

> EL MUSEU DEL CARRILET



Maqueta del 1972 (arxiu X. Romero)

L'any 1972 hi va haver una iniciativa municipal per arribar a un acord amb la família Bregante, propietària del tren que tenen aparcats a casa seva, al carrer Sant Martí, per a construir el Museu Municipal del Carrilet, Lluís Bregante Aldecoa. Ja hi havia una maqueta feta, però el projecte no es dugué finalment a terme. Ara fa uns mesos que l'Ajuntament ha arribat a un acord/permuta urbanística amb aquesta família, i sembla ser que es podrà enllestir una mena de centre museístic a aquest mateix indret, el primer d'aquestes característiques a tota la línia, i que seria visitable en dies i hores convengudes.

> LA NEVADA DEL 62

Una de les vicissituds amb què es trobaven sovint en aquell temps els trens petits eren les inclemències meteorològiques, i especialment les nevades, la qual cosa obligava a paraitzar el trànsit i la brigada d'obres del carrilet tenia moltíssima feina extra.



Nevada del 1962 (Arxiu Manel Miralles)

Aquest gran fotògraf, en Manel Miralles, copsà l'any 1962 una nevada de grans proporcions. En aquesta instantània es veuen els operaris que fan neteja just al davant de l'estació, perquè hi puguí circular el comboi.

ROBERT ANGLADA, EL CARTER

El correu postal arribava a Cassà dos cops al dia gràcies al tren. El carter titular de la darrera època del carrilet, el senyor Robert Anglada i



Morell era l'encarregat de baixar a l'estació primer amb bicicleta, i més tard amb la seva *Moby-lette*. A casa seva, cantonada del carrer Mel amb passatge de la Coma, hi havia l'oficina, on treballava amb la seva dona, la senyora Conxita Albertí, i anys més tard tard amb la filla, Rosa

Robert Anglada, el popular carter de Cassà (Arxiu R. Anglada)

Anglada. Aquest carter es convertí en tota una institució cassanenca, persona molt estimada i respectada, com tradicionalment ha succeït amb els funcionaris de correus. Morí el 29 de setembre de 1993 a l'edat de 80 anys

LA XIFRA : 306.000



Mostra del transport ferroviari (Arxiu X. Romero)

Sens dubte que el principal motiu per a la creació de la línia ferroviària de Sant Feliu a Girona fou poder donar sortida a les manufactures sureres, talment com succeï uns anys abans amb el tren de Palamós- Flaçà - Girona.

Tant la capital ganxona com Llagostera i Cassà, van gaudir d'aquesta manera d'un servei diari, relativament ràpid i eficaç tant per rebre la matèria primera, com posteriorment per exportar taps, aglomerats i altres treballs de suro. El moviment total durant els 77 anys fou de 305.965 tones (143.981 t. en planxa, i 161.984 t. de manufactures). A la foto de R. Todt, l'any 1964 a Girona, en veiem el vagó núm. 612 ple de fardells a punt per ser treballats.

DESCOBRIM CASSÀ
GREC > GRUP DE RECERCA I ESTUDIS CASSANENCS

NÚMERO 8

MAQUETACIÓ: Quim Massa

REDACCIÓ: X. Albertí, Q. Bosch, R. Garcia, M. Gener, M. D. Grau, Q. Massa, E. Mestres, Q. Mundet, X. Niell, J. Ll. Òdena, M. D. Saura, i X. Romero

COL-LABORACIÓ: Editorial Gavarres, Cassà Digital, i Llumiguia

IMPRESSIÓ: Ducform



Més informació a: www.cassa.cat

DESCOBRIM CASSÀ

GREC > GRUP DE RECERCA I ESTUDIS CASSANENCS

GENER 2018

9

COORDINACIÓ: Arxiu Municipal de Cassà de la Selva



Vista general de l'estació. Viatgers esperant l'arribada del "carrilet" (Arxiu Xavier Romero)

EL CARRILET

UN MITJÀ QUE VA MARCAR TOTA UNA ÈPOCA

Tren, "tren petit", "feliuet", però sobretot "carrilet", eren les denominacions més corrents amb què es coneixia aquest mitjà de comunicació i de transport que unia Sant Feliu de Guíxols amb Girona, i que a tots els municipis pels quals discorria va deixar una empremta inesborrable, molt especialment a la nostra vila, on encara és hora que la gent d'una certa edat recorda i enyora amb molta nostàlgia un ferrocarril de via estreta, però suficient per desenvolupar durant setanta-set anys un servei inestimable. Estem celebrant,

doncs, els 125 anys del seu naixement. No només els viatgers en van gaudir del carrilet, també ho va fer el transport de mercaderies per abastir el comerç i com no, la indústria emblemàtica, que sempre ha estat la surera. També se'n va beneficiar el correu, que hi arribava dos cops al dia i per si això fos poca cosa, recordem també el xiulet que puntualment feia de rellotge, i fins i tot marcava l'esbarjo de la mainada al voltant de la via i de les instal·lacions de l'estació.

Xavier Romero

La història d'un naixement

MANEL NAVAL, CAP D'ESTACIÓ

De treballadors del tren no en queda cap –tinguem en compte que han transcorregut prop de 49 anys des de la seva clausura-, però hi ha diversos familiars, com ara la M. Dolors Naval Martorell, filla del cap de l'estació, el senyor Manel, personatge molt popular aleshores; en Narcís i l'Assumpció Pi, fills de la guardiana del pas a nivell de la carretera de Riudellots, Montserrat Farrerós; els fills del senyor Hugué, treballador de la brigada, Carme, Angelina i Lluís i la família de Santiago Ruiz, cap d'estació suplent.

La Dolors Naval conserva intacta la memòria d'aquelles vivències. Ella ajudava el seu pare en algunes tasques de reforç, com ara quan hi havia expedicions extraordinàries i el que lamenta és que la com



El darrer cap de l'estació, el senyor Manel Naval, amb la seva filla. El treballador és en "Xicu Floris" (Arxiu M. Dolors Naval)

panyia estatal, FEVE, s'ho quedés tot i no deixés res que es pogués conservar al municipi. Més d'una vegada li havien dit: "Si quieren ver algo, que vengan a Madrid".

Tot i que històricament les contrades gironines ja eren ben tractades pel que fa a comunicacions, amb els ferrocarrils de via ampla de Barcelona a la frontera francesa, enllaçant per Port-Bou i per Puigcerdà, hi restaven alguns indrets de gran empenta industrial i comercial que se sentien un xic marginats, geogràficament parlant, com ara els de la costa, i els de l'interior –la Garrotxa-. Aquest sentiment, juntament amb el tarannà innat dels gironins per crear sortides al producte del seu treball i d'emprendre noves iniciatives en tal sentit, faria que des de mitjan segle XIX es posesin en marxa aquelles inquietuds, en forma de noves línies fèrries, que abastessin i consegüentment atenguessin la major part de les poblacions amb una demografia i un nivell de vida rellevant.

Quan des dels volts de l'any 1750 la indústria tapera gironina agafà una importància que multiplicà l'activitat manufacturera eminentment local i arribà a transcendir aquest àmbit per donar sortida als seus productes amb els transports tradicionals, les diligències i les tartanes ben aviat resultarien obsoletes degut al volum dels productes a comercialitzar, i les mirades començarien a anar cap al ferrocarril. Els primers a trencar el gel serien els palamosins, amb la creació de l'anomenat Tramvia del Baix Empordà, un tren de via estreta -750 mm- que enllaçaria la vila costanera amb Flaçà, per donar sortida exportadora gràcies al ferrocarril Gros.

Posteriorment, la línia arribaria fins a Girona –barri de Pedret, i al cap d'uns anys



Il·lustració de tot el comboi amb què la Societat Filatèlica Gironina reté homenatge al "carrilet" l'any 1975. i que mostra els escuts de tots els municipis de la línia a més dels de la Diputació Provincial (Arxiu Xavier Romero)

un enllaç es perllongaria fins a Banyoles, conegut popularment com el tren "pinxo". Aquesta novetat, la millora quant a les comunicacions i per què no dir-ho també, la rivalitat existent entre Palamós i Palafrugell amb Sant Feliu de Guíxols, donaria peu que des de la ciutat ganxona aparegués una iniciativa ferroviària semblant, i que amb recursos totalment locals i procedents de totes les classes socials, via accions i obligacions, s'emprengués l'aventura de la creació del seu propi tren.

El primer projecte s'engegà l'any 1887, i al cap de dos anys es crearia la Compañía del Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Girona, amb els senyors Joan Casas i Enric Heriz com a caps visibles. Tot el procés aniria força ràpid i ja l'any 1892, concretament el 30 de juny, es procediria a la inauguració oficial del petit tren – amb el mateix ample de via que el de Palamós, i inferior

als 1000 mm del d'Olot, el qual, no obstant, patiria moltíssims retards i fins a l'any 1911 no arribaria a la capital garrotxina. Aquest avenç quant a les comunicacions repercutí notablement en la millora laboral i social de la ciutat, fins al punt que es construiria definitivament el seu port, l'any 1904, i vint anys més tard aquesta estació marítima es beneficiaria d'un ramal del tren, amb el consegüent benefici pel que feia al tràfic de mercaderies.

El total del trajecte era de 39,100 km, i a més de la categoria de les estacions de Sant Feliu i de Girona, les de Cassà i Llagostera es construirien amb una notable envergadura atesa la demografia d'ambdues viles d'un alt nivell de productivitat de llurs fàbriques de suro. Per altra banda, i pel que fa de nou a Cassà, cal afegir-hi que la seva estació se situava al

Km 13,412 i que, prèviament i venint de Girona en primer



El tren surt de Cassà en direcció a Sant Feliu (Arxiu X Romero)

lloc on hi havia el baixador de Llebrers al Km 10,770, i el pas a nivell de la carretera de Riudellots, al km 12,078. Altres dades d'interès en el nostre municipi eren el pont de 20

m per salvar el riu Verneda, al km 16,326, i el baixador d'Esclet, al km 16,480.

El parc de locomotores estigué compost per màquines de l'alemanya Krauss, amb onze unitats en total i comprades fins a l'any 1936. El "cubicatge" de les primeres fou de 0-3-1T, que vol dir cap eix al davant, tres de rodes grosses al mig, i un altre de petites justament a sota de la cabina. La nostra vila ha tingut la sort, gràcies a la família Bregante, d'haver conservat una d'aquelles locomotores, la número 5, i la resta es troben escampades per Girona, Sant Feliu, Monistrol de Calders, Mieres, Sant Sadurn d'Anoia i Borriana, la majoria d'elles en estat clarament ruïnós. Recentment l'Ajuntament cassanenc ha arribat a un acord/permuta amb els esmentats propietaris

Finançament popular

El capital social inicial va ser d'1.536.100 pessetes -1-9-1890-, dividit en 15.361 accions de 100 pessetes cadascuna, i títols que aplegaven 1, 5 i 25 accions. Aquest capital seria cobert gairebé en la seva totalitat pels veïns guixolencs, aleshores amb un cens d'uns 7.000, per la qual cosa hom pot considerar com a una propietat ben repartida, popular i meritòria, un



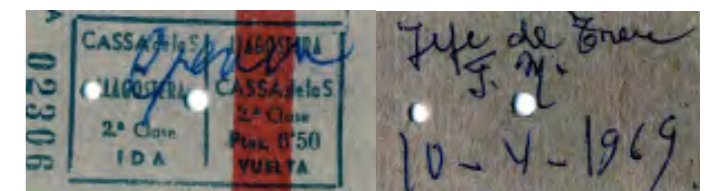
Una acció del tren (Arxiu Xavier Romero)

respectivament, de 500 pessetes cadascuna. Amb tot allò es pogué finançar completament la creació d'aquest ferrocarril, que representà un cost total de 3.141.868 pessetes. Una anècdota: la subvenció de la Diputació de 167.014 pessetes, no s'acabaria de cobrar fins a l'any 1924.

El darrer viatge

A la tarda del 10 d'abril del 1969 i aprofitant la darrera vegada que el carrilet viatjava de Cassà a Girona, un bon nombre de cassanencs vam realitzar aquest últim trajecte, conscients com n'èrem que es tractava d'un fet històric i que mai més tornariem a pujar al tren que durant setanta-set anys circulà pel nostre municipi.

Durant els primers minuts i mentre enfilàvem cap a Llambilles, Quart, Girona... tot eren expressions com de joia, informals, de germanor, però a mesura que ens acostàvem al punt de destí, les cares començarien a canviar i a sentir seriosament que es tractava del darrer viatge. Vam demanar al revisor que ens signés com a record el bitllet, i... adéu.



Anvers i revers del bitllet del darrer viatge de Cassà a Girona (Arxiu Xavier Romero)