

El enlace con el ferrocarril de Olot

** Debemos a la amabilidad del Ingeniero de nuestro Ferrocarril Don Jaime Lladó Vidal la siguiente información respecto a un tema que durante varios años va a ser de actualidad para nuestra ciudad.*

—Sr. Lladó: Se habla mucho del enlace de nuestro Ferrocarril con el de Olot. Desearíamos unas palabras acerca del asunto.

—Marcho a Madrid mañana para, entre otros, gestionar algo respecto a lo mismo.

Esta obra, que encaja perfectamente en las disposiciones de la Ley de 21 de abril de 1949, relativa a auxilios para mejoras básicas para Ferrocarriles, o sea las permanentes, está en manos de la Junta de Estudios y Enlaces Ferroviarios de Madrid. Se empezó hace cuatro años con el Anteproyecto que presentamos conjuntamente los dos Ferrocarriles, y han sido favorables todos los informes de las entidades interesadas o afectadas por la mejora.

—Creemos que fué V. el que efectuó los primeros trabajos.

—Si pero la idea es muy antigua. Desde que empezó a funcionar el Ferrocarril de Olot seis años después de la inauguración del nuestro, se manifestó la conveniencia de la unión. Pero aquellos eran otros tiempos; se abandonaba todo lo de Ferrocarriles a la iniciativa particular.

Ahora los elementos técnicos y directivos del Estado patrocinan estas obras, con el laudable fin, en nuestro caso, de evitar que al término de las concesiones se encuentre la nación con dos Ferrocarriles anticuados, sin conexión y forzosamente deficitarios.

Dado el diferente ancho de vía de las dos Líneas (la de Olot es de 1 m. y la nuestra de 0,75 m.), para el enlace completo podríamos considerar tres períodos.

El primero, paso de nuestra vía en túnel por debajo de la carretera de Francia y vías de RENFE en Gerona hasta alcanzar los terrenos de la Estación de Olot en dicha ciudad. El movimiento de trenes y transbordo se efectuaría en la citada Estación de Olot, con dispositivos de tercer carril en sus vías actuales.

—¿Así quedarían libres los terrenos de nuestra Estación en Gerona?

Si, y su valor, —trátase de unos 14.000 metros cuadrados—, tanto si se expropiaran para ampliación de la Estación de RENFE, como si se vendieran al Municipio de Gerona para edificaciones, como si se parcelaran para venta a particulares, serviría para pagar en buena parte las obras de enlace.

Además, quedaría suprimido nuestro paso a nivel en la carretera real. Y convendría tener en cuenta para la aportación del Estado, lo que importaría dicha supresión equivalente a un paso superior.

—¿Y cómo quedaría la calle de Emilio Grait, por la que ahora pasa el Ferrocarril?

—La Compañía posee a lo largo de dicha calle una faja central de unos nueve metros de ancho. La vía de enlace pasaría por la citada calle en zanja o en túnel suprimidos los pasos a nivel intermedios y con amplia salida frente a los cuarteles. Se adoptaría una u otra solución, según sea la aportación económica del Municipio de Gerona.

A tener en cuenta que la solución en túnel a lo largo de dicha calle, deja libre para la circulación urbana aquella faja central, y expedita la calle en todo su ancho para su urbanización.