

Estación de Gerona,
1965: coche B-43,
de segunda clase.

EL FERROCARRIL DE SAN FELIU DE GUIXOLS A GERONA (1892-1969)

ESTE ferrocarril fue debido en gran parte a la influencia de los vecinos de Palamós, que, en 1887, inauguraron el tranvía a vapor del Ampurdán, conocido como el ferrocarril de Flassá a Palamós, que despertó en los habitantes de San Felú un gran interés por la construcción de un ferrocarril que uniera a San Felú de Guixols con Gerona.

Mediante suscripción popular entre los habitantes de San Felú, por entonces unos 8.000, se dio paso a la idea que desde 1887 venían madurando los señores Casas y Heriz sobre un ferrocarril.

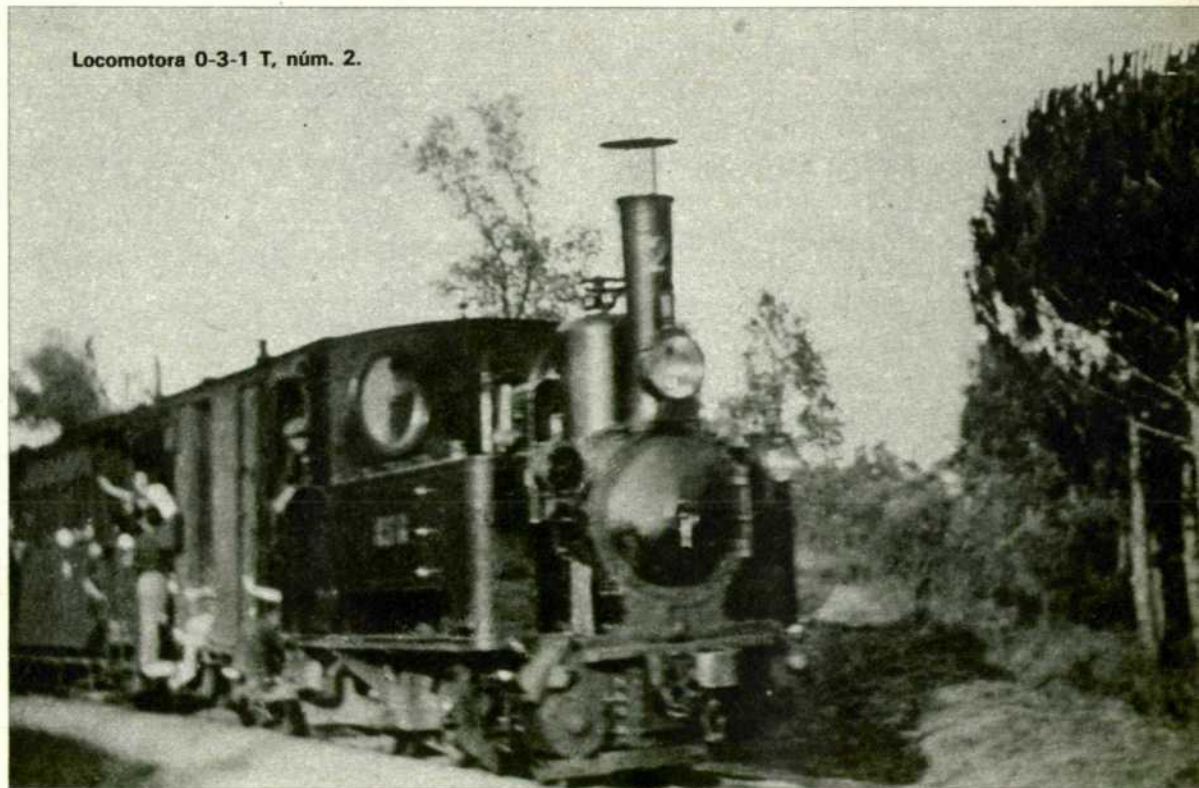
Hasta 1888 no se presentó el proyecto para su concesión y aprobación por parte del Gobierno, y el 5 de abril de 1889, la "Gaceta de Madrid" publicaba la Real Orden de concesión de fecha 21 de marzo, que decía: "Su Majestad el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina regente del Reino, de acuerdo con lo propuesto por la Dirección General de Obras Públicas, ha tenido a bien otorgar a don Juar' Casas Arxer la concesión, sin subvención del Estado, del ferrocarril de 75 centímetros de ancho que, partiendo de San Felú de Guixols, 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".

Con la concesión y capital necesario

se constituyó la Sociedad Anónima del Ferrocarril de San Felú de Guixols a Gerona, el 15 de abril de 1889. Al poco tiempo dieron comienzo los trabajos, que duraron tres años y por un coste de tres millones de pesetas.

Locomotora 0-3-1 T, núm. 2.



El 30 de junio de 1892 se inauguraba el ferrocarril que uniría San Feliu de Guixols con la capital, con un servicio de cuatro trenes diarios. Así se abría un nuevo capítulo en las comunicaciones férreas.

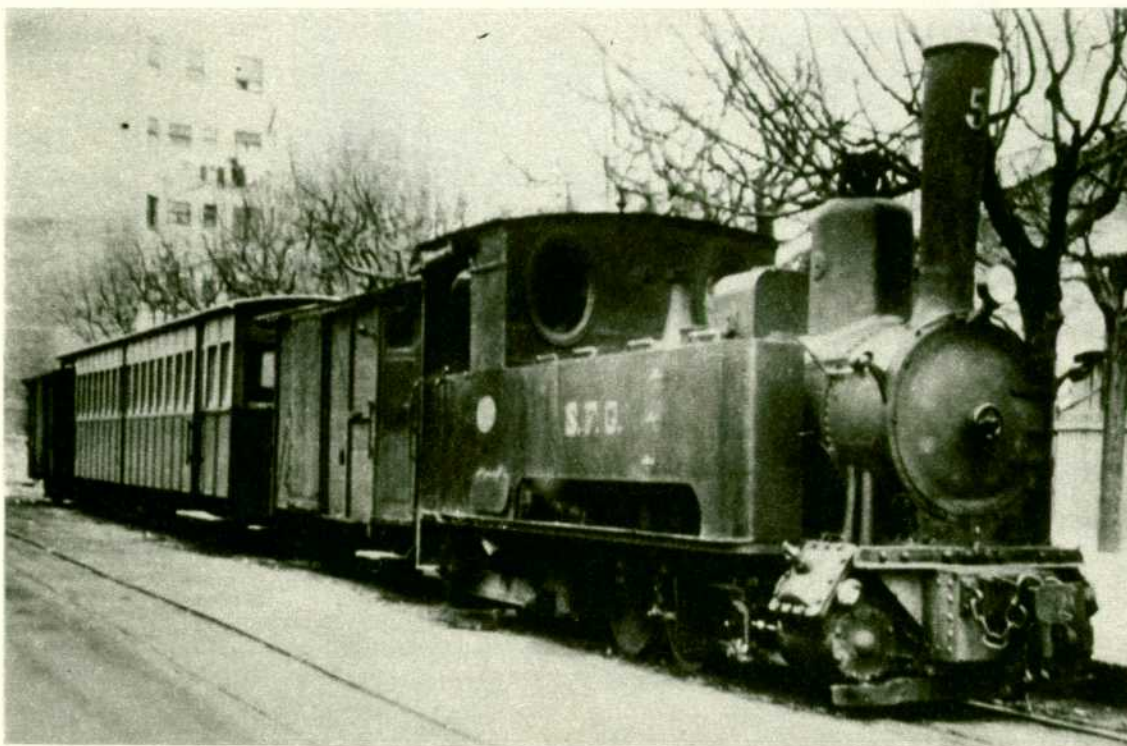
En 1918 se aprueba, por parte de la compañía, la construcción del ramal de la estación de San Feliu al puerto. Se

Por orden de importancia, las mercaderías fueron corcho en panas, tapones y también cal y material para la construcción.

En 1930 se inicia el declive. En 1940 se agrava la situación para la misma, que obtiene un crecimiento en los gastos de explotación, pasando el Estado a controlar la compañía en 1946; se ini-

cian estudios para unir este ferrocarril con el de Olot a Gerona, de vía métrica, pero ambas compañías, con más gastos que beneficios, sólo lo dejarían en proyecto.

En lo que se refiere al material y a las instalaciones, hay que imaginarse su estado, teniendo en cuenta que desde la posguerra no se habían renovado. Así si-



Locomotora 0-3-1 T, núm. 5, en la estación de Gerona (1967).



La estación de San Feliu, en 1976.

inician las obras en 1923 y fue abierto al tráfico en 1924.

La extensión de la línea era de 40 kilómetros, el trazado no ofrecía grandes pendientes o rampas, llegando el punto más alto de la línea, entre Llagostera y Cassá de la Selva, con una altitud de 140 metros sobre el nivel del mar. Las obras de fábrica no fueron grandes ni tampoco importantes; destacaremos el puente sobre el río Oñar, de soportes metálicos, construido por el Arsenal Civil de Barcelona, y el viaducto de Saleyns, de tres arcos, de piedra y ladrillo.

Los carriles fueron comprados a la casa Caramín and Cía., de Bélgica. La señalización fue del tipo manual, al igual que los enclavamientos. La vida de la compañía fue bastante interesante, como lo demuestran las siguientes cifras: Viajeros, 0,26 pesetas viajero/kilómetro. Mercancías, 1,25 pesetas tonelada/kilómetro.



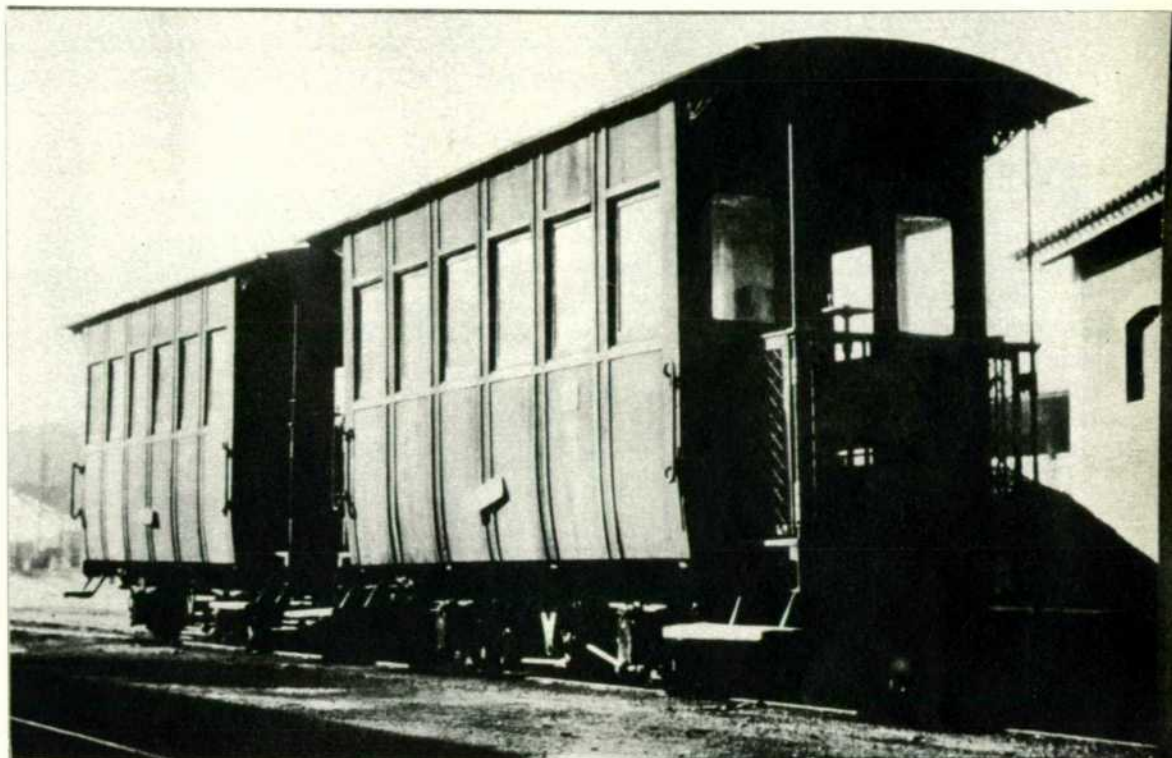
Aspecto de la estación de Llagostera, en 1954.

guió su vida este ferrocarril, como hemos dicho, cada vez con más problemas económicos. Y ante la imposibilidad de continuar la explotación sin ayudas y subvenciones, el 15 de octubre de 1963 se hace entrega al Estado de la compañía. El 11 de abril de 1969 se suspendió definitivamente el servicio del ferrocarril de San Felú de Guixols a Gerona.

dos locomotoras, números 5 y 7 de dicha compañía (0-3-1 T), contruidas igualmente por Krauss en 1890. Una de las pocas innovaciones que contó este ferrocarril fue una locomotora Diesel del Estado, con el número 20, de cuatro ejes acoplados por bielas, procedente del clausurado ferrocarril de Valdepeñas a Puertollano.

Los vagones de mercancías de dos ejes eran los siguientes: 16 bordes cerrados, números 121 a 136; 44 plataformas (401 a 441 y 501 a 504), cuatro bordes medios (301 a 304) y tres bordes altos (204 a 206).

En 1924 se encargan a la Sociedad Española de Construcción Naval 17 bordes altos (601 a 617; los números 607



Coches mixtos en la estación de Gerona, en 1967.

MATERIAL MOTOR

Las cuatro primeras locomotoras (0-3-1 T) con que empezó el servicio este ferrocarril procedían de Munich, de las factorías Krauss, construidas en 1890, con los números 2355 a 2358.

En 1893 se adquiere la número cinco (0-3-1 T) y doce años más tarde la número 6, de igual rodaje, construidas por la Krauss con los números 2826 y 5267, respectivamente.

En el año 1924 se encarga la construcción de dos locomotoras (0-4-1 T) con más potencia que las anteriores, números 11 y 12, procedentes de la misma factoría ya citada y recibidas en el año 1925, que no dieron el resultado deseado y fueron vendidas a una empresa minera de Mieres en 1954.

En 1965 llegaron, procedentes del ferrocarril de Onda al Grao de Castellón,

MATERIAL MOVIL

Los primitivos coches de viajeros, construidos en 1891 por Maschinenbau, de Nuremberg, eran de dos ejes muy cortos, con balconcillos, numerados del B 41 al 53 (2.ª clase), AC 21 y 22 (1.ª/postales). También contaba con cuatro furgones, números 101 a 104.

En 1893 se compran a la fábrica anteriormente citada tres coches de bogies, BB 1 al 3 (2.ª clase), dos furgones 105 y 106. Posteriormente se adquieren (en 1905) dos furgones 107 y 108, completándose la serie de los mismos.

Procedente de la casa Linke Hoffman, en 1924 llegan tres coches de bogies AB 11 a 13 (1.ª/2.ª clase).

En 1964 llegaron tres coches a bogies, procedentes del clausurado ferrocarril de Onda al Grao de Castellón, donde ostentaban los números 3, 4 y 6, construidos en los talleres de dicha compañía en 1927.

y 609 fueron construidos con los laterales desmontables).

Los talleres y el depósito estaban situados en San Felú de Guixols.

Como datos estadísticos de este ferrocarril, apuntemos que tuvo 13 estaciones y apeaderos, cinco puentes y viaductos, nueve pasos a nivel, cinco pasos superiores y ningún túnel. Lo atendían 138 agentes de distintas categorías.

Añadamos como nota curiosa que en S'Agaró, y durante los veranos, existía una estación volante formada por una caseta de lona en la que un empleado expendía billetes a los veraneantes.

Por último, cabe señalar que se conservan, convertidas en monumentos, dos locomotoras: la número 1, en el parque de La Garreta, de San Felú, y la número 2, en Gerona, delante de la misma estación de RENFE. ■ **ANTONIO AGULLO y JOSE L. ARAGONES. Fotos: Archivo CUYAS y autores.**