

## FONS FEVE / FERROCARRIL OLOT – GIRONA

---

### 1 ÀREA D'IDENTIFICACIÓ

- 1.1 AMGi 40 (Arxiu Municipal de Girona)
- 1.2 Fons Ferrocarril Olot – Girona
- 1.3 1883-1984
- 1.4 Fons
- 1.5 1, 7 ml (17 unitats d'instal·lació), suport paper.

### 2 ÀREA DE CONTEXT

- 2.1 El fons ha estat produït per l'empresa FEVE (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha) *Ferrocarril d'Olot a Girona*. L'obra de construcció del carrilet Olot - Girona va ser lenta i problemàtica. El 1883 Domènec Puigoriol va obtenir la concessió per a la construcció del tren. Després de diverses pròrrogues de la concessió va transferir-la a una companyia anglesa The Olot and Gerona Railway Company Limited, que el 1891 li va donar un nou impuls a les obres iniciades. Tot i els conflictes d'aquesta companyia amb el constructor, Gerard Rodés, es van anar inaugurant trams de la via. El primer fou el de Salt – Amer el 13 de novembre de 1895; després vingueren: el 1898 Salt – Girona, el 15 de maig de 1900 fins a les Planes, el 10 de gener de 1902 fins a Sant Feliu de Pallerols, el 29 d'agost de 1909 fins a Sant Esteve d'en Bas i finalment el 14 de novembre de 1911, dia de la inauguració, fins a Olot. L'acte d'inauguració comptà amb la presència del Capità General de Catalunya V. Weyler. El 1902 la companyia anglesa passà per moments difícils i va suspendre l'obertura dels trams restants.  
La constitució de la Compañía de Ferrocarril de Olot a Gerona, el 1909 va donar una nova empenta a les obres; però, finalment, va cedir l'acabament del projecte a la Sociedad de Fomentos de Obras y Construcciones.  
El traçat de la línia aprofità els camins naturals i era de via estreta. El recorregut de 54,8 quilòmetres tenia 10 estacions, 12 baixadors, una vuitantena de ponts i passos i dos túnels per l'orografia canviant i accidentada; es passava de 75,2 metres d'altitud a 440. Les estacions eren construïdes a mesura que es posaven en funcionament els diferents trams, hi ha amb estacions una sola planta com la de Salt, Bescanó, la Cellera, Sant Feliu de Pallerols i la resta de dues plantes. Les més importants eren les de Girona i Olot i tenien més dependències i serveis.  
La línia Olot – Girona fou suprimida el juliol de 1969, abandonada durant anys a final del segle XX es va recuperar el recorregut com a carril – bici.  
*Ferrocarril de Palamós a Flaçà*. El primer carrilet que circulà per les comarques gironines va néixer amb l'objectiu d'enllaçar el port de Palamós amb la línia del ferrocarril de Barcelona a França a l'estació de Flaçà. La subhasta es va celebrar el 18 de setembre de 1884 i August Pagès n'obtingué la concessió que pretenia, però va cedir-la a Carles Paradell, i aquest finalment la traspassà a la societat anònima Tranvía del Bajo Ampurdán, per encarregar-se'n de la construcció i explotació.  
Els treballs per convertir el projecte en realitat van durar uns dos anys. L'amplada de la via era de 0,75 metres i calia estendre-la al llarg de 33,4 quilòmetres.  
El 23 de març de 1887 el traçat va començar a prestar servei. La inauguració es va celebrar sobretot a Palamós.  
El 8 de gener de 1906, una reial ordre aprovà la transferència de la concessió a J. Ropsy Chandron, delegat de la companyia belga Société Anonyme des Chemins de Fer Économiques en Catalogne. A part d'obtenir la concessió dels brancals cap a Girona i Banyoles, va aconseguir que la Diputació pagués 60.000 pessetes que des del 1891 havien quedat pendents de la subvenció de 100.000, acordada el 1888. Però en el context desfavorable als treballadors que seguí a la Primera Guerra Mundial, els serveis del tren foren afectats per una vaga dels carrilaires que durà prop de tres mesos.  
Quan el tranvía havia arribat a Girona, el 8 de setembre de 1922, els belgues transferiren la línia a Josep M. Lacomà i Josep Lluís Pascual de Zuleta. El desembre del mateix any, els compradors fundaren a Barcelona la Compañía de Ferrocarriles Económicos Españoles S.A i li'n cediren la concessió. La nova companyia es beneficià dels "feliços anys vint" i ingressà el 1924 en el nou règim ferroviari. Però la situació arribà a nivells preocupants el 1931. Hi va haver una nova vaga, perquè els treballadors no percebien els jornals, i amb dificultats s'arribà al 1936. La companyia

es trobava en estat de liquidació. La sortida va ser arrendar la concessió al personal obrer que va constituir la Cooperativa Obrera de Transports del Baix Empordà.

Després del període bèl·lic al·legant la situació d'abandó a conseqüència de les destruccions, l'Estat s'aproprià de la línia i n'emprengué la reconstrucció. La nova entitat, Explotación de Ferrocarriles por el Estado, va gestionar-la com a Ferrocarril de Gerona a Palamós y Bañolas.

La represa del servei de passatgers entre Girona i Palamós no s'aconseguí fins al 24 de juny de 1942. El brançal de Banyoles hagué d'esperar el 1945.

Però les millores qualitatives no arribaren per cap costat, i el ròssec negatiu feia preveure'n una desaparició immediata. La sentència definitiva va ser pronunciada pel consell de ministres del 23 de desembre de 1955, i la línia era clausurada oficialment el dia 1 de març següent.

*Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona.* El 21 de març de 1889, Joan Casas i Arxer va obtenir la concessió del ferrocarril de 75 centímetres d'amplada que havia d'enllaçar la vila de la Costa Brava amb Girona.

Transferida la concessió a la societat anònima que es constituí el 15 d'abril de 1889, els treballs es dividiren en dues seccions, limitades per Llagostera, en les quals es va actuar de manera simultània. Tot i les limitacions de l'època, les vies quedaren enllestides amb relativa facilitat, i el 29 de juny de 1892 es van beneir les instal·lacions de Sant Feliu. L'endemà, a les 5.01 del matí, el tren va començar a prestar servei enmig de la curiositat i les aclamacions de la gent de la comarca.

El nombre de tones transportades i el de passatgers va anar en augment, i la companyia va obtenir bons resultats fins als anys trenta, en què a conseqüència de la crisi del 1929 calgué suspendre, a partir del 1932, l'amortització i el pagament d'interessos.

El 23 de juliol de 1936 l'alcalde de Sant Feliu, en nom de l'Estat i de les sindicals CNT i UGT, s'aproprià de la línia, la qual va ser explotada per un comitè obrer. El 1937 se'n féu càrrec el Comité Regional de Ferrocarriles, i l'any següent la delegació catalana del Consejo Nacional de Ferrocarriles.

A la postguerra la reparació dels materials va dur molts maldecaps. El trànsit era intens, però les despeses inquietants. D'ençà del 1947 el dèficit es va repetir any rera any.

L'any 1959 les companyies d'Olot i Sant Feliu signaren un conveni d'explotació unificada, que va durar fins al 1963, però no significà la renovació del material. El 15 d'octubre de 1963, retirades les subvencions estatals, la companyia hagué de lliurar el tren a Explotación de Ferrocarriles por el Estado, més endavant Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE).

L'Estat només hi assignà materials vells, aprofitats de ferrocarrils clausurats, i no es preocupà de la modernització que calia. Pràcticament sense servei de mercaderies i amb molt pocs viatgers, perquè el tren trigava dues hores per recórrer els 39 quilòmetres que separen Girona de Sant Feliu, el servei entrà en decadència. L'administració central va decretar la suspensió definitiva del servei a partir de les 0 hores del dia 11 d'abril de 1969.

- 2.2 El fons es mantingué a l'antiga Estació d'Olot fins a la data de la donació a l'Ajuntament de Girona el 1984.
- 2.3 Donació de FEVE (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha) el 1984 a l'Arxiu Municipal de Girona.

### 3 ÀREA DE CONTINGUT I ESTRUCTURA

- 3.1 El fons està format per plànols de les estacions, plànols dels baixadors del recorregut, projectes de cotxeres, perfils longitudinals i transversals de la línia, pressupostos, liquidacions, memòries, comptes, correspondència, publicacions i plànols d'instal·lacions ferroviàries.
- 3.2 L'única operació d'avaluació i tria que s'ha portat a terme és l'eliminació de carpetes, subcarpetes, lligalls vells, clips metàl·lics rovellats, agulles, gomes.
- 3.3 No es preveuen ingressos addicionals al fons.
- 3.4 S'ha procedit a la reinstal·lació del fons atenent al quadre de classificació i respectant les unitats documentals compostes originàries.

La documentació s'ha organitzat seguint el següent quadre de classificació:

100	ADMINISTRACIÓ I EXPLOTACIÓ
101	Concessions
102	Correspondència
103	Expropiacions i servituds
104	Control del parc mòbil
105	Control dels equipaments i les infraestructures
200	OBRES, MILLORES I MANTENIMENT

201	Projectes
202	Pressupostos i liquidacions
203	Plecs de condicions facultatives
204	Plànols d'infraestructures
205	Plànols de maquinària
300	FERROCARRIL SANT FELIU DE GUÍXOLS – GIRONA
301	Administració i explotació
302	Obres, millores i manteniment
400	FERROCARRIL PALAMÓS – GIRONA
401	Plànols d'infraestructures

#### **4 ÀREA DE CONDICIONS D'ACCÉS I ÚS**

- 4.1 El seu accés és lliure per a tots els usuaris.
- 4.2 Les reproduccions s'hauran de realitzar d'acord amb la normativa de l'AMGi.
- 4.3 La llengua majoritària utilitzada en la documentació és el castellà. També hi ha documents en anglès i català.
- 4.4 El suport paper de bona part de la documentació presenta un bon estat de conservació.
- 4.5 Existeix un instrument de descripció a nivell d'inventari analític.

#### **5 ÀREA DE DOCUMENTACIÓ RELACIONADA**

- 5.1 Els originals es troben a l'AMGi.
- 5.2 No existeixen còpies.
- 5.3 No existeixen unitats de descripció relacionades.
- 5.4 Bibliografia:
  - Condiciones técnicas y económicas para la renovación del equipo y de las modalidades de explotación de las vías férreas de San Feliu de Guíxols a Gerona, Gerona a Olot.* Cámara de Comercio e Industria de Gerona. Girona, 1966.
  - Memòria de l'Arxiu Històric de la Ciutat de Girona 1986-1989.* Ajuntament de Girona, Girona, 1989.
  - Papers d'informació municipal,* núm. 35. Ajuntament de Girona. Girona, 1984.
  - Bosch i Grau, Josep, "El desenvolupament del transport ferroviari a les comarques gironines" a *Revista de Girona*, núm. 75 (1976).
  - Cantenys, Rosabel, *L'estació del tren d'Olot: projecte de rehabilitació de l'antiga estació dels FEVE de Girona a Olot com a seu de l'Escola Taller i Centre de Formació Municipal.* Ajuntament de Girona. Girona, 1990.
  - Clara, Josep, *Trens i carrilets,* Diputació de Girona (Col. Quaderns de la Revista de Girona, núm. 13). Girona, 1987.
  - Gay, J. Víctor, "Historia y homenaje a los ferrocarriles gerundenses," a *Revista de Girona*, núm. 41 (1976).
  - Vinyoles, Carme; Lanao, Pau; Torns, Miquel, "El traçat del tren d'Olot, vint anys després de la seva mort," a *Revista de Girona*, núm. 134 (1989).

#### **7 ÀREA DE CONTROL DE LA DESCRIPCIÓ**

- 7.1 Descripció realitzada per Ester González Murrianas. Revisió: Anna Gironella (Direcció: Joan Boadas, Lluís-Esteve Casellas).
- 7.2 Descripció realitzada segons les recomanacions de la norma ISAD-G, segona edició.
- 7.3 Descripció: 2005. Revisió: desembre de 2009.