

EL "CARRILET"

Historia del Ferrocarril de
Sant Feliu de Guíxols a Gerona

CL
629
.2
Car



1976

Comisión Organizadora del "Homenaje al Carrilet"

CL
629
.2
Ger

EL "CARRILET"

Historia del Ferrocarril de
Sant Feliu de Guíxols a Gerona

Historia del Ferrocarril de
Sant Feliu de Guíxols a Gerona



EL "CARRILET"

Historia del Ferrocarril de
Sant Feliu de Guíxols a Gerona



Reg. 5401

1976

Comisión Organizadora del "Homenaje al Carrilet"

© A. CALVO MARTÍNEZ, 1976
Autor-Editor
Eiximenis, 3
Gerona.

La presente edición consta
de mil ejemplares numerados.

430

ISBN 84 - 400 - 1352 - 3

Depósito Legal: B. 29958 - 1976

GRÁFICAS DIAMANTE, Zamora, 33, Barcelona - 5

A modo de preámbulo

Toda obra, o efemérides, que por su destino o envergadura haya significado un cambio en el orden establecido, bien merece un recuerdo y una plasmación posterior. Así, de un modo sucinto, este librito también pretende significar su objetivo.

El Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona, bien conocido por el «Carrilet», además de la personalidad adquirida había desempeñado una función eminentemente económica y social, contribuyendo asimismo en la característica configuración de las comarcas por las que transcurriera y sirviera. Llegó a ser, sin lugar a dudas, toda una institución en la provincia. Ahora ya no existía, había desaparecido, y por tal motivo ya merecía y ha merecido una constancia y un recuerdo de aquella época feliz, la suya y de los que la han vivido.

Por esto, a primeros del pasado año tuve la idea de proponer a las primeras Autoridades de la provincia y a los Alcaldes de las localidades por donde había discurrido la celebración de un digno homenaje. La sugerencia halló afortunadamente cálido eco y fue acogida entusiásticamente por todos, de tal suerte que en las fechas de su realización o consiguiente celebración se culminó con una masiva y sentimental participación popular de toda la provincia.

Como sea que los actos desaparecen tan pronto se han celebrado, no hemos querido que todo quedara en un olvido. Hemos deseado perpetuar aquel inolvidable homenaje popular, recopilando cuantos datos históricos hemos encontrado sobre el «Carrilet», para formar, junto a un breve reportaje de tal efemérides, esta publicación con el único y gran deseo de

que se constituya en documento justificativo de los mismos.

Tampoco puede quedar olvidado otro aspecto, la incondicional colaboración de cuantas autoridades y entidades participaron. A ellas, como a todo el pueblo de la provincia de Gerona, que con su masiva presencia confirieron digno realce y esplendor a los actos conmemorativos, en nombre de la Comisión Organizadora y en el propio, les renuevo el cálido reconocimiento.

ANTONIO CALVO MARTÍNEZ

Presidente de la Comisión Organizadora

Mayo 1976.

ANTECEDENTES



El Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona que dejó de prestar servicio el 12 de abril de 1969, había sido inaugurado con toda solemnidad y con toda esperanza de futuro el 30 de junio de 1892.

Después de la inauguración del ferrocarril de Barcelona a Mataró en 1848, por doquier salían proyectos para comunicarse pueblos y regiones y enlaces con las líneas férreas ya construidas, en construcción o en proyecto, de vía ancha o de vía estrecha y al llegar al último cuarto del pasado siglo XIX, eran multitud los proyectos, más o menos elaborados, para conseguir comunicaciones por ferrocarril en toda España.

Por lo que se refiere a la provincia de Gerona y más o menos relacionados con el que fue Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona, ya el 25 de septiembre de 1877, se había concedido por Real Orden a D. Teodoro Marly de Iturralde, la concesión de un ferrocarril que partiendo de Caldas de Malavella, llegara hasta Figueras, con ramal a San Feliu de Guíxols, y sus estaciones debían ser: Caldas de Malavella, Llagostera, Santa Cristina de Aro, Castillo de Aro, San Feliu de Guíxols, Fanals de Aro, Calonge, Palamós, Palafrugell, Pals, Fontclara de Palausator, Fontanillas, Torroella de Montgrí, Ullá, Bellcaire, Albons, Vilademat, Armentera, Vilamacolum, Riumors, Alfarras y Figueras. El presupuesto era de 15.000.000 de pesetas, con vía de 1,67 metros de ancho.

Para justificar la conveniencia de este ferrocarril, se decía que:

«Explotándose hace ya algunos años, la línea de Barcelona a Gerona, y próximo a inaugurarse la parte de Gerona a la frontera, era del todo punto indispensable que Comarcas conocidas por La Selva, Valle de Aro y Bajo Ampurdán no quedasen desatendidas en la industria del transporte, considerada hoy como el más poderoso auxiliar de las demás industrias.

Esta región la más fértil, más poblada y más industrial de la provincia de Gerona, cubierta de frondosos bosques de alcornoques, nada de particular tiene que las poblaciones inmediatas, se hayan dedicado al laboreo del corcho, cuya industria ha tomado un incremento tal, que no tan sólo ocupa el primer lugar entre las demás provincias, sino que en todo el globo.

Se estudiaba, por tanto, una línea que arrancando desde la estación de Caldas de Malavella, fuese directamente a Llagostera y San Feliu de Guíxols, cruzando el delicioso Valle de Aro, dirigiéndose a Palamós, Palafrugell, pero hubiera quedado incompleto, si no se prolongara la trayectoria por las principales poblaciones del Bajo Ampurdán y luego enlazara con la línea de Francia.»

Se envió una circular a todos los 25 ayuntamientos afectados enclavados en la línea y a los 20 limítrofes, a fin de interesar su aportación económica al proyecto. Pero por diversas circunstancias aquel proyecto no tuvo éxito y quedó completamente abandonado.

Nuevamente la inquietud de progreso se manifestó en estas comarcas y aparte de haberse comenzado a estudiar el proyecto San Feliu de Guíxols a Gerona, en 1887, se materializó en la proposición de Ley al Congreso, suscrita por 5 diputados, para otorgar una Concesión por 99 años a D. Pedro Fontseré Castells, de un ferrocarril de vía estrecha entre Caldas de Malavella y Palafrugell, con ramales a Gerona y San Feliu de Guíxols. Proyecto justificado por la riqueza agrícola de la provincia y dificultada por la falta de medios de transporte que diesen salida a la misma.

Ya anteriormente se había tratado en 1885, de la posibilidad de la construcción del Ferrocarril Central de Cataluña, desde San Feliu de Guíxols a Manresa, y este ferrocarril formaba parte del Ferrocarril Pirenaico que desde San Feliu de Guíxols a Gerona, y a Amer, Vich, Manresa, Cardona, Solsona, Bessilla, Camarasa (Balaguer), Tremp, Benabarre, Puebla de Castro

(Barbastro), Boltaña, Jaca, Sangüesa, Pamplona debía llegar hasta Pasajes.

La inquietud de trasladarse cómodamente y también pensando en el transporte de mercancías, se había previsto por aquellos años de 1887, una Red de ferrocarriles de vía estrecha, con centro en San Feliu de Guíxols, entonces villa, que debía extenderse por la costa, hasta Tossa y Blanes y empalme con la línea de Barcelona a Gerona y Francia; por La Selva, hasta Vidreras, con empalme en Llagostera; de Castillo de Aro a Palamós y Palafrugell y hasta Figueras por el Bajo y Alto Ampurdán; de Palafrugell hasta La Bisbal y Bañolas (este último trozo se construyó en tiempo de la dictadura de Primo de Rivera); de Gerona a Amer y Olot, que construyeron unas empresas extranjeras, y después de una quiebra, fue adquirido por un grupo financiero español en 1909; y de Amer a Pasajes, en la forma y trayecto que explicamos anteriormente.

Pero la convicción imperante a finales del siglo XIX, era que los ferrocarriles locales que más interesaban a San Feliu de Guíxols, eran cuatro:

- 1.º El de San Feliu de Guíxols a Gerona.
- 2.º De San Feliu de Guíxols a Tossa y Blanes.
- 3.º De Castillo de Aro a Calonge y Palamós.
- 4.º De Llagosta a Sils y Sta. Coloma de Farnés.

De todos aquellos proyectos más o menos convenientes o acertados, el que directamente interesaba y afectaba a San Feliu de Guíxols, para su comunicación directa con Gerona, y por tanto con Barcelona y Madrid, y a Francia, fue posible gracias al tesón, clarividencia y patriotismo de D. JUAN CASAS ARXER, auxiliado técnicamente por D. ENRIQUE HÉRIZ, que logró el que aunando criterios, se confeccionara el proyecto del ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona, que fuera aprobada la ley especial por las Cortes, que se lograra la Concesión, que se constituyera la Compañía para su construcción y explotación, que se construyera el ferrocarril y que durante tantos años rindiera su servicio en beneficio de las comarcas que servía.

Inicialmente se había considerado que el capital de la Com-

pañía, para la construcción y explotación del Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona, debía ser de 2.000.000 de pesetas, como manifestaban en la Memoria presentada el 2 de enero de 1887, y suscrita por los Sres. Casas y Hériz, pero que hasta que el capital suscrito no llegase, por lo menos, a las tres cuartas partes de dicho capital, no debía solicitarse la Concesión. Alcanzada aquella cifra, y autorizado debidamente por los suscriptores de acciones, el Sr. D. Juan Casas y Arxer solicitó la concesión. Las Cortes nombraron una Comisión de Diputados para estudiar la posibilidad de concederla, mediante una Ley especial, y como Proyecto, la elevaron a la consideración del Congreso el 22 de febrero de 1888. Previa la aprobación del Congreso, pasó, el 2 de marzo siguiente, el Proyecto de Ley al Senado, y una comisión especial del mismo, propuso también su aprobación el 19 de marzo del propio año, y el 27 del mismo mes fue presentado, para su sanción a la Reina, el siguiente texto:

«Señora. Las Cortes han aprobado el siguiente proyecto de Ley, Y el Senado lo presenta a la sanción de V.M.

Palacio del Senado, 27 de marzo de 1888. — Señora.»

Y en la Gaceta de Madrid del sábado 5 de mayo de 1888, pudo leerse:

«Don Alfonso XIII, por la gracia de Dios y la Constitución Rey de España, y en su nombre y durante su menor edad la Reina Regente del Reino,

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Art. 1.º — Se autoriza al Gobierno de S.M. para otorgar a D. Juan Casas y Arxer la concesión de un ferrocarril económico de 75 centímetros de ancho, que partiendo de San Feliu de Guíxols y pasando por Castillo de Aro, Santa Cristina de Aro, Llagostera, Cassá de la Selva, Llambillas, Quart y La Creuheta, termine en Gerona, junto a la estación de la línea general de Tarragona, Barcelona y Francia.

Art. 2.º — Se declara este ferrocarril de utilidad pública, y por lo tanto con derecho a la expropiación forzosa y al aprovechamiento y ocupación de terrenos de dominio público, con arreglo a las leyes, por parte del concesionario.

Art. 3.º — Se construirá con sujeción al Proyecto presentado

en el Ministerio de Fomento, que ha sido acompañado de la fianza del 1 por ciento del importe del presupuesto, y mediante las modificaciones que el Gobierno de S.M. estime convenientes.

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

Art. 5.º — La concesión se hará por término de 99 años.

Por tanto, mandamos a todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente Ley en todas sus partes.

Dado en Palacio a 4 de mayo de 1888.

Yo la Reina Regente.

El Ministro de Fomento, Carlos Navarro y Rodrigo.»

Y al cabo de casi un año, el viernes día 15 de abril de 1889, la Gaceta de Madrid publicaba la siguiente Real Orden:

«Excmo. Sr. Vista la ley de fecha 4 de mayo de 1888, cuyo art. 1.º, autoriza al Gobierno para otorgar a D. Juan Casas y Arxer, la concesión del ferrocarril económico de San Feliu de Guíxols a Gerona, y visto el expediente instruido para los efectos de la referida ley;

S.M. el Rey (Q.D.G.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, de acuerdo con lo propuesto por esa Dirección general, ha tenido a bien otorgar a D. Juan Casas y Arxer la concesión, sin subvención del Estado, del ferrocarril, de 75 centímetros de ancho, que, partiendo de San Feliu de Guíxols y pasando por Castillo de Aro, Santa Cristina de Aro, Llagostera, Cassá de la Selva, termine en Gerona junto a la estación de Francia; entendiéndose que esta concesión se otorga con sujeción a la Ley especial de 4 de mayo de 1888, a las de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877, y al proyecto, pliego de condiciones y tarifas aprobados para la línea de que se trata.

De Real Orden lo digo a V.E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V.E. muchos años.

Madrid, 21 de marzo de 1889. J. Xiquena.

Sr. Director General de Obras Públicas.»

El pliego de condiciones había sido firmado por D. J. Canalejas el 3 de diciembre de 1888, y aceptado por D. Juan Casas, el 25 de diciembre del mismo año, y entre sus condiciones además de señalar las estaciones, y el material móvil

que como mínimo debía tener el ferrocarril al abrirse a la explotación, obligaba al concesionario a depositar en la Dirección General de la Deuda Pública la cantidad de 71.320 ptas. en metálico o en valores de la Deuda Pública, cuya suma representa el 3 % del presupuesto aprobado. Cuando se justificara obras hechas por valor de la tercera parte del importe de las comprendidas en la concesión se devolvería la fianza, quedando aquéllas en garantía de cumplimiento de las condiciones estipuladas.

Figuraba también las tarifas y las bases para la percepción de las mismas aprobadas el 21 de marzo de 1889, por el Director General de Obras Públicas, Sr. C. de San Bernardo.

Se había logrado lo perseguido con tantos esfuerzos, gestiones, viajes, reuniones, etc. pero para llegar a este resultado habían tenido que vencerse intereses, malentendidos, campañas en contra y politiquerías locales.

El presupuesto se fijó de la siguiente manera:

Terrenos a adquirir	208.000	Ptas.
Explanación (plataforma)	337.404	»
Obras de fábrica y túneles	436.076	»
Vía	662.410	»
Estaciones y apeaderos	186.270	»
Accesorios y teléfonos	72.200	»
Material móvil	183.000	»
	<hr/>	
	2.085.360	Ptas.

Algo más de aquellos primeros dos millones calculados, pero debíanse añadir:

Imprevistos 5 %	104.268	»
Administración y dirección 5 %	104.268	»
Intereses del capital al 4 %	83.415	»
	<hr/>	
Total	2.377.311	Ptas.

Importe que representaba un coste kilométrico de 59.433 pesetas, algo superior al primeramente calculado.

CONSTITUCIÓN DE LA COMPAÑÍA Y CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL

Datos cronológicos referentes al proyecto:

Memoria Casas - Hériz	2 enero 1887
Primera reunión para tratar de la suscripción de acciones	16 enero 1887
Segunda reunión, en la que se encargó al Sr. Casas gestionara el proyecto y solicitara la concesión por esceder del 75 % presupuesto	8 mayo 1887
Proyecto Cardenal	9 enero 1888
Aprobación en el Congreso	2 marzo 1888
Aprobación en el Senado	27 marzo 1888
Publicación de la Ley en la Gaceta	4 mayo 1888
Aprobación del Proyecto	8 noviembre 1888
Aprobación del Pliego de condiciones	3 diciembre 1888
Tercera reunión para aprobar estatutos Real Orden concesión y aprobación de las bases para aplicación tarifas	6 enero 1889
	21 marzo 1889
Publicación Real Orden Gaceta	5 abril 1889
Firma escritura social	15 abril 1889

Algunas de estas fechas sorprenden por la rapidez inusitada en que ocurrieron.

La concesión solicitada y otorgada a D. Juan Casas y Arxer, fue transferida a la compañía que se constituyó al efecto el 15 de abril de 1889, ante el notario de la villa de San Feliu de Guíxols D. Joaquín Sala Martí, con la suscripción por parte del Sr. Casas de 10.071 acciones de las 15.361 acciones que

constaba el capital social de dicha compañía. «Su objeto era, según el artículo 1.º de sus Estatutos: Se constituye la compañía anónima del ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona, con domicilio en San Feliu, para construir y explotar este ferrocarril y cualesquiera otras líneas y ramales que con él empalmaren, durante todo el tiempo de la Concesión.»

El Sr. D. Juan Casas y Arxer que era de una honradez y pulcritud acrisoladas, con el fin de evitar cualquier duda de los intereses que le habían sido confiados, en caso siempre previsible de su muerte, otorgó testamento el 9 de diciembre de 1887, y en el mismo hizo constar:

«Hallándome formalmente autorizado por los accionistas del ferrocarril en proyecto desde esta villa a Gerona, para llevar a cabo el proyecto definitivo de dicha línea férrea, solicitar la concesión y principiar la construcción de la misma, invirtiendo al efecto las cantidades recaudadas que los accionistas se han comprometido a entregarme, en las proporciones y plazos que constan estipulados; es mi voluntad que luego de mi fallecimiento, el capital que obrase en mi poder o tuviese en cualquier parte a disposición mía, procedente de la recaudación indicada, así como el título de concesión que haya obtenido para construir dicho ferrocarril y las obras o materiales de toda clase, que se hayan construido o adquirido, se entregue todo religiosamente por mi heredera o herederos a D. Enrique Hériz y Campanería, y en defecto de éste por muerte, enfermedad o ausencia prolongada a D. José Llorens y Buxó, vecino de Barcelona el primero y de esta villa de San Feliu el segundo, en calidad de sustitutos míos en el desempeño del cargo con que los referidos accionistas me honraron, según todo ello consta en los compromisos de suscripción de acciones firmadas por los mismos. Hago la presente manifestación y prevengo a mi heredera o herederos su pronta y fiel observancia, deseoso de evitar que por ningún concepto pueda confundirse con mi herencia lo que no me pertenece absolutamente, sino en la parte que como otro de los accionistas represente en el citado ferrocarril».

El capital de la Compañía como se dice anteriormente era de 1.536.100 pesetas. Las acciones eran de 100 pesetas cada una, en títulos de 25, cinco y una acción, a fin de que pudiera

participar en dicha empresa de forma popular, toda la población de San Feliu de Guíxols.

Todo el capital salió de la entonces villa de San Feliu de Guíxols que contaba en aquellos días de 1889, unos 7.000 habitantes. Se obtuvo solamente una subvención de la Diputación de Gerona de 167.014 pesetas que para su cobro tuvo que llegarse hasta el Tribunal Supremo.

El Ayuntamiento de San Feliu de Guíxols, además de apoyar el proyecto y hacer y facilitar cuantas gestiones fueron necesarias, otorgó una subvención de 50.000 pesetas.

El capital inicial, 1.536.100 pesetas, no fue suficiente para la totalidad de los gastos de construcción y adquisición de terrenos y materiales, material de tracción y móvil, etc. para la puesta en servicio del ferrocarril, como ya se tenía previsto inicialmente. Fue necesario un empréstito de 1.500.000 pesetas en Obligaciones al 6 %, que se suscribió en pocos días.

En total el ferrocarril costó unos 3.000.000 de pesetas, cantidad importantísima en el último cuarto del pasado siglo, en que los jornales ordinariamente se pagaban a 1'50 y 2 pesetas.

Representó, por tanto, un esfuerzo fuera de lo corriente, de una población que deseaba el progreso y la comunicación con el resto de España y también con Europa, ya que aunque desde siempre la población de San Feliu de Guíxols ha sido marinera, y ello lo atestiguan los cuarteles de su escudo, la comunicación terrestre era, es y será siempre de vital importancia.

Encargado ya el proyecto a D. Carlos Cardenal, ingeniero que prestó servicios en la línea de Tarragona, Barcelona y Francia, y luego a Madrid, Zaragoza y Alicante, y aprobado el mismo, comenzaron los trabajos de la construcción y adquisición de material y otros, y así a los tres años de la constitución de la Compañía pudo inaugurarse el ferrocarril.

Para facilitar más el pago de las acciones suscritas, y considerando que las obras durarían de dos a tres años, se pagaba el 10 % cada trimestre y así en dos años y medio, las acciones quedaron completamente liberadas, y con los importes que se iban recaudando se pagaban los gastos de construcción y adquisiciones.

Se había previsto, en el anteproyecto, que la estación de

San Feliu de Guíxols estaría situada en los terrenos de cultivo al final del Paseo de Guíxols (actual Rincón del Pescador), y un túnel de 400 metros que hubiera salido cerca de donde estuvo situado el apeadero de San Pol - S'Agaró, pero debió modificarse el proyecto y se adquirieron unos terrenos, incul-tos, del paraje de Tueda, en los que ya estaba proyectada la actual calle de Santa Teresa, en donde se construyeron la es-tación, oficinas de la compañía, talleres, depósito de locomo-toras y almacenes de la línea.

La estación de Gerona, proyectada inicialmente con facha-da en la Plaza del Carril, actual Plaza Poeta Marquina, en donde comenzaba la kilometración, se construyó provisional, en donde estuvo hasta su derribo para construir la plaza fren-te a la estación de la RENFE, actualmente Plaza del Almirante Carrero Blanco, y así curiosamente la estación de Gerona SFG, comienzo legal de la línea, estuvo situada en el hectómetro 1, en lugar del Hm. 0.

Para atender a los trabajos de construcción de la línea, como toda la comarca estaba dedicada a la industria corcho-taponesa, fue necesario que vinieran obreros de otras regio-nes, entre ellos y muy numerosos aragoneses de la provincia de Huesca, alguno de los cuales se quedaron como agentes ferroviarios, y previamente enseñados, ocuparon los cargos de factor, jefe de estación, guardaagujas, fogoneros, etc.

Entre la estación proyectada en Gerona, y las vías de la en-tonces Tarragona, Barcelona y Francia, había una fábrica de aserrar, en terrenos que no pudieron ser adquiridos antes de la inauguración del ferrocarril, y por ello no pudo construirse la estación inicialmente prevista. Después de laboriosas gestio-nes pudo adquirirse en el año 1895, o sea tres años después de funcionar el ferrocarril. Los resultados de la explotación en aquellos primeros años no eran muy favorables, y la estación aquella, no llegó nunca a construirse.

En el año 1895, fecha de la compra de los terrenos de la fábrica de aserrar, se había experimentado, después de aten-der el pago de los intereses de las Obligaciones, una pérdida de 1.719'02 pesetas.

Al año siguiente, 1896, con una recaudación de 238.502'50 pesetas hubo los siguientes gastos:

Reclamaciones	7'20	
Impresos	2.137'65	
Engrases	4.499'35	
Carbones	19.417'36	
Gastos de explotación e impuestos tráfico . . .	124.798'01	
Cupones obligaciones . .	88.302'50	239.162'07

con lo que resultaba una pérdida de Ptas. 659'57

Vemos que los tiempos no estaban para nuevas construc-ciones, y la estación de Gerona continuó provisional hasta el final del ferrocarril.

El Ingeniero D. Carlos Cardenal, autor del proyecto, di-rigió la construcción, junto con los Ingenieros Sres. Francisco de P. Ciriquián, Bernardo Puig y Juan Verdager, que le ha-bían ayudado en la confección del proyecto, y además los in-genieros Sres. Jaime Prats Casañas, Juan Amigó, José Roca y Santiago Vidal.

Para acelerar la construcción se dividió la línea en dos se-ciones: una de Gerona a Llagostera y otra de Llagostera has-ta San Feliu. De esta manera trabajando independientemente, pero de forma coordinada, se obtuvo ahorro en el tiempo de la construcción.

Al terminarse la línea quedó como Ingeniero jefe de la ex-plotación el Sr. Bernardo Puig, que había ya ayudado al Sr. Cardenal en la confección del proyecto.

Al poco tiempo fue sustituido por el Sr. D. José Roca y Roca, que había estado en la construcción, hasta que al dimi-tir en 1915 fue sustituido por el Sr. D. Jaime Lladó y Vidal que estuvo, hasta su jubilación en 1958, al frente de la com-pañía como Ingeniero jefe de la explotación.

A principios de 1959, fue nombrado para este cargo, D. Eliseo Jubert Salellas, y lo ostentó hasta el fin de 1961, en que presentó su dimisión y nombrose al Ingeniero D. Martín Piera Escofet, que al servicio de la compañía estuvo hasta la entrega del ferrocarril al Estado el 15 de octubre de 1963.

INAUGURACIÓN DEL FERROCARRIL

El entusiasmo que había provocado la construcción del ferrocarril, iba en aumento a medida que se acercaba el día de su inauguración.

Las preocupaciones para conseguirlo habían ya pasado. El éxito había colmado todos aquellos sinsabores y luchas y desengaños. Todo estaba dispuesto para la gran fiesta. ¡Llor a los iniciadores D. Juan Casas y D. Enrique Hériz! ¡Gloria al pueblo de San Feliu!

Además de la inauguración del ferrocarril, se había dispuesto una gran Exposición de Bellas Artes, que tuvo gran resonancia, y fiestas y todo era entusiasmo en nuestra querida villa, decía la prensa de las ya lejanas fechas de 1892, y arrastrados por el mismo se dispuso una suscripción para que los guixolenses residentes en la Capital del Principado, pudieran aportar sus donativos para sufragar los cuantiosos gastos que se preparaban para la Inauguración del Ferrocarril, apertura de la Exposición, Fiesta Mayor (del 1 al 4 de agosto) y cierre de la Exposición Regional de Bellas Artes. La primera lista de suscriptores daba por resultado la cantidad de 170 pesetas y continuaba abierta aquella suscripción.

El gran ampurdanés D. J. Pella y Forgas, había tenido una parte muy activa en la consecución del permiso gubernativo para «explotar» la línea férrea, junto con el Diputado provincial del Distrito Sr. Roura.

Finalizados los trabajos de construcción de la línea, e inspeccionados por la Comisión de la División del Este, el Sr. D. Juan Casas, marchó el día 12 de junio de 1892 a Madrid a recoger el permiso autorización para poner en servicio el ferro-

carril, que lo obtuvo el día 24 del mismo mes, y le ayudaron en la capital para obtenerlo, el Sr. Marqués de Aguilar, Director General de Agricultura y el Sr. Antonio Comyn, Diputado por Santa Coloma de Farnés.

Seguidamente regresó a San Feliu y para recibirlo, se organizó un tren especial hasta Gerona el lunes día 27, y a las 5'30 horas de la tarde, el andén de la estación de Francia parecía más bien una estación de San Feliu por el número de guixolenses que aguardaban la llegada del Sr. Casas. Salió nuevo tren especial de la estación provisional de Gerona, y «al paso por Cassá de la Selva y Llagostera un gentío inmenso esperaba la llegada del tren, con ¡vivas! al ferrocarril, prueba inequívoca de la cultura y amor al progreso de aquellos pueblos», nos dice la prensa de aquella época.

El Ayuntamiento en pleno esperaba la llegada del Sr. Casas, Alcalde de la villa y Presidente Gerente y fundador de la Compañía, y «con su marcha majestuosa siguió avanzando el tren y así que del andén empezó a divisarse, los alegres acordes de una marcha saludaron su aparición, y al pararse una nutrida salva de aplausos y atronadores vivas acabó de propagar el entusiasmo delirante con que era esperado el Sr. Casas».

Se organizó una comitiva para dirigirse a las Casas Consistoriales y todo el trayecto que debía recorrer estaba iluminado, especialmente la calle Mayor del Centro.

Llegados al Ayuntamiento el Sr. Casas pronunció un breve discurso para agradecer el recibimiento que se le ofrecía y «consideraba que no iba dirigido a él sino a la obra que se iba a inaugurar dentro de breves días, y que la obra que empezó, con aplausos concluya y que ojalá sirviera ello para lograr la completa unión de todos a favor de nuestra querida villa». Una triple salva de aplausos resonó al concluir el discurso.

El miércoles día 29 de junio, a las seis de la tarde tuvo lugar la solemne bendición la línea férrea; en la ceremonia ofició el Sr. Cura Párroco, con asistencia de distinguidas personalidades y durante la noche las calles más céntricas habían engalanado sus fachadas con colgaduras y profusa iluminación y según «Última hora» del periódico local El Noticiero, del día 30 de junio de 1892, que publicó un número extraordinario:

«Al amanecer una música ha recorrido la localidad, saludando a los vecinos con una alborada, recordándoles la festividad del día y excitándoles a desechar el sueño. Efectivamente, a los acordes de semejante diana ha provocado que infinidad de guixolenses se lanzaran a la calle, dirigiéndose presurosos hacia la estación del ferrocarril, ávidos de presenciar su inauguración. Numeroso grupo, abundando el bello sexo, invadía los alrededores de aquella, en cuyo recinto se estrujaban a fin de poder adquirir billetes para el primer tren. Consta de una locomotora, vistosamente ornada con ramaje, dos furgones y ocho vagones de 1.^a y 2.^a clase, atestados de viajeros.

A la hora reglamentaria 5'01 del meridiano de Madrid, la campana dio la señal y el poderoso silbido de la locomotora anunció a San Feliu que la inauguración era un hecho. Empezó 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.

Y este primer tren llegó a Gerona a las 6'35 horas.»

El primer horario de trenes, estaba constituido por cuatro trenes ascendentes y cuatro descendentes:

Salidas de San Feliu a las	5'01	7'45	1'36	5'30
y llegadas a Gerona . .	6'35	10'08	3'10	7'24
y salidas de Gerona a las	5'27	8'49	11'30	5'34
y llegadas a San Feliu . .	7'22	10'24	2'05	7'09

y el precio de los billetes de San Feliu a Gerona en 1.^a clase... 4'00 pesetas y 2'40 pesetas en 2.^a clase.

Los relojes de las estaciones se regulaban por el Meridiano de Madrid, y durante casi 77 años el ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona «el nostre tren» como decían los guixolenses, aportó su esfuerzo, su regularidad y su servicio en bien de las comarcas que recorría, y que en la actualidad, hubiera podido continuar creando riqueza, si hubiera sido posible la modernización del mismo, deseada por todos los que conocieron sus ventajas, y también los inconvenientes, muy especial los de sus últimas horas.

CARACTERÍSTICAS Y EXPLOTACIÓN DE LA LÍNEA

Vía

Era de un ancho de 75 centímetros. Adquirida en 1889 a Caramin et Cie. de Thy-le-Château, Bélgica, de acero Bes-somer, de peso 16'016 Kgs. por metro lineal, en una longitud de 89.829'60 metros, que se colocaron en la línea general, vías en estaciones y reserva para ampliaciones o roturas. Siendo garantizada por 25 años.

Era de tipo Vignole, en barras de 7'60 metros, y sus medidas eran: altura: 90 mm.; patín: 80 mm.; alma: 9 mm. y cabeza: 40 mm.

Estaba colocada sobre traviesas de corazón de roble, cuyas medidas eran: largo 1'50 metros; ancho 20 centímetros y alto 12 centímetros. Sujetada con tirafondos, con placas de asiento en las curvas de menor radio.

En el trayecto San Feliu-Llagostera, que era el más accidentado, se disponían 10 traviesas, por cada barra de 7'60 metros en los trozos rectos, y alguna más en las curvas. En el trayecto Llagostera-Gerona, de perfil más suave había 9 en las rectas y más en las curvas, según el radio.

En la dirección San Feliu-Gerona había 38 curvas a la derecha y 44 a la izquierda.

Al salir de la estación de San Feliu de Guíxols, la vía estaba a 14'30 metros sobre el nivel del mar; alcanzaba los 145'30 metros, en el Km. 22'444, cerca del Manso Roura, a 1'5 Km. antes de llegar a la estación de Llagostera que estaba a 123'70, y la estación de Cassá de la Selva se hallaba a los 137'40 metros, y Gerona a 72'50 metros.

Las pendientes más fuertes: 1'895 %, entre Quart y Llabillas en una longitud de 1.443 metros y con curvas de 150 y

200 metros de radio; 1'86 % entre Font-Picant y Llagostera en una longitud de 2.718 metros, con curvas de 78'40 metros de radio y superiores y entre las mismas estaciones y en longitud de 1.356 metros, pendiente de 1'80 %, con curvas de 77'50, 79, 80 metros y superiores.

La línea tenía una extensión de 40 kilómetros hasta San Feliu de Guíxols pueblo, aumentando en dos más hasta el puerto.

Obras de fábrica

Existían 175 obras de fábrica, entre tageas, alcantarillas abiertas y cubiertas, pontones, puentes y pasos superiores, algunas de ellas de vistosa factura y todas construidas con los mejores materiales.

Como más importante ha de señalarse el puente sobre la riera Salenys, construido de mampostería, con piedra vista, en curva de 79'75 metros de radio, de tres arcos de 7 metros de luz cada uno, que en su construcción era espectáculo para muchos guixolenses que, como excursión o paseo, se llegaban a aquellos alrededores para ver cómo adelantaban dichas obras. Estaba emplazado en el Km. 28'309.

Tramos metálicos

Todos fueron construidos en 1890 por Alejandro Wohlguemuth, ingeniero constructor de Barcelona, en acero Martin Siemens.

Los más importantes eran los construidos para el paso del río Onyar Km. 4'189, de 8 pilas dentro del cauce del río, y 10 metros en cada una de ellas; río Bogantó, en el Km. 9'957, de 3 pilas y 10 metros entre ellas; río Verneda, Km. 16'326, 2 pilas y también 10 metros y el sobre el río Ridaura, Km. 35'021, del mismo tipo que los anteriores, que constaba de tres pilas en el cauce. Aunque estaban muy bien construidas, a consecuencia de excepcionales lluvias, bajaron muchos árboles de las márgenes de dicho río, que obstruyeron los hue-

cos entre pilas, y dio lugar a unos pequeños desplazamientos de las mismas, y por ello, en 1911, se construyó otro por «La Maquinista Terrestre y Marítima, S. A.» de 40 metros de luz, sin pilas en el cauce, que sustituyó al que había sido construido con la Línea.

Estaciones

Todas fueron construidas con estilo característico. Obra vista para marcos de puertas y ventanas, y estucado en las paredes.

Las de Castell d'Aro, Santa Cristina d'Aro, Font-Picant (Bell-lloch) y Quart tenían las mismas características y dimensiones. Algo mayores eran las de Llagostera y Cassá de la Selva. La de Gerona, aunque provisional, se imitó en su construcción las características de obra vista y estucado de las demás. La de San Feliu, mayor que las demás, tenía amplia sala de espera y despachos, así como las oficinas de la Compañía y Consejo de Administración. También en su exterior del mismo estilo que las demás de la línea.

Incluso el edificio de Talleres y Depósito de locomotoras en San Feliu de Guíxols, se construyeron de manera que fueran del mismo estilo, o sea que no desentonaran con las demás construcciones de la Estación.

Pasos a nivel

Existían 131 pasos a nivel. La mayor parte de ellos habían perdido su importancia, mejor dicho, prácticamente no se utilizaban ya que eran pasos a fincas, etc. y habían desaparecido. En cambio otros, con el tiempo, habían adquirido mayor importancia, como es el caso del de la carretera de Madrid a Francia, a la entrada de la estación de Gerona Km. 0'517. Inicialmente estaba con guarda y cadenas, pero hacía muchos años que se habían puesto barreras giratorias.

Material motor y móvil

El 15 de octubre de 1963, o sea cuando en cumplimiento de la Orden Ministerial de 9 del propio mes, la Compañía hizo entrega a «Explotación de Ferrocarriles por el Estado» de la explotación del ferrocarril, entregó el siguiente material:

	Material según R.O. concesión	Adquirido posteriormente	Total
Locomotoras	4	2	6 (1)
Furgones	3	5	8 (2)
Coches de dos ejes . . .	15	—	15 (3)
Coches a bogies	—	6	6 (4)
Vagones cerrados	8	8	16 (5)
Vagones plataformas . .	10	35	45 (6)
Vagones bordes bajos . .	—	4	4 (7)
Vagones bordes altos . .	—	8	8 (8)
Vagones bordes altos bogies	—	17	17 (9)
Vagones grúa	—	1	1 (10)

(1) Las locomotoras, Modelo 0-3-1, fueron construidas por Locomotiffabrik Krauss y Cie. de Munich, de 115 C.V. (3 ejes acoplados y uno libre).

Las 4 de la concesión en 1890, y alguna ya sirvió para los trabajos y transportes de materiales en la construcción de la línea. Su numeración 1 al 4.

La n.º 5, de las mismas características y misma procedencia en 1896, y la n.º 6, también de características iguales, con alguna pequeña modificación, para mejor rendimiento, en 1904.

Posteriormente se adquirieron en 1924, de la misma fábrica Krauss dos locomotoras más: la n.º 11 y la n.º 12, tipo 0-4-1 (cuatro ejes acoplados y uno libre) de 150 C.V. y n.º 8345 y 8346, de fabricación.

Estas dos locomotoras fueron llevadas durante nuestra Guerra de Liberación, a la línea de Flassá a Palamós, pero por su base rígida, no podrían efectuar todo el recorrido, debido al pequeño radio de algunas curvas. Fueron recuperadas en 1939.

Pero por dificultades en la circulación y el desgaste que pro-

ducían en la vía, por no pertenecer al Material de la Concesión, se obtuvo del Ministerio de Obras Públicas la Orden Ministerial de 14 de enero de 1957, por la que se autorizaba la venta, por gestión directa, a Fábrica de Mieres, S. A. de aquellas locomotoras.

(2) Su numeración y serie: F. 101 al 108.

Adquiridos todos, tanto los de concesión como posteriormente a Versinigte Maschinenfabrik de Nürnberg. Alemania.

(3) Su numeración y serie: B. 41 al 53 y AB. 21 y 22.

Todos de la misma procedencia que los furgones. Según la concesión debían ser 3 coches de 1.ª clase y 8 de 2.ª y 4 coches mixtos de 1.ª y 2.ª clase. En total 15 coches.

Debido a diversas modificaciones autorizadas quedaron 13 coches de 2.ª clase y dos mixtos de 1.ª y 2.ª, que se utilizaban para la conducción del correo.

(4) Coches a bogies.

Serie y numeración: BB. 1 al 3, de 2.ª clase, de la misma procedencia que los de dos ejes, anteriores, y fueron adquiridos en 1895.

Serie y numeración: ABB. 21 al 23. Metálicos, mixtos de 1.ª (8 butacas) y 2.ª clase, adquiridos en 1924, de la casa Linke Hofmann-Lauchhammer, de Köln-Ehrenfeld.

(5) Su numeración y serie: M. 121 al 136.

Construidos todos en la misma fábrica que los furgones y coches de dos ejes, y primeros coches a bogies.

(6) Su numeración y serie: P. 401 a 441.

Construidos la mayor parte en la misma fábrica que los indicados anteriormente, ya que en 1920, se adquirieron 10 de la casa «Materiales para Ferrocarriles y Construcciones, S. A.» de Barcelona y otros 3 en «Construcciones Metálicas del Llobregat, S. A.».

Existían 4 plataformas, con numeración y serie R. 501 a 504, destinados al transporte de piezas de longitud, mediante la colocación de horquillas especiales, dos a dos, y se utilizaban también para carga general. Con la colocación de una plataforma. (P. 401/441), intermedia, entre dos de las especiales, podrán transportarse piezas de hasta 15 metros de longitud.

(7) Su numeración y serie: O. 301 a 304.

(8) Su numeración y serie: N. 201 a 208.

Tanto los (7), como (8), fueron construidos en diversas épocas en la misma fábrica que los furgones.

(9) Construidos en 1924 por la «Sociedad Española de Construcción Naval, S. A.», aptos especialmente para el transporte de carbón, y productos a granel, con una carga útil de 15 toneladas.

La carga útil de los demás vagones era de 6 toneladas. Su numeración: K. 601 a 617.

(10) Vagón grúa, fue construido y facilitado en 1891, por la misma empresa que construyó los furgones y resto del material.

La iluminación de los coches de viajeros, así como de las locomotoras, era al principio y durante algunos años a petróleo, fue cambiada luego a gas acetileno y, en 1957, se dotó a todo el material de viajeros, furgones y locomotoras, de iluminación eléctrica por medio de baterías instaladas en los furgones.

La Compañía que por R. O. de la Concesión se le fijó un mínimo de material de tracción y móvil, y con el fin de rendir mejor servicio, fue ampliándolo en diversas ocasiones, ya en 1895, luego en 1905, en 1920 y últimamente en 1924/25 al construir el ramal de la estación de San Feliu de Guíxols al puerto de la misma ciudad.

Estas modificaciones se financiaban con los productos obtenidos y sacrificando los dividendos a repartir para mejora de la línea. En 1924 hubo necesidad de acudir a un empréstito a base de poner en circulación 1.000 Obligaciones Serie C al 6 % de 500 pesetas nominales cada una, empréstito que fue cubierto en menos de dos horas.

Además del material adquirido con dicha suscripción (dos locomotoras, 3 coches mixtos de viajeros y 17 vagones serie K.) y gastos de construcción del ramal al puerto, y un km. de vía, se adquirieron dos básculas a vía libre útiles para 30 toneladas y dos giratorias, que sustituyeron a las antiguas y se colocaron en los extremos de la línea.

Subvenciones

Como se indicaba en la Ley especial y Real Orden de la Concesión, el Ferrocarril debía construirse sin subvención alguna del Estado, ni tampoco condonación de los derechos arancelarios, de todo el material que tuvo que importar.

Locomotoras, coches, vagones, furgones, vía y accesorios, material y maquinaria de taller, todo tuvo que importarse por

no poder suministrarlo, en aquellas lejanas fechas, la industria nacional.

El Ayuntamiento de San Feliu de Guíxols, concedió una subvención de 50.000 pesetas, que la liquidó, como se convino, en plazos anuales, en el año 1900.

La Diputación de Gerona había concedido una subvención de 167.014 pesetas el 9 de noviembre de 1889, con la condición de tener el ferrocarril en servicio el día 30 de marzo de 1892. Daría el 30 % a la inauguración y 10 % durante los siguientes 7 años.

El 8 de enero de 1891, acordó aquella corporación, no satisfacer cantidad alguna por este concepto hasta que no hubieran pendientes de pago por servicios o suministros de artículos.

A requerimiento de la Compañía que no pudo tener en explotación el ferrocarril el 30 de marzo de 1892, la Diputación acordó ampliar el plazo hasta el día 5 de abril de 1893. Aunque fue inaugurado el 30 de junio de 1892, tres meses después del plazo inicialmente establecido, la Diputación no liquidó nada de la subvención concedida. Tras nuevas peticiones de la Compañía, iniciadas por la del 19 de octubre de 1895, la corporación provincial acordó el 6 de febrero de 1896 no pagar plazo alguno, no obstante de consignar en sus presupuestos anuales dichas cantidades, alegando que no podía desatender las deudas con los abastecedores de las casas de beneficencia de su dependencia. Ante la precaria necesidad de dinero, para hacer frente a los pagos que creía satisfacer con aquella subvención, acudió a una emisión extraordinaria de Obligaciones, cien de quinientas pesetas, nominales y al 5 %. Ante tal situación, se requirió en súplica ante el Gobernador Civil, dicha autoridad lo pasó a la Comisión provincial, la cual devolvió el expediente con el informe de que era competente el Juzgado de 1.ª Instancia. Posteriormente, la Diputación, declaró el asunto urgente y acordó pedir al gobernador se sirviera requerir de inhibición al Juzgado para que dejara de entender en la demanda formulada por la Compañía sobre el pago de la subvención acordada.

El 27 de noviembre de 1903, diez años después de la inauguración, el Juzgado de 1.ª Instancia de Gerona fallaba

en los siguientes términos: «Que declaro que la Diputación de Gerona adeuda a la compañía la suma de 167.014 pesetas, por concepto de subvención acordada y condeno a la Diputación al pago de la referida cantidad, con los intereses legales de la misma, y por ende, el cinco por ciento desde el día 25 de enero de 1902, en que fue presentada la demanda». La Diputación apeló ante la Audiencia Territorial de Barcelona, dictándose sentencia el 10 de octubre de 1904 en la que se confirmaba la resolución apelada. Nuevamente la Diputación recurrió ante el Tribunal Supremo, quien definitivamente, el 6 de enero de 1906, dijo: «Fallamos que debemos declarar y declaramos no haber lugar al recurso de casación interpuesto por la Diputación de Gerona, a quien condenamos al pago de las costas». Téngase en cuenta que en las dos anteriores sentencias no se hacía especial condena de costas. Los gastos de la Diputación, con motivo del pleito, importaron 7.815'40 pesetas, entre los mismos la cantidad de 500 pesetas por honorarios al reputado Abogado Sr. Roig y Bergadá.

La subvención de referencia no se satisfizo de una sola vez, estableciéndose de común acuerdo unos plazos escalonados. Al respecto en 1907 se abonó el primer plazo por 12.348'56 pesetas, continuando así hasta que en 1917 quedaba pendiente la cantidad de 15.464'58 pesetas. En los años 1917 a 1922 no se satisfizo cantidad alguna. En 1923, pagaron a cuenta 2.000 pesetas, 8.000 en 1924 y, el resto de 5.464'58 en el año 1929. La subvención que debía haber quedado saldada en 1899, a los siete años de la inauguración del ferrocarril, no se liquidó totalmente hasta 1929.

Cambio de nombre de las estaciones

El 22 de julio de 1924, el Gobernador Civil de la provincia ordenó a la Compañía que se sustituyeran los nombres en catalán de las estaciones, por su rotulación en castellano. La compañía le contesta que, según instrucciones del Ministerio de Fomento, todas las órdenes deben cursarse a través de la División de Ferrocarriles. Tras la insistencia de la primera auto-

ridad civil de la provincia, el 7 de noviembre de 1924 la Dirección General de Obras Públicas comunicaba lo siguiente:

«Considerando que de accederse con carácter general a la pretensión contenida en la orden dada por el Sr. Gobernador de Gerona se originaría una grave perturbación en el tráfico ya que en muchos casos la traducción que se pretende equivaldría al cambio de denominación de infinidad de estaciones y al incumplimiento de la Real Orden de 13 de octubre de 1868, por lo que no es de suponer que al mismo tiempo se cambiase también los nombres de los pueblos en cuyo término jurisdiccional están enclavadas, lo que constituiría una importante alteración en la toponimia española que conserva en sus distintas regiones vascas, gallegas, catalana y muchas árabes como Yrigurutzeta, Figueras, Altafulla, Ayguafreda, Benidorm y otras.

Considerando que mientras los pueblos a que sirven las estaciones no cambien de nombre no debe cambiarse el de dichas estaciones y que esto no corresponde a este Ministerio sino al de la Gobernación. S.M. el Rey —q.D.g.— se ha servido disponer que no procede que se traduzcan al castellano las denominaciones de las estaciones de la línea del Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona, en tanto no se cambie la denominación de los pueblos o localidades que sirven.»

Explotación de la línea

Inaugurada la línea el 30 de junio de 1892, al final de dicho año, y como beneficio de la explotación en el primer semestre de servicio, se había logrado la cantidad de 16.472'11 pesetas, y en la primera Memoria, constaba:

El dividendo acordado fue del uno por ciento, o sea 1 peseta por acción de 100 pesetas.

Unos años pudo repartirse dividendo, y en otros no. El mayor dividendo repartido fue en el año 1919, y también en los años 1922, 1923 y 1924, en que pudo repartirse el cinco por ciento. En general no fue negocio para sus accionistas, fue, esto sí, un servicio que benefició a las Comarcas que el ferrocarril servía.

Debe tenerse muy presente el hecho de haber salido todo el capital para su construcción de aquella villa de 7.000 habi-

tantes en 1877, motivo por el que fue conocido siempre por el nombre de «el tren de San Feliu» y los de aquella ciudad, lo consideraban como cosa propia y decían: «el nostre tren». Su construcción se atuvo a las necesidades que la población de aquellos años consideraba indispensable, y si bien existían ya otras aspiraciones, no pudieron ser tenidas en cuenta entonces. No obstante, en 1896 ya se pensaba en una estación común con el Ferrocarril de Olot, llegándose, en 1898, a establecer el servicio combinado de viajeros y mercancías con los ferrocarriles de Tarragona, Barcelona y Francia.

En 1899 se construyeron tres pasos superiores, de los Km. 10, 11 y 15. Al año siguiente, 1900, se efectuó una gran reparación en la línea telegráfica del Estado y se construyó un depósito de locomotoras en San Feliu y, por parte de este Ayuntamiento, se entregó el último plazo de la subvención concedida. En los ejercicios de 1901, 1902 y 1903 los gastos iban aumentando con un relativo nivel parecido al de los ingresos.

En 1904 se adquirió una locomotora, la n.º 6, 15 vagones y dos furgones.

La industria corchera, principal en esta Comarca, sufrió un enorme bache en 1905 que se hizo sentir en la economía de este ferrocarril, sin embargo a la hacienda pública, por distintos impuestos, le correspondieron la cantidad de 45.918'22 pesetas, mientras que los accionistas tuvieron que repartirse la suma de 38.402'50 pesetas. Además el erario público tuvo el ahorro que suponía el transporte gratuito de la correspondencia en dos expediciones diarias.

En 1906 continuaba la crisis de la industria corcho-taponera, pero se confiaba en un aumento del transporte de mercancías a la terminación de las obras del puerto, iniciadas en 1904, también se hicieron obras de conservación en las márgenes del río Riudaura.

En el año 1907 se construyó un depósito de grasas y aceites en San Feliu y un pozo para el servicio de la Casilla de Panedas y, en La Creuheta, ensanche del andén y obras de desmonte.

En 1908 a consecuencia de la inundación del 16 de noviembre, provocada por grandes lluvias, se suprimió la circu-

lación de trenes, y hasta el 30 de diciembre no pudo reanudarse el servicio normal sin transbordos ni demoras.

Con ocasión de la «Semana Trágica» se paralizó el servicio entre el 28 de julio al 3 de agosto de 1909.

Durante el año 1910 se hicieron los estudios necesarios para la construcción del nuevo puente sobre el río Riudaura, dañado por las pertinaces lluvias de 1908.

A pesar de los anteriores percances, en 1911, pudo repartirse un dividendo del 4 %, después del pago a las Obligaciones y haber destinado 25.000 pesetas para la amortización del material fijo y móvil.

Los días 5 y 6 de octubre de 1912 la mayor parte de los ferroviarios de la Compañía secundaron, sin motivo ni queja alguna, la huelga que los agentes de M.Z.A. habían promovido desde el día 25 de septiembre al 7 de octubre, no obstante del perjuicio que supuso, se realizaron obras en Gerona y se modernizaron las oficinas de San Feliu, adquiriéndose unos terrenos en Castell d'Aro y Gerona, repartiéndose finalmente un dividendo del 4 %.

En 1913 se liquidó el último plazo por la construcción del nuevo puente sobre el Riudaura a La Maquinista Terrestre y Marítima y Anónima Claudio Durán.

En el año 1914 se experimentó una sensible baja en cuanto al transporte de viajeros y mercancías, debido a las grandes nevadas y lluvias acaecidas a principios de año y a la «Guerra Europea» que estalló en verano y paralizó a muchas industrias. No obstante y para conseguir nuevos transportes, se construyó un apartadero en La Creuheta para la fábrica de harinas sita en aquel paraje. Esta explotación en estado de languidez se mantuvo hasta mediados de agosto de 1915 que, desde estas fechas, se notó una saludable reacción a pesar de haber un aumento de «seis mil pesetas» en el consumo de carbones.

A consecuencia de la anormalidad de 1916, en los transportes marítimos, la facturación de mercancías desde el puerto solamente aumentó en 5.000 Tm., cuando desde Gerona salieron 20.000 Tm. En este año solamente se repartió un 2 % a las acciones.

La misma tónica resultó para 1917, un aumento de 15.000

pesetas en el carbón, compensado por nuevas tarifas y restricción de gastos.

Continuaba en 1918 la disminución del tráfico proveniente del transporte marítimo, y en cambio había aumento en los transportes procedentes de Gerona. Se utilizó exclusivamente la leña como combustible dado el enorme precio de los carbones y su escasez.

Se concluyó el proyecto de «Modificación del Servicio de Mercancías» o sea el ramal al puerto, y se continuaban las gestiones cerca de los propietarios de los terrenos afectados para la construcción de dicho ramal. Habían razones, dignas de tener en cuenta, y por ello se acordó estudiar la posibilidad de construir el ramal al puerto siguiendo el cauce del Tueda. Pero en nueva Junta General de Accionistas, se acordó realizar el proyecto por la calle de Gravina. Se logró la concesión para establecer unos almacenes en la explanada del puerto.

En 1919 se concedió un notable aumento de los jornales al personal que globalmente alcanzó el 40 %. Se solicitó un nuevo aumento en las tarifas y a fin de evitar posibles desviaciones del tráfico se encargó la construcción de 13 vagones plataformas para aumentar el parque móvil. Hubo un aumento en el transporte de corcho en plancha de 2.900 toneladas con relación al ejercicio anterior. Se instaló una bomba-motor en la estación de Gerona, para aguada de las locomotoras, y se instaló alumbrado eléctrico en La Creuheta, Quart, Cassá de la Selva y Llagostera.

Unos propietarios de terrenos afectados por la construcción del ramal al puerto, interpusieron recurso contra la R.O. de concesión del ramal, lo que demoró su construcción. El combustible para las locomotoras, debido al precio de los carbones, continuaba siendo en gran parte la leña, que también había subido de precio.

En los últimos meses hubo una baja en los precios del carbón, y se dispuso su utilización como único combustible. Se recibieron los trece vagones plataformas encargados en el ejercicio anterior, y se construyó el almacén del puerto. Se instaló el alumbrado eléctrico en la estación de Castell d'Aro.

El año 1921 viose afectado por crisis en la industria corcho-taponera, sin embargo el tráfico marítimo, desaparecido

en los ejercicios anteriores, aumentaba y por tanto crecía el servicio entre San Feliu y Gerona. El precio del carbón descendía y los aumentos de jornales se compensaban con unos anticipos del Estado a devolver. Se instaló el alumbrado eléctrico en Santa Cristina d'Aro, el teléfono en Llambillas y guarda en el paso a nivel de Panedas.

El promedio de viajeros diario, en 1922, era de 900, cifra importante para aquellas fechas. Se falló en favor de la compañía el recurso contra la R.O. de concesión del ramal al puerto.

Continuaba en 1923 el aumento de tráfico en viajeros y mercancías, llegándose al coeficiente de explotación del 61'60 %, el mejor hasta la fecha. Se acordó un dividendo del 3 % con facultades del Consejo de Administración para repartir un complementario del 2 %. Comenzaron con celeridad las obras del ramal del puerto. Durante este año falleció el fundador y primer Presidente de la Compañía Don JUAN CASAS ARXER.

Se comenzó en 1924, la explotación del ramal al puerto, siendo necesario, para la compra de nuevo material, la emisión de 1.500 Obligaciones serie C. al 6 % de las que solamente se pusieron mil en circulación. No se pudo adherirse al nuevo régimen ferroviario por no asistir el número suficiente de acciones, aunque la opinión unánime de los asistentes fue la no adhesión. Se encargó la construcción de 2 locomotoras, 3 coches mixtos de 1.ª y 2.ª clase y 17 vagones para 15 Tm., 2 básculas a vía libre capaces de 30 Tm. y dos giratorias aptas para las nuevas locomotoras.

En 1925, se recibió e instaló todo el material encargado en el ejercicio anterior, a excepción de los coches de viajeros, Reforzándose, para mayor seguridad de resistencia del paso del nuevo material móvil, los puentes. Asimismo, se ampliaron vías, para mayor comodidad de estacionamiento carga y descarga, en las estaciones de Gerona, Cassá de la Selva y San Feliu de Guíxols.

En el ejercicio de 1926 se notó un aumento en los gastos, no compensados con los ingresos, debiéndose soportar un aumento en el precio del carbón debido a una huelga minera inglesa. Se recibieron los coches de viajeros encargados en

1924. Se notó aumento del tráfico de mercancías a consecuencia del ramal del puerto todavía no terminado.

El combustible bajó algo su precio en 1927, lo que representó una disminución en los gastos, no obstante la línea marchaba a pleno rendimiento con todo el material ya incorporado y el ramal al puerto ya terminado.

Se comenzaba a notar la competencia por carretera en 1928, aunque no muy intensa, debido a la falta de tributación en dicho transporte. Se obtuvo nueva rebaja en el importe total de gastos, logrando la Compañía un beneficio líquido de 31.448'28 pesetas, después de reintegrar al Estado 56.796'34 pesetas de los anticipos concedidos para aumento de sueldos al personal.

En 1929 hubo un apreciable aumento de viajeros por el establecimiento de billetes combinados con M.Z.A. con motivo de la Exposición Internacional de Barcelona. Después de reintegrar al Estado cantidades por anticipos de mejoras al personal, se repartió un dividendo del 2 % que fue el último repartido en la explotación ferroviaria.

Acabada la Exposición de Barcelona, en 1930, se redujo el tráfico de viajeros. También fue aumentando la competencia por carretera y el precio del carbón, uniéndolo a la crisis mundial, que se hacía sentir en nuestra comarca cuya principal industria era de exportación, el Consejo consideró no conveniente repartir dividendo alguno.

El descenso en la recaudación del año anterior se acentuó en 1931, llegándose a un coeficiente de explotación del 85'24 %, motivo por el que no se reintegró cantidad alguna al Estado.

El 27 de marzo de 1932, se convocó Junta General Extraordinaria para exponer la precaria situación financiera y acordar la suspensión interina de pagos a los cupones de las Obligaciones y amortización de las mismas, hasta que la situación mejorara o se encontrara la manera de que los interesados aceptaran un Convenio en la forma que se estableciera. No obstante, se pagaron 14.130 pesetas por 942 cupones de Obligaciones serie C., al 6 % y se amortizaron 14 obligaciones de la misma serie.

El ejercicio de 1933 se desarrolló siguiendo la misma tónica

que el anterior, no se pagaron cupones ni se amortizaron obligaciones. El resultado económico fue de un déficit de 49.601'28 pesetas.

El coeficiente entre productos y gastos, en 1934, fue del 92'79 %. Se establecieron tarifas especiales y se crearon los apeaderos de Ascles, entre Llagostera y Cassá, y Llebrés, entre Cassá y Llambillas. A pesar de todo ello, el déficit fue de 89.706'18 pesetas.

En 1935 continuaba la misma situación. Se satisfizo un Cupón de las Obligaciones Serie BB. al 4 %.

El 18 de julio de 1936, se produjo el alzamiento militar. La tónica de carga y pasaje continuaba en la misma forma que en ejercicios anteriores. El ferrocarril quedó en zona republicana y el 23 del propio mes, el ferrocarril fue incautado, según el acta que se transcribe a continuación:

«Sellos en tinta del Ayuntamiento de San Feliu de Guíxols y del "Consejo Obrero de San Feliu de Guíxols a Gerona SNF". En la ciudad de San Feliu de Guíxols a veintitrés de julio de mil novecientos treinta y seis, se han reunido en la sala de oficinas del Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona D.

El Sr. Alcalde comunica al Sr. Gerente de la Compañía y demás señores presentes en el acto, que en representación del Estado y de las Organizaciones obreras C.N.T. y U.G.T. procede a incautarse de todo el material móvil y efectos propios de la Compañía, de lo cual se levantará acta y se procederá asimismo a la formalización del correspondiente inventario y añade que todo el personal tiene la obligación de ocupar su sitio con la máxima responsabilidad de su cometido a excepción del Sr. Ingeniero el cual queda eliminado por no ser necesarios sus servicios. Se hacía constar que el Sr. Ingeniero tenía derechos adquiridos, pero el Sr. Alcalde le contesta que, de momento, hay que proceder así y que más tarde ya se resolverá. El Sr. Gerente dijo, que al hacerse cargo el personal de la línea, sabrá conservar, esperaba, todo el material existente y el que pueda adquirirse en lo sucesivo, y que cumplirá, como hasta la fecha, con su deber. En representación del personal, se le contestó que el mismo cumpliría con su deber y procuraría el mejoramiento de la línea en beneficio propio.»

Posteriormente, el 17 de junio de 1937, el Comité Administrativo del ferrocarril comunicaba al personal la constitu-

ción del Comité Regional de Ferrocarriles con jurisdicción en todas las redes de Cataluña, cesando, por tanto, el Comité Administrativo. El 31 de julio de 1938, el Presidente y Secretario de la Delegación en Cataluña del Consejo Nacional de Ferrocarriles, se hicieron cargo de la Compañía mediante acta de incautación suscrita en Cassá de la Selva, domicilio provisional del ferrocarril en aquellas fechas.

Durante los años que duró la contienda nacional, la explotación y situación económica del ferrocarril de San Feliu de Guíxols, fue la propia de cualquier otra nación en guerra civil, por lo que omitimos comentario alguno de esta época por respeto a la memoria de los que fallecieron en defensa de los ideales que creyeron verdaderos para nuestra querida patria.

Desde Valladolid, el 7 de febrero de 1939, el Servicio Militar de Ferrocarriles encargó al Ingeniero D. Jaime Lladó Vidal la dirección y reorganización de los servicios de la Compañía y su puesta en marcha. Tras varios días de paro absoluto que provocó la paralización total de las actividades industriales y mercantiles y el aprovisionamiento de la población civil, se consiguió en brevísimo tiempo renovar el servicio parcialmente. Habiendo un puente volado, el del río Verneda, y habiendo quedado material móvil de uno y otro lado, comenzó el servicio con un tren diario con transbordo en dicho puente en donde se habilitó un paso a pie para los viajeros, hasta que reconstruido provisionalmente pudo hacerse el servicio sin transbordo y con mayor número de trenes. A falta de carbón, se empleó leña como único combustible. El primer carbón que se utilizó fue el que se sacaba de las bodegas de un pequeño buque hundido frente a la Cala de Vallpresona.

En el ejercicio de 1940 hubo aumento de jornales y reajuste de sueldos, debido a la carestía de la vida y a título voluntario por parte de la Empresa. Como sea que desde el 23 de julio de 1936 hasta el 7 de febrero de 1939 la explotación se hizo sin la adquisición de ningún repuesto de material, en el ejercicio de 1940 debió hacerse acopios importantes para la reparación de todo el parque motor y móvil a fin de que pudiera continuar prestando servicio. En compensación a los elevados gastos se autorizó gravar las tarifas con el 15 % (de 1918), quedando esta línea en la misma situación que las

adheridas al nuevo Régimen Ferroviario de 1924. También se aplicó el 15 % (de 1934). Se satisfizo un cupón a las Obligaciones Serie C., al 6 % y se amortizaron 120 Obligaciones Serie BB., al 4 % y 48 de la Serie C., al 6 %.

El año 1941 se desarrolló con un notable crecimiento de todos los gastos acompañado de un intenso tráfico de viajeros y mercancías, es decir, el material se somete a un esfuerzo superior que necesitaría de mayores cuidados y reparaciones que no pueden efectuarse, tanto por falta de materiales y pinturas como de la insuficiencia del personal de talleres.

Celebróse en 1942, el 50 aniversario de la inauguración de la Línea que fue aprovechado por el Consejo para honrar el recuerdo de los fundadores y antiguos Presidentes de la Compañía, con la colocación del retrato de los mismos en el Salón de Consejos y para proponer la concesión de la Medalla al Mérito en el Trabajo de tres de los agentes que estaban al servicio de la Compañía desde 1892. Se concedió al personal una gratificación extraordinaria. Hubo aumento de tarifas y, al no poderse amortizar las Obligaciones y pagar sus Cupones se propuso un Convenio consistente en destinar la totalidad de los excedentes de explotación para tal fin. Asimismo, continuó la recuperación del tráfico procedente del puerto.

El 11 de octubre de 1943, se obtuvo la aprobación judicial del Convenio con los obligacionistas y pudo ser satisfecha a la totalidad de las Obligaciones en circulación 80 pesetas, a cuenta de su amortización. A pesar del intenso tráfico de viajeros y mercancías los gastos superaban a los ingresos. En 5.000 Tn. aumentó el transporte procedente del puerto, pero se notaba la necesidad de renovar la vía y el material móvil y fijo y, asimismo, de incrementar las remuneraciones del personal.

La Memoria de 1945, resumía así la explotación: Tráfico intensísimo y gastos crecientes y agobiadores. El promedio de viajeros había sido de 1.375 y las mercancías alcanzaron un total de 41.945 toneladas. En este año, el gasto de carbón nacional por tren era de 442 Kgs., mientras que en 1930, con carbón adecuado a las locomotoras, se consumía 225 Kgs.

En 1946 la explotación seguía igual que la del año ante-

rior. Sin embargo se pudo efectuar un tercer pago a cuenta de la amortización de las Obligaciones. El Consejo consideraba que el ferrocarril era necesario y por ello, en colaboración con la compañía de Olot-Gerona, se solicitó del Estado el estudio definitivo del anteproyecto en Gerona, con aquel ferrocarril. Este plan ya se había estudiado en años anteriores a nivel de las dos empresas.

En 1947, hubo un déficit de 42.653'06 pesetas. Se falló en favor de la compañía la concesión del servicio tolerado por carretera entre Gerona-San Feliu de Guíxols y S'Agaró, aunque beneficioso para el público constituía una competencia al ferrocarril, pero debía realizarse para que no fuese concedido a otra empresa. El material obligaba a frecuentes reparaciones, debido a los 56 años de uso ininterrumpido, siendo cada vez más costosos por la escasez de materiales. Continuaban las gestiones de enlace con el de Olot-Gerona.

Nuevo y más elevado déficit para 1948, pero se abrigaba la esperanza del aludido proyecto de enlace.

En 1949 apareció la Ley para Mejora de los Ferrocarriles de Vía Estrecha. Aplicando la misma, la Compañía elevó al Ministerio de Obras, según las instrucciones recibidas, un detallado estudio económico de la explotación y proyectos para mejorarlos, en el que, entre otras cosas, se expresaba el referido enlace y la unificación de los anchos de vía de los mismos y, asimismo, la supresión del paso a nivel de la carretera de Madrid a La Junquera, a la entrada de Gerona.

La insuficiencia de productos en 1950 se elevó a 579.265'46 pesetas. Amparándose en la Ley de 21 de abril de 1949 de «Fomento de ampliaciones y mejoras de los Ferrocarriles de Vía Estrecha», el Estado concedió una primera subvención de 48.348'81 pesetas.

En la Memoria de 1951, se insiste en que si el Estado no facilitaba la solución propuesta por la Compañía, ésta se vería en la obligación, en aplicación del artículo 41 de la Ley de 21 de abril de 1949, de rescindir el contrato de su Concesión, con liquidación de la Empresa. El coeficiente se había elevado a 136'31 %, lo que imposibilitaba pago alguno en amortización de las Obligaciones.

La misma tónica en la explotación seguía en 1952, el trá-

fico iba en descenso y los gastos aumentaban, llegando a un déficit de 925.086'64 pesetas mientras que, la subvención del Estado, fue de 440.782'05. Se continuaba en la esperanza del pretendido enlace con el ferrocarril de Olot-Gerona, esperándose obtener por lo menos un tráfico de mercancías anual de 40.000 Tn. para el tramo de San Feliu-Gerona.

En el ejercicio de 1953, se obtuvo del Ministerio de Obras Públicas autorización para alquilar a una empresa minera las locomotoras n.º 11 y n.º 12, de 4 ejes acoplados por no resultar apropiadas a la circulación debido al estado de la vía. Nuevas gestiones para conseguir la solución deseada. El déficit ascendía 991.926'42 pesetas y la subvención del Estado para continuar la explotación fue de 475.735'75 pesetas, teniendo que satisfacer para el cobro de la misma, en conceptos de derechos reales, la cantidad de 23.116'95 pesetas.

En el mes de marzo de 1954, estuvo visitando la línea el Director General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera acompañado de altos jefes del departamento, para comprobar personalmente la conveniencia de las soluciones propuestas para conseguir el mejoramiento del ferrocarril. Entre las causas del aumento de gastos figuraba la defectuosa calidad del combustible que había repercutido en mayor consumo; la elevación del precio del carbón y su transporte desde Barcelona, lo suministraba RENFE desde el puerto de aquella ciudad, se llegó a la cifra de 890.088'60 pesetas, que comparad con la de 1930 en que se utilizaba carbón apropiado, era 10 veces superior, a pesar de haberse reducido en un tercio el número de trenes con relación a dicho año. El déficit aumentaba, no llegando la subvención estatal al 60 % del mismo.

A consecuencia de la visita del Director General, se ordenó al Jefe de la División Inspectora un Estudio Económico sobre el enlace y unificación de las dos Compañías que realizó en junio de 1955, con todo detalle. En el mismo, se llegaba a la conclusión que el coeficiente de explotación sería de 63 %, ajustado totalmente a los más exigentes cánones de una explotación, asimismo, se fijaba la cantidad de 66.000.000 pesetas como importe del proyecto.

En 1956, atendiendo sugerencias de la superioridad, se remitieron al Ministerio de Obras Públicas unas Bases, elabora-

das y aprobadas por los Consejos de Administración de los dos ferrocarriles, para la explotación unificada de los mismos. Se autorizó la venta de las locomotoras n.º 11 y n.º 12 a la Fábrica de Mieres, S. A., por no formar parte de la Concesión, cuyo importe se destinó a amortizar las Obligaciones Serie C. al 6 % que habían sido emitidas precisamente para su adquisición y, el resto, para la compra de carriles de mayor peso, con vistas al proyectado enlace. El déficit ascendía a 1.842.436'14 pesetas, habiendo concedido el Estado una subvención de 1.220.727'51, debiéndose descontar por derechos reales 59.263'71 pesetas.

En 1957 se llevó a cabo la venta de las locomotoras ya descritas, y una vez hecha la amortización de las Obligaciones se compraron 35 Kms. de vía de carril, procedentes del desaparecido ferrocarril de Oruzco a Añón, colocándose entre los Km. 18 y 19. Se colocaron barreras giratorias en el paso a nivel de la carretera de S'Agaró a Castillo de Aro y, en el de la carretera de Tossa de Mar a Llagostera, basculantes. También se instaló luz eléctrica, por baterías, en los coches, furgones y locomotoras, en sustitución del alumbrado de acetileno.

En 1958, se continuaron todas las gestiones para conseguir el enlace con el Ferrocarril de Olot. El coeficiente de explotación pasaba a ser del 184'43 % y la subvención estatal no llegaba ni al 50 % de su totalidad.

En una Junta extraordinaria de señores accionistas de 1959, se aprobó el Convenio de Explotación Unificada para las dos Compañías que ya había sido previamente aprobado, en sus Bases, por la Dirección General de Ferrocarriles. El Comité de Dirección quedó constituido por tres consejeros del Ferrocarril de San Feliu de Guíxols y otros tres de Olot y un representante de la División Inspectora e Interventora de Ferrocarriles.

En 1960, las dificultades de la explotación se agravaban y el proyecto de modernización estaba paralizado. La Compañía tuvo que ingresar a la Mutualidad Laboral de Transportes la suma de 353.128'09 pesetas, para que sus agentes no perdieran sus derechos. El personal jubilado hasta el fin de 1959 quedaba a cargo de la Compañía.

En 1961 se reemplazó la fuerza a vapor en los talleres,

por la eléctrica y se habilitó una sección de carpintería en los mismos. Se construyeron nuevas barreras en los pasos a nivel de las carreteras de Riudellots a La Bisbal y de Santa Cristina a Playa de Aro respectivamente.

Envejecimiento acelerado del Ferrocarril y constante aumento del déficit de explotación, se notaba en 1962. El Consejo Económico Sindical Provincial se declaraba a favor del susodicho proyecto de enlace y modernización de los dos ferrocarriles. A petición de la Compañía, el día 7 de junio de 1962, salió a concurso en Madrid el servicio por carretera entre Girona-San Feliu de Guíxols y S'Agaró. Se adquirió de RENFE un Kilómetro de vía de carril de 32'5 Kgs. por metro lineal, colocándose a continuación del adquirido en 1957.

A primeros de 1963, nuevamente se pidió a la Compañía del Ferrocarril de San Feliu de Guíxols, al igual que a la de Olot-Girona, la presentación de «Datos y Estudios para la Modernización del Ferrocarril y para la clasificación de la explotación». Se pusieron al día todos los datos, se prepararon nuevos estudios, y fue desplazado un Ingeniero del Ministerio de Obras Públicas que los comprobó, pero su informe, que se supo a primeros de octubre, fue desfavorable por exigir, según su criterio, la amortización del empréstito que debía realizarse, en el plazo de 10 años, cuando se había calculado que era necesario un período de unos 20 años para su liquidación. A últimos de julio de dicho año se suprimieron las subvenciones y no pudo continuarse la explotación. Por acuerdo de la Junta General de Accionistas, celebrada el día 23 de septiembre, se adoptaron entre otros los siguientes acuerdos:

«Que no le es posible a la Compañía la explotación del ferrocarril, sin la subvención del Estado y, que por dicho motivo, se ve obligada, muy a pesar suyo y dados los acuerdos ministeriales, a optar por el abandono de la explotación y efectuar su entrega a la Explotación de Ferrocarriles por el Estado».

En el escrito-comunicación al Ministerio sobre los acuerdos de la Junta General de Accionistas, se consideraba «que la población de San Feliu de Guíxols, va creyendo con angustia cada vez más generalizada que el Ferrocarril va a desaparecer por la carencia de aquel impulso y dedicación que fueron el

motor de su creación y de subsistencia, y de que tal medida causaría un perjuicio incalculable a los intereses de esta provincia, que en un futuro inmediato tendrían que lamentarse». Sin embargo, decía el escrito, «no se duda de la superior competencia de los que van a hacerse cargo de la explotación. Sin embargo puede faltar en el desempeño de su misión el alma o sentimiento que han animado a los que durante tres generaciones se han sucedido con desinteresada y abnegada dedicación en la dirección de la empresa, al objeto de conservar el patrimonio de los que, con verdadero esfuerzo y sacrificio crearon el ferrocarril».

Por O. M. de 9 de octubre, el día 15 del propio mes, «Explotación de Ferrocarriles por el Estado» se hizo cargo del Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona.

La referida Orden Ministerial decía:

«La Compañía del Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona, S. A., concesionaria de la citada línea ferroviaria, comunica a este Ministerio, que su Junta General de Accionistas ha acordado abandonar la explotación del ferrocarril y hacer entrega a la Explotación de Ferrocarriles por el Estado con efectos al 30 de septiembre del año actual.

Este Ministerio, de conformidad con la propuesta de la Dirección General de Transportes Terrestres ha resuelto:

1.º Que la Explotación de Ferrocarriles por el Estado, se haga cargo, a partir del 15 de octubre del año en curso, del Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona, con sus instalaciones, material, servicios y personal.

2.º Por la Dirección General de Transportes Terrestres se dictarán las normas que sean necesarias para llevar a la práctica la presente Orden.»

La entrega se efectuó el 15 de octubre, y en el acta al efecto se hizo constar, entre otros conceptos:

«1.º Que a partir de las cero horas del día de hoy, la Explotación de Ferrocarriles por el Estado, se hace cargo de la Concesión, Explotación y Servicios del Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona.

2.º Que por tanto, Explotación de FF.CC. por el Estado, se hace cargo del material fijo e instalaciones, terrenos y edificios de la concesión, y del material móvil.»

El acta fue suscrita por parte de la Compañía, por los siguientes Sres. D. Luis Sibils Ribas, Presidente Gerente; D. Ignacio de Blas y Vilá, Secretario y D. Martín Piera Escofet, Ingeniero Jefe de la Explotación.

Por parte de Explotación de Ferrocarril por el Estado: D. Ángel Balbás Reguer, Director de Explotación de FF.CC. por el Estado; D. Eduardo de la Sal, Subdirector 1.º, y D. Vicente Lafuente Fontana, Ingeniero Jefe de Demarcación.

En el año 1962, último año completo de explotación del ferrocarril por parte de la Compañía, circularon todavía 3.320 trenes. En los últimos tiempos de su servicio, en 1969, circulaban solamente dos trenes de ida y dos trenes de vuelta, diariamente.

Al cierre de la línea del Estado de Onda al Grao de Castellón, se trajeron a la línea de San Feliu de Guíxols a Gerona, por ser de la misma anchura, dos locomotoras, 3 coches de viajeros y una locomotora Diesel.

El ferrocarril dejó de prestar servicio definitivamente el día 12 de abril de 1969.

A modo de características podemos señalar las siguientes consideraciones finales:

Durante toda su existencia, el ferrocarril, sirvió para crear riqueza, y especialmente en épocas de crisis, su importancia fue más sentida y apreciada. Recordemos aquellos días de la Semana Trágica en 1909, en que quedó paralizada la vida en estas comarcas, sirvió para revitalizarla y conseguir en poco tiempo su normalidad. Igualmente, durante la crisis de la Guerra Europea demostró ser elemento vitalizador de las mismas, llegando, asimismo, a paliar las secuelas de la guerra —huelgas revolucionarias, el «lock out» de 1917, etc.— con un servicio regular inmejorable.

En nuestra guerra civil, quedó en zona republicana y fue elemento eficaz para el transporte de materiales y viajeros, material de guerra y transporte de tropas. Acabada aquélla, contribuyó a regularizar la vida de la provincia con el transporte de trigo, aceites, etc., que llegaban por el puerto de San Feliu de Guíxols par la capital de la provincia, y también, como siempre, para el transporte de corcho para la fabrica-

ción de tapones y sus derivados, procedente de Extremadura y Andalucía hasta la estación de Gerona.

Siempre con su servicio, era el regulador del transporte en tierras de su recorrido.

En el primer semestre de su explotación en 1892, se transportaron 4.677 toneladas de mercancías. La cantidad máxima transportada en un año, alcanzó la cantidad de 52.114 Tn. en 1927. En cuanto a viajeros, en el primer semestre de su explotación, se transportaron 82.454, su número fue aumentando hasta llegar a los 376.124 en 1927. En los once meses que la Compañía tuvo a su cargo el ferrocarril, en 1939, se transportaron 322.224 viajeros. En 1946, llegó a transportar hasta 508.305 viajeros. En el año 1962, último completo de su explotación a cargo de la Compañía, fueron transportados 354.126 viajeros y 9.651 toneladas de mercancías. En 1969, últimos momentos de su vida y a cargo de FEVE, circulaban solamente dos trenes diarios de ida y vuelta, sin prácticamente transporte de mercancías.

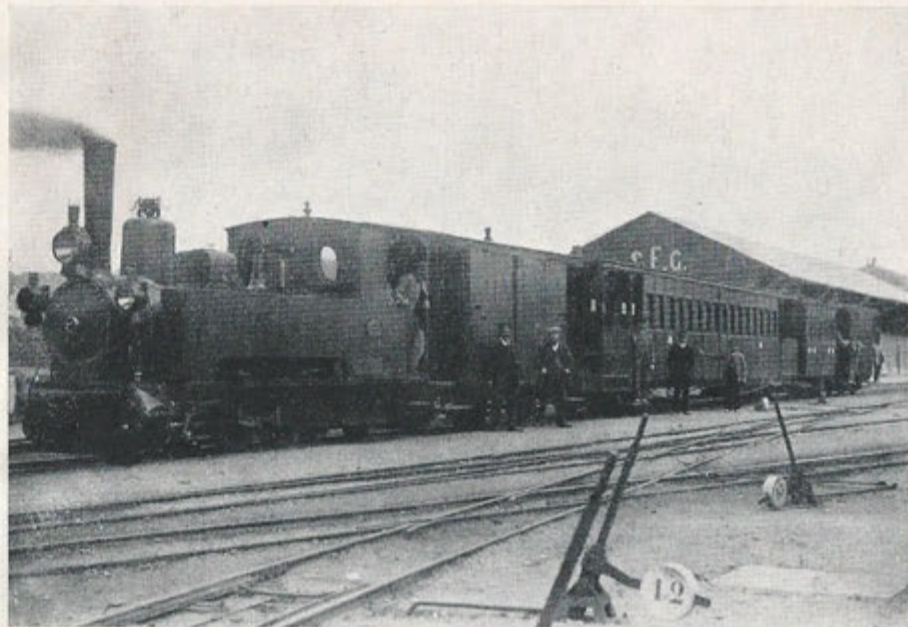
La velocidad comercial, al principio, era de una hora 45 minutos con paradas intermedias y alguna maniobra en las estaciones, para los 40 kilómetros de su recorrido. Los trenes de viajeros, con cuatro o cinco paradas, tenían un horario de 1'25 o de 1'30, aunque se habían expedido trenes con 1'10 horas. La velocidad máxima autorizada era de 35 Kms. por hora. En los últimos tiempos tardaban unas dos horas por su recorrido total.

De haber prosperado el proyecto de 1949, elaborado al amparo de la Ley de ayuda a los ferrocarriles de vía estrecha, se hubiera logrado hacer el recorrido con unos 45 ó 50 minutos como máximo, teniendo en cuenta que, dicho plan de mejoras, suponía el enlace con el Ferrocarril de Olot, previa conversión a un metro del ancho de vía, y la electrificación total de la línea. Asimismo, se había previsto el establecimiento de una estación única en Gerona para ambos ferrocarriles y la supresión del paso a nivel de la carretera de Madrid a La Junquera. También se pretendía prolongar la línea desde Castillo de Aro a Palamós.

Se agradece, a Don IGNACIO DE BLAS y VILA, la aportación de los anteriores datos históricos.

APÉNDICE

REPORTAJE DE LOS ACTOS CON MOTIVO DEL «HOMENAJE AL CARRILET»



Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona dispuesto para el viaje inaugural.

Uno de los últimos viajes del «Carrilet».





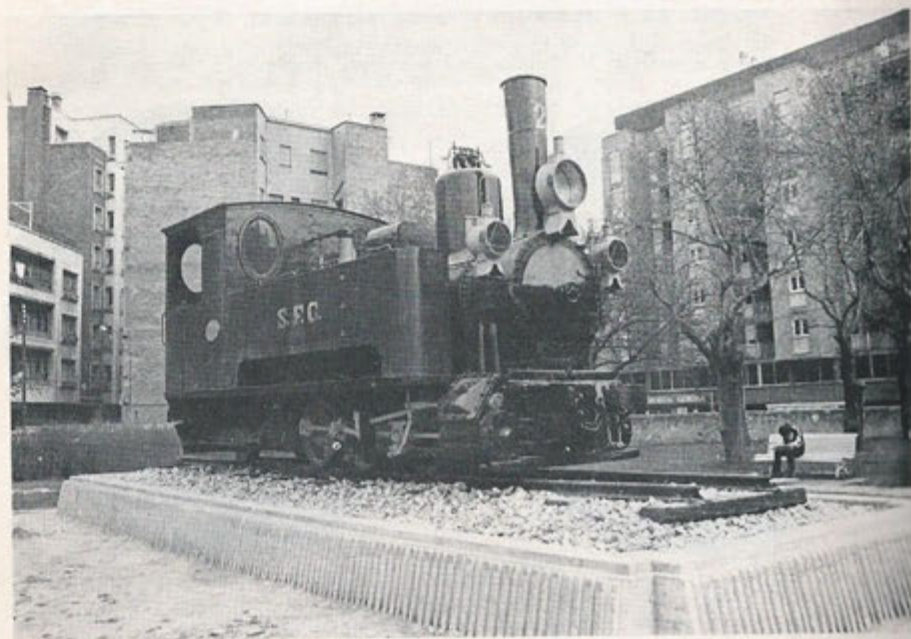
Entrada en Gerona del Convoy conmemorativo del «Homenaje al Carrilet». Primer premio del Concurso fotográfico convocado al efecto.

Aspecto que ofrecía la Debesa a la llegada del convoy conmemorativo del Homenaje.



Emotiva fotografía, captada el día del Homenaje.

Monumento del «Carrilet» en Gerona, inaugurado con motivo del Homenaje, sito en la plaza del Almirante Carrero Blanco.





Título de acción emitida por la Compañía del Ferrocarril de Sant Feliu a Gerona.

Anverso y reverso de la Medalla conmemorativa, diseño de J. Domenech.



Fotos: Archivo, Ibáñez, Selabert, Domenech, Jufer y Margalef.

REPORTAJE DE LOS ACTOS CON MOTIVO DEL «HOMENAJE AL CARRILET»


Por A. ALCAIDE M.

El CARRILET mucho había representado. En efecto, si transportando a sus pasajeros unió y dio a conocer mejor los distintos pueblos, si los hombres del campo y del comercio y de la industria recurrieron a él para sus desplazamientos, si llevó a las «Festes Majors» y a los sardanistas para sus danzas o a los bañistas hacia la costa, o, viceversa, si trajo a la capital a las gentes para sus quehaceres, o, en fin, si formando parte del paisaje de nuestra provincia, llegó a colmar bien distintos aspectos vitales, muy comprensible también que, luego, el homenaje debiera ser a su vez digamos polifacético.

Nada extraño, pues, que la Comisión, admirablemente coordinada y propulsada por el perseverante don Antonio Calvo Martínez, quiso también dar vida a una sucesión de manifestaciones, que son las que ahora, dentro de la brevedad de estas líneas, vamos a exponer sucintamente:

Como para caldear o poner en marcha los ánimos, ya el día 3 de julio de 1975, en el Salón de Sesiones del Ayuntamiento de Gerona, tuvo lugar el ANUNCIO DEL PROGRAMA DE ACTOS y presentación del póster anunciador de los mismos, a cargo de unas precisas y elocuentes palabras del señor Alcalde don Ignacio de Ribot, de todo lo cual la Prensa, la Radio y la Televisión ya se hicieron debido eco.

La primera manifestación, propiamente dicha del homenaje, se abrió el 20 de septiembre en el Ayuntamiento de San Feliu de Guíxols, con el PREGÓN pronunciado por el Excmo. señor don Vicente García Ribes, Procurador en Cortes y Presidente del Sindicato Nacional de Transportes y Comunicacio-



nes. Previamente había entrado el convoy que transportaba la máquina y dos unidades del homenajeado ferrocarril, precedido de una comparsa de gigantes y cabezudos, banda de música y majorettes, en cuyos momentos muchos de los que guardaban una remembranza de lo que era dicho tren sintieron vibrar unas fibras emotivas de recuerdo y de agradecimiento actual. Cerrándose la jornada con el descubrimiento de una placa conmemorativa en los jardines de Juli Garreta, junto al monumento de la locomotora, a cargo del pregonero y los acordes de una extraordinaria audición de sardanas sirvieron de toque de silencio a la popular algarabía de entusiasmo y emoción que el «nostre tren» había producido en los corazones y ánimo de los moradores de este bello paraje mariner.

En la mañana del mismo día y, precisamente, en la nueva estación de la Renfe de Gerona, la Sociedad Filatélica Gerundense inauguró una Exposición sobre temas ferroviarios, funcionando asimismo un Matasellos Especial concedido especialmente para dicha efemérides por la Dirección General de Correos y Telecomunicación.

Los ánimos y los medios estaban dispuestos y, así, a las 10 de la mañana del 21 de septiembre de 1975, fue la PARTIDA Y EL PASO DEL CONVOY conmemorativo lo que venía a constituir el plato fuerte y participante. Compuesto de locomotora, coche de viajeros y vagón de mercancías, sobre plataforma y por carretera, nuestro Carrilet recorrió las localidades del antiguo trayecto. Castell d'Aro, Santa Cristina de Aro, Llagostera, Cassá de la Selva, Llambillas y Quart lo vieron pasar de nuevo, acompañado o escoltado por la Guardia Civil de Tráfico, varios jeeps del Ejército con miembros de la Organización Juvenil, caravana de coches vetustos, equipos de prensa, radio y Televisión Española, todo ello precedido de una vistosa caravana publicitaria.

Las localidades, con su vecindario, se sumaron al homenaje o lo festejaron. Y, así, mientras que muchos labios se emudecían de emoción y muchas lágrimas discurrían por las mejillas de los ancianos del lugar se celebraban actos populares de simpatía al Carrilet, con una previa salutación de recibimiento a cargo de las primeras autoridades locales, quienes,

asimismo, hacían entrega al Ambulante de Correos —que al efecto acompañaba el tren— de una carta dirigida al entonces Infante Don Felipe, hoy ya Príncipe heredero, en calidad de MAQUINISTA HONORARIO DEL CARRILET, y de la presentación de la pubilla que se integraba en la caravana.

A las seis de la tarde aproximadamente, el Carrilet llegó a la Inmortal Gerona. Tras habérsele agregado la Banda de Música del Gobierno Militar, grupos de «majorettes» de Horta, del Valle de Hebrón de Barcelona y del Casino Menestral Figuerense acompañadas de su banda de música, se inició el desfile por las principales calles de la ciudad, dirigiéndose hasta la Debesa. En tales parajes, y en el escenario natural montado expofeso, tuvo como colofón efecto una vibrante alocución del señor Alcalde y la actuación de los COROS DE CLAVÉ, en número superior a 500 cantaires. Por último, desde la tribuna levantada al efecto, el Alcalde acompañado de las primeras Autoridades de la provincia procedió a colocar en los estandartes de las agrupaciones corales, y de cuantos intervinieron en los actos, la Medalla conmemorativa.

Del periódico local «Los Sitios» recogemos las siguientes líneas: «Una importante jornada la vivida el domingo, no sólo en Gerona capital sino a lo largo del trayecto de San Feliu de Guíxols a Gerona. El Carrilet era la figura central de la jornada y el revivir el camino que estuviera haciendo de 1892 hasta 1969, ha supuesto que muchas personas —los que lo conocían y los que no— se sumaran a los actos del homenaje». Huelga decir lo que el homenaje representó teniendo en cuenta que más de cien mil personas, de todas condiciones y edades, se dieron cita en Gerona.

Todo ello entrañaba, por lo tanto, fijarlo en algún modo. Y, así, el 28 de octubre se inauguró, en la Plaza del Almirante Carrero Blanco, el MONUMENTO AL CARRILET, con lo que, sobre un pedestal y en particular cuando se halla debidamente iluminado de noche, puede verse la locomotora número 2 del que fue nuestro Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona.

Asimismo, en tal día quedó inaugurada, en la Sala Municipal de la Rambla, la Exposición de fotografías relativas al Concurso convocado precisamente para conmemorar instantá-

neas tomadas del magno día del paso del convoy en la fecha ya citada del homenaje.

Quedaron oficialmente clausurados los actos el día 10 de noviembre, en acto público, presidido por las primeras autoridades provinciales y locales. El Delegado Provincial de Cultura, Don Miguel Sels Güibas, con docta y emocionada palabra hizo una pequeña memoria de cuanto se había realizado, quien señaló que «con este acto se pone digno colofón al Homenaje al Carrilet que, en el transcurso de los últimos meses, ha sensibilizado y llenado de recursos y nostalgias a todos cuantos de una manera u otra habían estado vinculados al viejo ferrocarril». Terminó agradeciendo a todos cuantos habían colaborado para conseguir dar al homenaje el realce, esplendor y significado que la Comisión Organizadora se había propuesto. Finalmente y por las autoridades y representaciones asistentes, se procedió a la entrega de los premios obtenidos en el Concurso de Fotografías antes mencionado.

Se dignaron aceptar formar parte de la COMISIÓN DE HONOR, las siguientes personalidades: Don León Herrera Esteban, Don Luis Rodríguez de Miguel, Don Pedro Sánchez Pérez, Don Daniel Regalado Aznar y Don Alfonso Rodríguez Cullell, que ostentaban en aquellas fechas los cargos de Ministro de Información y Turismo, Ministro de la Vivienda, Director General de Correos y Telecomunicaciones, Gobernador Civil y Militar de la provincia respectivamente; así como Don Enrique García Ramal y Cellalbo, Presidente del Consejo Nacional de Economía, Don Vicente García Ribes, Presidente del Sindicato Nacional de Transportes y Comunicaciones; Don Antonio Xuclá Bas, Presidente de la Diputación Provincial; Don Valeriano Simón González, Subjefe Provincial del Movimiento; Don Alfonso Carro Crespo, Fiscal de la Audiencia; Don Miguel Gómez Herrero, Delegado Provincial de Obras Públicas; Don José Antonio López de Haro, Jefe Provincial de Tráfico; Don José Segura Sanfeliu, Delegado Provincial de Sindicatos; Don Jaime Badillo Díez, Presidente del Consejo de Administración de FEVE; Don Emilio Martínez de Lecea y Aguirre, Jefe de la Inspección Central de Transportes Terrestres del Ministerio de Obras Públicas; Don Emiliano Murillo Gahete, Presidente de la Asociación de Inspectores

del Transporte Terrestre; Don Jaime Carner Suñol, Presidente del Consejo de Administración de la Banca Catalana; Don Narciso de Carreras Guiteras, Presidente del Consejo de Administración de la Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros para Cataluña y Baleares; Don Mariano Mateu Casadevall, Vicepresidente de la International Routier Unión y Don Juan Durán Camps, Cocinero Mayor de Cataluña.

Integraban la COMISIÓN PROMOTORA los ilustres señores: Don Ignacio de Ribot y Batlle, Alcalde de Girona; Don Pedro Albertí Calzada, Alcalde de San Feliu de Guíxols; Don Juan Cargol Pérez, Alcalde de Castillo de Aro; Don Ramón Surroca Boada, Alcalde de Santa Cristina de Aro; Don Narciso Casas Masgrau, Alcalde de Llagostera; Don José Mestras Sors, Alcalde de Cassá de la Selva; Don José Rabell Serra, Alcalde de Llambillas; Don Salvador Frigola Roquet, Alcalde de Quart; Don Miguel Sels Güibas, Delegado Provincial de Cultura; Don José M.^a Ferrusola Corís, Presidente del Sindicato Provincial de Transportes y Comunicaciones. Don Eugenio Llos Pages, Presidente de la Comunidad Turística de la Costa Brava y Don Francisco Javier Alberch Comas, Presidente de la Asociación Filatélica Gerundense.

La COMISIÓN ORGANIZADORA la formaron los señores Don Antonio Calvo Martínez, Don José M.^a Ferrusola Corís, Don Miguel Sels Güibas, Don José Doménech Doménech, Don José M.^a Bregante Ventura, Don Francisco Palli Mareña, Doña Carmen Pous Font y Don Antonio Alcaide Martorell.

No hay que olvidar tampoco que se acuñó una bonita MEDALLA conmemorativa, se imprimió una lámina-póster recordatoria, y, como conmemoración del nombramiento al entonces Infante Don Felipe de «MAQUINISTA HONORARIO DEL CARRILET», se confeccionó un lujoso Pergamino, que le fue entregado oportunamente.

Con tanta variación y profusión de realizaciones y manifestaciones, quede acaso aún el deseo de que se aprecie debidamente la infatigable labor preparatoria y coordinadora de Don Antonio Calvo Martínez, creador de la idea y Presidente de la Comisión Organizadora de todo ello. «En nombre del Carrilet», ahora «els gironins» se lo agradecemos.

ÍNDICE

A modo de Preámbulo	5
Antecedentes	7
Constitución de la Compañía y Construcción del Ferrocarril	13
Inauguración del Ferrocarril	19
Características y Explotación de la línea	23
Apéndice.	
Reportaje de los actos con motivo del «Homenaje al Carrilet»	47