



La ochocentista estampa del tren de San Feliu ¿va a desaparecer?

Historia y homenaje a los

De «The Olot und Gerona Railway C.^o», a nuestros días

A la hora de redactar estas líneas, el porvenir de las dos líneas férreas gerundenses de vía estrecha, es de lo más incierto. Evidentemente esta decisión, sólo podrá tener dos sentidos, o el mantenimiento, para lo cual va a ser necesaria una modernización a fondo, o por el contrario proceder al simple levantamiento de la vía, con lo que habrá concluido una de las etapas más curiosas, sino importantes en la historia de las vías de comunicación de Gerona y su provincia.

Un poco de historia

Muchos gerundenses hemos vivido siempre con los ferrocarriles ya funcionando, y no sólo por su curioso aspecto, sino por esta permanencia en el recuerdo, pensamos que en efecto, son cosa integrante de la realidad gerun-



Los cuidados del personal, son el gran secreto de la extraordinaria duración y rendimiento del material rodante en ambas líneas. En la fotografía una locomotora de 1926 en servicio de la línea de Olot.

ferrocarriles Gerundenses

¿Hay que pensar en un futuro museo para nuestros trenes?

dense. Sin embargo, hemos de volver unas pocas páginas en el libro de la historia de Gerona para que tengamos noticia de ambas entidades.

Es curioso señalar, por ejemplo que la compañía del tren de Olot llevó durante unos años el pomposo nombre de «The Olot and Gerona Railwail Corporation Limited». Así es. Concedida la construcción y explotación de dicha línea por R.O. a don Domingo Puigoriol, entre los años 1888 y 1889, este concesionario, cedió sus derechos a una sociedad británica, que construyó el ferrocarril gerundense hasta Las Planas. Una reacción, mitad económica, mitad patriótica llevó a la recuperación del capital, para lo que se emitieron acciones y obligaciones por un montante de tres millones de pesetas. Cantidad fabulosa, si tenemos en cuenta la época en que fue lanzada dicha emisión.

Por fin llega la fecha del 14 de noviembre de 1911, más de veinte años habían transcurrido desde la concesión, en la que por fin, en la persona del

Capitán General de Cataluña, el famoso teniente general Weyler, se inaugura con la solemnidad propia de estos casos, la línea, hasta Olot. Como efemérides importantes tenemos, el viaje a la capital de La Garrotxa, utilizando el citado ferrocarril, a cargo de S. M. Alfonso XIII y su real familia el 26 de octubre de 1929, viaje de ida y vuelta, que motivó un escrito real de felicitación a la compañía por el magnífico servicio, y la buena conservación de la línea. Como dato curioso diremos, que por lo menos hasta hace muy poco se conservaba el vagón especial, mandado preparar para el viaje regio, y que posteriormente fue utilizado como unidad de primera clase.

En cuanto a datos de material, digamos que fue la sociedad Fomento de Obras y Construcciones, la que realizó la mayor parte de la construcción de la línea y el material rodante, fue por lo que al tren de Olot se refiere, facilitado por la sociedad Material para Ferrocarriles y Construcciones, Altos Hornos de Vizcaya (carriles) y Societé de Saint Leonard (Bélgica) por lo que a locomotoras se refiere, si bien, ante el incremento de actividades, en 1826, se adquirieron cuatro nuevas locomotoras, esta vez a La Maquinista Terrestre y Marítima, las cuales siguen prestando servicio en los trenes mixtos. Material alemán fue incorporado a la red en forma de dos automotores, hacia los años cincuenta, lo que prácticamente ha sido la última modernización introducida en ambas líneas.

El tren de San Feliu

Mientras la anchura de vía del tren de La Garrotxa es de un metro el de San Feliu, que es el auténtico decano, pues ya empezó el siglo funcionando, tiene 75 centímetros. La base de su material, concretamente a locomotoras es alemán, construido en Munich, hacia la última década del siglo pasado.

En consecuencia, estamos obligados a descubrirnos, de una parte ante quienes construyeron los citados elementos materiales, y de otra, ante quienes han sido capaces de mantenerlo en servicio. Más aún si según se desprende de todos los informes técnicos que poseemos la «vida» prevista para dicho material era de sesenta años. En esta línea las últimas modernizaciones, mínimas como se verá, de que tenemos noticia, se refieren a los datos facilitados por la Memoria Balance de la entidad Compañía del Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona, del ejercicio de 1962: «Adquirimos a la Renfe un kilómetro de vía de carril de 32,5 Kgs. de peso por metro lineal, con el que hemos sustituido otro kilómetro, junto al apeadero de Asplet, de material excesivamente usado como lo es la mayor parte del que está actualmente en uso».

Consecuencia de este depauperado estado, debido única y exclusivamente a su prolongadísimo servicio es la lentitud del viaje, en el que se invierten dos horas para poco más de treinta kilómetros. Pero esta es otra cuestión, que veremos más adelante.

Las estaciones en Gerona

No sabemos si pensando en una futura unión, enlace o explotación conjunta, o por pura casualidad, lo cierto es que las estaciones término de ambas líneas en Gerona están muy cerca. Separadas por el conjunto de vías Renfe en su tramo menos ancho, correspondiente a la estación de la compañía estatal. Esta situación puede ser el secreto para la pervivencia de ambas líneas. Por ello adelantamos este inciso, en el plan que nos hemos trazado en este trabajo.

Las líneas pasan a la FEVE

La explotación de estas líneas se hizo francamente deficitaria prácticamente a partir de 1939, situación agravada por el mal estado en que quedaron ambas líneas como consecuencia de las acciones de guerra. También las inundaciones, especialmente las de 1940 dejaron su sensible huella en ambas líneas, lo que hizo necesarias importantes inversiones, y prácticamente hasta 1944 no quedaron terminados los trabajos de completa reparación.

El déficit de la explotación de los ferrocarriles gerundenses, se cubría con subvenciones del Estado, principalmente a base de la cesión de combustibles Renfe. Refiriéndonos otra vez al balance del ejercicio 62 del tren de San Feliu se cita la cifra de 2.155.502'22 pesetas de subvención a lo largo del año correspondiente. Con todo, el déficit era francamente reducido, en ambas explotaciones. Especialmente en la línea de Olot, donde pudo comprobarse el notable incremento de los viajeros y carga, ésta en menor proporción, tras la puesta en servicio de los automotores.

Sin embargo, el Estado sobre el año fiscal 1963-64, decidió suprimir las subvenciones a las compañías ferroviarias de vía estrecha deficitarias, con lo que se planteó la cuestión decisoria para las correspondientes sociedades: o bien seguían respondiendo de las explotaciones hasta la total ruina o bien renunciaban a la misma, cediendo los derechos al Estado, que incluiría las líneas en una entidad semejante a la Renfe, pero destinada a englobar estas líneas y que responde a las siglas de FEVE, (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha).

A partir de este momento la decisión del futuro de estas líneas pasaba, en consecuencia al Estado, a través de FEVE, que inició su acción con un estudio de todas las líneas que había incorporado para saber con la mayor precisión posible la rentabilidad, presente y posible de cada una de las líneas. Unas fueron consideradas como recuperables, o rentables, tras determinados trabajos de modernización, enlace o mejora, otras por el contrario, fueron sentenciadas a su levantamiento y desaparición. Entre estas últimas fueron incluidas las gerundenses. Sin embargo antes de tomarse una decisión, para la que más o menos existían plazos que no se han cum-



En verdad, los procedimientos empleados en todo el sistema de nuestras líneas requiere una urgente modernización

plido, se concedió una especie de moratoria, a la vez que el Estado cuidaba directamente de la explotación, en la que a partir de este momento se señalan crecientes déficits de explotación, sin que por otra parte se logre la más mínima mejora en material y vías, salvo la labor de conservación de lo existente, que como hemos apuntado se debe a la entrega y vocación del personal de ambas líneas. Y en esta situación, en la que todo circula a base de rumores, de opiniones, en una palabra ausentes de una declaración, informe o postura oficial. Personalmente recordamos unas manifestaciones que nos hizo el titular del ministerio de Obras Públicas, don Federico Silva Muñoz, en el curso de un viaje a nuestra provincia para inaugurar las mejoras en la carretera nacional II, en las que nos dijo que conocía la preocupación de Gerona por el futuro de estas líneas, y que por su parte no se regatearían esfuerzos para lograr unas soluciones justas que a ser posible no lesionaran intereses de ningún lado.

Acción gerundense

Al saberse en Gerona que las líneas férreas provinciales, habían sido incluidas en el grupo de las no rentables, se evidenció el peligro de su desaparición. Inmediatamente un grupo de entidades, grupos y corporaciones se puso en movimiento, con el fin de iniciar una acción conjunta, para tratar de hallar también una solución que evitara la desaparición de las líneas férreas provinciales.

Encabezaron esta acción, la Diputación Provincial, la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Gerona, la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de San Feilu de Guíxols, los Ayuntamientos del recorrido de ambas líneas, así como se contó el total apoyo del diario «Los Sitios», que en todo momento ha evidenciado su decisión de no regatear esfuerzos y espacio en sus páginas en defensa de los ferrocarriles de Gerona. No podemos silenciar el nombre del ilustre ingeniero bisbalense don Martín Piera, que vinculado profesionalmente a los ferrocarriles, desde siempre, ha sido otro de los puntales del manteni-

miento de las líneas. A él debe quien esto firma, gran parte de la información, asesoramiento y datos técnicos que permiten realizar estas notas. No queremos silenciar tampoco la acción sindical, que en el curso del VII Pleno del Consejo económico Sindical Provincial, celebrado en Gerona en junio de 1965, puede leerse en la ponencia de Comunicaciones párrafos como el que sigue: «Es absolutamente imprescindible la renovación de vía en ambas líneas, y existe en la actualidad un proyecto para unificación de ancho de vía a un metro en todo el trayecto San Feliu-Gerona-Olot, con renovación total de vía y parcial de material móvil y dieselización de la tracción. Para ello sería necesario atravesar la ciudad de Gerona en trinchera cubierta. El importe de dicha obra habría de hacerse con cargo al Estado».

Dos importantes memorias

Dentro ya de la iniciativa gerundense, la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Gerona, encargó, al citado ingeniero don Martín Piera la realización de una memoria-estudio, según reza el título «correspondiente a la necesaria subsistencia, conveniente modernización y oportuno enlace de los ferrocarriles de vía estrecha Olot-Gerona y Gerona-San Feliu de Guíxols». El trabajo apoya decididamente la conservación de ambas líneas, con su enlace a través de las estaciones término de Gerona, y la sustitución del material rodante por otro más adecuado a los actuales tiempos. No se olvida tampoco la necesidad de mejorar las vías, con renovación de carril y traviesas, y el estudio del personal que sería necesario para todas las secciones, desde las administrativas a las de vía y obras.

Extremos que son destacables en el trabajo del señor Piera son los relacionados con las zonas a que sirven las líneas. Zonas evidentemente de un censo importante, que se cifraba en 1960 en 105.403 habitantes, y con unas fuentes de riqueza extraordinarias, que van desde la producción minera (los yacimientos de espatofluor de Ossor) a las alimenticias y derivadas de la agricultura, sin olvidar naturalmente el puerto de San Feliu de Guíxols, único en la provincia que dispone de enlace ferroviario, y el contingente de pasajeros que en verano, concretamente, disfrutaría de una línea que enlazara la Costa Brava con el pre Pirineo olotense. Se dice también, y copiamos textualmente, en lo que se refiere a importancia contributiva de la zona que recorre el ferrocarril, lo siguiente: «...las poblaciones afectadas por el tren únicamente, y solamente por los conceptos de contribución por licencia fiscal, cuota de beneficios, rústica, urbana y de

sociedades, ingresó en el año 1963 a la Hacienda Pública la cantidad de 44.964.131'— pesetas, y por los propios conceptos la totalidad de la provincia el elevado importe de 208.021.000'— pesetas».

El trabajo concluía con los siguientes y a nuestro juicio importantes extremos: Era totalmente posible desde el punto de vista técnico la modernización de las líneas férreas gerundenses, y era necesaria una inversión de 144 millones de pesetas. A esta cifra se llegaba, tras calcular unos gastos por mejoras, enlace y renovación de 179 millones y medio de pesetas y unos ingresos por venta de material y de los terrenos de la estación término en Gerona del tren de San Feliu, cuyo total se elevaba a algo más de 35 millones. Luego veremos como esta cifra puede ser notablemente reducida, nos referimos a la cifra de gastos.

La memoria de «Sofrerrail»

Nos hemos referido a la existencia de dos memorias. En efecto, una vez elaborada la del señor Piera, una comisión de autoridades gerundenses se trasladó a Madrid para presentar este trabajo a las autoridades competentes y fue el director general de Transportes Terrestres, el gerundense don Santiago de Cruylles y de Peratalada, quien al ver las posibilidades que se habían descubierto en las líneas, a través del estudio citado, sugirió la realización de uno definitivo, esta vez a cargo de una sociedad francesa especializada en economía ferroviaria, llamada «Sofrerrail», con sede oficial en París. Contratados estos servicios, se abonó por el trabajo la cantidad de cien mil francos franceses, un millón y cuarto de pesetas, según el cambio del momento, cantidad que fue aportada por la Diputación Provincial, las Cámaras de Comercio de Gerona y San Feliu, y proporcionalmente al censo por los Ayuntamientos del recorrido de ambas líneas. El señor Piera, realizó gratis su informe.

Este trabajo de los técnicos franceses, se presentó con fecha de junio de 1966 y en líneas generales difiere muy poco del realizado por el señor Piera. Sólo un punto llamó poderosamente la atención, ya a raíz de su publicación, y era el que no se incluyera la necesaria unificación de ambas líneas a través de un túnel que discurra por debajo de las vías de la Renfe, habida cuenta de la proximidad de las dos estaciones término en Gerona capital. Según el estudio francés ello presenta las dificultades siguientes: de tipo urbanístico y su precio, que calculan en 15 millones de pesetas.

Al margen de estas consideraciones el informe admite totalmente la posible rentabilidad a ambas líneas, incluso sin su unificación, y con un gasto total de unos 170 millones, que también veremos que puede ser reducido notabilísimamente.

Este fue, o ha sido el último trabajo que conocemos, que por iniciativa gerundense se ha realizado.



La visión del tren en las inmediaciones de Gerona es a la vez infantil y decimonónica

Consideraciones finales

Antes, al referirnos a las cifras necesarias para modernizar ambas líneas, y partiendo siempre de la total necesidad de enlace, pues de lo contrario no se conseguía prácticamente ninguno de los objetivos propuestos, cual es el enlace de La Garrotxa con el puerto de San Feliu y la comunicación Costa Brava y pre Pirineo; este enlace podría financiarse totalmente, así como buena parte de la modernización, a base de la venta de los extensos terrenos de ambas estaciones término, y no de una sola, la de San Feliu, como se había calculado hasta ahora. Ha sido el propio ingeniero, señor Piera, quien en una reciente conversación nos ha señalado lo innecesario del mantenimiento de ninguna terminal, y bastaría con una buena estación-apeadero subterráneo, al estilo del apeadero del Paseo de Gracia, en Barcelona, para atender al tráfico de pasajeros, y unas estaciones exteriores a uno y otro extremo de Gerona, para las mercancías destinadas a la ciudad, complementadas con un servicio bueno

de puerta a puerta. Se evidencia así que con la venta de tan céntricos y extensos terrenos facilitarían enormemente la ansiada modernización, y con ello la pervivencia de nuestros ferrocarriles. A la vez, nos señalaba el señor Piera como el recorrido subterráneo en Gerona se convertiría en un auténtico «metro» pues enlazaría zonas tan populosas como Montilivi, futuro centro estudiantil de la ciudad, con la zona Salt-San Narciso. Sería en verdad curioso y sorprendente que Gerona dispusiera así de un subterráneo. Se piensa también, en caso que las cosas vayan a lo peor, es decir que se levanten las líneas, en la necesidad de rendir un homenaje a estas veteranas líneas, con la instalación, se apunta en la futura urbanización de Montjuich, de un pequeño museo de nuestros ferrocarriles, para que las futuras generaciones gerundenses recuerden lo que un día fueron las líneas de Olot a Gerona y Gerona-San Feliu de Guíxols. El tiempo y los hombres tienen la palabra.

J. VICTOR GAY
(Fotos del autor)