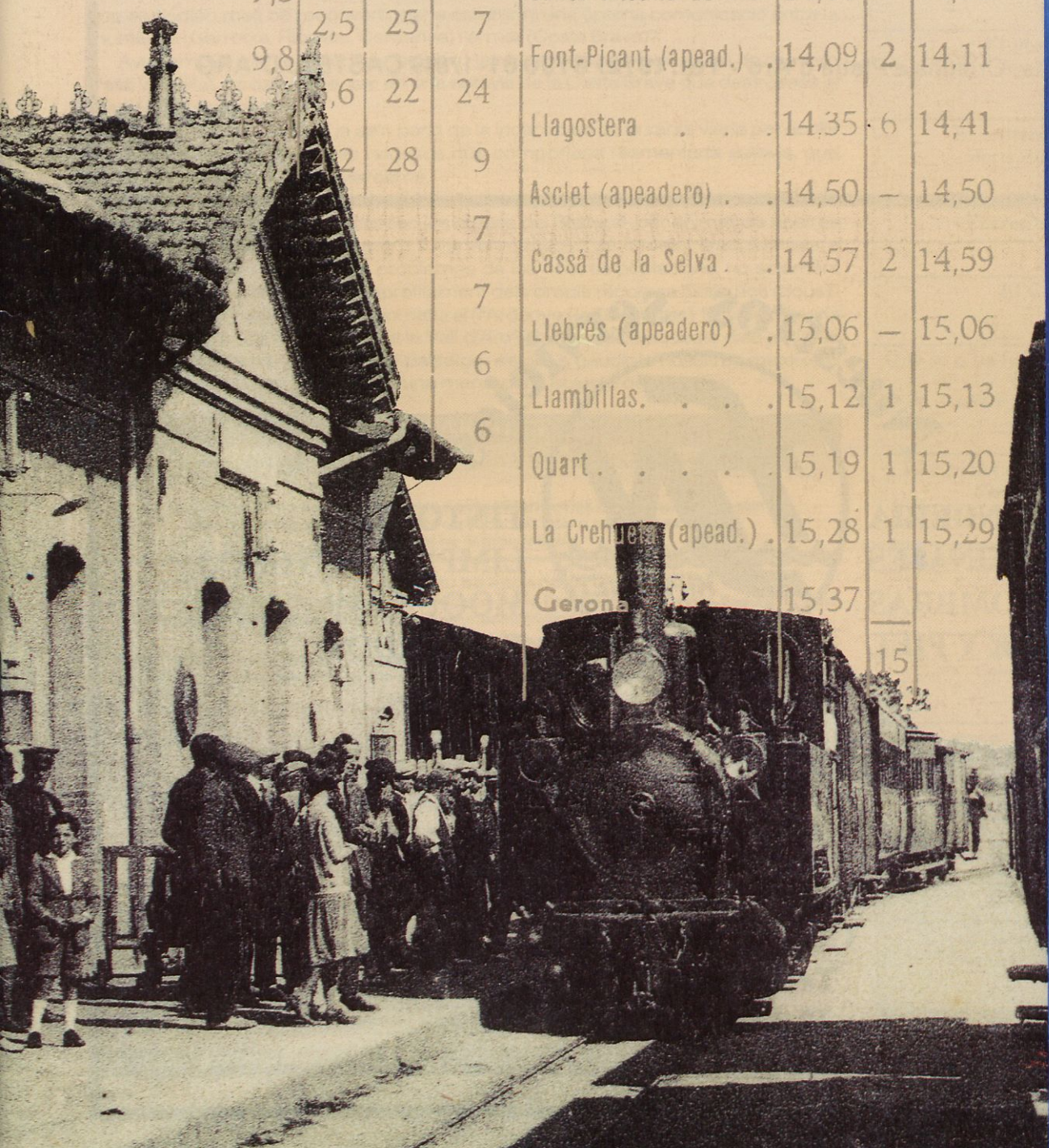


EL CARRILET

CASTELL - PLATJA D'ARO / SANT FELIU DE GUÍXOLS / SANTA CRISTINA D'ARO

Núm. 34
JUNY 1992
250 PTA.

DISTANCIAS		Velocidades	Tiempo concedido	ESTACIONES	HORAS		
Al origen	Inter-medias				Llegada	Parada	Salida
				S. Feliu de Guixols			13,42
2,1	2,1	25	5	San Pol - S'Agaró (ap.)	13,47	—	13,47
4,9	2,8	24	8	Castillo de Aro	13,55	1	13,56
7,3	2,4	24	5	Santa Cristina de Aro	14,01	1	14,02
9,8	2,5	25	7	Font-Picant (apead.)	14,09	2	14,11
	6	22	24	Llagostera	14,35	6	14,41
	2	28	9	Asclat (apeadero)	14,50	—	14,50
			7	Cassà de la Selva	14,57	2	14,59
			7	Llebrés (apeadero)	15,06	—	15,06
			6	Llambillas	15,12	1	15,13
			6	Quart	15,19	1	15,20
				La Crehuela (apead.)	15,28	1	15,29
				Gerona	15,37		



1 8 9 2 - 1 9 9 2
100 ANYS DEL TREN DE SANT FELIU



Concesionario
Oficial RACC

TECNICA DEL AUTOMOVIL

REPARACION EN GENERAL
PLANCHISTERIA - PINTURA
E. MIGUEL

Servicio de Grúa Permanente las 24 h.

Ctra. Sta. Cristina a Platja d'Aro - Tel. (972) 8190 61-17849 CASTELL D'ARO

Nuestros servicios

LAVANDERIA
CORTINAJES
ALFOMBRAS
ANTE Y PIEL



TINTORERIA
LIMPIEZA EN SECO
MOQUETAS
TAPIZADOS

SOMOS ESPECIALISTAS

Edificio Round Store
Ctra. St. Feliu, s/n.
Teléfono 81 79 37
PLAYA DE ARO



Aquest mes de juny s'acompleix el centenari del petit -de via estreta- ferrocarril que enllaçava Sant Feliu amb Girona. Just un segle després de la seva inauguració, doncs, tots els pobles de l'antiga línia han volgut evocar el seu tren. Amb Sant Feliu i la Vall d'Aro, Llagostera, Cassà, Llambilles, Quart i Girona han decidit de sumar-hi esforços i interès per a celebrar la commemoració justa i profitosa d'un tren que tingué una vida massa curta, per a nosaltres, una vida de setanta-set anys. Començà la seva existència a les 5 h 01 m del dia 30 de juny de 1892, i tristament finí a les 0 h de l'11 d'abril de 1969.

Amb l'aturada definitiva del tren, s'acabà també quelcom de la nostra vida: sentiments, records, il·lusions, etc.

La celebració del centenari del tren de Sant Feliu podria limitar-se tan sols a recordar amb nostàlgia aquell passat llunyà de la nostra existència relacionat amb el tren.

Però la voluntat del Consorci constituït per a la celebració d'aquest centenari, que coincideix amb la de la nostra revista és tota una altra: la de deplorar una pèrdua tan valuosa, no només per als guixolencs i la Vall d'Aro, sinó també per als gironins de la ciutat i comarques, per als barcelonins, turistes, etc.

On són les bones -i segures!- autovies que havien de substituir unes vies fèrries que es podien molt bé reconvertir per a establir-hi una òptima comunicació entre la muntanya (Garrotxa, Ripollès, Cerdanya) i el mar (Costa Brava)?

Avui, amb el manteniment de les vies i la reconversió del tren en un de modern d'alta velocitat, no caldria pensar en una autovia de la Costa Brava que destrossés el massís de l'Ardenya.

Al núm. 30 del "Carrilet" ja se'n parlà de la incapacitat de la xarxa viària per acollir el flux turístic, i dels aspectes negatius que comportaria l'esmentada autovia, que seria l'allargament de la del Maresme.

Voldríem, per acabar, que s'aprofités l'avinentsa de la celebració d'aquesta línia perduda del tren -per on ara passen les aigües del Pasteral- per animar els nostres ajuntaments a treballar, demanar i lluitar -en consorci de forces i energies- per a trobar una solució comuna als problemes de les nostres poblacions, no solament viaris, sinó els de la potabilitat i aprofitament dels propis recursos hidràulics (pous) i els de la conservació del patrimoni natural (l'Ardenya i les Gavarres). Són necessaris tants camps de golf concentrats a la Vall d'Aro? Com es deia aquests dies a Rio de Janeiro, la nostra natura -el nostre paisatge- és per a gaudir-lo nosaltres mateixos i els qui ens visiten i no, per a fer-ne una mercaderia objecte de consum.

EL CARRILET

Membre de l'ASSOCIACIÓ CATALANA DE PREMSA COMARCAL

EL CARRILET no es fa responsable necessàriament de l'opinió que expressin els articles signats. Es permet la reproducció total o parcial dels articles, esmentant-ne la procedència.

COLLECTIU DE REDACCIÓ

Pere Barreda, Jordi Bas, Cecilio Blanco, Jordi Bona, Anna Escarpenier, Valentina Escudero, Julio Falces, Jordi Figueras, Àngel Jiménez, Amadeo Mayoral, Josep Mir, Narcís Palahí

COL·LABORADORS

Joan Pluma, Antoni Juanals, Francesc Ferrer, Josep Arnau, Narcís-Jordi Aragó, Xavier Sala, Joaquim Pijoan, Tomàs Rosés, Alfons Hereu, Julià Morales

DISSENY PORTADA

Xavier Amat

FOTOGRAFIA

Arxiu Històric de SFG, Jordi Ibáñez, Sr. Conchillo, Maristany

REDACCIÓ

Av. de la Platja, s/n (antiga Creu Roja) - CASTELL D'ARO

Administració, subscripcions i publicitat

BBC Comunicació - Centre Comercial Eurocenter
Apartat 176 - 17250 PLATJA D'ARO - Tel. 82 64 19 - Fax 82 57 44

Dipòsit legal: GI-292-87

Grup Cultural "EL CARRILET" - Apartat 107 - 17250 PLATJA D'ARO

IMPRESSIÓ

GRAFICOLOR - C/ Barcelona, 82 - 17820 BANYOLES

FOTOCOMPOSICIÓ

Montse Casas - Minall, 8 - 17004 GIRONA

Preu subscripció anual (11 números): 2.200 PTA.

S U M A R I

4

Un consorci per al centenari del tren?
Antoni Juanals i Roman

5

La vinculació de Girona amb el tren de Sant Feliu
Joan Pluma i Vilanova

7

1992. Inauguració
Àngel Jiménez

9

La via dels records
Joaquim Pijoan

11

El tren en el record dels cristinencs
Jordi Bass / Amadeu Mayoral

15

Tot un viatge
Josep Arnau i Figuerola

17

El nostre tren
Tomàs Rosés

19

El centenari del tren
Marta Albà i Espinet

21

El tren en imatges

26

El Carrilet

28

Que se n'ha fet de l'antic patrimoni del tren?
Pere Barreda i Masó

30

El carrilet que hauria pogut ser
Narcís-Jordi Aragó

33

«Trens rigorosament controlats»
Alfons Hereu i Ruax

35

Fins sempre!
Concepció Puigvert

36

Conversant sobre el carrilet amb Pere Pujol
Valentina Escudero

39

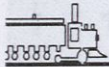
Carrilet, sempre has estat màgic
Xevi

40

El tren i la història
Francesc Ferrer i Gironès

42

Enyorança del Carrilet
Julià Morales i Ramíez



Un consorci per al centenari del tren?

ANTONI JUANALS i ROMAN
Alcalde de Sant Feliu



Els lligams de Sant Feliu i Girona -junt amb tots els altres pobles que hi ha al camí-, des de fa molts segles han estat ben forts i entranyables. A l'època medieval la nostra vila era el port natural de Girona i, així, esdevingué carrer d'aquella ciutat, en el sentit que els ciutadans d'ambdues poblacions gaudien dels mateixos privilegis i de les mateixes càrregues o impostos.

Per tant, històricament sempre calgué establir -i tenir-ne cura- una bona comunicació a través dels camins i carreteres. El 1320 se'n féu construir una de més apta d'acord amb la intensificació de les relacions comercials entre les dues ciutats.

Si de llavors ençà el vincle ha continuat existint, calia que -amb la invenció d'un nou mitjà de transport- Girona es posés a l'abast dels guixolencs a través dels nous camins de ferro: les vies.

Palamós ja ho havia fet! I Sant Feliu no podíem ser menys. La iniciativa, com tothom sap, fou tan sols dels ganxons.

Tanmateix, amb els anys els gironins i els habitants de tots els pobles de l'entremig anaren descobrint que l'esforç de la vila germana, costanera, no havia estat estèril; a poc a poc, experimentaren els avantatges del tren, i no solament per a traslladar-se físicament d'un lloc a un altre, sinó com a lloc comú de coneixença, de relació de veïnatge i fins de diversió. Era un tren petit -en relació al tren gros de Girona/ Barcelona, però amb la seva poca velocitat i molta simpatia anava teixint aquells lligams en consciència de comunitat, de comarca. Era el nostre tren. No sols de Sant Feliu, sinó de la Vall d'Aro, de Llagostera, de Cassà, de Llambilles, de Quart i de Girona. I sobretot dels sectors de població més senzills i populars: pagesos, estudiants, joves, etc, que no disposaven aleshores d'un mitjà més modern, costós i individualista; del cotxe.

El 1969, però, es perdé ben malauradament aquella eina de comunicació en el sentit més ampli del mot, que era el tren.

Cent anys després de l'inici d'aquella aventura, les corporacions municipals de l'antiga línia del tren ens hem retrobat, amb motiu de la celebració del centenari de la inauguració del ferrocarril. I hem constituït un consorci, a fi de fer la celebració d'acord amb l'esperit de què hem parlat abans: el tren era de tots.

Algú potser pensarà que això de constituir-ne una entitat jurídica d'aquesta mena és excessiu.

La realitat, però, és que sota d'aquest nou lligam institucional els representants públics dels pobles de l'antiga línia del tren ens hem retrobat per parlar de tren. I els tècnics ho han fet per treballar conjuntament, en equip. Uns i altres hem tingut l'ocasió d'intuir les grans possibilitats que ofereixen aquestes reunions.

A més a més, totes les poblacions podran gaudir i aprofitar el mateix fruit d'aquests treballs i neguits: l'exposició, el llibre, el póster, el retallable, etc.

Tanmateix, no voldríem que el motiu d'aquest retrobament es limités a recordar i enyorar un passat històric amb més o menys sentiment.

Voldríem que, positivament, en restés l'afany d'afrontar en comú qüestions més actuals, com la portada d'aigües del Pasteral, la conservació del patrimoni natural i cultural de les nostres poblacions.



La vinculació de Girona amb el tren de Sant Feliu

JOAN PLUMA i VILANOVA
Regidor delegat de Cultura i Educació
Ajuntament de Girona

La vinculació de la ciutat de Girona amb el tren de Sant Feliu és òbvia. Girona, centre d'un precari nus de comunicacions ferroviàries del que només ha sobreviscut la línia Barcelona-Portbou, veié reforçat el seu paper de capitalitat. Avui, transcorreguts cent anys des de la creació de la línia, queda un record més caracteritzat pel romanticisme dels records d'infància dels que el féren servir, que per ésser un element essencial del teixit econòmic, social i cultural que constituïen les poblacions que travessava la línia.

Al marge dels resultats de la línia, tant pel que fa a dinamitzar la vida econòmica d'aquesta zona del país com pel que respecta a la viabilitat de la línia com a projecte empresarial, la valoració no pot ser del tot optimista. No gens menys, el Carrilet ha continuat present en les vides dels pobles i ciutats fins i tot després d'haver desaparegut.

En primer lloc en la memòria de molts dels que viuen entre Girona i Sant Feliu de Guíxols i que van fer d'aquest tren el seu principal mitjà de transport i de vida.

En segon lloc en la vida de molts pobles que després de



les primeres eleccions municipals de la democràcia han pogut dotar-se d'equipaments cívics i culturals gràcies a la rehabilitació i recuperació de les antigues estacions.

En tercer lloc, recuperant l'antic traçat per a iniciatives que milloren la qualitat de vida de totes aquelles persones que viuen al llarg de l'antiga via, com és la portada d'aigües.

El Consorci creat pels Ajuntaments de Girona, Quart, Llambilles, Cassà de la Selva, Llagostera, Santa Cristina d'Aro, Castell-Platja d'Aro i Sant Feliu de Guíxols amb motiu de la commemoració del centenari del naixement del carrilet, s'ha proposat com a objectiu donar a conèixer la història i l'impacte d'aquest tren sobre el territori en el qual existí. Aquest exercici ha permès además de recuperar una part de la nostra història recent, fer aflorar patrimoni documental i arxivístic sobre el Carrilet i ens ha donat la possibilitat de valorar un passat que encara és viu en la nostra vida quotidiana.

Manteniment Mecànic i Elèctric de Piscines
TRACTAMENT D'AIGÜES
Ferro - Manganès - Calç

JOAQUIM HORNOS i CLARA

MESTRE INDUSTRIAL

c/ Nou, 7 - Tel. (972) 81 94 30
17249 CASTELL D'ARO (Girona)



MAR FRANC

LA MILLOR PELL AL MILLOR PREU

Ctra. a Sant Feliu, 22 - PLATJA D'ARO

 Cristalleries Cial. de l'Alumini
COSTA BRAVA S.A.

Serralleria en alumini i cristalleries

**VIDRES PLANS
FUSTERIA ALUMINI
MAMPARES BANY**

Ctra. Santa Cristina d'Aro, s/n
Tel. (972) 81 82 15
PLATJA D'ARO (Girona)



Del tren de Sant Feliu, amb motiu del seu centenari (i 3)

1992. Inauguració

ÀNGEL JIMÉNEZ

27 DE JUNY. A GIRONA AMB TREN

El dilluns 27 de juny, quan encara no eren les set del matí, sortí el primer tren de Sant Feliu en direcció a Girona, per anar a rebre el senyor Joan Casas que tornava de Madrid amb el permís oficial a la butxaca del funcionament del tren.

No havia tingut lloc encara la inauguració oficial, però pagava la pena d'organitzar el viatge amb tren per a celebrar millor l'esdeveniment. Joan Casas que, a més de President del Consell i Gerent de la Companyia, era l'alcalde de la vila i venia amb el permís de fer circular el tren.

Un bon grup de guixolencs, amb el



Joan Casas i Arxer, promotor principal del tren i heroi de la diada d'inauguració.

Consistori al davant, arribaren a Girona. A mitja tarda, l'estació de França tenia color ganxó. Tant a l'arribada de Casas per aclamar-lo.

A les set de la tarda, tots plegats es varen reunir a l'andana de l'estació provisional del nostre tren per a emprendre el retorn a Sant Feliu.

Tots els pobles de la línia, en conèixer la notícia de la circulació del tren especial, sortiren a rebre'l. L'entusiasme de Cassà i de Llagostera, lògicament, es manifestà més plenament.

Mentre uns guixolencs havien anat a Girona, altres a Sant Feliu preparaven una festa de rebuda a Casas. El "Centro Recreativo" i el "Centro Lírico" organitzaren una passada pels carrers tot anant cap a l'estació, on ja hi havia gent.

El telèfon funcionava sense parar transmetent tot el que s'esdevenia a les estacions de la línia, fins que la de la Vall d'Aro anuncià la proximitat del tren. Passant per alt molts detalls, en resum direm que l'arribada va ser ben caluro-

sa i que, seguint els acords de la banda musical, es dirigiren cap a l'Ajuntament pel carrer Major especialment il·luminat. A la casa de la vila hi hagué els parlaments i aplaudiments que eren del cas.

Hi hagué dos dies de festa: el 29 de juny, per a la benedicció de la línia, i el 30 per a la inauguració.

29 DE JUNY. BENEDICCIÓ I FESTA

Aquest dia, a les sis de la tarda, va tenir lloc l'acte religiós de la benedicció solemne del ferrocarril i de les dependències de l'estació, per part del senyor rector de la parròquia, Mn. Jaume Puig.

A la nit, les façanes dels carrers més centrals de la població estaven guarnits amb domassos i il·luminació, com era costum de celebrar a Sant Feliu els grans esdeveniments.

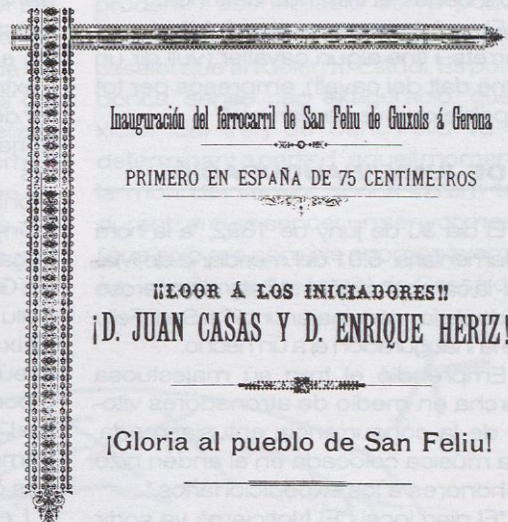
El passeig, els carrers i els establiments públics es veieren plens d'animació pels guixolencs que volien festejar la diada. El cor "Gesoría" cantà diverses peces del seu repertori davant del domicili de Joan Casas; mentre que l'"Avant" i l'altra associació coral de Sant Feliu oferiria una serenata al Sr. Pella i Forgas, arribat el dia abans, i que s'estava a casa de Francesc Suñer.

Totes aquestes notícies tretes del "Noticiero", Gaziel les reescribí amb molta gràcia en el seu llibre "Sant Feliu de la Costa Brava":

"La vila estava més trasbalsada que si hagués hagut de rebre el rei o el papa. Del can-



NÚMERO EXTRAORDINARIO



Fragment de la primera pàgina del setmanari guixolenc «El Noticiero» del 30 de juny de 1892

tó de Tueda—el barri on s'havia construït l'estació—l'entusiasme pel tren va fer-hi sorgir un barri nou, comptant amb la vida i l'animació que el carrilet li donaria. El carrer de la Processó (avui de Joan Maragall), que fins llavors havia estat una costa polsosa i excèntrica, que no menava enlloc, com que ara conduïa a l'estació, es convertí en una via animada on la gent rica construï, a banda i banda, cases noves i bones, tant que encara hi són (...).

Ara penseu com anava el meu carrer,



REVISTA DE GERONA

DE GERONA A SAN FELIU DE GUIXOLS



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

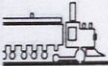
La facilidad que aquella vía proporciona y la manera digna con que la villa de San Feliu solemniza su apertura, celebrando una Exposición de Bellas Artes, hacen que creamos de oportunidad decir sobre una y otra algunas palabras.

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

ARO XVII.—AÑO DE JULIO 1892.—NÚMERO VII.

25

El gironí Botet i Sisó, a la "Revista de Gerona", ens descriu el seu primer viatge de Girona a Sant Feliu.



CENTENARI DEL TREN DE SANT FELIU

a les sis de la tarda del dia 29, quan el rector de la parròquia del monestir, mossèn Jaume (...), acompanyat de dos escolans de gala, com si fossin del Vaticà, que tot ho estrenaven, sotana vermella, roquet de randa, guants de fil blanc i sabates xarolades, i seguit del magnífic Ajuntament en pes, els agutzils, els serenos i una banda de música, passaven per davant de casa, camí de l'estació, cap a beneir el tren nou de trinca.

Els estalonaven un sensí de tartanes i xarrets, i fins algun cavaller (vull dir un home dalt del cavall), empresos per tot un poble que venia darrera".

30 DE JUNY. INAUGURACIÓ

El dia 30 de juny de 1892, "a la hora reglamentaria -5.01 del meridiano de Madrid- la campana dió la señal y el poderoso silbido de la máquina anunció a Sant Feliu que la inauguración era un hecho.

Emprendió el tren su majestuosa marcha en medio de atronadores vítores de la concurrencia entusiasmada. Una música colocada en el andén hizo los honores a los expedicionarios."

"El diari local, "El Noticiero", va sortir amb unes lletres de pam a la primera plana del número extraordinari, cridant als quatre vents: ¡¡Llor a los iniciadores Don Juan Casas y Don Enrique Heriz!! Gloria al pueblo de Sant Feliu!!".

VIATGE DE GIRONA A SANT FELIU

L'historiador gironí Joaquim Botet i Sisó ens deixà a la Revista de Girona, juliol de 1892, la crònica del viatge fet a

la inversa: de Girona a Sant Feliu.

El tren arrancava de l'estació provisional de Girona, situada al costat del cobert de càrrega de la línia internacional, junt a la carretera de França. Travessant la carretera, es dirigia per l'extrem del carrer de la Rutlla a la gorja que formen les Pedreres i Montilivi, vorejant l'Onyar, seguia el traçat del camí vell de Girona a Sant Feliu. Passant el baixador de la Creueta, hi havia el pont de ferro sobre l'Onyar de vuit trams de deu metres cadascun, per arribar poc després a l'estació de Quart. Una estació de construcció sòlida i senzilla, amb un elegant quiosc que servia de lavabos.

El tren, llavors, continuava de prop i en direcció paral·lela a la carretera fins a Llabilles. Després de passar pel pont de ferro del Bugantó arribava a Cassà, havent recorregut tretze quilòmetres i mig en tan sols trenta-cinc minuts.

De l'estació de Cassà a la de Llagostera -les dues més importants del trajecte-, hi havia set quilòmetres que es feien seguits i es passava per sobre del pont sobre la riera Verneda.



A Font Picant, a fer-hi la berenada.

En sortir de Llagostera el tren havia de pujar fins a l'alçada de Can Nadal, a uns cent trenta metres sobre el nivell del mar, que era el punt més alt de la línia. Des d'allà baixava immediatament cap a la Vall d'Aro, esquivant en continu revolts la Costa de l'Alou i els vertents de Panedes, entre frondosos boscos d'alzines sureres. En aquest indret es trobaven els dos desmunts més importants de la

línia, fets en roca viva.

Passant pel pont fet en ple revolt, sobre tres arcs d'obra de vuitanta metres de radi, el tren parava a l'abaixador de Font Picant, terme de Belllloc, indret molt concorregut per la fama de les seves aigües medicinals i on ja s'havia establert el restaurant.

Deixant a la dreta del viatger la carretera de segon ordre i les altituds de Solius amb el seu castell enrunat i les restes de monuments d'èpoques primitives, el tren s'aturava a Santa Cristina. A vuit minuts s'arribava a Castell d'Aro amb els seus grups d'habitatges aïllats escalant el vessant de les Gavarres. El tren s'acostava al mar que ja s'albirava a l'horitzó.

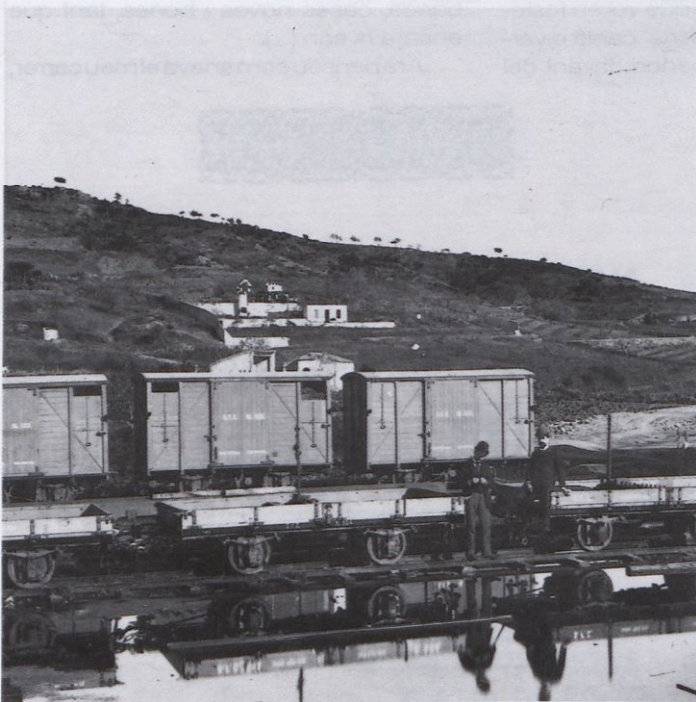
El darrer pont de ferro, aquest sobre el Ridaura, donava pas a la via que pujava pels turons que rodegen Sant Feliu i des d'on es dominava l'esplèndida platja de Sant Pol, en passar davant per davant del nou escorxador guixolenc.

Així, després de trenta-nou quilòmetres, el nostre viatger gironí arribà a l'estació de Sant Feliu, la més important de la línia, on hi havia els tallers (amb un motor Alexander d'una força de vint cavalls), andanes per a càrrega cobertes i a l'altre material mòbil de recanvi.

Quatre locomotores de la casa Kraus i Companyia de Munich, quinze cotxes de viatgers i trenta-tres vagons de càrrega formaven -el 1892- el material mòbil de la línia del tren de Sant Feliu.

En conjunt, el cost total de la realització de fer funcionar el tren de Sant Feliu havia pujat a uns cinc-cents mil duros.

De tot això, en fa cent anys.



L'estació de Sant Feliu, l'any de la inauguració.



La via dels records

JOAQUIM PIJOAN

Dir alguna cosa del tren petit de Sant Feliu de Guíxols, i fer-ho per encàrrec, i, a més a més, per a la revista "El Carrilet" (jo que em queixava que aquesta revista no segueix un nord prou clar en la qüestió de la distribució de les matèries que s'han de tractar a cada número), et posa en un compromís. Un doble compromís, ja que ara ja no et pots continuar queixant del que et queixaves, i t'aboca a uns records perduts més de trenta anys enrera en el pou de la memòria. Què dir d'un temps tan fosc, sense cap recurs per consultar arxius o calaixos amb paperassa diversa, com fer-ho per a no quedar irremissiblement retratat amb una mà al davant i l'altra al darrera?

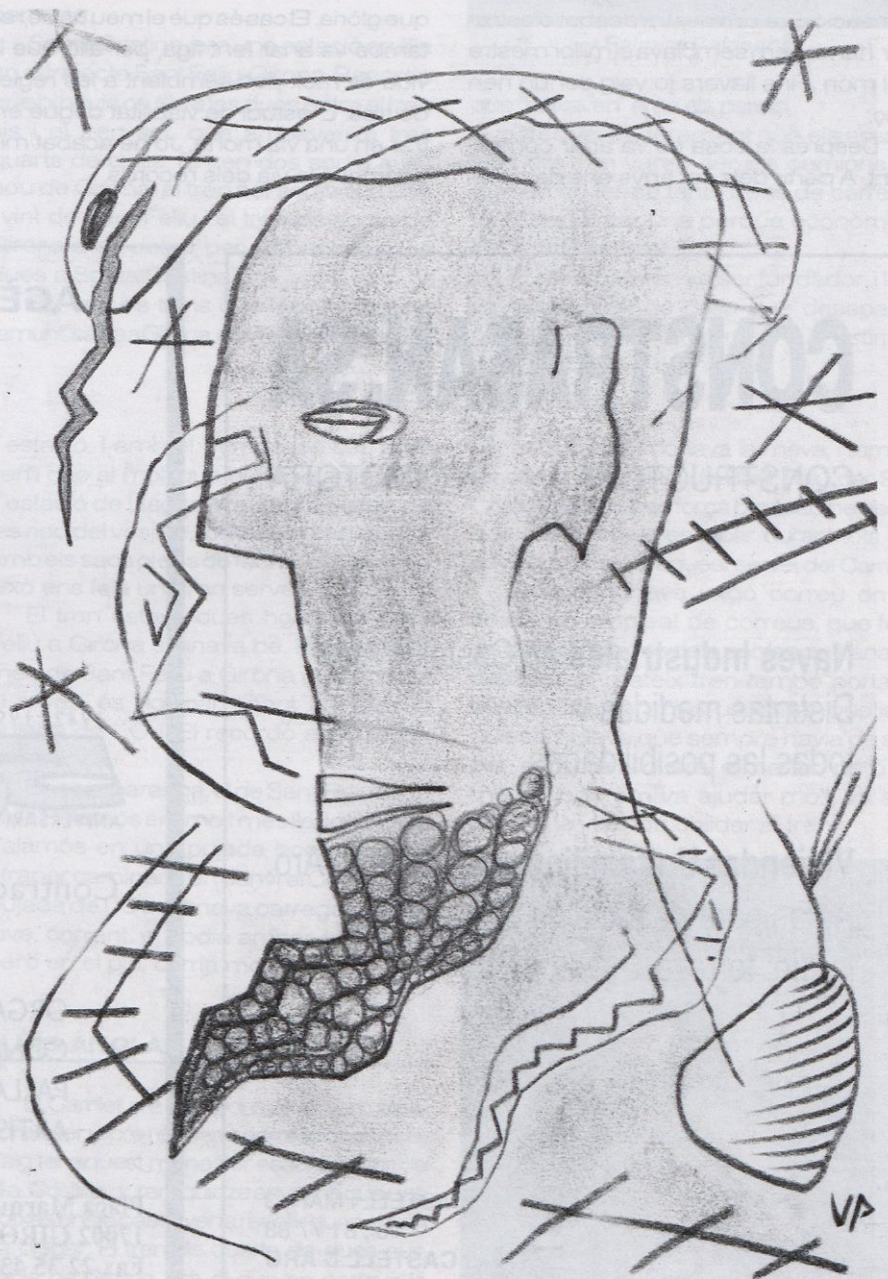
Em capbussaré en el mar de la caòtica memòria, i em serviré dels records purs i simples, vull dir, els records que em vinguin atzarosament a la punta dels dits. No puc quedar malament amb l'Amadeu, que és home d'activitats tan diverses com lloables. Pot tenir, però, aquest exercici pianístic de primer de Conservatori algun interès per al lector? Tenen alguna amenitat les divagacions tan difícils d'encarrillar com ho és aquesta? Els dubtes m'aclaparen.

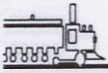
El record més viu que tinc del Carrilet de Sant Feliu va lligat als últims anys de la seva vida, a la seva època final. Parlo dels anys de la seva inevitable decadència, entre el cinquanta i el cinquanta-cinc, anys que, si em permeteu la confessió, són el meu paradís perdut (per raons de modèstia i escepticisme ho escric en minúscula). Jo no sé quan li dura la sensació de paradís perdut, un cop tot són records, a l'home mortal i corrent. Jo, que puc incloure'm en la classificació, la situo dels quatre als set anys. Ja em perdonarà el lector d'embranchar-lo per camins tan poc pràctics, tan de mal definir, tan subjectius que diria un amic meu crític d'una excelsa objectivitat. Intentaré anar de dret, sense més divagacions i parèntesis, a la narració linial i fidel del recordatori encarregat.

L'any 1952 vaig començar, pel setembre, d'anar a l'escola. El senyor Jun-

cà era el mestre. Recordo el primer dia com si fos ara. El tren de les set va ser des d'aquell dia el despertador. El de les nou el d'entrada. L'avi Joan va ser qui em va inculcar que el de les set era el senyal del nou dia. En Mariano Ferrer i l'Ernesto Soler, que foren qui varen iniciar-me per les tresqueres escolars, em varen advertir que quan el de les nou xiulava cap a la ribera Marcona era

prudent i aconsellable ser a poques passes de la porta d'entrada d'aquell casalot que en dèiem l'Estudi. Es pot dir, doncs, sense cap exageració, que el xiular del tren de Sant Feliu va ser determinant a partir d'aquell moment. A la mort del senyor Juncà vàrem tenir durant un curs sencer un senyor mestre (que això era com els anomenàvem en aquells temps Arcàdics) de Cassà de la





Selva. Era un jove ben plantat, de l'última fornada, que si la memòria no em falla es deia i (desitjo que es continui dient) Joan Solà. El senyor Joan. Arribava cada matí amb el tren de les nou. Els de baix el poble (la via era la línia divisòria entre els de dalt i els de baix), solíem rebre'l a l'Estació, vigilats per en Pepet de l'Estació, un home boi de paraules justes. Pujàvem en comitiva cap a l'escola. Les classes del matí depenien força de l'horari del tren de les nou. Les de la tarda, per compensar algun retard del matí, de vegades s'allargaven fins a quarts de sis. El senyor Joan se'n tornava cap a Cassà amb el tren de les sis. I fins l'endemà. El tren ja era molt tronat, encara que a mi em semblés el millor del món. Però el senyor Joan, us ho haig de dir amb tota franquesa, era una veritable compensació: Era un mestre acabat d'estrenar. I també em semblava el millor mestre del món. Fins llavors jo vaig ser un nen feliç.

Després la cosa es va anar compllicant. A partir dels set anys ens decreta-

ven que ja teníem ús de raó. El tren de les deu de la nit marcava una altra frontera horària. El carrilet, ben contràriament a l'inici de les meves incipients responsabilitats (ja havíem fet la COMUNIÓ, ja fèiem regles de tres, valgue'm Déu Senyor...!) va entrar en una llastimosa agonia. Abans de passar a mans de l'Estat, o després, es va fer un estudi de viabilitat. Una empresa francesa deia que portant la línia fèrria fins a Olot i Puigcerdà, el carrilet convertit en un monorail modern dels que projectaven la família Goikoetxea (si no em falla la memòria), era rendible tècnicament i econòmicament. D'aquest estudi, que els diaris de l'època publicaven de tant en tant, va arribar un moment que no se'n van saber res més. El final, tots vostès el coneixen, va ser un final amb més pena que glòria. El cas és que el meu ús de raó també va anar fent figa, per allò que la vida és molt poc semblant a les regles de tres. L'estudi de viabilitat degué entrar en una via morta. Jo he acabat mig aparcat a la via dels records.



Hotel

"JAPET"

Ctra. Palamós, 18-20
Tel. (972) 81 73 66

PLATJA D'ARO
(Girona)

CONSTRASAN, SA

CONSTRUCTORA PROMOTORA

Naves Industriales en Castell d'Aro.

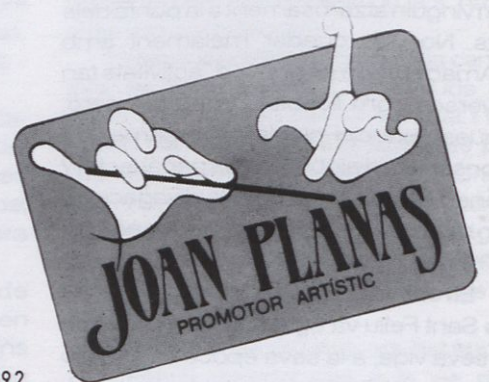
Distintas medidas y
todas las posibilidades.

Viviendas Unifamiliares en Castell d'Aro.

Aptas para negocio en planta baja,
jardín, terraza.

CASTELL I MAR, 3
Tel. 81 77 88
17249 CASTELL D'ARO

AGÈNCIA ESPECTACLES



1942 - 1992
50
ANIVERSARI

Contractació de tot tipus de Festes

ORGANISTES - DUETS - TRIOS
CONJUNT ORQUESTRES
PALLASSOS
ARTISTES, etc.

Plaça Marquès de Camps, 15
17002 GIRONA
Fax 22 35 43



El tren en el record dels cristinencs

JORDI BASS I QUER / AMADEU MAJORAL i SIGUAN

El tren ja és passat: el recordem amb nostàlgia i ara uns cristinencs amb el seu testimoni ens el porten a la memòria.

PALMIRA CALASANS

El meu pare en "Pepet" va ser durant molt de temps Cap d'estació, des de l'any 41 fins l'any que es va retirar el tren. La meua mare, -recorda-, es cuidava de pujar i baixar les barreres.

Totiquecrecqueeraanticuat, opinoque va ser una gran equivocació treure'l. Però, s'havia de renovar o havia de morir.

Vaig néixer a Sant Feliu, el meu pare primerament va ser revisor però més tard el van destinar a Santa Cristina i em vaig fer gran en aquella estació. En ella hi tinc records molt macos però també de molt tristos.

Estic satisfeta, molt satisfeta amb les obres de remodelació que es van fer a l'estació. Tenia por que un dia no anés a terra



Joaquim Farrerons. Angelete.

JOAQUIM FARRARONS

Funcionava molt més bé que els serveis públics actuals. Sempre n'hi cabia un de més. Ara, si van plens et deixen i si els hi demanes que et deixin portar alguns paquets, sembla que et facin un favor.

Nois i noies en temps de calor, ens anàvem a banyar a Sagaró. Hi anàvem caminant, i en tornàvem amb el tren que en arribar en aquell "apeadero" sempre quedava ple. Però sempre n'hi cabia un.

Jo vivia a Mas Nou, Castell d'Aro, i recordo que després de la sega, portàvem amb el carro el blat amb els sacs a

"Benvingut Carrilet"

El tren per mi, era com una cosa de juguina, ja que hi havia la possibilitat que el maquinista es descuidés de tocar el "pito", per avisar, que havíem de baixar les barreres, aquesta por feia que m'hagués d'estar esperant moltes vegades, fins i tot quan feia molt mal temps, i durant força estona al costat de les barreres.

Santa Cristina, era una estació cruïlla en el trajecte Sant Feliu-Girona. Recordo que hi havia cruïlla a les dues entre el tren sis i el tren set, que arribaven a tres quarts de dues. El tren dos sortia a les nou de Girona, el tren set sortia a la una i vint de Sant Feliu i el tren sis sortia de Girona a les dotze, per arribar cap a les dues a Santa Cristina.

Per tant els trens que feien el trajecte "amunt" cap a Girona, eren els senyors i els

l'estació. I amb el tren de les set, anàvem cap al molí que hi havia arribant a l'estació de Llagostera. I amb el tren de les nou del vespre, tornàvem cap a casa amb els sacs plens de farina. El tren amb això ens feia un gran servei.

El tren estava dues hores de Sant Feliu a Girona si anava bé. Però estava més de Sant Feliu a Girona que no pas al revés, és normal, anant hi havia la pujada de l'Ou. El recordo amb molta enyorança.

En comparança, el de Sant Feliu amb el de Palamós era molt més lleuger. El de Palamós en una pujada hom el podia atrapar caminant, en canvi el Carrilet a la pujada de l'Ou si anava carregat, un noi jove, corrent, el podia arribar a atrapar, però en el pla, corria molt.

LLUÍS ANGLADA

El Carrilet era el medi que teníem aleshores per rebre i enviar la correspondència. Vaig fer aquest menester essent carter de Sta. Cristina durant quinze anys fins que uns cotxes ens la passaven a recollir quan el tren va plegar. El tren de quarts de dues que venia de Girona, era el que en portava la correspondència de Girona, i al de quarts de



Palmira Calasans

que "baixaven" eren els parells.

Crec verdaderament que els assasins del tren varen ser els camions, ja que en no fer-se tants trens de càrrega va representar una pèrdua econòmica important pel tren.

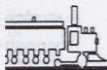
El meu pare en va ser fundador, i l'hi va saber molt de greu que desaparegués, -recorda- "el tren es feia estimar fins i tot jo me l'estimava".

set de la tarda li donava la meua, i també recollia la que venia de Sant Feliu per Sta. Cristina. Era un tren força puntual, i he de dir que mai se'm va escapar durant tots els anys que vaig fer aquest servei del Carrilet.

El tren portava vagó correu on hi anava un empleat de correus, que feia les classificacions dels pobles que anava passant, el mateix tren també portava bústia. El tren era molt usual i tan quotidià que semblava que sempre havia de ser per sempre. Jo era el carter però la meua dona em va ajudar molt, va ser perdre-la i també oblidar el tren.



Lluís Anglada



JOAQUIM PARETES CONXITA FORMATGER

El fèiem servir molt, per tots els desplaçaments, cap a mercat a Llagostera, a Sant Feliu i a Girona, mira nosaltres teníem família a Cassà i hi anàvem per la Festa Major i pel Ram.

El tren era molt puntual. No es solia pas retrassar.

En aquell temps no era car, de Santa Cristina a Sant Feliu ens costava 45 cèntims i anar a Girona 6 rals. Els bultos que portaves, mira, dos o tres cistells no te'ls feien pas pagar el transport, ara si ho facturaves et podia costar d'aquí a Sant Feliu una pesseta. Recordava dies enrera que amb cinc cèntims ja podies comprar quelcom útil, que ara, la mateixa cosa no la compres amb menys de mil pessetes.



Amparo de Morales

AMPARO DE MORALES

Jo vaig tenir un dels meus fills, durant 62 dies ingressat a la residència de Girona. Durantaquest temps, vaig agafar el Carrilet cada dia a les set del matí.

També recordo, que jo treballava per una casa de confecció de Quart, ells m'enviaven pel tren els patrons dels pantalons que jo cosia, que eren d'aquells prims i blaus que utilitzaven

NARCÍS PALAHÍ

L'agafava cada dia per portar plantes i flors a Girona en un magatzem que allí hi tenia. Sortia a les 4 de la matinada.

Emplenava gairebé un vagó jo sol, durant set o vuit anys.

No tenia gaires avaries. Els retrassos que solia tenir, eren per raons molt raonables, com per exemple haver de carregar caixes de mercaderies, en les

Una vegada, anant a mercat a Llagostera, un cotxe que anava a vendre roba a Sant Feliu, venia molt depressa i no va ser a temps d'aturar-se a les barreres, amb la frenada es va desplaçar cap al costat de la barrera, i va topar amb el vagó amb el qual anàvem jo, en Joan el meu fill que sempre més s'en va recordar, la Carmen de Deulofeu i la Risela. Tots vam anar potes enlaire igual com la vianda que portàvem. Gràcies a Déu no ens vàrem fer cap mal.

Jo recordo una cantarella popular que parlava sobre les estacions del recorregut cap a Girona. Deia així...

Tot patint i jemegant,
ja hem arribat a la Font Picant.
Amb aquella gran Fumera,
ja som a Llagostera.
I així que arribem al plà,
ja en som a Cassà.

els pagesos en aquell temps, i m'enviaven també el fill. M'els pagaven a 10 pessetes el pantaló.

Sempre que havia hagut d'agafar el tren per anar a Girona, va ser o per treball o per desgràcia, el record que en tinc potser és una mica amarg però el recordo també amb molta estima, pel gran servei que em va prestar.

El tren però també l'agafàvem els nois i les noies per anar a la platja de S'Agaró a banyar-nos i a passar el dia.

Recordo, que de la Font Picant a Girona, primerament valia una pesseta però més tard el van apujar, i valia una pesseta i cinquanta cèntims.

Una vegada per Setmana Santa, em vaig operar un ull, i se'm va infectar un punt, durant molt de temps vaig haver d'anar dos cops per setmana a Girona. Cada dos dies l'hi tocava a un dels meus dos fills, a acompanyar-m'hi, com que marxàvem amb el de les dues, aquella tarda no anava a l'escola.

El pito del tren era el meu rellotge, sortia de casa quan el sentia, després de tant de temps d'anar amb el tren el

diferents estacions, que com és normal feia que es retrassés la sortida del tren.

Crec que no hagués sigut viable cap sortida per aquest tren, ni ajuntar les dues línies Sant Feliu-Girona i Girona-Olot, ni donar-li un caire turístic, ni res. La gent vol rapidesa i aquest tren no oferia aquestes possibilitats.

La realitat és que el tren s'havia d'acabar. No tenia progrés.



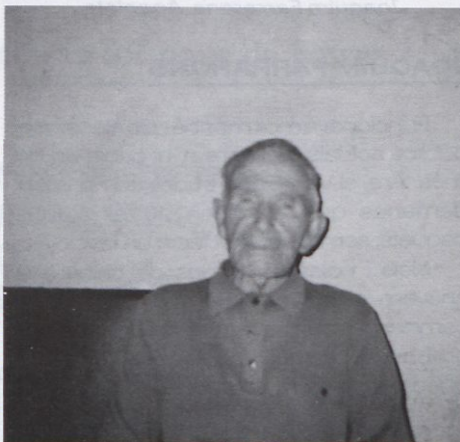
Joaquim Paretès i Conxita Formatger

...
Continuava fins a Girona però ja no em recordo de més.

maquinista ja sabia quan l'havia d'agafar i m'esperaven si arribava tard a l'estació. Una vegada amb les presses, em vaig deixar els cèntims a casa, aquell dia no vaig poder pagar però com ja he dit, que em coneixien em varen fiar. Al'endemà vaig pagar els dos bitllets, com havia de ser.

El Carrilet era un fart de riure. Des del primer moment en que havies de parlar per força, ja que estaves cara a cara, sempre algú en deia una de bona, a més a vegades s'escapava alguna gallina i corria per tot el vagó. A més els joves ja no acabaven de pujar i s'aguantaven en els estreps.

Jo he viscut més temps a Catalunya que no pas a la meua terra. Quan vaig venir de Valdepeñas vaig fer tot el viatge amb tren i no sempre amb el mateix sinó que vaig haver de fer molts transbords. Tot i que el meu germà men' havia parlat molt del Carrilet quan el vaig veure per primera vegada em va sorprendre "¡Que achicao!" tot i que després em va ser molt útil



Narcís Palahí



NATIVITAT MIRET

Jo agafava el Carrilet a la Font Picant per anar a l'escola a Santa Cristina, no pas sempre perquè valia 80 cèntims. Quan passava pel pont de Salenys pitava, i nosaltres sortíem de casa. Si el tren arribava primer a l'estació i veia que venies, llavors t'esperava.

Recordo un any amb una forta nevada quan el tren que sortia a les nou de Girona i arribava a les onze de la nit a Santa Cristina d'Aro, va quedar aturat per la neu. Això va ser davant el suro gros de can Reixach, aquell fondo de can Bou, era tanta la neu que hi havia que el tren va quedar colgat quatre o cinc dies i tota la gent que hi anava van passar la nit a casa nostra.



Maria Clara Oliveres

MARIA CLARA OLIVERES

Recordo que quan anàvem a Girona amb el Carrilet, el primer que fèiem al arribar era anar a esmorzar a "Can Montanya".

Quan anàvem a vendre a Sant Feliu, sortíem amb el de les nou i tornàvem amb el de les dues. Tot el matí per fer pocs cèntims.

El tren era molt familiar, sentats cara a cara fèiem la "contada", a veure els cèntims que havíem fet, si portaves pollastres, si portaves verdura, i explicaves les teves coses.

Quan sentíem el tren pitar quan era cap aquí a ca la Manela, ja dèiem "Afanym-se, afanym-se que el tren ja és aquí", i a córrer depressa, cap a l'estació. El pito del tren era el rellotge de la nostra vida.

Quan el van treure, semblava que no podíem passar sense el tren, em va saber molt de greu.

Acostumar-te en els cotxes de línia, home, va ser dur, semblava que anaves com perdut i que no sabies amb què havies d'anar.

Cada dijous anàvem al mercat a Llagostera a portar-hi pollastres, viandes i a l'estiu a banyar-nos a Sagaró.

El tren es va trobar a faltar molt, encara ara, només cal veure com estan les carreteres. Era familiar, coneixies a tothom, quin servei no ens faria?

Teníem uns camps de gram darrera l'estació de Font Picant i quan pujava el tren de quarts d'onze els maquinistes pitaven i li deien al meu pare: "Va Pons ja n'hi ha prou, veste'n a sopar!".

El Carrilet era com un rellotge: el de les nou, quan érem grans i ens feien anar a treballar era el de l'esmorzar; el tren de la una a dinar; el de quarts de cinc a berenar i el de quarts de vuit a sopar.

És veritat, marcava molt bé la nostra vida.

Si portaves cistells, amb el tren res, però amb els cotxes de línia semblava que et feia una cosa haver-los de portar. En el tren sempre n'hi cabia un de més.

A vegades segons l'hora que marxàvem, anàvem caminant fins a S'Agaró nois i noies, i també anàvem a buscar aigua a la Font Picant i tornàvem amb el tren.

Una vegada al pont de Salenys es va avariar el tren, i es va haver d'esperar que en vingués un altre, i la gent va tenir que fer un transbord.

"Axup, Axup, Axup, Axup ja ve el tren, i anar marxant!!, ai senyor..."

MARIA MONT

El tren era sensacional. Anàvem molt més bé abans que no pas anem ara. Era més lent, però sempre n'hi cabia un de més, no venia de dos cistells ni de quatre.

Jo l'he trobat molt a faltar i crec que tots els de la meva generació pensen com jo.

Rentable des del punt de vista que tenia llavors no, però de cara al turisme crec que sí, a aquesta gent els agrada això.

El fèiem servir per tot.

La meva mare posava les barreres i el meu pare era de la brigada i feia de guardavies, la seva feina era, al matí abans no sortís el primer tren, anar fins a Sant Feliu caminant per la via amb un fanalet, i es solia endur perquè li fes companyia, un gos de tura que tenia, i cap a Sant Feliu, observant que no hi hagués cap defecte, que impedís el pas del tren. Si ell no arribava, el tren no sortia, ja que volia dir que no podia passar. També hi treballava el pare d'en Seraff i el pare d'en Merla.



Nativitat Miret



Maria Mont

L'abaixada de la barrera, es feia en sentir el xiulet del tren, segons quin maquinista era pitava quan era a can Noguera.

Sobre la barrera també tinc el record que el meu fill sempre li demanava a la padrina per deixar-li baixar quan sortíem de l'escola. Els seus companys també ho volien fer i la meva mare sempre deia: en Manel sí, aleshores era com un show pujar i baixar la barrera.

A l'estiu quan feia aquella calor, la Pepa de la Font Picant venia ampolles petites d'aigua picant quan el tren feia la parada d'estació.

Una altra experiència que tot i essent petita me'n recordo, és quan el tren quedava aturat al pla de can Noguera, perquè venien a la nit els avions a bombardejar, durant la guerra.

RESIDÈNCIA 3a EDAT BELLAMAR

CURTES I LLARGUES ESTADES RECUPERACIONS, CONVALESCÈNCIES

Habitacions amb bany complet, calefacció, telèfon i terrassa
Ascensor, gimnàs, bany assistit, sales d'estar i T.V. Bar
Menjador. Gran terrassa ajardinada. Parking
SERVEIS: MÈDIC, INFERMERIA I DIETÈTIC PROPIS

- PLATJA D'ARO -

Av. Madrid, 5 - Tel. 81 75 50

super vui

Pericay

**L'amabilitat i l'assessorament
del botiguer d'avui**

Ctra. Sant Feliu, 11
PLATJA D'ARO

MARIUS

Pintura i Decoració

AL SERVEI DE LA REHABILITACIÓ EN FAÇANES

EMPRESA CAPDANTERA EN BASTIDES MOTORITZADES A CATALUNYA

BASTIDES METÀL·LIQUES

TALLER i OFICINES: Baixada del Puig, 1 - 17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS

TELÈFON: (972) 82 00 01



Tot un viatge

JOSEP ARNAU I FIGUEROLA
President de la Diputació de Girona

Des d'una perspectiva actual, el record que es manté a la nostra memòria del tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona se'ns fa, a la vegada, romàntic i poètic. Romàntic, per les circumstàncies de l'època en què es mantingué vigent. Poètic per la seva estructura, pel seu recorregut i pel seu servei a pobles i viles que comunicava. Perquè no cal oblidar que entre els temps dels carros i el dels camions, el tren fou el cordó umbilical que uní dues ciutats tan acostades per la història com Girona i Sant Feliu de Guíxols, la segona de les quals fou, en tot moment, el port de mar de la primera.

Tampoc no es pot deixar de banda que en aquells temps de la post-guerra, tan difícils, la única possibilitat per als gironins d'anar al mar a banyar-se consistia a agafar el tren de Sant Feliu de Guíxols i baixar a S'Agaró o al final de la línia per arribar ben aviat a la platja. Tot això, ara, són només records pretèrits, però foren en el seu temps realitats absolutes i incontrovertibles.

Guardem a la memòria aquella estació del ferrocarril de Sant Feliu, a la carretera de Barcelona, al lloc on ara hi ha la plaça d'Espanya, a la qual s'accedia per una escala, ja que es trobava lleugerament enlairada respecte al carrer, amb els arbres que a l'estiu protegien amb la seva ombra els edificis i els viatgers. I quan el tren, després de xiular i esbufegar, es posava en marxa, corrent paral·lel a la carretera, travessant-la just abans d'arribar a Cal'Ensesa i internant-se pel mig dels horts i els camps que avui són el carrer Emili Grahit.

Posteriorment, el tren vorejava el turó de Montilivi, contemplant des de dalt i per la seva esquerra la riba de l'Onyar, abans d'aturar-se a l'estació de la Creueta, avui dissortadament, desapareguda.

Més enllà, ja travessat l'Onyar, el convoi feia cap a Quart, terra de testos i d'olles. A Quart, no solament han conservat l'estació, sinó que l'han res-

taurada, habilitant-la com a sala d'exposicions municipal i com a seu del museu de la terrissa. Una utilització ben adient, donada la indústria que predomina al poble.

En sortir de Quart, la màquina fumejant i els vagons que la seguien s'enfilaven pel turonet d'Erols i en un tres i no res assolien l'estació de Llambilles, avui també restaurada i utilitzada com a equipament cultural del municipi. Llambilles era, aleshores, un poble agrícola i avui encara continua essent-ho, malgrat que s'hi hagin instal·lat, en el curs dels darrers anys, algunes indústries.

Per un terreny planer i sempre dissortat al costat de la carretera, el tren recorria el pla de Llambilles i després de creuar el Bugantó, un torrent procedent de les raconades de Sant Cristòfol, límit entre els municipis de Llambilles i de Cassà de la Selva, pujava fins al veïnat de Llebrers, on hi havia un baixador, i davallava en suau pendent fins a Cassà.

Cassà de la Selva era aleshores, i encara és avui, una gran fàbrica de taps de suro, a la qual es van unir, més tard, les d'aglomerats i altres indústries que no tenen res a veure amb el suro. La vila ha evolucionat favorablement i actualment, en plena expansió, ja supera els set mil habitants.

Després de Cassà, Esclet, un veïnat cassanenc amb baixador, ara cobert de grans plantacions de fruiters. I a través de camps i boscos, seguint sempre a la vora de la llarga línia recta de la carretera -set quilòmetres-, el tren arribava a Llagostera, un altre empori del suro, vorejant el turonet on es troba la part vella de la vila per la banda del



suduest.

Sortint de Llagostera, el tren ja semblava pressentir la proximitat del mar i es llençava rostos avall, per la costa de l'Alou i les boscúries de la Font Picant -una altra estació, on es carregava l'Aigua de Salenys- fins a Santa Cristina d'Aro, cruïlla de camins, des d'on es podia escollir la ruta més directa per anar a Sant Feliu o a Platja d'Aro, per carretera.

El ferrocarril, però, no semblava pas tenir massa pressa per arribar al seu destí i es decantava a l'esquerra vers Castell d'Aro, i després cap a S'Agaró, lloc en el qual es posava en contacte amb el mar, que ja no abandonaria fins a la terminal de Sant Feliu de Guíxols, on s'acabava el viatge.

Aquest era, més o menys resumit, el viatge que tants i tants gironins van fer en aquells temps posteriors a la guerra civil, caracteritzats per la manca de diners i d'aliments.

Anar a Sant Feliu a l'estiu era tot un viatge, malgrat les incomoditats, la calor i la gentada que omplia el tren. Però es podia presumir, davant dels amics i coneguts, d'haver anat a Sant Feliu i d'haver-se banyat al mar, cosa que molt pocs podien dir.

Anar a Sant Feliu i banyar-se en les aigües del Mediterrani, bé valia aquest sacrifici.

ASSEGURANCES

CARRANZA

EDIFICI SAROMER

Ctra. Sant Feliu de Guíxols, s/n

☎ 81 93 47

PLATJA D'ARO(Girona)

*si té qualsevol problema culinari
i vol quedar bé,
vingui a veure'ns*

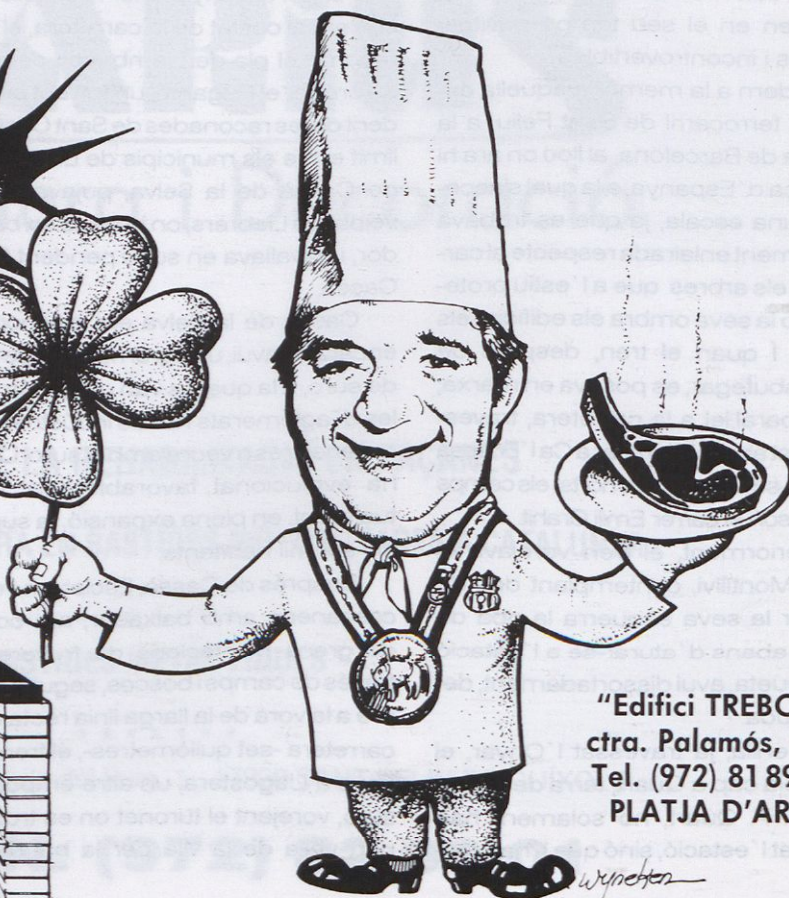
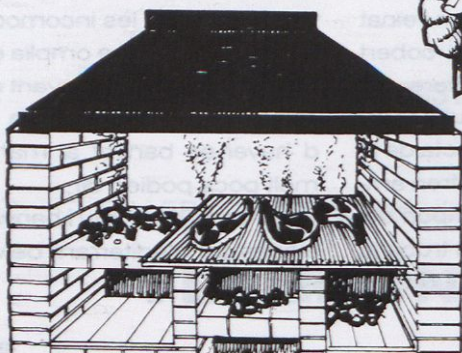
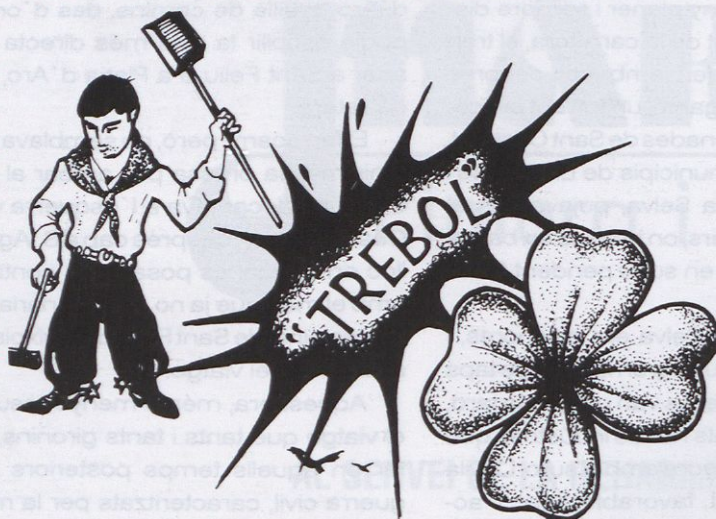


CARNISSERIA - XARCUTERIA
·Productes Casolans·

Plaça d'Espanya, 11
Telèfon (972) 32 41 40

17220 **SANT FELIU DE GUÍXOLS**
(Girona)

RESTAURANT-GRILL



"Edifici TREBOL"
ctra. Palamós, s/n.
Tel. (972) 81 89 13
PLATJA D'ARO

Weyneter



El nostre tren

TOMÀS ROSÉS

Quan em van demanar si volia escriure alguna cosa sobre "El Carrilet", amb motiu del Centenari de la seva inauguració, em va semblar que poca cosa hi tenia a dir. Més tard, pensant-ho amb més calma, vaig pensar que sí que podria dir-ne alguna cosa, al capdavant jo havia nascut al costat de la via, a pocs metres de l'estació de Santa Cristina.

Efectivament, els meus primers records del tren van lligats a la nostra estació i al seu cap, en Portés, i a la seva filla Rosa, una noia uns quants anys més gran que jo i que era -és encara- la "meva teta". Estic parlant dels anys 30! A l'estació m'hi havia passat hores, i fins i tot hi havia fet molts àpats... eren altres temps.

Per a nosaltres però, em refereixo a la gent de la meva època, aquest tren no va ser mai "el Carrilet", simplement era el tren. Quan parlàvem de l'altre, del de veritat, del que "anava cap a França", ens hi referíem dient el tren gros. Això de carrilet devia ser, si de cas, molt més tard, quan jo ja no vivia al seu costat, o quan les primeres allaus turístiques ho van anar canviant tot. També en algun lloc, que ara no puc recordar, he llegit com algú s'hi referia dient el "Feliuet" (?). El fet és, però, que com he dit abans, nosaltres en dèiem EL TREN.

Un dels records d'aquesta època de la meva infantesa, és que el tren marcava també l'horari: al matí, quan passava el tren de les 9 (que havia sortit a les set de Girona), nosaltres anàvem cap a col·legi. Al migdia, després de dinar, ens trobàvem als voltants de l'estació, a les "barreres", per tal de veure com els dos trens -l'un procedent de Sant Feliu i l'altre de Girona- es creuaven. A vegades no hi havia sortit i l'encreuament es feia a Castell d'Aro o a la Font Picant. Després, empeníem el camí cap a l'escola. També recordo el que passava cap a les vuit del vespre. Les vegades que li havia sentit dir a la meva mare: "Caram! el tren de les vuit, ja cal que vagi a posar l'olla del sopar al foc!

En el meu record, l'època gloriosa del tren devia ser la de la segona meitat de la dècada dels 40 i començaments dels 50, especialment quan a l'estiu la gent començava a envair les platges els diu-

menges i dies festius, i s'havien de reforçar els serveis dels trens. Recordo ara aquells trens atapeïts de gent, arrossegats per dues locomotores que esbufegaven a punt d'explotar, o així ens ho semblava. Obé els trens especials que es feien en motiu de festes majorso o aplecs dels diferents pobles de la línia, que no tenien horari fix, sinó que depenia de l'horari de les sardanes, o dels balls a l'envelat. Segurament que també alguns recordaran quan a l'inici del trajecte, ja fos Girona o Sant Feliu, abans de donar el xiulet de sortida, el cap de l'estació anava

d'unificar el tren de Sant Feliu amb el d'Olot, ampliant l'ample de via a 1m. (el nostre era de 75 cm.), fent una sola estació a Girona i fins i tot s'havia pensat en electricificar la línia. No hi va haver manera, l'Estat es va fer el sord. Us podeu imaginar el que seria en l'actualitat tenir unides per un ferrocarril modern les dues ciutats? Crec que aquesta va ser una gran oportunitat perduda.

La segona consideració és també, malauradament, una altra oportunitat



a mirar si encara venia algun viatger que feia tard... Això ara és impensable!

Tot això no són més que records d'una època que ja ha passat, com tot passa en aquest món. Ben segur que n'hi podríem afegir d'altres, així com anècdotes personals, que dubto que puguin interessar ningú. Sí, però, que hi voldria afegir un parell de consideracions.

En primer lloc, lamentar el trist final del nostre entranyable amic, el tren de Sant Feliu (no oblidem que la iniciativa de la seva construcció va partir d'aquesta ciutat), l'últim viatge el qual tingué lloc el 10 d'abril de 1969, si bé ja feia temps que estava condemnat a desaparèixer: crec que va ser cap a l'any 50 que la companyia del tren havia fet un estudi seriós, per tal

perduda. Quan es va fer efectiva la seva desaparició, s'havien d'haver sumat els esforços de totes les poblacions afectades, per tal de conservar el patrimoni que representava el terreny per on passava la via, a fi de reconvertir-lo en un passeig per a vianants i bicicletes. No us sembla que hauria estat una bona oferta turística? Però és clar, això no era rendible, no se'ns podia cobrar peatge, era com demanar un miracle a una societat dominada pel consumisme i la rendibilitat, on l'home només val i és considerat pel que produeix.

En fi, no hi valen lamentacions ara. Diuen que cada poble, cada societat, té allò que es mereix. Probablement sigui així i nosaltres no hàgim estat mereixedors d'una altra cosa.

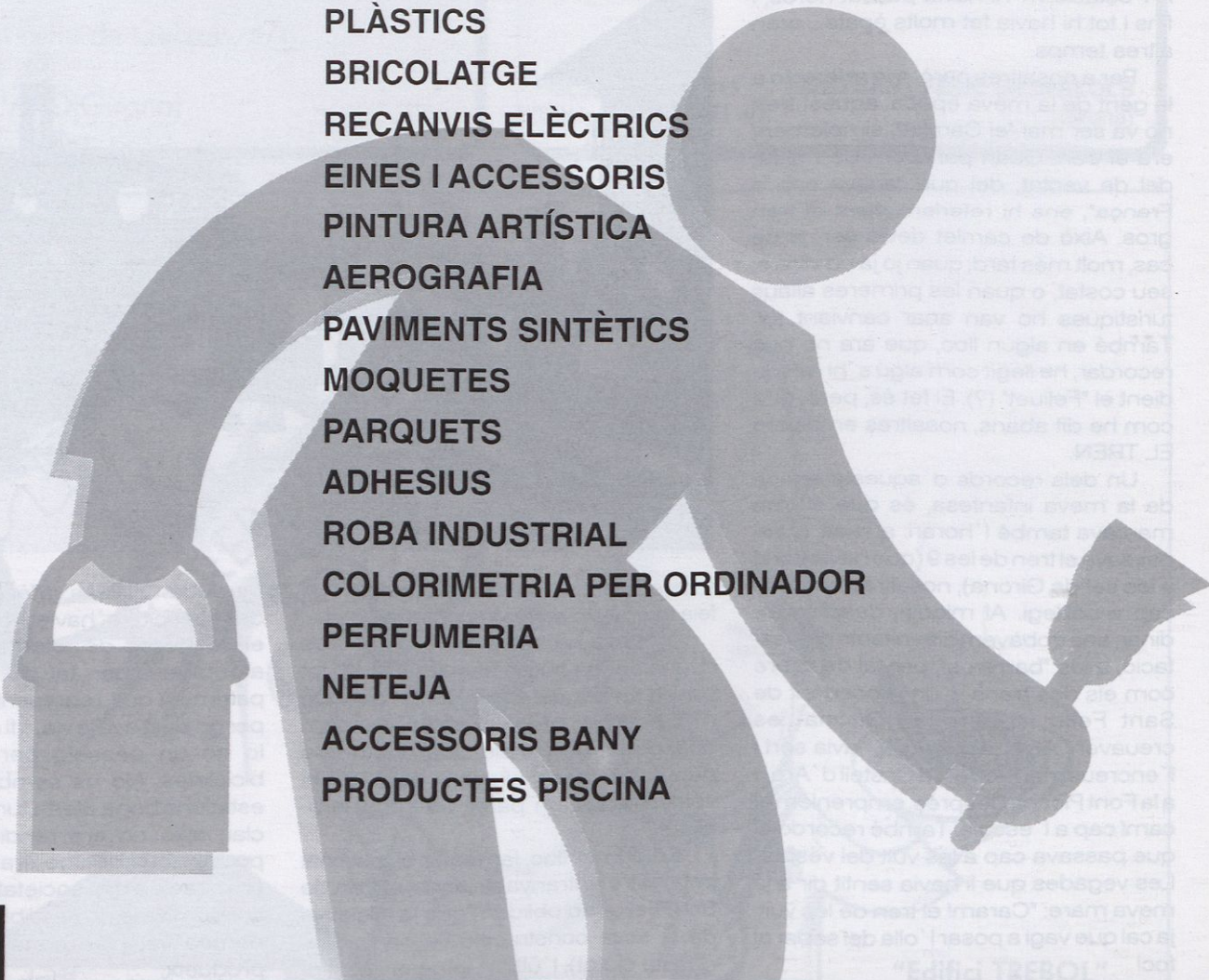
DISTRIBUÏDOR
OFICIAL

**V
a
i
l
l
e
n
t
i
n
e**

**què necessita?
nosaltres ho tenim**

CATEURA

droguerie
PLATJA D'ARO



PINTURES
PLÀSTICS
BRICOLATGE
RECANVIS ELÈCTRICS
EINES I ACCESSORIS
PINTURA ARTÍSTICA
AEROGRAFIA
PAVIMENTS SINTÈTICS
MOQUETES
PARQUETS
ADHESIUS
ROBA INDUSTRIAL
COLORIMETRIA PER ORDINADOR
PERFUMERIA
NETEJA
ACCESSORIS BANY
PRODUCTES PISCINA



CATEURA I

Magatzem i oficines:
Ctra. Santa Cristina s/n.
Tel. 81 81 39

CATEURA II

Ctra. Santa Cristina, 6
Tel. 81 75 44

CATEURA III

C/ Juli Garreta, 31 - EUROCENTER
Tel. 81 64 28



El centenari del tren

MARTA ALBÀ i ESPINET

Arxivera Municipal

L'any 1882 s'establia com una gran novetat en les comunicacions locals, un servei diari de tartanes que unia Sant Feliu amb Girona a través de la denominada carretera nova.

Aquesta carretera, construïda entre els anys 1861 i 1882, any en què es va inaugurar el pont sobre el Verneda, va ser considerada a l'època un gran avenç perquè permetia unir les dues ciutats amb més facilitat i amb molt menys temps. Tot i això el viatge durava unes 6 hores, després de fer una parada per descansar els cavalls i els viatgers a Llagostera.

Llagostera encara ha quedat al record de les dificultats que van existir per aconseguir que la nova carretera passés pel nostre poble (la vella ja hi passava), ja que el projecte inicial i la pretensió d'una població veïna la feia desviar uns 5,5 km de Llagostera en direcció a les Gavarres.

L'Ajuntament de Llagostera va agrair els bons oficis de Francesc Camprodon, Diputat Provincial per Sta. Coloma, que va contribuir al fet que la carretera de Girona a St. Feliu passés per Llagostera, per aquest motiu se li va concedir el seu nom a un tram de la carretera: el carrer Camprodon (Acta Ple Ajuntament 11-abril-1881).

Deu anys més tard, el 30 de juny de 1892, s'inaugurava el tren de Sant Feliu a Girona que unia aquestes poblacions en únicament dues hores, un avenç molt considerable en temps, en capacitat i en comoditat.

La inauguració del tren va suposar un pas important, tant en el transport de persones com en el de mercaderies. Els productes de suro elaborats a Llagostera i Cassà es carregaven als vagons del tren destinats a Girona per connectar amb la línia del tren Barcelona-França o en direcció al port de Sant Feliu. Pel port de Sant Feliu es feien a la mar i també pel mateix port arribaven tones de suro verge des del sud de la península, que servia de primera matèria per a les fàbriques.

Però no únicament va ser el suro la mercaderia transportada, cal destacar les terrisses de Quart, els productes miners d'Osor, les verdures de la Vall d'Aro. A més del transport de llarga

distància entre el port de Sant Feliu, la línia fèrria cap a França i el tren d'Olot, el tren va ser durant 77 anys el canal de distribució de productes entre els pobles de la línia.

Tampoc cal despreciar la importància que tingué pel transport de viatgers: estudiants, pagesos que anaven a mercat, jovent que es dirigia a les Festes Majors dels diferents pobles de la línia... tothom utilitzava el tren per als seus desplaçaments a la capital i a l'estiu famílies enteres van descobrir el mar gràcies al Carrilet.

Malgrat tot la línia es va clausurar: dificultats econòmiques i la necessitat

del tren de Sant Feliu a Girona, les poblacions del que fou la línia del tren s'han unit per celebrar conjuntament el Centenari. Amb aquest motiu s'ha constituït un Consorci, amb un representant de cada Ajuntament, que és l'encarregat d'organitzar els actes commemoratius. L'acte oficial de constitució del Consorci es féu a l'Ajuntament de Llagostera el passat dia 8 d'abril amb la presència dels Alcaldes i dels Regidors de Cultura d'aquests Ajuntaments i també amb la del President de la Diputació de Girona, Sr. Josep Arnau i Figuerola, ja que aquesta institució col.laborarà juntament amb altres organismes oficials en el finançament dels actes programats.



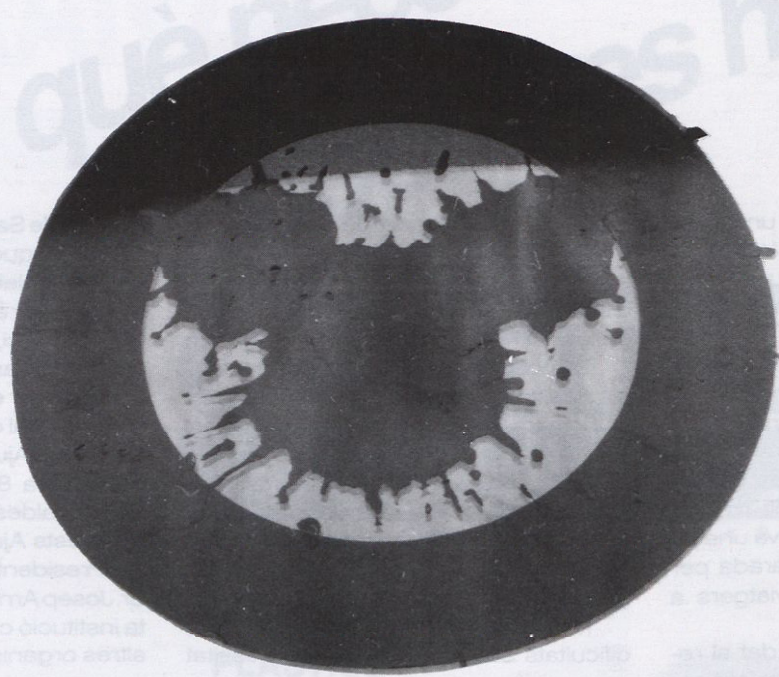
d'emprendre una renovació total de les instal.lacions més d'acord amb el temps, van fer que l'Estat es decidís per la clausura. Havia arribat l'hora dels cotxes.

El tren va fer el seu últim viatge el 10 d'abril de 1969. Des de Girona a Sant Feliu les manifestacions de suport i estima al tren es van fer presents a les estacions de tots els pobles en aquell dia trist que encara tanta gent recorda. A Llagostera l'últim tren va arribar a les 8h 17 m, una multitud de gent l'esperava a l'estació per dir-li l'últim adéu mentre sonava música de sardanes des dels altaveus.

Cent anys després de la inauguració

Es va escollir Llagostera per aquest acte, precisament la població on es van unir els dos trams de via que des de l'any 1889 i fins el 1891 s'anava construint en deu seccions, una partint de Girona i l'altra de Sant Feliu. L'acte central de la Commemoració del Centenari serà una exposició itinerant que recorrerà tots els pobles de la línia i que s'inaugurarà a Sant Feliu el proper 27 de juny. Aquesta exposició explicarà la història del Carrilet a través de fotografies, plànols i material divers que s'ha pogut agrupar gràcies a la col.laboració d'aficionats, col.leccionistes i antics treballadors del tren.

DISTRIBUIDOR
OFICIAL



VIDEO

europa

BAZAR

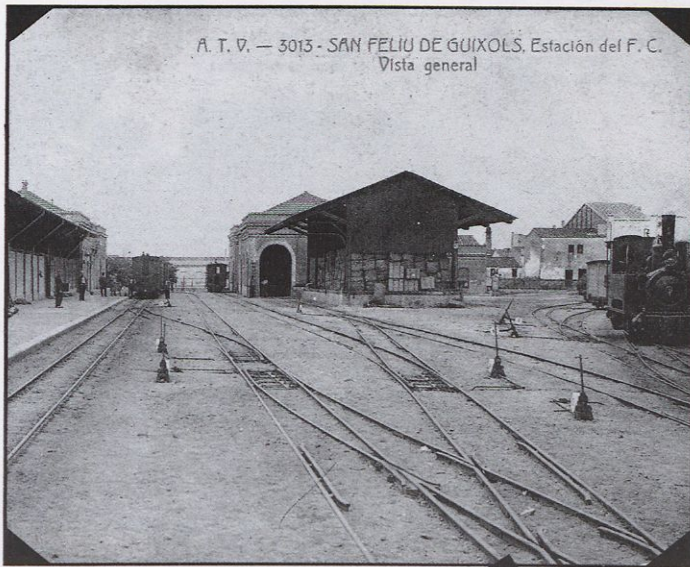
AUDIO - VIDEO - HI.FI - ELECTRODOMÈSTICS

«TOT A 100»

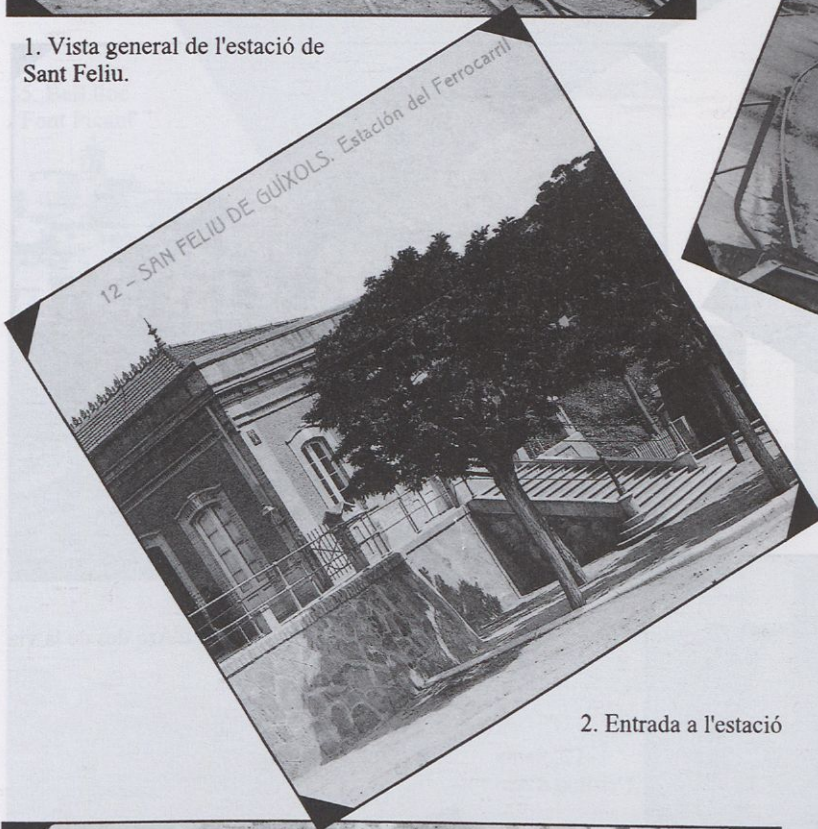
Avgda. Generalitat, 9
Tel. 82 29 76
SANT FELIU DE GUÍXOLS

Plaça d'Europa, 7
Tel. 82 61 70
PLATJA D'ARO

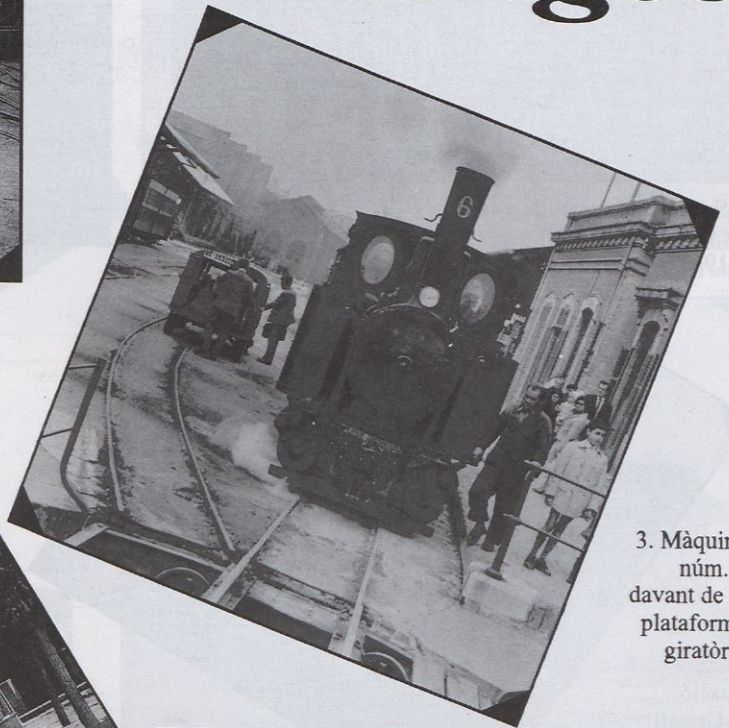
El tren en imatges



1. Vista general de l'estació de Sant Feliu.



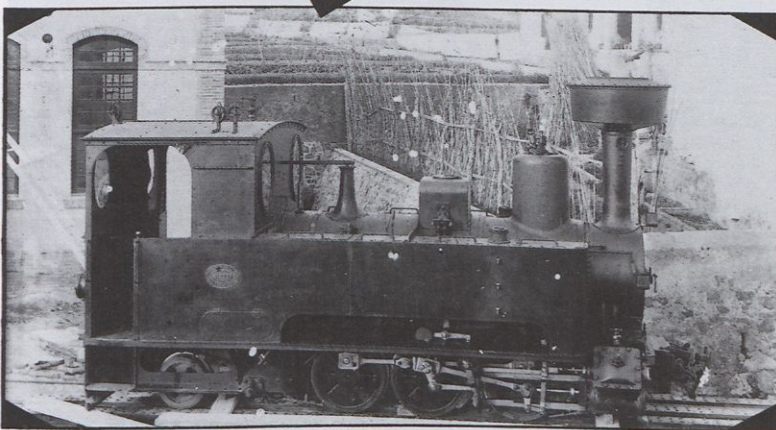
2. Entrada a l'estació



3. Màquina núm. 6 davant de la plataforma giratòria



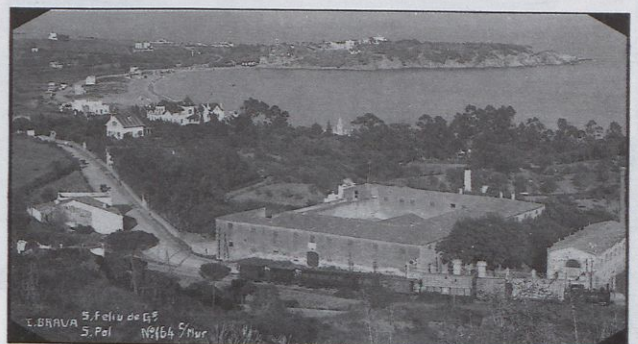
4. Tallers



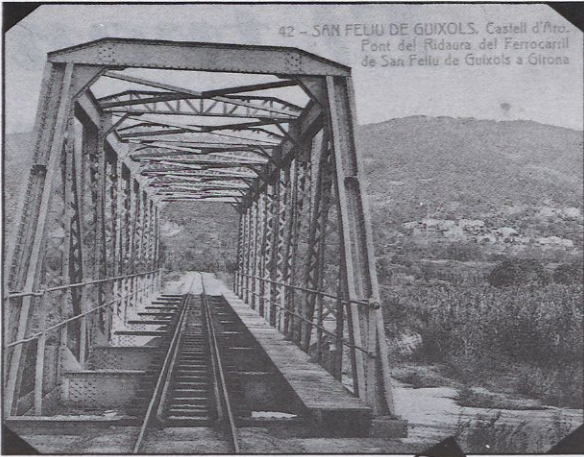
5. Màquina núm. 1, encara per estrenar



6. 1928. Tots els treballadors de l'estació de SFG

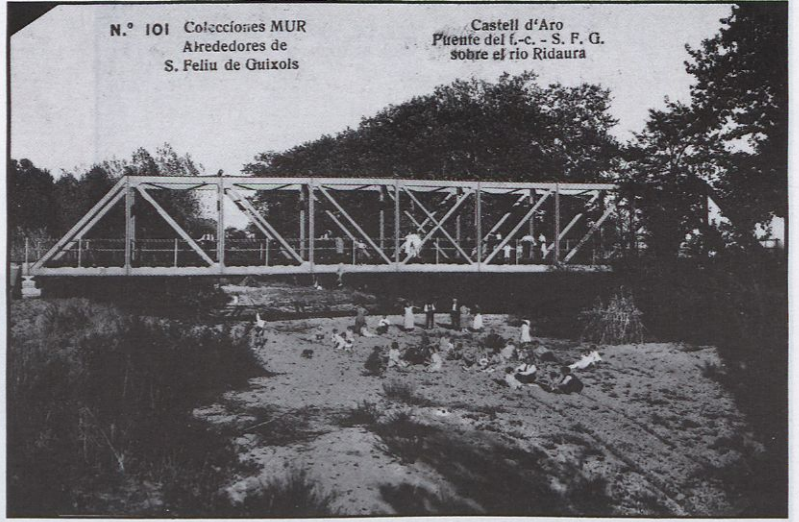


7. Davant de l'escorxador, amb la platja de Sant Pol al fons



42 - SAN FELIU DE GUIXOLS, Castell d'Aro.
Pont del Ridaura del Ferrocarril
de San Feliu de Guixols a Girona

8. Segon pont metàl.lic
del Ridaura, construït
el 1913



N.º 101 Col·leccions MUR
Alrededores de
S. Feliu de Guixols

Castell d'Aro
Puente del l.-c. - S. F. G.
sobre el río Ridaura

9. Sota el pont del Ridaura fent la berenada



10.
Estació
de Castell
d'Aro



Castell d'Aro. Vista parcial

11. Castell d'Aro des de la via



12. Santa
Cristina d'Aro



13. Santa Cristina d'A.o



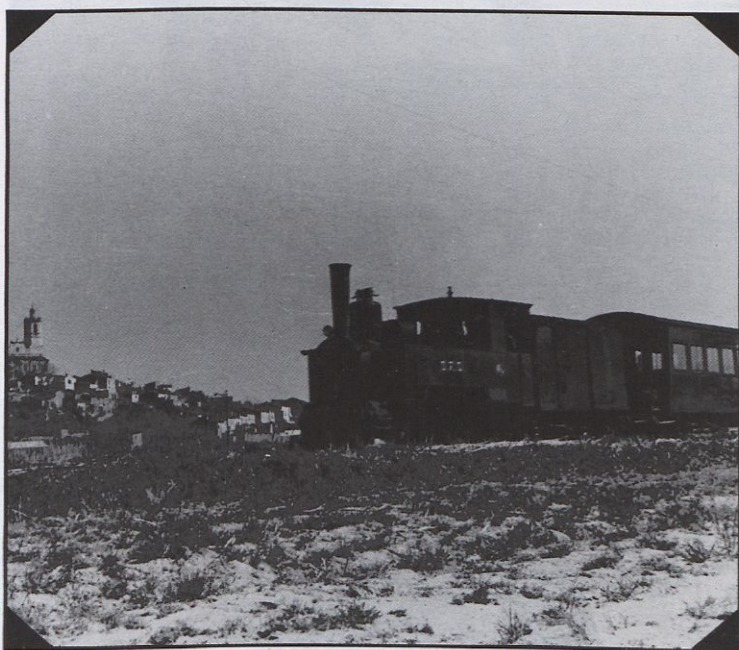
14. Bell.lloc / Font Picant



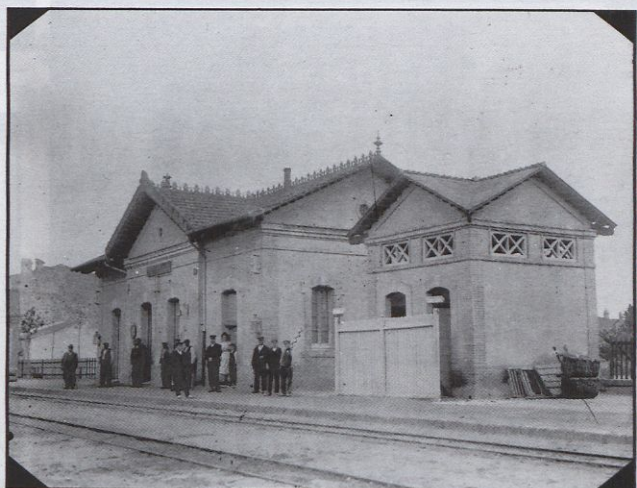
15. Bell.lloc
/ Font Picant



16. Pont de Salenys fet d'obra



19. Estació de Llagostera



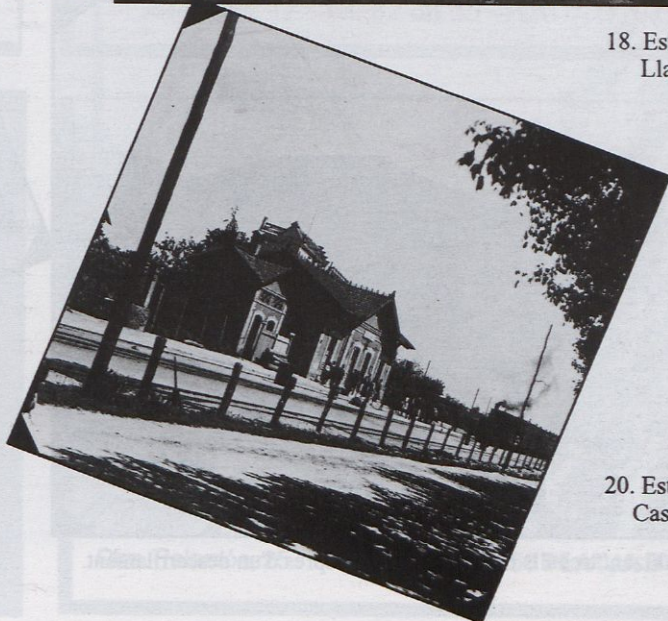
17. Estació de Llagostera



18. Estació de
Llagostera



21a. Estació de Cassà de la Selva



20. Estació de
Cassà de la
Selva



21b. Estació de Quart



22. Màquina núm. 4

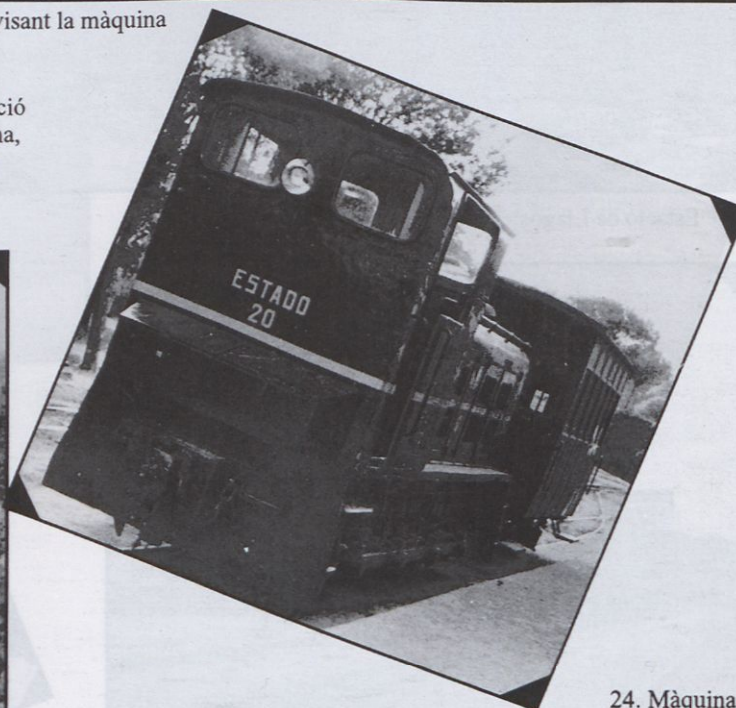


23. Revisant la màquina

26. Estació de Girona, final de trajecte



25. Realitzant treballs de recuperació, després d'un descarrilament.



24. Màquina 20, amb l'empremta estatal

PISCINES GIRONA

CONSTRUCCIÓ I SERVEIS, S.A.

Ctra. Sta. Cristina - Platja d'Aro, s/n.
Tel. (972) 81 81 86 - Fax 82 64 24
(al costat "Creu Roja") 17249 CASTELL D'ARO

BAR CAFETERIA TERRASSA

EL CASINO GUIXOLENSE

NUEVA DIRECCION
INGRID Y JORDI

Passeig del Mar, 36-38
Sant Feliu de Guíxols

Tel. 32 10 14

FUSTERIA

ALBERT VALLS i PRIETO

Taller:

C/ Homs, 7 - Tel. (972) 81 89 66

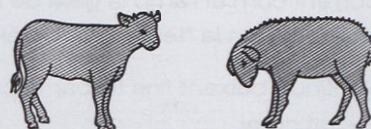
Particular:

Sot dels Canyers, 21, àtic

Tel. (972) 32 08 60

17249 CASTELL D'ARO

carnisseria xarcuteria



MARTI COLL

Avda. La Pau - ☎ 81 85 42

PLATJA D'ARO



ELECTRICITAT - FONTANERIA
SERRALLERIA - CALEFACCIÓ

C/ Les Sorres, s/n
Tel. (972) 81 89 91

17249 CASTELL D'ARO (Girona)

MI MAS MASCOTA

Animals de companyia - Complementos
Tot pel seu amic

Josep Bas, 17 - Tel. 82 64 35 - PLATJA D'ARO

alta perruqueria masculina
centre de postiseria
manicures



JOHN MARY

C/ Pineda del Mar GALLERIES BONA
Tel 31 7802 PLATJA D'ARO
COSTA BRAVA

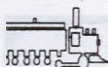
Lluís Borràs

ELECTRICITAT
FONTANERIA I
GAS

Dolors Sala

ELECTRODOMÈSTICS
FERRETERIA I
PINTURES

Ctra. Palamós, 25 - Tel. 81 76 03 - 17250 PLATJA D'ARO



El carrilet

Surt de la mar

Fa una parada per donar l'última ullada en aquesta mar brava

Entra a la Vall, i un Castell cela el seu vaivé

Enfila el pla, i una Santa el fa parar

Més endavant una font d'aigua picant li dóna un descans i les forces per anar pujant fins a un poble fet sobre un tossal

Endinsa en una selva, on el suro fa de "xiulet" quan l'alegria no vols que sigui un secret

Corrent com el llamp la gent de les viles li donin pas per poder arribar on la "terrisa" és vital.

Continua baixant fins trobar el creuer final i esdevenir a una ciutat rieral.

AMADEU



**josé
hurtado
carmona**



LIMPIEZAS INDUSTRIALES

C/ Industriales, 9
Apartado Correos, 158

CASTILLO-PLAYA DE ARO
Teléfonos 81 77 89 - 81 79 88

**GALERIA D'ART
N. ESPUÑA**

*Travessia Barceloneta, 16
17220 SANT FELIU DE GUÍXOLS*

*HORARI: obert 10 a 1 h.
17 a 21 h.*

Tel. 32 28 45

**GRAN
OPORTUNIDAD**

Se buscan Distribuidores para
producto doméstico
(viviendas inteligentes)
Inversión mínima en equipos
165.000 Ptas.

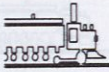
Tel. (93) 473.70.44

Al servei de les comarques de Girona

GdC



Diputació
de Girona



Què se n'ha fet de l'antic patrimoni del tren?

PERE BARREDA i MASÓ

Hagués estat bonic que el 30 de juny d'enguany celebréssim els cent primers anys de vida de l'entranyable tren amb un viatge commemoratiu malgrat fos en una nova i moderna maquinària i utilitzant unes noves instal·lacions reformades i adequades a les necessitats del món de la tecnologia i les presses. Però no, dissortadament hem de fer-ho des del record, des de la

a les comarques de la línia al llarg dels quals es consolidà un vincle gent-tren que encara avui segueix indestructible.

El ressò que tingué la notícia de la desaparició del tren a la premsa provincial i local fou considerable amb comentaris i opinions de tota mena, des de les més catastrofistes fins a les més purament conformistes. "Pronto dejaremos de acordarnos del "Carrilet", igual como ocurrió en Palamós con el suyo y la especulación andará en saber el destino de sus instalaciones" (A.G.C.). Aquesta frase expressa la comprensible temença que debien sentir els usuaris del tren de que un oblit progressiu per part de les noves generacions portés a la dilapidació total de via, estacions, maquinària... Quedarien esborrats de la memòria col·lectiva tres quarts de segle traginant amunt i avall viatgers i mercaderies, impulsant al progrés en definitiva? Coneixerien els joves de l'existència d'un mitjà de transport tan important durant una època? I ara, 23 anys després d'aquella malhaurada data de la desaparició del tren, què se n'ha fet de tot aquell patrimoni?

Per conèixer-ho, convindria emprendre de nou un viatge imaginari i res millor per fer-ho que utilitzar el record inesborrable de la màquina número 1 que encara avui senyoreja, no a la via i arrossegant els seus vagons, sinó



L'estació de Sant Feliu

al Passeig Marítim, pregonant als quatre vents l'important comès que li va pertocar.

El bitllet per aquest viatge fictici el podríem retirar al mateix edifici de l'antiga estació, avui però formant part



L'estació de Santa Cristina d'Aro

d'ençà el 1981 d'un col·legi que ha volgut identificar-se amb l'antic ús d'aquest espai donant-li nom: Col·legi l'Estació.

L'estació de Castell d'Aro continua imperturbable, com si no hagués patit el pas dels anys. Fins i tot el darrer cap d'estació, el Sr. Josep Izquierdo continua tenint cura del local i del servei de Correus, tasca a la qual s'ha destinat l'edifici. L'activitat continuada de



L'estació de Castell d'Aro

perspectiva d'una ja llunyana i dolorosa diada de 1969, quan la FEVE que fins aleshores havia actuat amb el tren com una mena d'hospital de malalts, es disposava a materialitzar el traspàs cap a la història i el no res. Aquell 11 d'abril finalitzaven 77 anys de serveis



L'estació de Font Picant-Bell.lloc



L'estació ha possibilitat la seva perfecta conservació alhora que ha continuat oferint un servei públic al poble de Castell d'Aro.

L'estació de Santa Cristina que, com la de la Vall d'Aro fletava els trens que els diumenges, de bon matí, carregaven a la pagesia de la Vall per tal d'anar a Sant Feliu a vendre els productes del camp a Plaça, s'ha reconvertit actualment en una bonica Sala d'exposicions Municipal i també sala destinada a activitats socials i culturals. Fins el 1986, data en què fou restaurada i el seu entorn ajardinat, no tenia



L'estació de Cassà de la Selva

cap utilitat i s'havia deteriorat considerablement.

Una de les estacions més lúdiques del trajecte, la de la Font Picant o Bell. lloc és l'única que és de titularitat privada. Els dos edificis continuen intactes i ben conservats, l'un desenvolupant l'activitat restauradora que sempre havia fet i l'estació com a habitatge.

Llagostera també conserva curiosament l'edifici de l'estació. L'Ajuntament, després d'adquirir tota la propietat de la FEVE, tant via com estació i després d'uns anys de restar tancada, restaurà i reformà



L'estació de Quart

l'edifici el 1986 instal·lant-hi l'interessant Museu Etnològic Municipal, inaugurat el 16 de maig de 1987.

L'Ajuntament de Cassà de la Selva també decidí incorporar el patrimoni de la FEVE al poble i així el 13 de setembre de 1984 adquirí els terrenys de la via, l'edifici de l'estació i també el terreny dels dipòsits. Alguns d'aquests terrenys foren venuts a propietaris de parcel·les que limitaven amb la via.

Però no ha estat fins l'octubre de 1990 que l'antiga estació fou rehabilitada i reconvertida en Centre d'exposicions alhora que se cedeix també a entitats ciutadanes com a lloc de reunions.

L'antiga estació de Quart juntament amb els terrenys de la via segueixen la mateixa destinació que pràcticament tot l'itinerari: l'Ajuntament no desaprofità l'oportunitat de la compra. L'estació ha tingut dues utilitats: fins l'any 1988 allotjà la Llar d'Infants Municipal i actualment s'ha habilitat per a Sala d'Exposició de Ceràmica. Cal dir també que, a més, Quart ha homenatjat el tren recordat amb el monument que s'alça just al costat de l'estació.

Per la seva banda, l'Ajuntament de Llambilles també incorporà el 1985 el traçat de la via i la petita estació al patrimoni municipal. El 1986 es restaurà el local per tal de destinar-lo a ús cultural encara que properament passarà a ser un Centre d'Esbarjo Social.

L'última parada del recorregut, Girona, és l'única que no conserva l'edifici de l'estació, local que per altra banda fou provisional des de l'entrada en funcionament de la línia fins que es va tancar, 77 anys més tard. La màquina número 2, recordant la situació de l'antiga estació és ara un monument que recorda als gironins el Tren que l'unia amb el país del suro i les platges.

Pel que respecte als ter-



L'estació de Llagostera

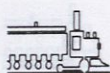
renys de la via, cal dir que bona part del recorregut continua igual; els trams urbans són els que han patit algunes modificacions, s'han escapçat o venut però encara ara podríem anar a Girona seguint l'antiga fumera del Tren Petit. Les restes i marques de la via que encara no fa un any eren visibles, ara ja no hi són pel fet que aquests terrenys guarden a les entranyes les canonades que han de portar l'aigua del Pasteral fins els nostres pobles.

Podem concloure, doncs, que 27 anys després de la clausura de la línia, els temors que llavors eixien s'han esvaït i tota la infraestructura del tren, ha estat encertadament aprofitada. D'una banda no s'ha permès la destrucció de tot aquest patrimoni i s'ha conservat i restaurat per tal que continuï mostrant a les joves generacions la gran im-



L'estació de Llambilles

portància econòmica i social que tingué el tren en la vida dels gironins al llarg de tres quarts de segle; alhora aquestes instal·lacions han estat reciclades per a utilitats noves, beneficiant als que sempre havien estat els principals beneficiaris d'aquestes instal·lacions: els pobles i la seva gent.



El carrilet que hauria pogut ser

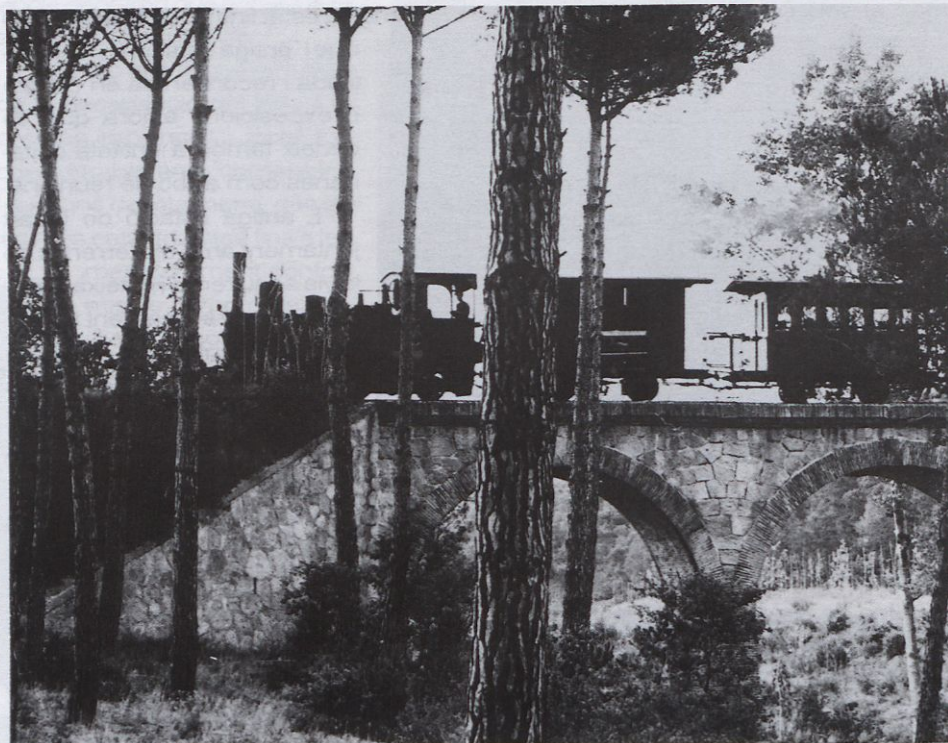
NARCÍS-JORDI ARAGÓ

El dia 10 d'abril de 1969, a les set de la tarda, el ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols es disposava a emprendre el seu últim viatge. A l'estació de Girona, l'andana era plena de gent que feia voleiar mocadors blancs. Després de fer un xiulet i de deixar anar una glopada de vapor, el tren va marxar lentament, com si volgués engolir per sempre els perfils del paisatge i la claror de la primavera.

Des d'aquell dia han passat vint-i-tres anys. Això vol dir que, per a tots els qui han nascut en els últims cinc lustres, el carrilet no és ni tan sols un record d'infantesa. Mai no l'han trobat a faltar, i no poden ni imaginar què va significar la seva pèrdua per al territori que el veia passar amunt i avall cada dia.

La dimensió d'aquesta pèrdua ja la van valorar els diferents estudis i dictàmens que es van fer per evitar la desaparició del tren. Tothom es mostrava d'acord en què un ferrocarril modernitzat -i, a ser possible, enllaçat amb el d'Olot- suposaria per a la seva àrea d'influència, en paraules de Joaquim de Camps i Arboix, "una turbina generadora d'utilitat i de riquesa". És a dir, allò que ja havia estat en els seus millors moments. Tot i la notable disminució experimentada en el transport de mercaderies, s'estudiaven també les fórmules per remuntar aquesta situació i tornar a connectar el tren amb el moviment portuari i amb l'activitat industrial de la zona.

Pel que fa als viatgers, l'enginyer Lluís Batlle va estudiar a fons el probable tràfic d'un carrilet renovat, amb un



lleuger canvi de trajecte per arribar fins a la Platja d'Aro, i va preveure una mitjana de 1.500 usuaris per dia.

Amb tot, una qüestió clara en totes les al·legacions formulades: que el concepte de rendabilitat no és el mateix en l'economia pública que en la privada. L'informe sobre el futur del tren redactat per l'enginyer Martí Piera contenia aquesta afirmació contundent: "Un ferrocarril ha de ser considerat com un servei públic, i per això no es pot estudiar només la seva rendabilitat. Perquè no es tracta d'un negoci, sinó de la satisfacció de les necessitats que tot servei públic proporciona". Més enllà, doncs, de la rendabilitat estricta, la supervivència del tren es presentava com una qüestió de sensibilitat i de respon-

sabilitat. Però els que en aquell moment remenaven les cireres van demostrar que no tenien ni una cosa ni l'altra.

En qualsevol cas, els estudis fets coincidien a preveure tres situacions, aleshores incipients, que el temps no ha fet més que desenvolupar i consolidar: l'evolució demogràfica de la zona i el seu auge econòmic i social, l'increment enorme dels desplaçaments individuals i col·lectius, i la presència d'un turisme massiu al litoral i també al rera-país.

Ara, doncs, al cap de vint-i-tres anys, quan veiem el territori farcit de segones residències, les fugides de cap de setmana convertides en un fet ineluctable, i el turisme cada cop més disposat a interessar-se per l'entorn i pel patrimoni

CENTENARI DEL TREN DE SANT FELIU



monumental de terra endins, sabem que el carrilet desaparegut compliria a la perfecció una triple funció bàsica de transport còmode, de descongestió automobilística i d'anti-pollució ambiental. I sabem que aquesta funció tindria, a més, el valor afegit de la bellesa. Perquè, més enllà de la seva evident utilitat concreta, el tren seria ell mateix un testimoni del passat, una imatge estètica suggeridora, un vehicle ideal per a l'espai, un atractiu pintoresc per als visitants, un motiu inesgotable per a les càmeres fotogràfiques i per als vídeos familiars. Seria més que mai, tal com el va descriure Gaziel, "una joguina que circula puntualment per un paisatge de pessebre".

Només cal anar a la Gran Bretanya, a Suïssa, a Àustria o a Alemanya per comprovar el servei real i l'atractiu complementari -és a dir, la doble rendabilitat- dels ferrocarrils d'aquest tipus que, en comptes de caure en desgràcia, han estat rehabilitats i dignificats. Fa un parell d'estius vaig descobrir, per exemple, el tren de via estreta que arriba fins a Prien, vila d'estiu i d'esports nàutics arran del llac alemany Chiemsee. Els viatgers passen directament dels vagons del comboi a les barques que els traslladen a l'illa que hi ha enmig del llac i, un cop allà, són els cotxes de cavalls els que menen fins al castell-palau de Lluís II de Baviera. Aquella tarda, transportat per una tan insòlita combinació de vehicles, vaig intuir tot el que havíem perdut a la Vall d'Aro amb la desaparició del carrilet.



INSTAL·LACIONS



**LLUM
AIGUA
CALEFACCIÓ**

Ctra. Sta. Cristina, s/n - Tel. 81 80 13 - PLATJA D'ARO (Girona)

Banc / Català de Crèdit

Oficines:

PLATJA D'ARO:

Ctra. Santa Cristina, 13
Telèfons 81 75 58 / 81 75 39 / 81 75 62
Fax: 82 50 12

S'AGARÓ:

Ctra. Sant Feliu, s/n
Edif. "Creu de S'Agaró"
Telèfon 82 11 42

CASTELL D'ARO:

Av. de la Platja, 101
Telèfon 81 74 60
Fax: 81 88 12

SANT FELIU DE GUÍXOLS:

Rambla Vidal
Telèfon 32 41 51
Fax: 32 28 88



JAUME RAMOT i GARCIA

Ctra. S'Agaró, s/n
Tel. 81 72 52
17249 **CASTELL D'ARO**



**PISCINA GRILL
JULIOL i AGOST**

Restaurant amb
salons per a convencions
i noces

**Telèfons
81 78 53
81 93 53**



«Trens rigorosament controlats»

ALFONS HEREU I RUAX

No hi ha dubte que els trens han estat un atractiu per a molts creadors artístics. Hi ha pintures sobre trens, llibres sobre trens, fins i tot música dedicada a un tren "Pacific 231" d'Arthur Honegger. Els realitzadors de cinema no podien ser menys i grans amors, esdeveniments polítics i assassinats han succeït i continuaran succeint dalt dels trens, des de la màquina fins als lavabos més prosaics.

Contemplant la magnífica fotografia de 1956 quan es va filmar a Sant Feliu "The Spanish Gardener" ("El jardinero español") dirigida per Philip Leacock amb Dirk Bogarde en el paper ambigu del jardiner i John Whiteley en el del nen malaltís, basada en la novel·la d'A.J. Cronin, i a on hi sortia el "tren gros" passant per Girona, em vénen a la memòria un seguit de pel·lícules en les quals el tren forma part de la intriga i esdevé un actor més del teixit argumental. Unes més que d'altres persisteixen en el record de tothom però la majoria

han passat a l'oblit. Fem un repàs cronològic, no exhaustiu, per a la retentiva:

1935 - Espanya - La situació de la cinematografia al nostre país als anys trenta va permetre incorporar cineastes estrangers per dirigir els nostres films. Vingueren de Suïssa, França, Alemanya i Sudamèrica. Eren obres amb poca entitat, que superaven amb prou feines la mitjana normal de les produccions locals i el que cridava més l'atenció era el nom foraster dels seus directors. Un d'aquests films fou "El tren de las 8'45" dirigida per Raymond Chevalier.

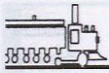
"Train of events" sota la direcció de Sidney Cole, Charles Crichton i Basil Dearden, de l'any 1949 amb Valerie Hobson i John Clements com a actors principals, ens presenta diferents caràcters que comenten els seus problemes i que es resolen més o menys satisfactòriament quan el tren té un accident. Segueix dues línies d'estil per cridar l'atenció, per un costat extremadament

humorística i paral·lelament una d'intensament dramàtica. Fou realitzada a la Gran Bretanya.

Carl Foreman va escriure cap el 1951 una història titulada "The Tin Star" (L'estrella de llautó), Stanley Kramer va ser escollit productor i Fred Zinnemann la va dirigir el 1952. Es tractava de "Solo ante el peligro" ("High noon") amb Gary Cooper, Katy Jurado i Lon Chaney entre d'altres. Guanyaria dos Oscars: a la millor música i al millor actor. Sota un ritme tens, el film dura 85 minuts, el mateix temps que l'acció real de la història que explica. Comença a les 10.35 quan Kane es casa amb la seva nòvia Amy (Grace Kelly) i acaba a les dotze del migdia. Què espera Kane tota aquesta estona? Que arribi el tren que porta els seus perseguidors! L'any 1980 es va filmar una segona part "High Noon, part II: The return of Will Kane" dirigida per Jerry Jameson amb Lee Majors en el paper de Cooper i David Carradine. No



L'actor Dirk Bogarde, protagonista de la pel·lícula «El jardinero Español», junt amb treballadors del tren. 1956.



cal dir que fou un fracàs.

"The Titfield Thunderbolt" ("El llamp de Titfield", no està malament el títol, dirigit a un tren de vapor) formava part de les mostres més destacades de l'optimisme britànic de la postguerra i dels films quasi familiars del Estudi Ealing d'on varen sortir pel·lícules que recordaven els vells vaixells: "Maggie" (1954); els vells cinemes de barri: "The smallest show on earth" (1957); les velles pensions i les seves velles dispenses: "El quintet de la mort" (1955) i com no els vells ferrocarrils. Els seus principals actors foren Stanley Holloway, John Gregson i Sidney James i els va dirigir Charles Crichton.

"Conspiración de silencio" ("Bad day at black rock" - 1955) és ja un mític film de John Sturges. Spencer Tracy és el "manco" sobre el qual l'espectador es pregunta: Què hi fa a Black Rock? Per què tothom li és hostil? Per què un tren exprés, que travessa Arizona, s'atura per primera vegada a Black Rock en els darrers quatre anys? Robert Ryan, Anne Francis, Ernest Borgnine i Lee Marvin ajuden també a crear un atmosfera tan àrida i resseca com el propi paisatge. Quan Hollywood aixecava el cap del macarthisme i de la seva cacera de bruixes, aquesta pel·lícula reflectia la manera de pensar de l'americà del carrer. Tracy/MacCreedy només havia anat a Black Rock a lliurar una medalla d'honor al pare d'un soldat americà mort a Itàlia.

"3.10 to Yuma" ("El tren de las 3.10" - 1957) dirigida per Delmer Daves ens mostra a Van Heflin com l'home que en nom de la llei s'enfrontava a nombroses dificultats per traslladar un presoner (Glenn Ford) a la penitenciària de l'Estat. El blanc i negre del film és intensament dramàtic i el tractament de la història realista i fidel al tema tradicional del "sheriff" solidari que redueix els dolents gairebé tot sol. El muntatge crea una gran tensió i la utilització d'una estació de ferrocarril com a escenari claustrofòbic i quasi únic de l'acció acaba de fer-hi el pes. La situació d'aquest film es reproduïx a "Río Bravo" de Howard Hawks el 1959.

"Ultimo tren de Gun Hill" ("Last train from Gun Hill" - 1959) - "Western" de persecució en el que els protagonistes essent empesos pel desig de venjança i busquen qui sigui per executar-lo. Kirk Douglas que no ha fet mai personatges esquemàtics ni unilaterals, és un "sheriff" que persegueix els assassins de la seva esposa índia. El principal responsable resulta ser el fill del seu millor amic. La música, molt important, pel desenvolupament de la història, fou

escrita per Dimitri Tiomkin, nascut a Ucraïna l'any 1899 i emigrat a EEUU el 1925. En 40 anys de treball escrigué més de 130 bandes sonores originals per a films tan diversos com: "Gigante", "El Alamo", "La caïda del Imperio Romano", "Solo ante el peligro" o "Crimen perfecto".

"EL TREN" ("The train" - 1964). Burt Lancaster com a líder de la Resistència francesa intenta salvar unes valuoses obres d'art. Fou una co-producció Franco-Italo-Nordamericana amb Paul Scofield i Jeanne Moreau. John Frankenheimer fou cridat a França per Lancaster per fer-se càrrec de la direcció del film després que Arthur Penn fóra despedit. En aquesta pel·lícula la mecànica de l'assaltament al tren, que transporta quadres de gran vàlua, pels nazis, es qüestiona el debat moral sobre si les obres artístiques valen o no més que les vides humanes.

Sens dubte de cap classe fou "Ostre sledovane viaky" ("Trens observats d'aprop" - 1966) la pel·lícula que més es mereixia l'Oscar al millor film estranger de 1967. Basada en una novel·la de Bohumil Hrabal i dirigida per Jiri Menzel ens explica tendrament la història novella i còmica d'un adolescent que es converteix en màrtir involuntari durant la Segona Guerra Mundial en una Txecoslovàquia invadida pels alemanys. Després de fer l'amor per primera vegada fa saltar a trossos un tren nazi carregat de municions. És una història commovedora del pas de l'adolescència i la virilitat. Fou realitzada durant la resurrecció cultural txeca de 1963 - 1965, considerada "pièce de résistance", dins una estètica visual molt elegant comparada a Bergman i Antonioni. Un bon grapat de llibres s'escrigueren sobre aquest film.

"Asesinato en el Orient Express" ("Murder on the Orient Express" - 1974) de Sidney Lumet basada en una intriga força complicada d'Agatha Christie amb Richard Widmark com la hipocondríaca víctima, Anthony Perkins el seu reprimat criat, Albert Finney el detectiu belga Hércules Poirot, Sean Connery que gairebé els eclipsava a tots i además John Gielgud i Ingrid Bergman. La fotografia era de Geoffrey Unsworth (cal recordar d'ell "Lenny", "Superman", "Cabaret" i "Beckett").

L'any 1986 Andrei Konchalovsky dirigia "El Tren del Infierno" ("Runaway train") sobre una història del magnífic director japonès Akira Kurosawa amb John Voight, Eric Roberts i Rebecca de Mornay. Són 111 minuts trepidants d'emoció dalt d'un tren que gairebé travessa els Estats Units d'un costat a l'altre. És, fins al moment, la pel·lícula en què el

tren és més que un protagonista.

Per no fer la llista exhaustiva m'agradaria evocar aquelles que a penes recorda el públic: "Train Robbery Confidential" realitzada per Roberto Farias al Brasil el 1962; "The Train Robbers" de Burt Kennedy amb John Wayne, Ann Margret i Rod Taylor; "Train Ride to Hollywood" de Charles Rondeau -1975-; "El tren de los espías" -Irlanda- 1979 amb Lee Marvin; "El tren del terror" ("Terror train" - 1980) òpera prima de Roger Spittiswoode, història d'impacte pertanyent al subgènere de terror, del més pur fantàstic amb Jamie Lee Curtis; "El último tren de la muerte" de 1977 realitzada per Rafael Gil, símbol creatiu de la seva època, els anys 40, admirador de Vidor, Ford i Capra i anteriorment crític de cinema. "The Last Train from Bombay" dirigida per Fred Sears el 1952 amb Jon Hall i Christine Larson ambientada en l'Índia colonial britànica. "Last Train from Madrid" de 1937, dirigida per James Hogan amb Dorothy Lamour, Anthony Quinn i Gilbert Roland, sobre la guerra civil espanyola.

I no podríem deixar d'esmentar els films del gran mestre Alfred Hitchcock ambientats dins dels vagons-lits dels trens europeus i censurats el seu dia pels guardians de la moral carpeto-velònica: "Extraños en un tren", "Con la muerte en los talones" o "Atrapa un ladrón".



BRUTUS
RADICAL SPORTS

**SKATE
SKY
WINDSURF**

•
PLATJA D'ARO
Juli Garreta, 5 • Tel. 81 87 09
Galeries Carrillon • Tel. 81 62 62

•
SANT ANTONI DE CALONGE
Av. Josep Mundet, 18 • Tel. 65 03 59
(GIRONA)



Fins sempre!

CONCEPCIÓ PUIGVERT

Regidora de Cultura Sta. Cristina d'Aro

Com segurament molta gent deu saber, ja que darrerament se n'ha parlat molt, aquest any 1992 fa cent anys que es va inaugurar el tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona. Jo, personalment, no en tinc pas massa records, doncs quan feia tres anys que vivia a Santa Cristina d'Aro va deixar

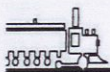


de funcionar. Però, recordo el xiulet del tren de les set de matí quan em despertava i m'advertia que era hora de llevar-me, o d'en Lluís Anglada quan anava a recollir el correu per després repartir-lo, i de tantes i tantes petites coses més que han passat a formar part de la memòria entranyable d'un passat on el tren representava l'arribada del progrés quan es gaudia d'una bona època de la indústria del suro; quan el tren era el transport que permetia anar a mercat a tots els pobles de la línia; i també era el que unia a tots els habitants del trajecte per a disfrutar, conjuntament, les hores d'esbarjo.

Des d'aquestes línies, doncs, com a regidora de cultura de l'Ajuntament de Santa Cristina d'Aro, voldria convidar a tothom a participar en els actes que es realitzaran en motiu del seu centenari, en l'homenatge a un tren que tot i fer tant temps que ha desaparegut, continua estant viu en el pensament de les persones que visqueren en l'època del seu funcionament. I, gràcies a aquesta celebració, esperem fer present el tren de Sant Feliu a la joventut d'ara com a testimoni d'un passat que malgrat sigui ja llunyà, no deixa de ser important perquè és un passat ben nostre, i per tant cal no oblidar-lo en la mesura que també ha contribuït a configurar la nostra realitat actual.

No vull acabar el meu escrit sense donar la meua cordial salutació a totes les persones que van treballar en el tren "ganxó". Fins sempre.





Conversant sobre el carrilet amb Pere Pujol (*)

VALENTINA ESCUDERO

El carrilet havia d'estar molt present a la vida de Sant Feliu...

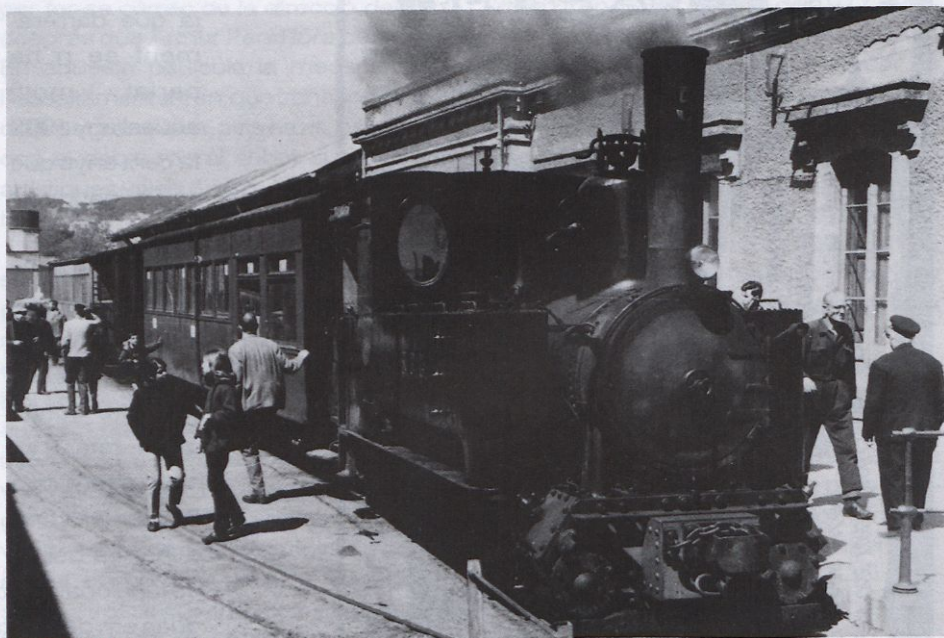
Era el mitjà de locomoció per excel·lència, perquè els primers cotxes que varen fer una funció de transport de viatgers eren els cotxes que anaven de Palafrugell a Caldes... els taxis i d'altres varen venir que érem ja cap als anys 30; potser per al Carrilet la seva època daurada va ser del 1920 al 1930, tant en transport de passatgers com en el de mercaderies i sobretot quan varen fer el ramal que anava al Port, augmentant el tonatge que hi portava; és clar, llavors la gent no havia d'anar tant a Girona com ara, però de totes maneres, Girona sempre ha tingut bons metges i el mercat del dissabte també era important i molta gent hi anava... i per anar a Girona, o anaves en cotxe de cavalls o agafaves el tren a Caldes... el Carrilet va ser un alleujament, i pels altres pobles de línia igual.

El tren va ser una gran idea i en aquest sentit val apreciar l'esforç que suposà per a la gent de Sant Feliu (els accionistes eren tots d'aquí). I en els fons pocs exercicis es van tancar amb benefici. Però des del punt de vista pràctic sí que en va tenir.

Sant Feliu, Palamós...

Sant Feliu i Palamós per mar estan a sis milles i per terra a 12 Km. Totes dues poblacions han tingut un port comercial. Ambdues han tingut un tren que anava a la mateixa població: Girona. Si aquests dos ports haguessin estat un, si aquests dos trens haguessin estat un, segurament el tren hauria estat rendible: rivalitats entre pobles i en aquest cas econòmic: cadascú volia ser més gran que l'altre.

L'any 47, el gener, va ser la cèlebre nevada que va agafar tota la costa, els Pirineus, el Rosselló i també cap a l'interior. El darrer tren que sortia de Girona havia d'arribar a Sant Feliu a 3/4 de 8 del vespre i quan va arribar a la Font Picant no va poder passar de neu que hi havia... i la gent es va refugiar a l'estació. Allà varen fer foc i varen servir-se del menjar que hi havia al tren: patates, bacallà...passaren la nit i tot



l'endemà. Fins l'endemà passat quan els soldats varen netejar la via i la carretera i el Carrilet va tornar a circular.

El tren coexisteix amb esdeveniments de començaments de segle com la Gran Guerra, el crack del 29...

Bé, el crack del 29 aquí va afectar els Bancs; per exemple, el Banc de Barcelona que llavors era on està el Banc Hispà-Americà, va fer el crack. La Banca de Catalunya va fer el crack, les banques -dues o tres- privades que hi havia a Sant Feliu, també varen fer el crack. Però des del punt de vista de la indústria tapera i Sant Feliu era indústria tapera -no va tenir gaires repercussions.

Però quan la Gran Guerra sí que les va tenir i això es notà al Tren. Perquè és clar, l'exportació fonamental dels taps es feia a Centre-Europa.

Clar

Alemanya, Àustria, Txecoslovàquia... la cervesa a l'època tota anava tapada amb taps de suro i per tant aquests països necessitaven milions i milions de taps... i això va quedar liquidat...

Després, amb el tren, no podem deixar de costar la Guerra nostra...

Però abans de la proclamació

de la República, per exemple, no va fer al Carrilet una mica escenari...

No, no. El Carrilet va ser un mitjà de transport normal i corrent. La proclamació de la república va ser objecte de celebració entusiasta per part de la població. Des del balcó de l'Ajuntament es va posar la bandera republicana, que per cert era d'un militant del Partit Llerrouxista, un meu oncle, que era l'únic que en tenia una en tot el poble... però al marge del tren.

Quan la Guerra, al cap de dos o tres dies, un Comitè de Treballadors de la CNT va venir a confiscar-se el tren i l'única persona que varen treure va ser l'enginyer i durant tot el temps que va durar la guerra va estar sota la gestió dels propis treballadors, sense que es tingui cap document de com va anar la gestió.

Quan el tren va anar al moll, jo vaig treballar-hi un parell d'anys, quasibé tres de camàlic i vaig carregar molts vagons...

De suro

No, de suro no, de pasta de paper. Perquè l'únic suro que transportava el tren era el que venia d'Extremadura-el



portava l'Estrada- i a Girona passava al Carrilet. Al cap de l'any eren uns quants milers de fardells. Però l'altre tot venia per mar; tant el suro de l'Irla, com el de la Corxera Catalana, com el de l'Albertí, el d'en Jener, el que venia per en Benasset...

En una hora i un quart arribaves a Girona: jo hi anava amb la meua mare, mai amb el meu pare que es quedava a l'establiment, per les fires, a casa del meu oncle. I recordo que el tren -com a totes les criatures- em feia molta il·lusió. Els vagons tenien uns bancs al llarg i com que era a l'hivern, al mig i de tant en tant, hi havia uns tubs grossos plens d'aigua calenta -la "calefacció"- que si tenies la sort de poder posar els peus a sobre els tenies calents, mentre que el cos no gaire.

Va haver-hi reticències potser a casa teua, a Can Peric o d'altres llocs on s'havia considerat invent del diable, nociu per a la salut-malalties nervioses?

Jo no ho sé. Quan jo tenia ús de raó el tren ja portava vint anys i escaig que funcionava. Però a França, l'Acadèmia de Medicina de París va manifestar-se en contra de la construcció del primer tren, argumentant que era impossible que una persona pogués resistir el canvi de temperatura que es produïa en el trajecte en tant curt espai de temps...

Com va acabar el Carrilet, Pere?

A tothom li va saber greu. El Carrilet, amb la idea que hi havia -no sé si econòmicament rendible- que era fer-lo fins a Olot... Amb la Guerra, aquesta idea es va anar diluint i després, l'Estat que cobria part del dèficit del tren, va desmantellar-lo.

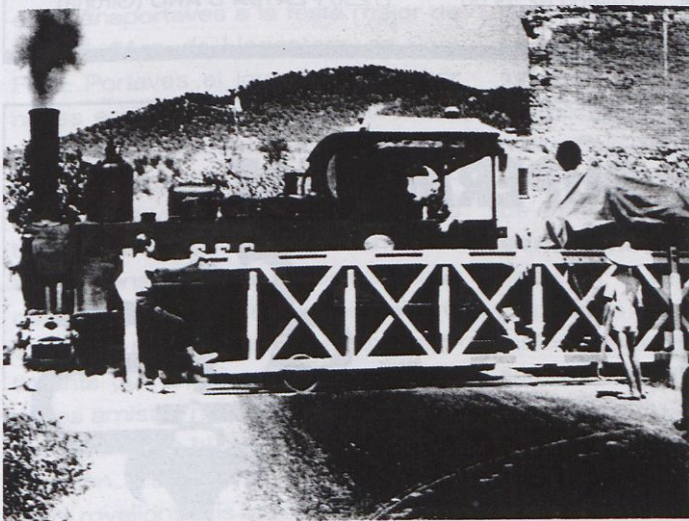
Una raó que vaig sentir sobre la no rendibilitat del tren va ser el carbó: sembla que les màquines, alemanyes, havien estat fetes per anar amb carbó anglès. Després de la Guerra, el Govern va obligar a gastar carbó d'Astúries i el tren consumia el doble d'aquest que de l'anglès... i el dèficit es va anar augmentant.

Però la gent s'estimava el tren: l'emissió d'obligacions per l'ampliació del Port es va cobrir i no precisament perquè s'esperés que aquestes tinguessin un gran rendiment...

La fi del Carrilet tanca una època...

Sí, la gent va tenir el seu sentiment. Dèiem el nostre tren i quant la gent diu "el nostre" és que és meu i si això es perd, es perd una cosa que és nostra. L'estimàvem, encara que no l'uséssim... perquè aquesta és la veritat: jo des del moment que vaig començar a conduir un camió em penso que mai més no vaig pujar en el tren. Però era el nostre tren, el tren de la gent de Sant Feliu. I tothom va sentir que li preniem alguna cosa.

(*) Pere Pujol va néixer el 1909



CONSORCI PER AL
CENTENARI
DEL
TREN
DE
SANT FELIU DE GUÍXOLS
A GIRONA



RECORREGUT DE L'EXPOSICIÓ

Sant Feliu de Guíxols
27 juny - 26 juliol

Santa Cristina d'Aro
1 - 16 agost

Quart
22 agost - 6 setembre

Llambilles
11 - 13 setembre

Cassà de la Selva
19 setembre - 12 octubre

Castell-Platja d'Aro
24 octubre - 15 novembre

Llagostera
21 novembre - 13 desembre

Girona
19 desembre - 10 gener

Sant Feliu de Guíxols
15 gener - febrer





XAPICAR

XAPA I PINTURA

Ctra. de Sta. Cristina a Platja d'Aro
Tel. (972) 81 90 61
17249 CASTELL D'ARO

SERVEI DE
GRUA

CAFETERIA

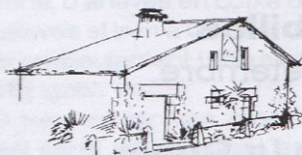
SUPER STAR

Tel. 82 60 99 - CASTELL D'ARO

HARRO'S
BAR
Eurocenter

PLATJA D'ARO

NAI
NAI



*especialitat en paelles
i cuina regional*

RESTAURANT

*LES FORGES de
Santa Cristina d'Aro*

C/ Teulera, 46 • Tel. (972) 83 81 57 • 17246 Sta. Cristina d'Aro GIRONA



Garatge Miquel Pérez Herrera
Servei Oficial

Ctra. Santa Cristina, 38
Telèfon 82 59 60 17250 PLATJA D'ARO (Girona)



Detall's

LLENCERIA, BIJUTERIA,
FOTOGRAFIA I PERFUMERIA

Abinguda de la Platja, s/n
Telèfon 81 70 29
Castell d'Aro
(Girona)

SUPERMERCAT



Av. de la Platja, 8
Tel. (972) 81 71 60
17249 CASTELL D'ARO



Carrilet, sempre has estat màgic...

XEVI

Els il·lusionistes procurem sorprendre als espectadors i transportar-los a un món irreal, de fantasies. Tu transportaves la gent a mercat, a Girona al metge, a fer la berenada a la Font Picant... Algunes vegades la sorra feia que et patinessin les rodes però la gent baixava i caminava al teu costat fins que recuperaves la velocitat. Presenciaves l'espectacle de compartir vagó amb pollastres, ous, verdures, bicicletes, estudiants i banyistes que anàvem a remullar-nos a la platja de Sant Pol. Jo, que com saps he nascut prop de l'estació, recordo que marcaves horaris. Els rellotges no tenien cap valor, era tard o aviat segons si havies o no passat, encara que portessis excessiu retard. La campana, les barreres que tallaven llarga estona la carretera, el carter que molt aviat pujava per recollir el correu, el revisor amb la gorra torta i el caliquenyo, la caminada i corresponent suada des de la Rambla de Sant Feliu fins arribar a l'estació, les volves negres que vomitaves i ennegrien els pantalons blancs que a l'estiu em posava per anar a ballar al Casino, aquells llums que mai he sabut el perquè s'apagaven cada dos per tres, són part dels meus records. Tu ens transportaves a la festa major de Castell d'Aro, de Llagostera, de Sant Feliu. Portaves el jovent a descobrir noves emocions, ens feies viure il·lusions obrint la possibilitat d'aventures, algunes vegades carregat fins a sobre-eixir, altres vegades amb els vagons buits. Quantes coses saps... Dintre els teus vagons es lligaren negocis, algunes dones embarassades pariren abans d'arribar a Girona, s'hi despertaren sentiments que acabaren en casament, noves amistats, no hi faltaven les xafareries, els que hi menjaven, els que hi dormien... Tu flairaves les flors, els primers rovellons i els primers espàrrecs.

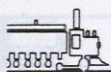


Sé que rius quan —amb bona voluntat— pretenem escriure la teva història. Tu la podries escriure de cada un de nosaltres! Has traginat de tot, però no arribares a arreplegar el gran "boom" turístic. Possiblement no ens haguessis deixat. Ara et fan homenatges i festes; ets notícia encara que saps bé que si estiguessis actiu no et farien cas. Criticarien les teves imperfeccions o deficiències i alguns et canviarien per un qualsevol turbo de poques vàlvules. Que haig d'explicar-te si tu coneixes bé aquest nostre País? Et valoren i enyoren perquè no et tenen. Sempre se'n recorden tard de cantar les millors lloances. Per a mi **sempre has estat màgic**. No eres el tren petit; et veia gran, potent, segur... L'època és la culpable, foren les motos, els cotxes, la velocitat els que et desafiaren fins humiliar-te, però avui arribaries primer tu a Sant Pol. Els cotxes estarien fent les acostumades cues com cada setmana parats davant algun semàfor. Jo penso que mai has desa-

paregut; trobo les teves màquines en poblacions on vaig a portar les meves il·lusions. Amb gran dignitat i arrogància les veig damunt d'un pedestal i sempre els dic el mateix: per vosaltres no passen els anys! Les estacions estan al mateix lloc i encara avui he sentit el teu xiulet. No riguis. Vas ésser tu qui em despertares l'afecció per la fantasia. De petit era tan llemeç que per fer-me menjar una cullerada més, havien de portar-me a veure't. Gràcies a tu i a la paciència de la meva mare, no hi ha res que no m'agradi. Em sentia atret perquè veia els teus encants màgics. Tu m'encomenares la gràcia d'ésser incomprès, de poder parlar sol, de tenir la virtut de poder somniar despert, de saber fer volar en laire la imaginació fins aconseguir el privilegi de poder parlar-te.

Tot un món de bogeria!

Però quan torno a casa cansat, veig més la realitat i confesso que trobo a faltar el que em portis a la Font Picant a beure un tragueta d'aigua.



El tren i la història

FRANCESC FERRER I GIRONÈS

Quan em varen encomanar que parlés del Tren de Sant Feliu a Girona, en commemoració del seu centenari, de bell antuvi se'm va acudir remenar pel Senat si trobava alguna referència sobre la seva aprovació.

Efectivament, en la recerca vaig trobar en el Diari de Sessions de 1888 que el dia 30 d'abril del mateix any, el Senat autoritzava la concessió administrativa d'un ferro-carril de Sant Feliu a Girona, publicant-s'hi la llei degudament sancionada per la reina Maria Cristina. Aquella llei declarava el tren d'utilitat pública, per la qual cosa tenien dret a l'expropiació forçosa així com a l'aprofitament i ocupació del terreny de domini públic. La concessió es va fer per un termini de 99 anys, els quals s'haurien acabat el 1987.

El 1988 fou un any molt important a Catalunya, puix s'hi va celebrar l'Exposició Universal al parc de la Ciutadella, i el catalanisme polític va adreçar un Missatge a la reina regent demanant entre d'altres coses que la llengua catalana fos oficial.

Aquesta demanda a Madrid va caure molt malament. I el Diputat Romero Robledo, va fer una interpel·lació al Govern en contra d'aquesta reivindicació nacional. En nom del Govern va contestar el ministre Navarro y Rodrigo, que va dir que la petició catalanista era "una extravagància de una minoria insignificant" i a més a més afegí que era "un acto de demencia". Davant de la insistència del diputat, el Ministre va reiterar que el missatge "el Gobierno entrega al desprecio universal". Hi varen haver crits i rumors que titllaven de delictes a les peticions catalanes, fins que el president del Congrés va dir: "sería prudente pensar en la incompatibilidad de la extravagancia con el delito, no confundiendo los presidios, con los manicomios". És a dir, que en el 1888 quan s'atorgà la concessió del tren de Sant Feliu, a Madrid, els senyors més representatius qualifiquen de bogeria o follia les demandes catalanes, i consideraven que es tractava d'una qüestió de manicomi.

De bon començament el tren de Sant Feliu disposà de telèfon entre les estacions, car en tenia d'ençà de 1891. Ara bé, el catalanisme sorgit va esdevenir cada cop més important políticament, i aquella "minoria insignificant" se li va prohibir en el 1896 parlar en català per telèfon. Ben segur que quan a una nació se li prohibeix el seu idioma, no és pas una follia.

El tren de Sant Feliu des del 1892 ja funcionava, en canvi no podia pas anar endavant Catalunya en els seus drets nacionals, doncs davant de les peticions dels catalans en el 1900, varen fer una modificació al Codi Penal on varen establir que anar a favor de Catalunya era des-

truir la "unidad de la patria" i era un delictes. Els senyors que manaven aleshores després del despreci de tractar-ho com un tema de manicomi, varen fer mans i mànigues per sotmetre al poble català mitjançant les presons. Heus ací la vida d'aquells anys.

Cal tenir ben clar que la vida del "feliuet" ha estat gairebé 100 anys d'allò més intens. Si comparem la vida del tren amb la història de Catalunya podrem observar que en aquesta època han passat els esdeveniments més inversemblants tant en l'aspecte polític, com en les transformacions socials, i en les revolucions econòmiques. Per exemple, en el 1868 es treballaven tretze hores

APÉNDICE 16.º AL NÚM. 99

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CORTES

SENADO

Ley sancionada por S. M., y publicada en este Cuerpo Colegislador, autorizando la concesion de un ferro-carril de vía estrecha desde San Feliú de Guixols á Girona, en la línea de Tarragona á Barcelona y Francia.

SEÑORA: Las Cortes han aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º Se autoriza al Gobierno de S. M. para otorgar á D. Juan Casas y Arxer la concesion de un ferro-carril económico de 0'75 de ancho, que partiendo de San Feliú de Guixols y pasando por Castillo de Aro, Santa Cristina de Aro, Llagostera, Caserá de la Selva, Llambillas, Quart y La Creuheta, termine en Girona junto á la estacion de la línea general de Tarragona á Barcelona y Francia.

Art. 2.º Se declara este ferro-carril de utilidad pública, y por lo tanto con derecho á la expropiacion forzosa y al aprovechamiento y ocupacion de los terrenos de dominio público, con arreglo á las leyes, por parte del concesionario.

Art. 3.º Se construirá con sujecion al proyecto presentado en el Ministerio de Fomento, que ha sido

acompañado de la fianza del 1 por 100 del importe del presupuesto, y mediante las modificaciones que el Gobierno de S. M. estime convenientes.

Art. 4.º No tendrá subvencion del Estado, ni se le concederá franquicia de los derechos de aduanas para la introduccion del material fijo y móvil.

Art. 5.º La concesion se hará por término de noventa y nueve años.

Y el Senado lo presenta á la sancion de V. M.

Palacio del Senado 27 de Marzo de 1888.—Señora.—A L. R. P. de V. M.—El Marqués de la Habana, Presidente.—José Abascal, Senador Secretario.—El Marqués de Mondéjar, Senador Secretario.—José de la Torre y Villanueva, Senador Secretario.—El Señor de Rubianes, Senador Secretario.

Publiquese como ley.—Maria Cristina.—Palacio 6 de Abril de 1888.—El Ministro de Gracia y Justicia, Manuel Alonso Martinez.

CENTENARI DEL TREN DE SANT FELIU



diàries, passada la revolució d'octubre s'assolí la jornada laboral de dotze hores, i en el 1889 quan s'estava construint les vies del tren per primera vegada es va celebrar el primer 1r de maig i es reivindicà la jornada de vuit hores, les quals no varen ser autoritzades fins el 1919. Sant Feliu va celebrar amb grans expansions socials aquest primer de maig de 1889, i ben segur que hi intervingueren els treballadors del tren. Qui els havia de dir que tardarien trenta anys en aconseguir les vuit hores!

La història no és una assignatura, és una font de coneixements que ens són indispensables com a referent per a la nostra experiència vital. Tot el que esdevé avui cal que ho passem pel cedàs de la història. Si tothom tingués la capacitat adquirida de situar el present dins de la dimensió històrica, és ben segur que moltes de les errades que fem, tant individualment com col·lectivament, es podrien evitar en benefici del progrés de la humanitat.



MOBLES D'ARO
SOCIETAT ANÒNIMA

MOBLES DE TOTS ELS ESTILS
INSTAL·LACIONS D'HOTELS, APART-HOTELS, RESIDÈNCIES
PISOS, BUNGALOWS, APARTAMENTS, ETC.

Ctra. Sant Feliu de Guíxols
Centre Comercial Super Stop

Tel. 972 / 82 52 66
17250 PLATJA D'ARO

**AUTO
D'ARO**

**PLANXISTERIA MECÀNICA
PINTURA**

Joan Josep Caballero
Tel. 81 84 64

Av. de la Platja, s/n
17249 CASTELL D'ARO

Fruites

Verdures

Magatzem de Fruites

Patates

Fruites Tropicals

LLUÍS

LLUÍS PARADEDA

Carretera de Santa Cristina, s/n - Telèfon 81 84 85 - CASTELL D'ARO

SERVEI A DOMICILI PER ENCÀRREC

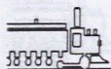
FOTO-FLASH

Reportajes Fotográficos

Fotografía

Color - Bodas

ctra. Sant Feliu, 7 - Tel. 81 75 82
PLATJA D'ARO



Enyorança del Carrilet

JULIÀ MORALES i RAMIREZ



Moltes vegades enyorem petites coses del passat que no han estat millors que les del present, però han fet l'història dels nostres pobles i ens fan recordar fets agradables que ajuden a viure un millor present.

Quan em parlen del TREN PETIT, que anava de Girona a Sant Feliu i inversa, enyoro la meva infantesa, i sembla per un moment, que escolti aquell xiulet tan familiar, acompanyat d'aquell núvol de fum que marcava la sortida, els revolts tancats i les arribades d'aquest enyorat tren.

Quan vivíem a Bell.lloc-Font Picant, estalviàvem amb el meu germà, aquells quatre cèntims per poder pujar al TREN PETIT que ens duia a col·legi a Santa Cristina, ja que per manca d'aquests cèntims durant anys vam anar a peu. Moltes vegades, quan el tren ja havia arrencat, ens posàvem a córrer i l'empleat de l'últim vagó-furgó, que ja ho sabia, quan sentia la fressa que feien els llapis de colors, les gomes d'esborrar i les boles per jugar, dins la cartera de cartró, sortia a la porta i ens donava la mà per ajudar-nos a pujar.

Enyoro aquells diumenges d'estiu, que amb el TREN PETIT anàvem tota la

família a banyar a S'Agaró; la truita de patates i la vena de coll de xai amb tomàquet, mai no l'he trobada tan bona.

Recordo la imatge dels bosquetans que, asseguts en aquells bancs tan durs, deixaven el terra ple de cendra dels cigars, que junt amb el carbo-

net, el fum del tren, el fum del caliquenyó i la pols de la cendra, carregàvem l'atmosfera del vagó d'una mena d'olor que, amb el trontoll del tren, et feia adormir.

Qui no recorda aquelles pageses, de grans pitreres, que anaven a mercat amb el TREN PETIT, carregades amb cistells d'aviram i que la barreja del cant dels galls amb el xiulet i el "xaxxac" del tren, feien una mena de música de fons semblant a les pel·lícules que vèiem de l'oest.

Durant el temps de fires a Girona, el TREN PETIT anava ple de gent en tots els viatges, emplenant passadissos i el vagó-furgó, però quan més ple anava era els mesos

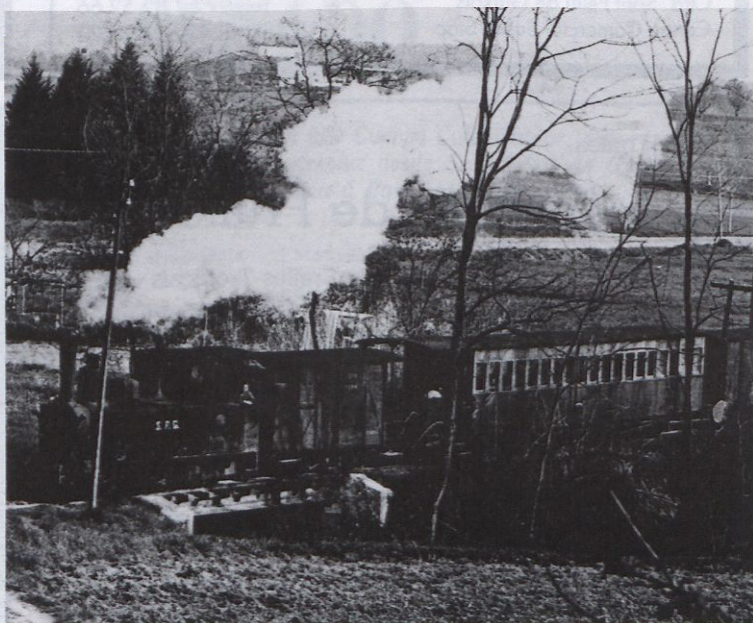
d'estiu, per anar a banyar a les platges de la Sa Conca, S'Agaró i Sant Feliu.

Les estacions reconstruïdes sempre seran el record permanent d'aquesta joguina que tots teníem, i que durant tants anys, va ser de gran utilitat com a mitjà de locomoció per a tothom donat que als anys cinquanta i seixanta el que tenia una bicicleta era afortunat.

Ara, de vegades faig a peu el recorregut antic de la via, que va de Font Picant a Santa Cristina, i pel camí, tot passejant amb el gos, enraono sol, recordant passar per "Can Preses" i el "Mas Miensa", el xiulet que ens feia el maquinista quan avançava tota la mainada que anàvem a col·legi a Santa Cristina.

Vaig comprar un petit tren elèctric als meus fills, i quan el veig funcionar em sembla veure el TREN PETIT que tantes vegades en varen gaudir grans i petits, durant aquells durs anys.

Encara que aratinguem mitjans confortables de transport, probablement si féssim un referèndum hi hauria una majoria aclaparadora que aprovaria que tornés el TREN PETIT.





L' H I P E R



*Un mango del Brasil,
una botifarra de Vic,
uns fumats de Noruega,
un vi Cabernet Sauvignon...
deixi que el seu paladar
faci la selecció.*



VARIETAT, QUALITAT I SERVEI, NATURAL

L'HIPER ESCLAT, UNA NOVA FORMA DE COMPRAR

30 supermercats arreu de Catalunya i 5 hipers Esclat avalen la nostra presència en el sector de l'alimentació. Una presència que, amb el temps, hem anat refermant gràcies a la confiança dels nostres clients i a la tenacitat de voler oferir varietat, qualitat i servei. Permeti'ns convidar-lo a fer un passeig còmode, agradable i favorable a la seva economia. El nou ESCLAT de Sant Feliu, amb uns equipaments moderns i pràctics, convertirà el fer la compra en una diversió. La voluntat de servir-lo,



**PÀRKING COBERT
I GRATUÏT**

més de 20.000 articles, que asseguruen un gran assortit per poder satisfer el client més exigent, i l'arribada diària de productes frescos garanteixen la qualitat que ens distingeix. Hem fet nostra la sensibilitat ecològica dels nostres clients i hem incorporat serveis que contribueixen a la conservació de l'entorn. Bosses fotodegradables, recollida de piles usades, reutilització d'envasos...

**Vingui a l'ESCLAT de
Sant Feliu.
Li agradarà!**



RESTAURANT GRILL VILLA ELENA

Ambient selecte • Carns a la brasa • Plats típics

C/11 de setembre, nº 3 - Tel. 81 94 53 - PLATJA D'ARO (Girona)

Jo vaig

PUB - BAR



- TERRASSA JARDI

ASSAC

c/. Pinar del Mar - PLATJA D'ARO