

reportajes de la ciudad

El Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona

La línea férrea que enlaza nuestra ciudad con la capital gerundense tiene ya historia suficiente para merecer le dediquemos especial atención en las páginas de nuestro extraordinario. Cumplió ya su cincuentenario y en este medio siglo de existencia ha sido un factor importantísimo en la vida económica de la ciudad.

Su ininterrumpido servicio ha sido de vital interés y bien merece le tributemos un cálido homenaje de gratitud.

Para realizar nuestro cometido hemos creído que nadie podía ayudarnos mejor que su hasta ahora Ingeniero Jefe, Don Jaime Lladó Vidal, jubilado recientemente, y a quien los Ingenieros Industriales de la provincia acaban de ofrecer un acto de homenaje por la meritoria labor prestada durante su larga carrera de servicio activo.

Como era de esperar nuestro distinguido amigo nos recibió con con su cordial simpatía, y se ofreció a contestar generosamente cuantas preguntas nos plugo hacerle.

He aquí el resultado de nuestra entrevista:

— Díganos Sr. Lladó, ¿cómo empezó la vida de nuestro estimado tren?

— Para contestar a vuestras preguntas, lo mejor será referirme al trabajo que publiqué en la revista «Ferrocarriles y Tranvías», en noviembre de 1948, con motivo de celebrarse el Centenario de los Ferrocarriles de España.

Como allí decía, para formarse una idea de la génesis de nuestro ferrocarril es preciso remontarse al año 1882, en que cierto domingo, un anciano pregonero — y de eso puede acordarse algún viejo ciu-

dadano — anunciaba por las calles de la villa la trascendente novedad de haberse establecido un servicio diario con una tartana, que saldría de San Feliu a las tres de la madrugada para Gerona, recorriendo 35 kilómetros de carretera, y estaría de vuelta a la villa a las 12 de la noche, con lo que se podría estar en Gerona durante todo el día, sin tener que pernoctar en dicha ciudad.



Por aquellas fechas, el viaje a la capital de la provincia se efectuaba en galeri, especie de tartana alargada tirada por dos o tres caballos, y en la que muy apretujadas cabían 16 personas. Como camino, la llamada carretera nueva del tiempo de Isabel II, y aún anteriormente la de trazado antiguo de la cual quedan vestigios, y que en nuestra ciudad empezaba en la actual calle de Gerona.

Se comprende que el viaje resultara largo, incómodo y caro aún en aquellos tiempos.

Era en los años en que, establecida la línea Tarragona-Barcelona-Francia, después de la ante-

rior guerra civil, se llegaba de Barcelona a París en treinta horas. En España se proyectaban líneas de vía estrecha planeadas con miras a un segundo negocio bien visto por todos por la ayuda económica que prestaría al país. El ferrocarril representaba el mayor adelanto del siglo de las luces y «¡Paso al progreso!» era la frase que se oponía a las dificultades de trámite inherentes a toda obra en ejecución.

— ¿Para la industria local debía representar un gran avance la rapidez en los transportes?

— En San Feliu de Guíxols y poblaciones vecinas florecía entre sus repetidas crisis la industria corchotaponera. Nuestra villa no podía quedar rezagada, y los fardos de corcho llegados y las balas de taponeras para el extranjero no podían demorarse, atascadas por estas carreteras por tiempo indeterminado y con perjuicio de la regularidad de la manufactura y exportación.

— ¿Hubo algún guixolense que se destacó en la empresa?

— Dos beneméritos patricios: don Juan Casas Arxer y don Enrique Heriz Campanería, quienes con vistas a incrementar la prosperidad de la comarca, propugnaron la idea, la propagaron y realizaron.

— ¿Y qué determinó que la anchura de la vía fuera de 75 cm. y no de metro?

— Después de apasionadas controversias los dirigentes se decidieron por la vía de 75 cm. para nuestro ferrocarril.

Abonaba la adopción de este ancho la mayor economía del primer establecimiento, el que con las curvas de 80 metros como radio mínimo se podrían ceñir mejor las montañas y el ejemplo de varias líneas de Alemania y Bélgica, países menos montañosos que el nuestro, en los cuales, por su coste y explotación económicos, daba excelente resultado este ancho en comarcas como la nuestra de poca densidad de tráfico. Así lo razonaba don Enrique Heriz autor de los primeros estudios, en su folleto Ferrocarriles de 75 centímetros, publicado en San Feliu de Guíxols en 1889.