

D'ençà que les primeres fumades de l'èxit que tenien arreu les naixents línies ferroviàries arribaren al nostre país, foren molts els gironins que iniciaren estudis i esforços per tal d'instalar també aquí línies de tren que unissin les nostres comarques i donessin vida al comerç i a la indústria. Donar entrada al progrés, tal com era entès llavors.

Fou durant el darrer quart del segle XIX que es materialitzaren aquests llargs esforços, fruits moltes vegades d'altres grossos fracassos, que serviren si més no per fer conèixer el que calia i el que no calia.

#### **Els trens que mai no varen ésser**

Val la pena, tant per la seva situació en el temps, com per donar una imatge d'aquests primers intents d'intercomunicar les nostres

# EL DESENVOLUPAMENT del TRANSPORT FERROVIARI a les COMARQUES GIRONINES

comarques, que parlem encara que breument dels esforços en va, dels carrilets impossibles, o de les idees massa genials que s'estrellaren amb les limitacions tècniques pròpies d'aquella època.

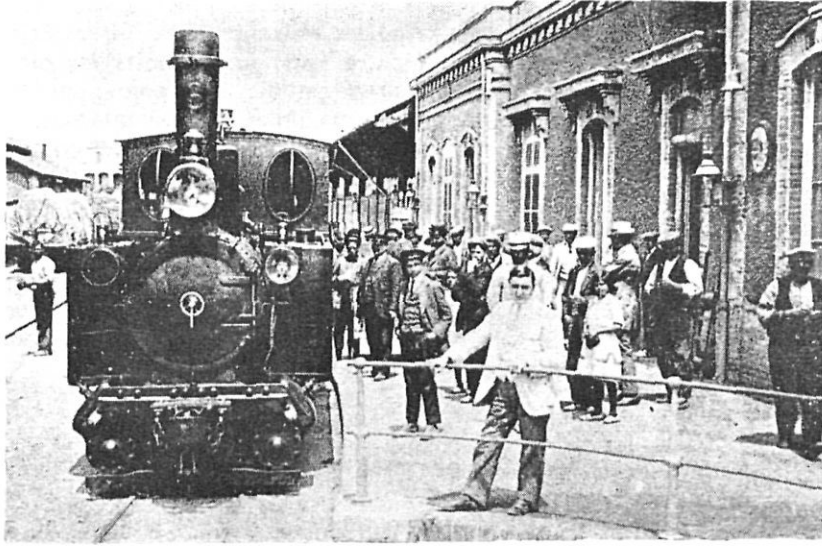
El primer carrilet de què tenim dades pot ben ésser un parent llunyà del tan somniat Eix Transversal. Es tracta d'una línia fèrria que havia d'unir Sant Joan de les Abadesses amb el port de Roses.

L'any 1844 sortí a la llum un projecte, molt ben presentat i intítulat: «Camino de hierro, titulado de la Serenísima Señora Infanta Doña María Luisa Fernanda, desde las minas de carbón de piedra, inmediatas a Sant Joan de les Abadesses al puerto de Roses».

La línia, tal com es pot fàcilment endevinar, era destinada al transport de minerals, des de les "inesgotables" mines de Sant Joan, que pertanyien a una societat de Barcelona anomenada "del veterano Cabeza de Hierro". Importants estudis d'experts químics, citats a l'estudi, certificaven que eren tan bons com els millors que s'importaven de l'estranger.

El pressupost per l'establiment del "Camino de Hierro" arribava a 500.000 duros dels quals 89.522 s'havien de destinar a la compra de car-

per Josep Bosch i Grau



F. C. S. F. G. - Gerona

ruatges i cavalleria, puix de moment la tracció seria animal, i la resta havia de servir per aplanar el camí, per assentar-hi els rails, per comprar carrils de ferro, per fer les estacions, per jornals dels treballadors, indemnització pels terrenys, 5 ponts "grossos" i 11 de "petits", i 12 passos a nivell.

L'itinerari havia d'ésser el següent: St. Joan, Besalú, Figueres, Castelló d'Empúries i Roses. El preu del transport de mineral seria de tres rals el quintà de ferro, un pel de "kok" i 24 meravedisos pel del carbó de pedra.

Malgrat tot el servei que podia haver donat aquest "camino de hierro", la societat, constituïda entre el juliol i l'agost del 1844, fracassà semblava que perquè no hi hagué prou aportació de diners.

### El Baix Empordà, també volia tren

Un altre projecte important, aquest en el període històric que ens ocupa, fou el del «Ferro-carril del Baix-Empordà línia de Caldes de Malavella al Fluvià i França per la Costa», que fou concedida per reial ordre del 25 de setembre de 1877.

Val la pena de publicar aquí l'escrit que un tal senyor C. Toreno, Ministre d'Obres Públiques, potser, o tal vegada Director General d'aquest ministeri, dirigí al sol·licitant del permís per el tren:

«Excmo. Sr.: Visto el expediente instruido a instancia de los señores Bergue y compañía, hoy don Teodoro Merly de Iturralde, que solicitan se les otorgue la autorización correspondiente con arreglo al decreto ley de 14 de noviembre de 1868, para construir un ferrocarril

de Caldas de Malabella a San Miguel de Fluviá, con ramal a San Feliu de Guíxols:

Visto el proyecto aprobado para esta obra en 14 del actual:

Visto el proyecto aprobado para esta obra la misma fecha para que a él se ajuste la con-



### NÚMERO EXTRAORDINARIO

Inauguración del ferrocarril de San Feliu de Guixols á Gerona

PRIMERO EN ESPAÑA DE 75 CENTIMETROS

¡¡¡LOOR Á LOS INICIADORES!!  
¡D. JUAN CASAS Y D. ENRIQUE HERIZ!

¡Gloria al pueblo de San Feliu!

### A LOS GUIXOLENSES

Barcelona

Arenales, esta Hadrón por el general

del Principado, á cuyo efecto desde la hora de

estas cortinas á nuestros amados compa-

ñeros para que contribuyan según la medida

de sus fuerzas para enriquecer en cuantitas de

monedas que se impiden con ocasión de los

festivos que se preparan para la digna celebra-

ción de la inauguración del ferrocarril de San

Feliu á Gerona, apertura de la Excavación, don-

de la mayor y corno de la República regional de

Bellas Artes

Se admite donativo para la referida au-

torización en caso de nuestro distinguido amigo

D. Fernando Romaguera, Conde de Hadrón del

Regio Guixoleño residente en la capital

Lista de las suscripciones recibidas hasta hoy

El Noticiero	25
Fernando Romaguera	25
Rafael Esteva Arce	5
Juan Halls Piquas	5
Fernando Prats	10
Joaquín Prats	25
Un Guixoleño	5
Rafael Pastor y Llanguera	50
Juan C. Calada y Puig	10
<b>Total, pias.</b>	<b>170</b>

¡Gloria al pueblo de San Feliu!



*El Tranvía del Bajo Ampurdán, a su paso por La Bisbal.*

cesión de que se trata cuyas condiciones han sido aceptadas por Merly en 21 del mismo mes:

S.M. el Rey (Q.D.G.), conformándose con lo propuesto por esa Dirección General de acuerdo con lo informado por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos en 20 de Agosto último, ha tenido a bien otorgar al referido don Teodoro Merly de Iturralde la concesión de los pasos del dominio público que en citado proyecto se indican para que, con arreglo al mismo y al pliego de condiciones de que queda hecho mérito, pueda construir el ferrocarril mencionado de Caldas de Malabella a San Miguel con ramal a San Feliu de Guíxols.

Del Real Orden lo digo a V.E. para su conocimiento y demás efectos. Dios Guarde a V.E. muchos años. Madrid, 25 de septiembre de 1877».

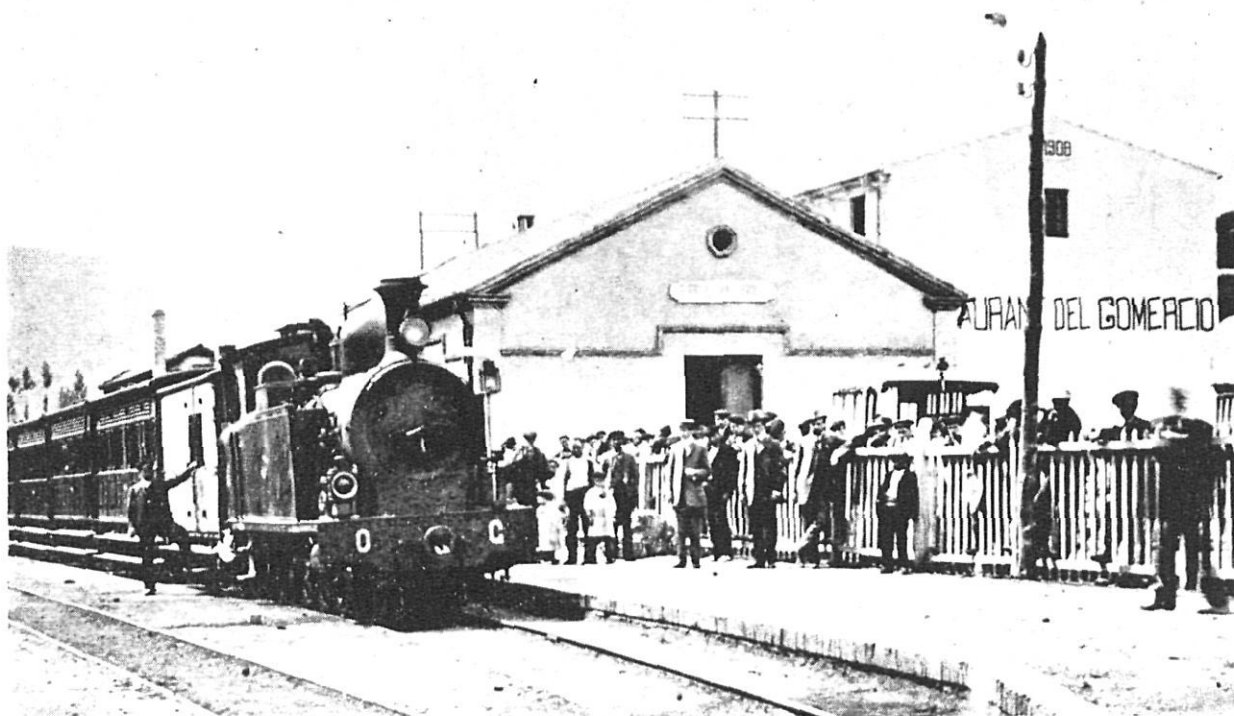
Aquest ferrocarril havia de connectar a Caldes amb el ferrocarril que anava de Santa Coloma a Girona, i amb el de Girona a Figueres a Sant Miquel de Fluvià. L'itinerari exacte hagués estat el següent: Caldes de Malavella, Llagostera, Bell-lloc, Santa Cristina, Castell d'Aro, d'on hagués sortit el trencant a Sant Feliu de Guíxols, Fanals, Sant Antoni de Calonge, Pala-

mós, Sant Joan, Palafrugell, Pals, Torroella de Montgrí, Ullà, Bellcaire, Albons, Armentera, Vilamacolum, Alfar i Figueres.

Sembla estrany que una obra tan positiva i sobretot tan ben estudiada, fins als més mínims detalls, no tingués l'èxit que hom va pensar. Tal com raonava el programa del carrilet, ja en explotació la línia de Barcelona a Girona i a punt d'engegar-se la de Girona a la frontera francesa, calia que una bona línia de tren travessés les comarques de La Selva, la Vall d'Aro i el Baix Empordà. «Aquesta regió es deia, és la més fèrtil, la més poblada, i més industrial de Girona, coberta de frondosos boscos de suro. La indústria d'aquest producte ha pres un increment tal que no tan sols ocupa el primer lloc entre totes les províncies d'Espanya, sinó de tot el món».

Les despeses d'establiment del ferrocarril s'havien calculat en quinze milions de pessetes i el recorregut previst era de 86 kms.; travessava 1 ciutat, 24 viles, 71 «llocs» i 7 vilatges amb una xifra d'habitants superior a les 110.000 ànimes.

El dia dotze de novembre de 1877 el Governador Civil de Girona senyor Joaquim Maria Laguinilla declarà l'obra d'utilitat pública.



*Olot - Gerona*

Un dia de l'any 1878 al peu del Puig de les Forques, prop de Montràs, en una diada de gran festa, amb assistència de les primeres autoritats, es procedí a l'acte pompós i multitudinari de la col·locació de la primera pedra... però ja mai més no se sentí a parlar d'aquest maulurat tren...

Per voltants d'aquest mateix any, i encara abans i després, naixeren altres projectes de trens per la comarca. Cap d'ells no tingueren continuïtat, tret del de Sant Feliu de Guíxols a Girona i del de Flaçà a Palamós, en els quals centrarem la nostra atenció a partir d'ara.

### **Olot - Girona, malgrat totes les dificultats**

Però abans de parlar plenament del naixement dels dos trens esmentats cal dedicar unes ratlles al d'Olot a Girona; encara que per la seva entrada en servei se situï en una època més llunyana de la que ara ens ocupa és el primer carrilet de què tenim notícies dels que tingueren continuïtat.

Efectivament, el mes d'abril de 1883 el senyor Domingo Puigoriol n'obtenia la concessió quasi un any després de promulgada la llei que ho autoritzava.

De seguida començà els tràmits d'explotació la "Compañía Española de Ferrocarriles Económicos", però sembla que davant la impossibilitat de reunir el capital que calia per poder començar les obres de construcció de la línia va decidir posar-la a la venda, un cop celebrada junta general d'accionistes el 25 d'agost de 1884.

Tampoc no tingué sort la nova companyia que passà a fer-se càrrec de l'explotació anomenada "Ferrocarril econòmic d'Olot a Girona", la qual pressupostà l'obra en vuit milions de pessetes i no els va poder aconseguir.

Era pels voltants de l'any 1887 quan la companyia, justificant el fracàs davant els pocs entusiastes de la idea, els deia: «Des que va ésser concebuda, diverses contrarietats la combatien, com si al cim d'ella hi hagués un fat nefast; contrarietats capaces de desanimar la persona més disposada a l'abnegació i més exaltada per l'entusiasme».

La companyia no entenia com podia ser tan difícil aconseguir el mínim capital i convèncer els molts detractors que el tren tenia a la comarca, sobretot a la Garrotxa, si hom considerava la vitalitat no solament dels pobles que el tren enllaçaria sinó la de les dues capitals més importants, Olot i Girona; la primera, llavors

tenia 6.692 hts. i 37 fàbriques i la segona, amb els seus 17.149, disposava de 61 indústries. Un dia abans d'expirar el termini legal de la concessió s'aconseguí de l'estat una pròrroga de tres anys i fou aleshores quan s'empeny endavant la construcció dels primers quilòmetres, exactament des de Salt fins a Amer (13 Kms.) Però les obres no tardaren gaire temps a romandre suspeses fins que el 1891 arribà capital estranger i fou formada una companyia que amb petites variacions portaria el tren fins a Olot. La companyia s'anomenava "The Olot and Gerona Railway Co.Ltd" i es constituí amb un capital de 8.000 accions i 20.000 obligacions de 10 lliures esterlines. Gràcies el material anglès que portà, peces del qual encara servien el dia de la cloenda de la línia, es pogué empènyer endavant allò que semblava gairebé impossible. Les obres continuaren i arribaren a Sant Feliu de Pallarols. Primer de Salt a Amer (1895), seguidament Salt-Girona (1898), Amer-Les Planes (1900) i Sant Feliu de Pallarols-Les Planes a l'any 1902. La companyia que es formà després fou la del "Ferrocarril d'Olot a Girona" que féu arribar el tren a Olot l'any 1911. El dia 14 de novembre tingué lloc la inauguració solemne, encara que amb alguna petita desgràcia.

### El tramvia del Baix Empordà

Segons els testimonis periodístics que he pogut veure, l'impulsor d'aquest carrilet, el més petit de tots, fou el senyor August Pagès Ortiz, nat a Palamós, al carrer avui dedicat a ell. Decidit, malgrat tants intents frustrats, es posà al front d'un grup de gent d'esperit progressista, que veia en el ferrocarril un gran mitjà de comunicació i de relació comercial, industrial i humana entre d'altres pobles de la comarca i encara de més enllà.

Al principi no era gens fàcil reunir un cert capital, però de mica en mica i comptant amb la sòlida aportació d'uns súbdits belgas que tingueren cura del material mòbil, s'arribà la constitució de la companyia el dia 30 de novembre de 1884, amb un capital social inicial d'un milió de pessetes, a través de dues mil accions al portador de cinc-cents pessetes cada una.

L'any 1885 la companyia, oficialment anomenada "Tramvia del Baix Empordà", publicava els estatuts que la guarien. En aquell moment el Consell d'administració era aquest: President Sr. Gaietà Roger i Aymerich, vicepresident, Joaquim Galí i Valcells, vocals els senyors Martí Roger i Aymerich, Pere Anglí i Gibert, Narcís Marull i Feliu i Salvador López i March. August Pegès i Ortiz era el Director gerent de la companyia.

Des de molts dies abans de la inauguració es respirava per tota la comarca un aire de festa i de joia. La premsa parlava eufòricament del

# TRANVÍA DEL BAJO AMPURDÁN.

## Memoria

leída en la Junta General de accionistas

CELEBRADA

el día 12 de marzo de 1886.

PALAMÓS.

IMPRENTA DEL SEMANARIO.

1886.

*Portada del folleto editado con motivo de la primera reunión de la Junta General de Accionistas celebrada el día 12 de marzo de 1886, en la que se presentó la memoria de los trabajos realizados hasta aquella fecha, cuando aún no estaba en funcionamiento el ferrocarril.*

"tramvia" i amb to respectuós lloava l'agent que l'havia fet possible. Heus ací un exemple a tenir en compte. Es tracta d'uns paràgrafs del diari «El Eco Bañolense», que el dia 13 de gener de 1887 inseria aquestes frases: «L'obra té en conjunt un bonic aspecte, i a la seva provada solidesa uneix el bon gust de la construcció. Les locomotores són de 15 T.M. de pes i per les moltes proves a què han estat sotmeses, compleixen amb excés la tasca a què se les destinaren; els dos terços inferiors són coberts per uns vestiments de ferro que resguarden els mecanismes de la pols, de la via, la tracció és suau i uniforme i la marxa pot ésser molt ràpida. Estan proveïdes de frens, l'acció dels quals es pot

quasi dir que és instantània. Tot el mecanisme funciona amb una precisió matemàtica. Els cotxes destinats als passatgers tenen un luxe i un confort exquisits». I finalment el cronista, es referia al gran esforç econòmic realitzat pel poble de Palamós per fer realitat el seu Tramvia i deia: «El poble que, comptant només amb els seus propis mitjans, arriba a realitzar una obra d'aquest caire pot estar orgullós de si mateix».

També el Consell d'administració mostrava un moderat optimisme quan presentava a la Junta General d'accionistes la seva primera memòria en què després d'explicar tots els entrebancs de les obres i justificar la tasca feta, demanava més cèntims, ja que al capital inicial calgué afegir-hi una part molt important: set-centes mil pessetes.

El deu de març de 1887 se celebrava la segona junta general d'accionistes, pocs dies abans del primer viatge del carrilet. El tren reunia totes les condicions, per un normal funcionament, però la companyia es trobava gairebé sense cèntims; tot i així, ja pensava en la compra de material nou.

Per fi el dida 23 de març de 1887, en un ambient festiu a Palamós i a tots els pobles fins a Flaçà, punt final de la línia, s'obrí el servei. Tres hores tardava el carrilet a recórrer 33 quilòmetres passant per les estacions de Sant Joan de Palamós, Vall-Ilòbrega, Montràs, Palafrugell, Llofriu, Torrent, Sant Climent de Peralta, Vulpellac, La Bisbal, Corçà, La Pera i Flaçà.

El producte diari del tren era, en els primers dies, de 400 pessetes. El balanç dels primers 284 dies, primera referència que es troba de la productivitat, fou el següent: 82.343 passatgers i uns ingressos de 81.277'27 ptes. L'any 1921 es prolonga la línia fins a Girona i el 1928 arriba a Banyoles, després de construir la connexió de 14 Kms. des de Pont Major fins a la vila de l'estany, però això ja és tota una altra història...

### **Sant Feliu de Guíxols - Girona, un tren petit amb accions de 100 pessetes**

Seguint el procés que porta a l'establiment de la línia de ferrocarril Girona - Sant Feliu de Guíxols, veiem que aquest és el que va tenir menys entrebancs potser perquè Sant Feliu de Guíxols tenia, ja deu anys abans del carrilet, una important tradició de vies de comunicació i de desitjos de millorar-les.

Joan Cases i Arxer, home del comerç de Sant Feliu, i Enric Heriz i Campaneria, aquest últim veí de Barcelona, varen ésser els autèntics promotors del tren, encara que podríem dir

que el primer fou el cor i ànima de tot el procés i el segon aportà a la tasca els seus coneixements tècnics.

El dia 2 de gener de 1887 ambdós presentaven llur projecte al poble de Sant Feliu, un projecte de Ferrocarril econòmic, de Sant Feliu de Guíxols a l'interior.

El pla que s'havien traçat era el d'arribar a la implantació d'una autèntica xarxa de ferrocarrils econòmics que voltessin totes les comarques gironines, però ja sabien que si presentaven un projecte massa complicat no tenien gaires possibilitats de sortir-se'n, principalment perquè la gent —és a dir els possibles accionistes— estaven ja molt escarmentats d'idees fantàstiques i de grans coses irrealitzables, de les quals el propi Empordà i a la Selva estaven ben assabentats.

Per això el to en què es dirigiren a l'auditori, que és el mateix que s'entreu a la memòria que ha arribat fins a nosaltres, era mesurat prenent com a base una sèrie d'estudis ja fets, encara que en poca profunditat. Aquesta era la defensa que feien del ferrocarril: «El ferrocarril, en comparació amb els antics mitjans de locomoció facilita, accelera i produeix una notable economia en el transport; a més a més ofereix millors comoditats als viatgers, i no tant de risc a les mercaderies. Per això, quan més fàcil, ràpid barat i còmode és un mitjà de transport, està més en condicions d'afavorir els interessos generals d'una localitat o comarca, i el seu desenvolupament esdevé un benefici per a l'empresa que l'estableix. Un ferrocarril, com tot instrument, ha d'estar en relació amb el treball per què ha de servir, i en conseqüència, amb les necessitats que ha de satisfer. Crear un mitjà o instrument superior a aquestes necessitats seria, a més d'un luxe inútil, invertir un capital que no obtindria la deguda remuneració. Sota aquest concepte hom presentaria una aplicació que podria no guardar la natural i deguda relació amb els rendiments de la línia i l'interès corrent del diners, per tant seria un mal negoci».

La línia, segons l'estudi inicial, havia de tenir 37 quilòmetres de llargada, el radi mínim dels revolts seria de 100 metres, el pendent màxim del 3 per cent i l'obra de fàbrica més important seria un túnel d'uns 400 metres a la sortida de Sant Feliu i els ponts sobre el riu Riudaura i sobre l'Onyar. L'ample de via a adoptar seria el de 75 centímetres. Aquí és on tingueren aplicació pràctica els coneixements tècnics d'Enric Heriz, perquè ell aconsellà aquesta amplada, punt conflictiu quan es tractava de l'establiment d'una línia fèrria. El cost del ferrocarril es fixava en dos milions de pessetes i en 150.000 les despeses d'explotació.

El tren enllaçava set viles que sumaven 34.000 habitants. Sant Feliu de Guíxols era el

port natural de Girona, es tractava d'una comarca pròspera on hi havia gran producció de materials i grans necessitats de transport. No solament eren pròpies de la comarca sinó patrimoni d'altres, més enllà de Girona, per les quals coses el tren també faria un important servei. Aquestes eren algunes raons donades a favor de la inversió; i per si encara fossin poques es donaven aquestes xifres: el mes de maig de 1885 entraren i sortiren de Sant Feliu de Guíxols per la carretera de Girona, 2.435 carruatges —1.067 de passatgers i 1.386 de mercaderies— és a dir, una mitjana diària de 79.

Joan Casas i Enric Heriz deien que no volien demanar la concessió fins que no haguessin reunit els dos milions inicials de pessetes o bé les tres quartes parts.

«Aquest capital —deien els promotors— es dividirà en vint mil accions nominatives de cent pessetes, i no hi haurà accions lliures de pagament, a fi que no apareixi un capital nominal superior a l'efectiu. No podrien convertir-se en accions al portador mentre el capital no fos desembossat. Ens sembla útil fixar el valor de l'acció en cent pessetes, per facilitar la participació de l'obrer i del camperol en un negoci de caràcter assenyaladament local, no perquè creuem que puguin aportar grans quantitats, sinó perquè convé estimular l'estalvi i popularitzar la idea».

Al cap de dos dies de presentar-se la memòria en públic i de distribuir-ne còpies entre la gent de Sant Feliu el poble reaccionava entusiasmat a la crida d'aquells dos homes que aplegaven en aquells moments un dels seus grans anhels. El batlle de la vila, senyor Joan Valls, convocà i presidí una reunió on es decidí recolzar totalment la iniciativa, i després d'iniciar-se una important subscripció d'accions, es nomenaren comissions encarregades de promoure'n més. Quatre mesos després ja es celebrava la primera reunió d'accionistes.

S'encomanà a Joan Casas i Arxer de demanar i rebre els dividendes, fer el projecte definitiu de la línia, sol·licitar la concessió i iniciar la construcció. Immediatament es connectà amb una empresa estrangera per tal de conèixer detalls pel subministre del material i al mateix temps amb l'enginyer Carles Cardenal, prestigiós tècnic que ja havia intervingut en la construcció del Tramvia del Baix Empordà, el qual s'encarregà de fer l'estudi i redacció del projecte definitiu del ferrocarril. Carles Cardenal cobrà, per fer aquesta feina, 20.000 pessetes, la meitat per endavant.

Tots aquests contactes, gestions, permisos i tota mena de treball organitzatiu i burocràtic el portà directament al senyor Joan Casas.

A través del seu llibre copiador de cartes hem pogut comprovar fins a quin punt el tren

l'entusiasma, i com patia quan un permís o una llei s'endarrerava i com el preocupaven els entrebancs que, com es lògic, anaven sortint.

Un dels primer temors fou la possible interposició davant la tasca que es portava a terme, dels antics concessionaris del ferrocarril de la Selva i L'Empordà, per tal d'obstruir o aprofitar-se dels treballs que s'estaven fent. Es temia que poguessin dificultar la nova concessió, però no va ser així.

El 24 ó 25 d'agost de 1888 el projecte ja confeccionat, es presentava a la Direcció General d'obres Públiques i a partir d'aquests moments seguí diferents tràmits; primer arribà al Govern, després al "Congreso de los Diputados" i d'aquí al "Senado", que aprovà la llei i la sotmeté a la reina regent que ordenà publicar-la com a tal.

Divendres, dia 5 d'abril de 1889, la "Gaceta de Madrid" publicava aquesta Reial Ordre de concessió amb data 21 de març, que deia: «S.M. el Rey (Q.D.G.), y en su nombre la reina regente del Reino, de acuerdo con lo propuesto por la dirección general de Obras Públicas, ha tenido a bien otorgar a don Juan Casas Arxer, la concesión sin subvención del Estado, del ferrocarril de 75 centímetros de ancho, que partiendo de Sant Feliu de Guíxols y pasando por Castillo de Aro, Santa Cristina de Aro, Llagostera, Cassá de la Selva, Llambillas, Quart y La Crehueta, termine en Gerona junto a la estación de Tarragona a Barcelona y Francia...».

El projecte del senyor Cardenal, escrit a mà, ocupa 204 folis i en ell es fan tota mena de consideracions del traçat, el material, les obres de fàbrica i també del moviment comercial, l'activitat industrial, la gent, la renda per cap... El pressupost de la línia era de dos milions tres-cents setanta-set mil pessetes, és a dir més de 58 mil per quilòmetre. Les despeses més importants eren, primer la via (sis-cents mil pessetes), segon les obres de fàbrica (quasi quatre-cents mil) i tercer l'explanació del terreny (tres-cents mil).

Quan es tingueren els estudis, el capital i la concessió, es constituí la societat anònima anomenada "Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona", el quinze d'abril de 1889 al despatx del notari santfeliuenc Joaquim Sala i Martí. Assistiren a l'acte de constitució 67 persones a més a més del senyor Casas. No val a dir que eren 67 capitalistes. Hi havia gent de les més variades professions, des d'un perruquer, a un metge, passant per un pintor.

Els treballs duraren tres anys i es gastaren tres milions de pessetes. Tot un poble havia fet possible aquest desig tan llargament enyorat. Tot el poble perquè es varen subscriure 15.631 accions de 100 pessetes i 2.000 obligacions de 500.

## Una inauguració sonada

El millor testimoni d'aquesta important diada de la història de Sant Feliu el tenim a les pàgines del diari "El Noticiero", del dia 30 de juny de 1892, és a dir el dia de la inauguració.

Per celebrar un esdeveniment tan important el diari publicava un número extraordinari, on es llegia en grans titulars: «Inauguració del ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona», i en una altra ratlla «Primer a Espanya de 75 centímetres», i amb lletres encara més grosses «Loor als iniciadors, D. Joan Casas i D. Enric Heriz», i finalment: «Glòria al poble de Sant Feliu».

A l'interior tot eren detalls del tren, de l'acolliment donat al fundador, Joan Casas, de la gran festa organitzada a Sant Feliu i una referència molt important de la inauguració i dels primers "passos" del carrilet, que copiarem textualment:

«Conforme estaba anunciado ayer a las seis de la tarde tuvo lugar la solemne bendición de nuestra línea férrea de ésta a Gerona; la ceremonia estuvo confiada a nuestro dignísimo párroco con asistencia de distinguidas personas de esta población. Durante la noche las calles más centricas han engalanado sus fachadas con colgaduras y profusa iluminación, la multitud radiante de júbilo invadió por completo calles y paseos y los establecimientos públicos viéronse favorecidos con numerosa y selecta concurren-

cia. El coro "Gesorio", cantó varias piezas de su repertorio en frente del domicilio de don Juan Casas y el coro "Avant!" obsequió con una serenata al señor Pella Forgas, llegado ayer a esta villa y residente en casa de nuestro amigo Francisco Suñer».

«Al amanecer una música ha recorrido la localidad saludando a los vecinos con una alborada recordándoles el festival del día y excitándoles a desechar el sueño. Efectivamente los acordes de semejante diana han provocado que infinidad de guixolenses se lanzaran a la calle dirigiéndose presurosos a la estación del ferrocarril ávidos de presenciar su inauguración (...).

Constaba el tren de una locomotora vistosamente ornada con ramaje, dos furgones, y ocho vagones de primera y segunda clase atestados de pasajeros».

«A la hora reglamentaria 5,01 del meridiano de Madrid la campana dió la señal, y el poderoso silbido de la locomotora anunció a Sant Feliu que la inauguración era un hecho. Emprendió el tren su majestuosa marcha en medio de atronadores aplausos de la concurrencia entusiasmada. Una música colocada en el andén hizo los honores a los expedicionarios».

Aquesta era l'explicació dels testimonis presencials d'aquella època de l'estrena del carrilet de Sant Feliu, que tingué una vida de 77 anys. Era el 30 de juny de 1892.