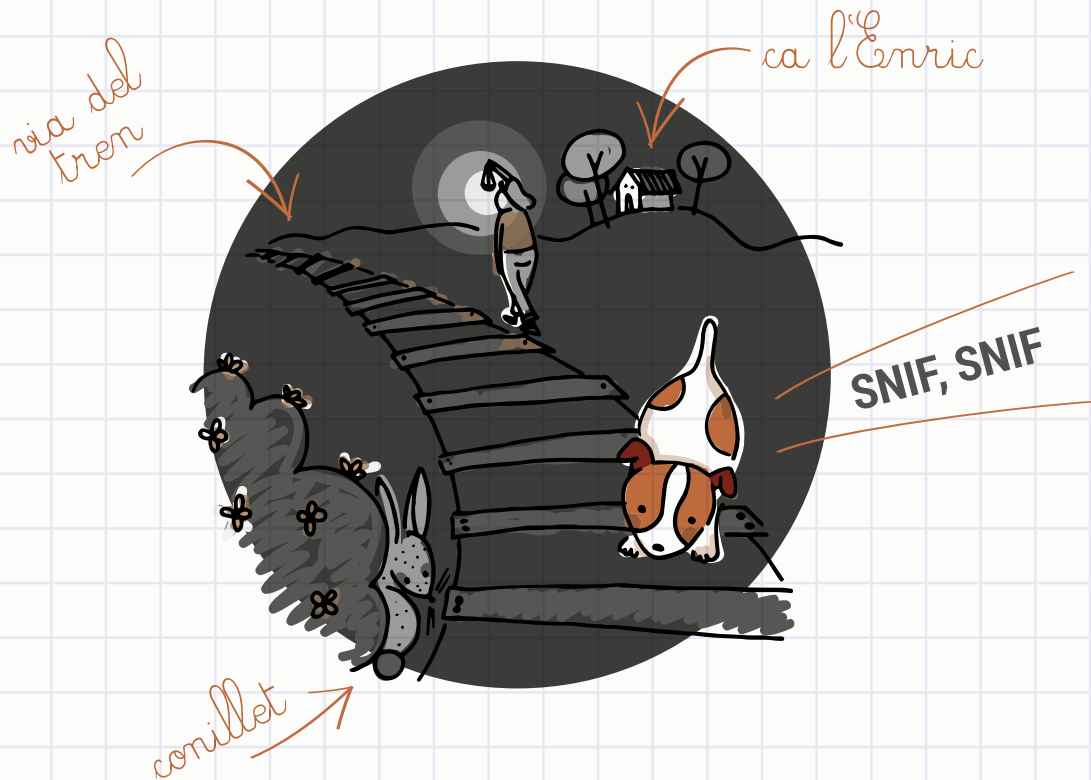
L'Enric agafava un fanalet i anava a peu fins a Sant Feliu de Guíxols. Per no fer sol aquella caminada s'enduia en Pistó perquè li fes companyia.



L'ENRIC AGAFAVA UN FANALET I ANAVA A PEU FINS A SANT FELIU DE GUÍXOLS. PER NO FER SOL AQUELLA CAMINADA S'ENDUIA EN PISTÓ PERQUÈ LI FES COMPANYIA.



A en Pistó li agradava fer de guardavia. Però es passava l'estona ensumant a tort i a dret, buscant conills i senglars.



A EN PISTÓ LI AGRADAVA FER DE GUARDAVIA.
PERÒ ES PASSAVA L'ESTONA ENSUMANT A
TORT I A DRET, BUSCANT CONILLS I SENGLARS.



Quan arribaven a Sant Feliu, el cap d'estació els esperava per saber si el tren podia marxar. Llavors feia un toc de campana i endavant!

ding-dong, que el tren ja marxa!



QUAN ARRIBAVEN A SANT FELIU, EL CAP D'ESTACIÓ
ELS ESPERA PER SABER SI EL TREN PODIA MARXAR.
LLAVORS FEIA UN TOC DE CAMPANA I ENDAVANT!



Aquell era el millor moment del dia:
tornaven en tren a la Font Picant!
En Pistó feia un bot i s'enfilava
dalt del tren darrere l'Enric.

Estació
de Sant Feliu



AQUELL ERA EL MILLOR MOMENT DEL DIA: TORNAVEN
EN TREN A LA FONT PICANT! EN PISTÓ FEIA UN BOT I
S'ENFILAVA DALT DEL TREN DARRERE L'ENRIC.



Juan arrencava, a poc a poc, la màquina feia molt de fum! A en Pistó li agradava mirar per la finestra i sentir l'aire a la cara.



QUAN ARRENCABA, A POC A POC, LA MÀQUINA FEIA MOLT DE FUM! A EN PISTÓ LI AGRADAVA MIRAR PER LA FINESTRA I SENTIR L'AIRE A LA CARA.



Des del tren semblava que el paisatge passava de pressa. El tren xiulava content cada cop que arribava a una estació.



gorra del maquinista

FIU, FIU!

...en Pistó també xiulava!

DES DEL TREN SEMBLAVA QUE EL PAISATGE PASSAVA DE PRESSA. EL TREN XIULAVA CONTENT CADA COP QUE ARRIBAVA A UNA ESTACIÓ.



Li agradava veure com la gent pujava
i baixava del tren. Com carregaven
i descarregaven els paquets. Era com
una festa, que bé que s'ho passava!

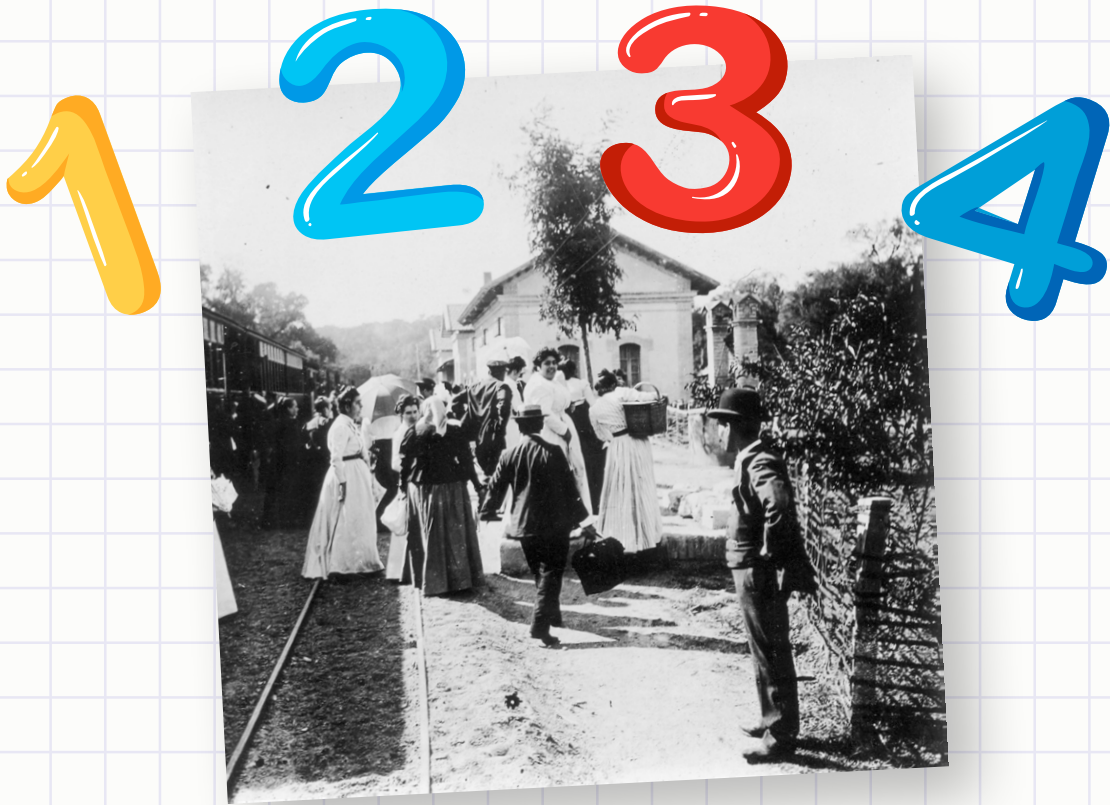
tothom al
tren!



LI AGRADAVA VEURE COM LA GENT PUJAVA I BAIXAVA DEL
TREN. COM CARREGAVEN I DESCARREGAVEN ELS PAQUETS.
ERA COM UNA FESTA, QUE BÉ QUE S'HO PASSAVA!



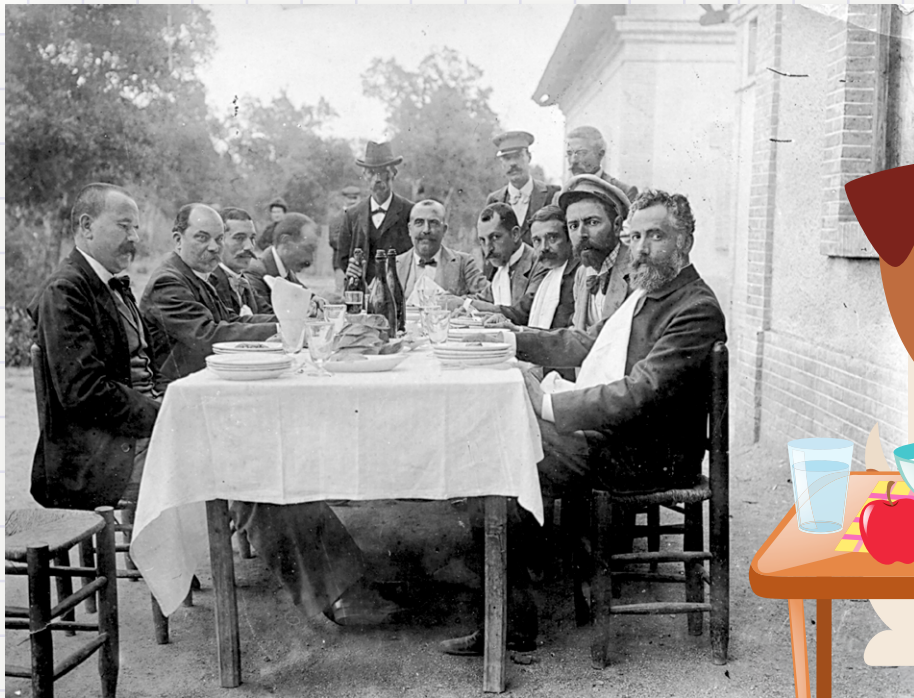
Paraven a L'Agaró, Castell d'Aro,
Santa Cristina i ja arribaven a la
Font Picant! Comptava les estacions:
una, dues, tres i... quatre!



PARAVEN A S'AGARÓ, CASTELL D'ARO, SANTA CRISTINA
I JA ARRIBAVEN A LA FONT PICANT! COMPTAVA LES
ESTACIONS: UNA, DUES, TRES I ... QUATRE!



Llavors feien un bon esmorzar
al restaurant de la Font Picant:
tenien molta gana després de
caminar de bon matí.



LLAVORS FEIEN UN BON ESMORZAR AL
RESTAURANT DE LA FONT PICANT: TENIEN MOLTA
GANA DESPRÉS DE CAMINAR DE BON MATÍ.



Un dia, però, badava mirant
unes pageses que venien del
mercat. Anaven carregades amb
grans cistells. En Pistó va passar
per alt la Font Picant...

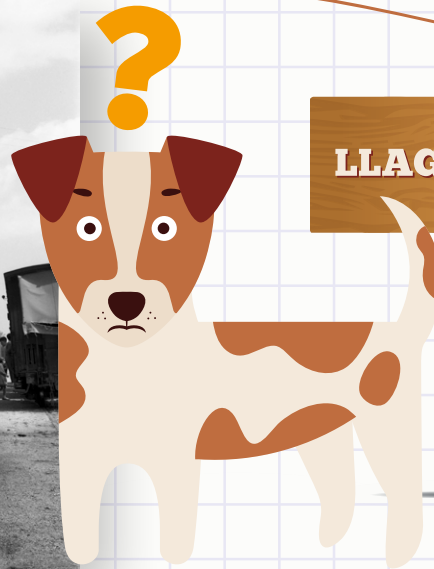


pageses

UN DIA, PERÒ, BADAVA MIRANT UNES PAGESES QUE VENIEN
DEL MERCAT. ANAVEN CARREGADES AMB GRANS CISTELLS.
EN PISTÓ VA PASSAR PER ALT LA FONT PICANT...



Les pageses anaven a l'estació
següent, que és Llagostera.
Quan van baixar, en Pistó va
veure que no coneixia aquell lloc.
Va pensar: "Baixo?"

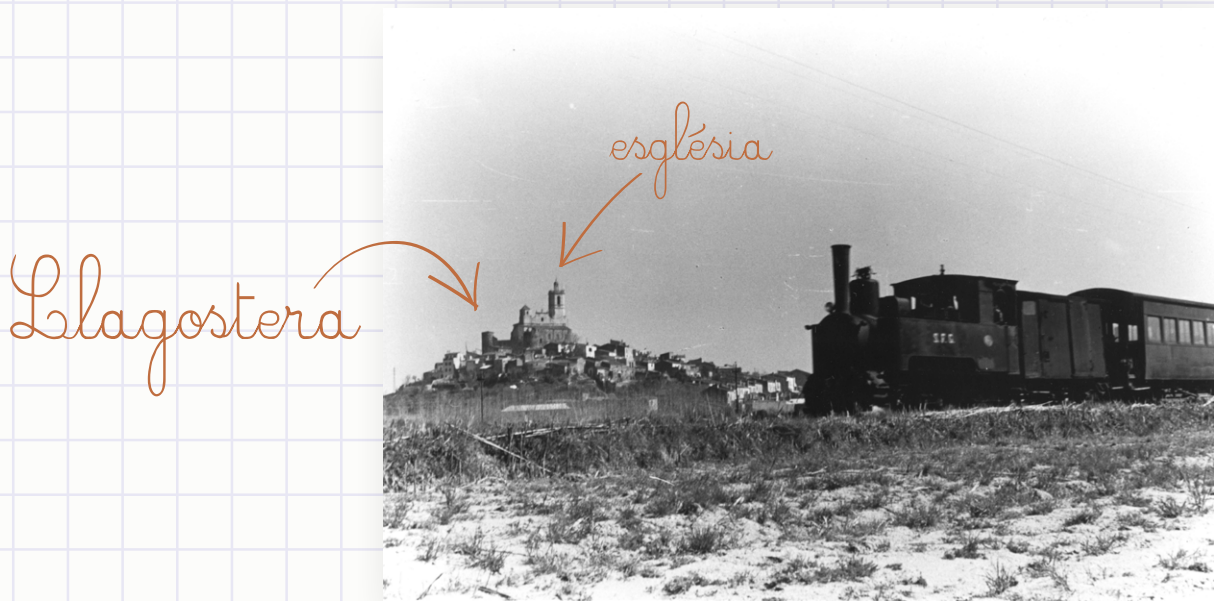


baixo o no baixo?

LES PAGESES ANAVEN A L'ESTACIÓ SEGÜENT, QUE ÉS
LLAGOSTERA. QUAN VAN BAIXAR, EN PISTÓ VA VEURE QUE
NO CONEIXIA AQUELL LLOC. VA PENSAR: "BAIXO?"



Però en Pistó era petit, eixerit i molt atrevit! Va pensar que, si seguia, podria veure fins on arribava el tren. L'Enric deia que anava a Girona.



PERÒ EN PISTÓ ERA PETIT, EIXERIT I MOLT ATREVIT!
VA PENSAR QUE, SI SEGUIA, PODRIA VEURE FINS ON
ARRIBAVA EL TREN. L'ENRIC DEIA QUE ANAVA A GIRONA.



El tren feia via, travessant camps, boscos i rius. Que bonic era descobrir nous paisatges! Era molt emocionant arribar fins al final.



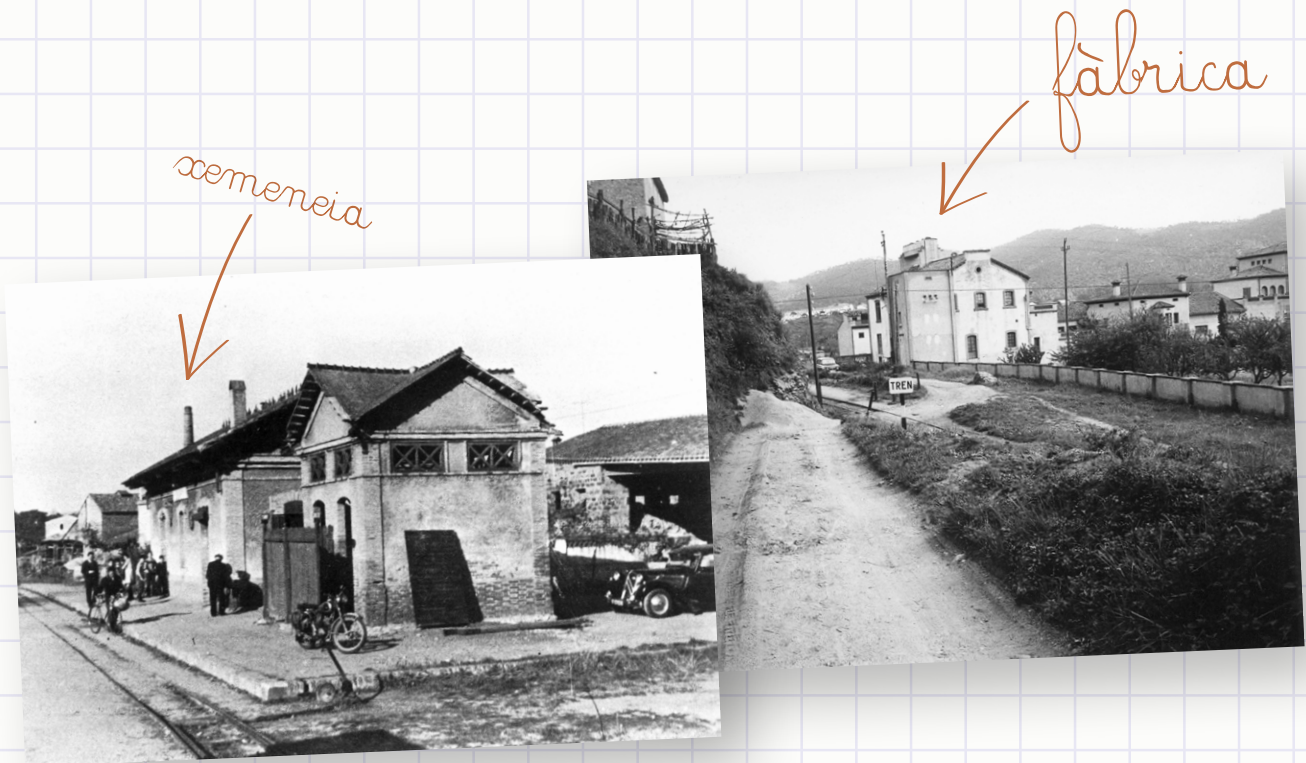
arbres

riu

EL TREN FEIA VIA, TRAVESSANT CAMPS, BOSCOS I RIUS.
QUE BONIC ERA DESCOBRIR NOUS PAISATGES! ERA
MOLT EMOCIONANT ARRIBAR FINS AL FINAL.



Va veure fàbriques de suro a Llagostera i a Cassà, fàbriques de terrissa a Quart i una fàbrica de farina a la Creueta!



VA VEURE FÀBRIQUES DE SURO A LLAGOSTERA
I A CASSÀ, FÀBRIQUES DE TERRISSA A QUART I
UNA FÀBRICA DE FARINA A LA CREUETA!



En Pistó va comptar les estacions fins que va arribar a 12! El tren es va aturar. Com que la via s'havia acabat, va saber que era a Girona!

ja som a Girona!

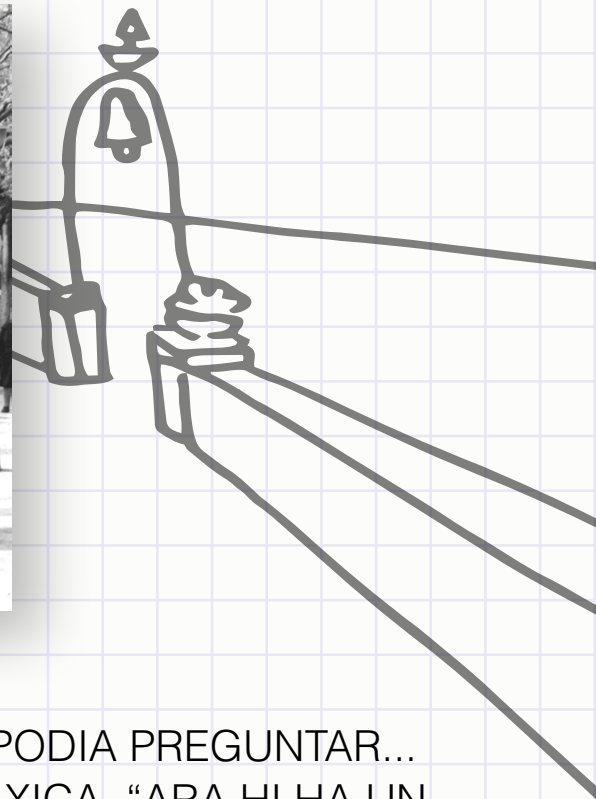


EN PISTÓ VA COMPTAR LES ESTACIONS FINS QUE VA ARRIBAR A 12! EL TREN ES VA ATURAR. COM QUE LA VIA S'HAVIA ACABAT, VA SABER QUE ERA A GIRONA!



Va baixar del tren i va mirar a
qui podia preguntar... Va trobar
una gosseta que es deia Xica.
"Ara hi ha un tren que va a
Sant Feliu", li va dir.

Estació
de Girona



VA BAIXAR DEL TREN I VA MIRAR A QUI PODIA PREGUNTAR...
VA TROBAR UNA GOSSETA QUE ES DEIA XICA. "ARA HI HA UN
TREN QUE VA A SANT FELIU", LI VA DIR.

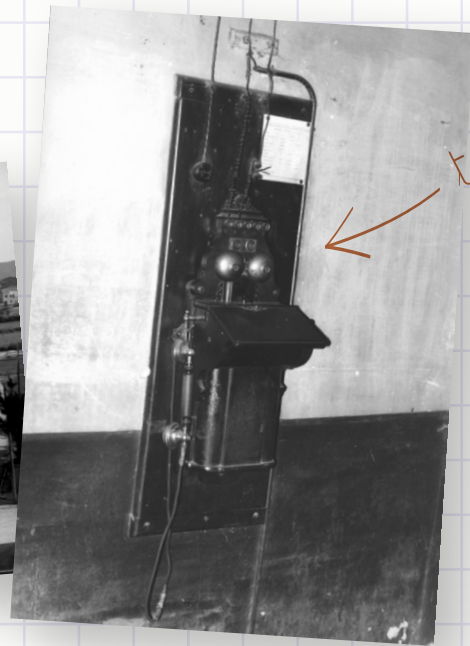


Quan anaven cap al tren, el cap d'estació va conèixer el gosset de l'Enric. Va pensar que s'havia perdut i el va trucar per dir-li que era allà.

el tren
surto de Girona



telefon antic



QUAN ANAVEN CAP AL TREN, EL CAP D'ESTACIÓ VA CONÈIXER EL GOSSET DE L'ENRIC. VA PENSAR QUE S'HAVIA PERDUT I EL VA TRUCAR PER DIR-LI QUE ERA ALLÀ.



En Pistó va dir adéu a la Xica i va pujar al tren. De tornada a la caseta al costat de la via, ja pensava en la Maria, l'Enriqueta i l'Enric.

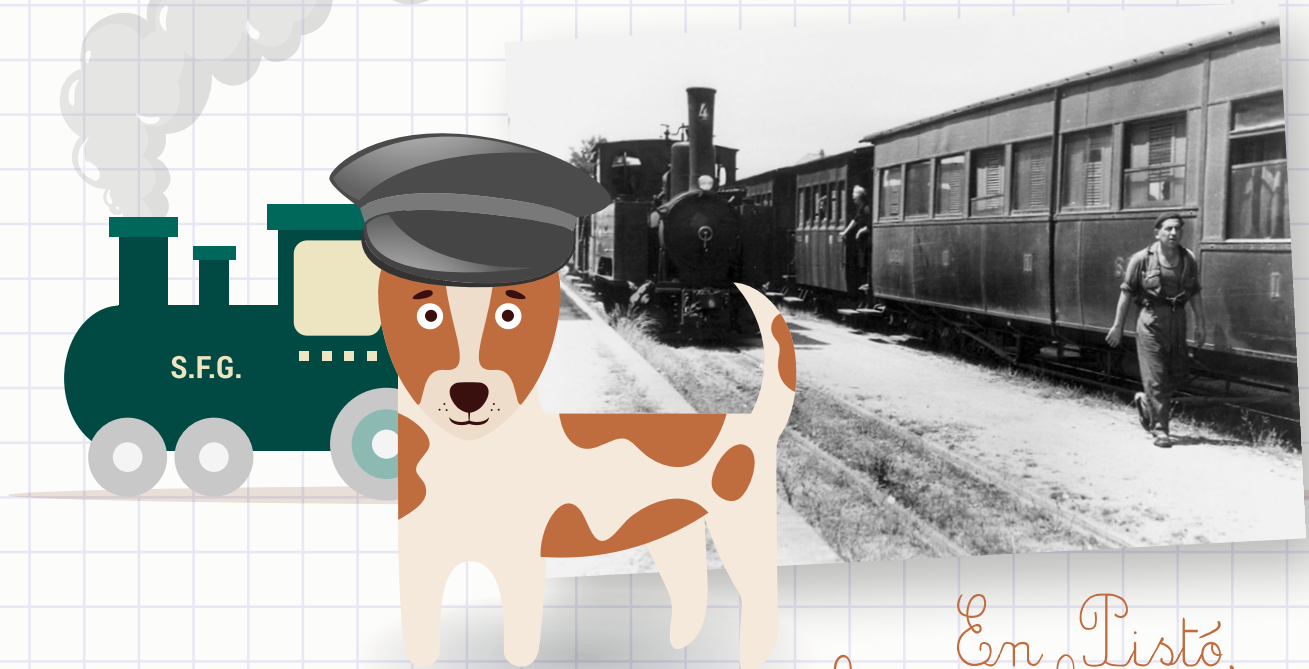


Casa de
la Maria,
l'Enriqueta
i l'Enric

EN PISTÓ VA DIR ADÉU A LA XICA I VA PUJAR AL TREN.
DE TORNADA A LA CASETA AL COSTAT DE LA VIA, JA
PENSAVA EN LA MARIA, L'ENRIQUETA I L'ENRIC.



Quan va arribar es van abraçar contents. Des de llavors, en Pistó va viatjar cada dia en el tren i va ser conegut com el gos ferroviari.



En Pistó,
el gosset ferroviari

QUAN VA ARRIBAR ES VAN ABRAÇAR CONTENTS. DES DE LLAVORS, EN PISTÓ VA VIATJAR CADA DIA EN EL TREN I VA SER CONEGUT COM EL GOS FERROVIARI.



Van ser feliços i van
menjar anissos!



VAN SER FELIÇOS I VAN
MENJAR ANISSOS!





PER QUÈ FEM CONTES?

L'Arxiu Municipal de Sant Feliu de Guíxols custodia més de 2.060 metres lineals de documents i unes 150.000 fotografies. Aquesta documentació conté informació sobre tots els aspectes que fan referència al municipi i al seu entorn des del segle XII fins a l'actualitat.

En relació amb el tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona, l'Arxiu posa a disposició dels usuaris el fons documental de la companyia, format per 35 m lineals, que es desglossen en 10.234 unitats documentals (de les quals aproximadament 1.241 contenen plànols o estan formades exclusivament per plànols de mides diverses) i cap a un centenar de fotografies. A banda, de les fotografies de la companyia, l'Arxiu compta amb més de 500 imatges de diferents autors sobre el tren.

L'Arxiu Municipal no només guarda la documentació sinó que la dona a conèixer de diferents formes i, precisament, una és utilitzar-la com a base per a material didàctic i contes per als més petits. Aquests contes parlen de personatges, fets, llocs, edificis, etc. de la ciutat.



Per saber-ne més...

Sobre els protagonistes

Aquest conté ha estat elaborat a partir d'una de les anècdotes més populars que s'expliquen sobre el tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona. Es diu que hi hagué un gos sense amo que dedicava el seu temps a viatjar per tota la línia, pujant i baixant allà on més li convenia, era conegut per tothom com *el gos ferroviari*. També s'ha pres com a referència el testimoni de Maria Mont, recollit a la pàgina 37 de la publicació *Centenari del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona* (1992). Sant Feliu de Guíxols: Consorci per al centenari del tren. Maria Mont explica la feina dels seus pares Enric Mont i Enriqueta Bou, els quals eren tots dos treballadors del tren.

Com la família Mont, hi hagué famílies senceres treballant en la companyia durant tota la vida. L'Enric Mont era peó a la 4a brigada de la companyia, amb seu a la Font Picant. Una de les tasques dels peons per al manteniment de la via, era fer de guardavia. Tal com s'explica al conte, es distribuïen els trams entre estacions i els recorrien a peu abans que sortís el primer tren -a quarts de quatre del matí-, per comprovar que no hi havia cap obstacle a la via. L'Enric feia el recorregut amb un fanalet, en companyia d'un gos.

L'Enriqueta era guardessa del pas a nivell de Santa Cristina. Les guardesses es feien càrrec dels passos a nivell i dels baixadors, ja que en no haver-hi estació no calia vendre bitllets. Cobraven molt menys que els mossos o els peons, encara que la seva feina requeria una dedicació de 24 h al dia. No tenien comunicació telefònica amb les estacions i havien d'estar pendents tot el dia de sentir els xiulets dels trens per saber quan passaven. Per aquest motiu vivien a prop dels seus llocs de feina.

Sobre la Companyia del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona

Entre 1892 i 1969 hi va haver un tren a vapor que feia el trajecte entre Sant Feliu de Guíxols i Girona, actualment part del seu traçat es coneix com a Via Verda. El tren de Sant Feliu era un tren petit o de via estreta, ja que la via tenia una amplada de 0,75 m. Molta gent encara l'anomena amb afecte el Carrilet, pel seu aspecte entranyable el convertí en un element popular i característic del nostre territori.

Sant Feliu de Guíxols està situada en un punt estratègic per al transport i les comunicacions. A finals del segle XIX experimentà una gran prosperitat, especialment vinculada al creixement de la indústria del suro, juntament amb el comerç marítim i les drassanes. Entre 1880 i 1889, s'arribà a triplicar l'exportació de taps. El 1885 van circular 2.423 carruatges per la carretera de Sant Feliu a Girona (1.067 de viatgers i 1.356 de mercaderies). El comerç del suro necessitava una bona logística que donés resposta a les seves necessitats. Els empresaris van promoure la construcció de la línia de tren i del port.

El 1878 va començar la construcció del Ferrocarril del Bajo Ampurdán, promogut per l'enginyer Teodoro Merly, però s'aturà per manca de finançament. Paral·lelament, sorgien dues iniciatives més: una era promoguda per Joan Goula i, l'altra, per Joan Casas i Enric Heriz. La segona va ser la que va aconseguir més adhesions i finançament. El 1889 començaren les obres, que van durar 3 anys, i el dia 30 de juny de 1892 s'inaugurà la línia. En el trajecte, el tren feia 12 parades, on hi havia estacions de diferents categories i baixadors: Girona, la Creueta, Quart, Llablilles, Llebrers, Cassà de la Selva, Esclet, Llagostera, Bell-lloc-Font Picant, Santa Cristina, Castell d'Aro, S'Agaró i Sant Feliu de Guíxols.

El tren, promogut pels industrials del suro de Sant Feliu de Guíxols i del Baix Empordà, inicialment es dedicava sobretot al transport del suro (un 40 %). Altres productes habituals eren el carbó, les fustes, la sal, el vi, l'oli, la farina, el material d'obra, ferro vell, etc. Entre 1923 i 1924, es construí el ramal del port, per connectar el tren amb el transport marítim. Allí hi havia el magatzem de la companyia, on a banda i banda de la via, l'espai es llogava als principals consignataris. Es van presentar projectes per construir apartadors per indústries com Castelló (1934), la Companyia General de Carbons (1935), Godó i Trias (1947) o la fàbrica de paper Torres Domènech (1943).

Al llarg de la via es van construir molls i apartadors industrials en diferents parades. A Llagostera, on hi havia nombroses indústries (farina i suro) el moll per a mercaderies fou ampliat i cobert el 1894. A Cassà de la Selva l'any 1926 es projectà l'apartador per a la fàbrica de suro Oliver i Cia. A Quart, l'any 1923, es construí l'apartador per a la fàbrica de terrissa de Pere Ginesta. A la Creueta, el 1907, es connectà el tren amb una farinera i una rajoleria (can Masachs).

L'època de més rendiment d'aquest transport es produí als anys 20. El transport de mercaderies havia crescut progressivament, sobretot després de la Primera Guerra Mundial, i arribà als seus màxims després de la construcció del ramal del port, l'any 1924. La crisi del 29 suposà una davallada, que seguí després, amb la Guerra Civil. Durant la postguerra, fins els anys 50, el tren va tenir un paper important en el transport de mercaderies. El desplegament del transport per carretera, més barat, suposà l'inici del declivi. Els darrers 20 anys del tren, el transport de mercaderies gairebé va ser inexistent.

Igual succeí amb el transport de passatgers, que va créixer de manera constant, situant els màxims als anys 20 i, sobretot als anys quaranta. Als anys 50 inicià la davallada, perquè la mateixa companyia inicià el 1947 el transport per carretera en autobusos. Als anys 60 va caure en picat, coincidint amb l'adquisició per part de les famílies dels populars 600.

El règim franquista concedia importància al ferrocarril, però l'excés d'intervencionisme no va facilitar l'adequació de les companyies als nous temps. Des de 1941 tot es decidia des de RENFE (vies d'ample ibèric) i EFE (ferrocarrils de via estreta). L'Estat no va ajudar la companyia a neutralitzar la competència de la carretera, ni tampoc no li facilità la fusió amb el tren d'Olot. Aquest projecte, promogut per les mateixes companyies, havia de garantir la seva supervivència. Per altra part, la companyia no havia aconseguit guanys i no havia pogut renovar el parc mòbil. Als 50 va rebre subvencions de l'Estat, però fou requisada el 1963 perquè no era rentable. Quan l'Estat creà Ferrocarrils Espanyols de Via Estreta l'any 1965, es van tancar moltes línies però el tren d'Olot i el de Sant Feliu de Guíxols encara es van mantenir en servei. El 10 d'abril de 1969 l'Estat va tancar la línia de Sant Feliu de Guíxols a Girona. Durant els 60, van deixar de funcionar més de 1.120 km de via estreta a tot l'Estat. Començà el desmantellament de la línia. Els ajuntaments van comprar les estacions i algunes màquines. Els cotxes i vagons, en la seva majoria foren desballestats i cremats per separar la fusta del ferro, que es venia a pes.

A la fi dels 80 RENFE va desafectar moltes finques expropiades durant la construcció de 8.000 km de via de línies de trens petits. Molts terrenys van quedar abandonats fins que el 1993 es va començar la seva recuperació com a vies verdes. A les comarques de Girona hi ha tres vies verdes, gestionades pel Consorci de les Vies Verdes de Girona. Connectades per un tram de carretera, permeten anar des del Pirineu fins a la Mediterrània per un camí de terra compactada: la Ruta del ferro i del carbó, el Carrilet Olot-Girona i el Carrilet Sant Feliu de Guíxols a Girona. Un trajecte que té més de 20.000 usuaris al mes i que, cada any acull la Trailwalker, organitzada per Intermon Oxfam, una cursa multitudinària per a la solidaritat.

