



Empresa:
En Activo

Compañía del Ferrocarril d'Olot a Girona SA
Carrilet Olot Girona

Ubicación:

Girona
Girona



Versión 10-2018



Historia



Lineas



Bibliografía



Empresas



Historia

HISTORIAL

En 1879 se redactó el primer proyecto, que nunca llegó a materializarse por falta de recursos económicos y por la lenta burocracia, ello implicó varios cambios de propietarios y de proyectos.

El 18-04-1883 una Real Orden otorgaba a **Domènec Puig-Oriol** la concesión para construir un ferrocarril de **Olot a Girona**.

Domènec Puig-Oriol

En 10-1883 se hizo cargo la "**Compañía Española de Ferrocarriles Económicos**", que tampoco pudo reunir el capital necesario, (esta empresa estaba explotando el **Tren Mollet-Caldas** y había comenzado a construir la línea **Martorell-Igualada**).

Compañía Española de Ferrocarriles Económicos

El 25-08-1884 se traspasa a una nueva compañía "**Ferrocarril Económico de Olot a Girona**" que también tuvo problemas en reunir los 8 millones de pesetas en que se cifraba el proyecto para comenzarlo. No obstante ésta consiguió una prórroga de res años y mientras se aventuró a construir los primeros 13 kilómetros entre **Salt y Amer**. Antes de 2 años se paralizaron.

Ferrocarril Económico de Olot a Girona

El 24-01-1885 otra Real Orden traspasa la propiedad a **Pedro Bové** y **Agustin Pujol**, que constituyen la "**Compañía de Ferrocarriles de Interés Local**". (Algunos apuntes no coinciden cronológicamente → puede ser errónea esta anotación o tener equivocada la fecha).

Compañía de Ferrocarriles de Interés Local

El 21-05-1891 se constituye una compañía inglesa que absorbió a la anterior en 1892: "**The Olot and Gerona Railway Co. Ltd.**", avalada por la Banca Abaroa de París ésta consiguió capital suficiente para iniciar las obras en 1893 construyendo un primer tramo **Salt-Amer** (en 1895), al cual siguió el de **Salt-Girona** (en 1898), el de **Amer-Las Planas** (en 1900) y el **St. Feliu Pallarols-Las Planas** (en 1902).

The Olot and Gerona Railway Co. Ltd.

En 02-1902 quebró la Banca Abaroa causando la suspensión de las obras y la compañía pasó a ser administrada judicialmente.

En 1909 la Banca Arnús-Garí se hizo cargo de las deudas y constituye una nueva sociedad "**Compañía del Ferrocarril de Olot a Girona**" con capital español, estableciendo su sede en Barcelona.

Compañía del Ferrocarril de Olot a Girona

Esta sociedad continuó con el tramo **St. Feliu Pallarols-St. Esteve d'En Bas** (en agosto de 1911) y acabó llegando a **Olot** (en noviembre de 1911) momento en que se inauguró oficialmente la línea (el 14-11-1911).

El ancho de vía era de 1 metro y la línea tenía una longitud de 55 kilómetros. La tracción era a vapor.

Disponía de 8 locomotoras de diversa procedencia, aunque no todas estaban en estado de uso en el momento de la inauguración (Ver notas). Los talleres y cocheras se habían construido en **Amer**.

El 14-11-1911 se inauguró la línea.

En 1924 se adquirieron 4 nuevas locomotoras de vapor construidas por La Maquinista (MTM) y numeradas 21 a 24.

Entre 1931 y 1934 el Carrilet tuvo una crisis económica que obligó a suspender el pago de cupones y obligaciones.

Durante la Guerra se tuvo que interrumpir el servicio a causa de varios destrozos en su línea, sobre todo en puentes.

En julio de 1940 se reanudó el servicio tras diversas obras de restauración de la línea.

En 1949 la compañía advertía de problemas por desequilibrios económicos motivados por la gran competencia del transporte por carretera y el aumento de los gastos de mantenimiento de la explotación.

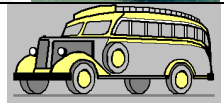
A fin de paliar algo los efectos negativos se firma ese año un convenio con el [Carrilet de Sant Feliu de Guixols](#) para realizar una explotación en forma conjunta.

S. F. G.

En 1958 se adquirieron dos automotores MAN de 300CV y se habilitaron 4 de los coches de viajeros en remolques para ellos.
No obstante siguieron utilizando el vapor (con trenes intercalados) hasta el final del ferrocarril.
El 15-08-1959 se inauguró el servicio de los automotores diesel, con lo que mejoró algo la relación horaria de la línea de tren.



El 04-11-1959 recibe la concesión definitiva para la línea de [autobuses Gerona-San Feliu de Pallarols](#) (luego será [V-1948 GI-37](#)), que deberá realizar con 2 coches. La práctica de solicitar trayectos paralelos por carretera es muy habitual en esa época, para evitar la competencia de otras empresas de transporte.



En 1962 se le retiran las subvenciones que venían recibiendo por parte del Estado.

El 15-10-1963, no habiendo podido superar los problemas económicos, se disuelve la Compañía y se transfieren sus activos a [Explotación de Ferrocarriles por el Estado](#) (organismo público español creado en 1926 y que en 1965 cambió de estatuto y nombre dando lugar a [FEVE](#)).



Es el caso idéntico y desde la misma fecha al de la [Compañía del Ferrocarril Sant Feliu de Guixols-Girona](#). Evidentemente la concesión del transporte por carretera debió de pasar también, aunque no existe constancia.

En 1965, con la transformación en [FEVE](#) de la anterior explotadora no mejoró el panorama, al contrario, se encaminaron todas las gestiones hacia la clausura. La gestora ferroviaria tenía claro no conservar ninguna línea ni ramal deficitario y su mejor y más fácil propósito era clausurarlos. El punto final lo puso el entonces director general de transportes terrestres Sr. Santiago de Cruylles, que envió al Ministro Sr. López Rodó el último informe de viabilidad pero agregando su comentario personal de que aquello que se invirtiera podría tener un mejor destino en cualquiera otra explotación... En Marzo de 1969 se decretó el cierre definitivo para el verano.

El 10-04-1969 se clausura definitivamente el [Ferrocarril de San Feliu de Guixols a Gerona](#).

S. F. G.

El 15-07-1969 el [Tren de Olot](#) realizó su último viaje.

Tren de Olot

La concesión [V-1948 GI-37 St Feliu de Pallerols-Girona amb filloles](#), convertida en la [Olot-Girona \(per Amer\)](#), la venía realizando [TEISA](#) ([Transportes Eléctricos Interurbanos SA](#)) seguramente mediante subcontrata o bien por cesión onerosa en la época de [FEVE](#).



En 1992 se adquirió definitivamente la propiedad de la concesión (al menos aflora el nombre íntegro de la [Compañía del Ferrocarril d'Olot a Girona](#) en los documentos oficiales y además se cita en la página web de [TEISA](#) con su propio logo), y desde entonces sigue siendo la titular con ese nombre, aunque los coches utilizados son todos de [TEISA](#) aparentemente. Fiscalmente tiene su propio NIF.

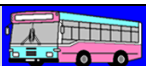
La locomotora 22, que quedó abandonada en Amer, fue reclamada por el [Ayuntamiento de Olot](#) para conservarla como monumento, por lo que se decidió trasladarla por sus propios medios a Olot. Así pues, el 31-10-1969 (más de 3 meses después de la última circulación) volvió a circular después de clausurada la línea. Poco tiempo después comenzó el desmatelamiento de las instalaciones y del material restante.



El 29-07-1986 mediante acuerdo firmado por el Alcalde de Olot, el presidente de [FGC](#) y el presidente de la [AAFCB](#) ([Asociación de Amigos del Ferrocarril de Barcelona](#)) se traslada a Martorell para ser rehabilitada y prestar servicio en activo. El [Ayuntamiento de Olot](#) sigue siendo el propietario y las otras dos partes velarán por su buena conservación y utilización. Se restaura en los Talleres Condal SL de Sta. Perpetua de la Mogoda y el 05-03-1988 realiza sus primeras circulaciones de prueba en la línea de [FGC](#).



Poco después se destina a la línea y servicio de trenes [históricos de FGC](#), en donde pasa a efectuar servicios periódicamente.



Esta ficha se actualizó anteriormente el 04-2010 y en esta nueva versión solo se han modificado los estilos del Historial y se ha agregado alguna nota.



Datos en: http://ferrocarriles.wikia.com/wiki/Ferrocarril_de_Olot_a_Girona

La Real orden del 18 de abril de 1883 se otorgó a Domènec Puig-Oriol la concesión para construir un ferrocarril de Olot a Girona. En octubre, la concesión fue transferida a la Compañía Española de Ferrocarriles Económicos, que explotaba la línea de vía ancha entre Mollet del Vallès y Caldes de Montbuí y construía la línea de vía estrecha entre Martorell e Igualada. La falta de capital para dar inicio a las obras determinó una nueva transferencia (Real Orden del 24 de enero de 1895) a los señores Pedro Bové y Augustin Pujol, que constituyeron la Compañía de Ferrocarriles de Interés Local. Tras una prórroga del plazo de construcción, la concesión pasó a manos de la sociedad Ferrocarril Económico de Olot a Gerona, que también tuvo falta de capital. En 1892, la concesión fue transferida a The Olot and Gerona Railways Company Limited, fundada en Londres el 21 de mayo de 1891 con un capital de 8000 acciones y 20000 obligaciones de 10 libras esterlinas, avalado por la Banca Abaroa de París. En 1893 dieron comienzo las obras.

La quiebra de la Banca Abaroa, en febrero de 1902 causó la suspensión de la continuación de las obras hasta Olot y la compañía pasó a ser administrada judicialmente. En 1909, la Banca Arnús-Garí se hizo cargo de las deudas de la compañía inglesa, y cambió su denominación por la de Compañía del Ferrocarril de Olot a Gerona. La totalidad de la línea fue inaugurada en 1911.

El Ferrocarril de Olot a Girona, después de pasar por Explotación de Ferrocarriles por el Estado y FEVE (ver cronología), fue clausurado en 1969. Antes, hubo varios intentos de modernizarlo, incluyendo uno como parte de un proyecto de cambio a ancho métrico del Ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona.

La compañía original subsiste hoy bajo el nombre de Companyia del Ferrocarril d'Olot a Girona [1] y explota autobuses.

Entrada en servicio de los distintos tramos:

Fecha	sección	Longitud (km)
13 de noviembre de 1895	Amer-Salt	22,0 km
10 de enero de 1898	Salt-Girona	3,0
15 de mayo de 1900	Amer-Planes d'Hostoles	3,0
10 de enero de 1902	Planes d'Hostoles-Sant Feliu de Pallerols	11,0
29 de agosto de 1911	Sant Feliu de Pallerols-San Esteban	10 km
14 de noviembre de 1911	San Esteban-Olot	8 km

El 15 de octubre de 1963 la compañía, que no podía soportar los déficits traspasó el ferrocarril a Explotación de Ferrocarriles del Estado (EFE), entidad antecesora de FEVE.

El 15 de julio de 1969 FEVE calusuró la línea.

El parque motor de la Ferrocarril de Olot a Gerona Locomotoras de vapor

tipo	Nº O.G.	Fabricante	Nº de fabrica	Año	Peso (Tm.)	Notas
031 T	1	Falcon Engine	?	1893	25,3	Desguazada cerca de 1930
031 T	2 a 3	Falcon Engine	225-226	1893	23,5	La 2 vendida a FSC en 1920. La 3 reconstruida en Arsenal Civil de Barcelona en 1901.
031 T	4 "Las Planas"	Brush Electrical Engineering Co. Ltd, Loughborough	281	1899	26,4	.
031 T	5 "Ter"	Kerr-Stuart	708	1900	25,0	.
130 T	6 a 8	Saint-Léonard, Liège	1677-1679	1911	26,0	8 preservada

21 a 24 (MTM) 23 preservada en Suiza 22 preservada i en estado de funcionamiento en Ferrocarriles de la Generalitat (martorell)

Fuentes e información más detallada:

- [Associació d'Amics del Tren Olot - Girona](#)
- [Companyia del Ferrocarril d'Olot a Girona](#)
-

[Nota legal de la empresa Teisa. Tercer párrafo.](#)

AVÍS LEGAL

COMPANYIA DEL FERROCARRIL OLOT A GIRONA S.A., és una empresa dedicada al transport de viatgers i al transport en general, amb domicili social al C/ Sardenya nº16, C.P.17007 de Girona (Espanya), telèfon +34 972204868, correu electrònic teisa-bus@teisa-bus.com.

Dades Registrals: C.I.F. A-17005208, inscrita al Registre Mercantil de Girona al tomo 574, folio 158, Hoja GI-10984.

Datos en: http://www.acampamos.com/comunidades/catalu%C3%B1a/vias%20verdes/carrilet/historia_carrilet.htm

Un poco de Historia.

Este Carrilet, nombre que reciben en Cataluña los ferrocarriles de vía estrecha, supuso hasta los años sesenta, la principal vía de comunicación de la comarca de La Garrotxa. En su capital, Olot, surgió la idea de construir un Ferrocarril de vía métrica que uniese esta comarca con Gerona, enlazando esta población con la línea de Sant Feliu de Guixols y la de Barcelona a Francia por Cerbère, situándose en un mismo lugar las tres estaciones, en tanto que una cuarta, la que servía a Bañolas y Palamós, se hallaba en el otro extremo de la ciudad. Estas estaciones se derruyeron al ser construida la nueva línea de RENFE.

El 6 de mayo de 1882, solicita la concesión de la línea Domingo Puigoriol, obteniéndola once meses después, haciéndose cargo de los trámites de explotación la compañía denominada Ferrocarril Económico de Olot a Gerona, que tuvo dificultad en reunir los 8 millones de pesetas en que se presupuestó la línea.

Después de varias vicisitudes, se inicia la construcción del primer tramo en 1884. Ampliada la concesión por el Estado, en 1891 la compañía es absorbida por una de nacionalidad inglesa, que constituye un capital de 80.000 libras esterlinas. Por ser aportación de capital inglés en su inmensa mayoría, la flamante empresa recibió la denominación de The Olot And Gerona Railway Co.

El 13 de noviembre de 1895, se termina el tramo entre Amer y Salt, de 22,55 Km, y el 10 de enero de 1898, el de Salt a Gerona, de 2,03 Km. Se inaugura este primer tramo, de 24,58 km entre Gerona y Amer, realizándose el resto del trayecto hasta Olot en diligencia. Amer, casi a mitad de camino de Olot, se elige como centro logístico, construyéndose los talleres generales de este Ferrocarril.

Este primer tramo, seguía el curso del río Ter y su trazado no presentó demasiadas dificultades. El servicio se realizará con material inglés, para lo cual se adquieren tres locomotoras, seis furgones, veinte coches de puertas laterales y departamentos del más puro estilo británico y veintiséis vagones para mercancías de dos ejes.

En 1899 se adquieren otras dos locomotoras de características similares que, junto a las anteriores, fueron objeto de modificación para adaptarlas al servicio que debían prestar en una línea con gran cantidad de curvas y con un trazado muy irregular.

El 15 de mayo de 1900, se abre a la circulación el tramo Amer a Les Planes d'Hostoles, de 8 Km y el 10 de enero de 1902, Les Planes d'Hostoles a Sant Feliu de Pallerols, de 5,25 Km, con lo que quedaba por construir la parte más complicada del trazado. En la estación de El Pasteral, la anterior a Amer, el trayecto abandonaba el curso del río Ter para emprender la ascensión al Coll d'En Bas, con una altitud de 620 m, entre las estaciones de San Miguel de Pineda y San Esteban de Bas, para culminar en un túnel de 236 metros bajo esta sierra. A partir de este punto, la línea entraba en la Garrotxa y descendía hasta Olot, siguiendo el curso del río Fluviá.

En 1909, se constituye la Compañía del Ferrocarril de Olot a Gerona, mediante transformación del capital inglés en español, compañía que llevará el tren hasta Olot y que se encargará de la explotación de la línea. El capital social de la empresa estaba constituido por 3 millones de pesetas en acciones y casi una cuantía igual en obligaciones, en tanto su valor establecido según estimación hecha a efectos del Estatuto de 1924 era de 6.071.349 pesetas.

Los dos únicos túneles de la línea no podrán ser vencidos hasta el 29 de agosto de 1911, fecha en la que se inaugura un nuevo tramo (Sant Feliu dels Pallers a San Esteban de Bas de 9,35 km. El 14 de noviembre de este mismo año llega por primera vez el tren hasta Olot.

La línea contaba con 16 estaciones y tres apeaderos distribuidas a lo largo de sus 54,76 Km en vía única de ancho métrico, 30 puentes y dos túneles. Por si fueran pocas las dificultades acumuladas, el día de la inauguración descarriló la máquina de la composición que desplazaba a las autoridades, lo cual motivó que la comitiva llegase a Olot con bastante retraso, lo que provocó la popular frase de: "El tren d'Olot surt quan vol i arriba quan pot" (El tren de Olot sale cuando quiere y llega cuando puede).

En abril de 1910, se reciben tres nuevas locomotoras construidas en Bélgica, con las que se inaugura el servicio hasta Olot y que sustituyen a las locomotoras más antiguas. En 1911 y para atender todos los servicios se encargan otras dos iguales a las anteriores y recibidas en 1912, al igual que cuatro furgones y treinta vagones, además de una grúa móvil, todos ellos de dos ejes y muy similares a los que ya estaban en servicio.

En junio de 1926, se reciben las cuatro últimas locomotoras, éstas construidas por la Maquinista Terrestre y Marítima (MTM) de Barcelona que prestaron servicio hasta la clausura de la línea. Con ellas llegan asimismo cuatro coches de bogies y pasillo central que años más tarde se transformarán en remolques para automotores.

El 26 de octubre de 1929, el rey Alfonso XIII y su familia viajaron a Olot en este tren, utilizando un carruaje especialmente dispuesto para esta ocasión y que se conocía con el nombre de coche-salón, construido en 1900.

Tras unos años de brillantes ejercicios económicos, en los que se idean importantes proyectos de prolongación hacia las zonas del interior y Barcelona, en 1931 surgen las primeras dificultades económicas y en 1934 se suspende el pago de cupones. La Guerra Civil supuso un serio perjuicio para este Carrilet; en la huida de las tropas republicanas fueron volados gran parte de los puentes y se perdieron parte de las locomotoras, coches y vagones. Las riadas del año 1940 se llevaron también parte de las vías, con lo que la reconstrucción fue aún más penosa.

Después de finalizada la contienda se reanuda el servicio parcialmente y totalmente en julio de 1940. Sin embargo, el paulatino incremento de los costes de explotación, debido fundamentalmente al incremento del combustible empleado y el descenso del número de viajeros, no podían ser compensados con los sucesivos aumentos de tarifas y la situación económica de la compañía empezó a resentirse. El único remedio que se arbitró para superar la crisis fue adquirir en 1958 dos automotores de 300 CV que entraron en servicio el 15 de agosto de 1959 y transformar cuatro de los mejores coches de viajeros de la compañía en remolques para estos automotores. El Ferrocarril ganó en rapidez y alivió su gestión, pero no era suficiente para superar la crisis que se agudizaba ante la competencia del transporte por carretera. Cada vez, los dividendos a repartir entre los accionistas eran más escasos, y no hubo más remedio que disolver la compañía y transferir la explotación al Estado el 15 de octubre de 1963.

Antes de su integración en FEVE los viajeros transportados sumaban 618.255 (media anual); con un aumento del 11% se hubiera podido salvar la compañía.

Ya en manos de FEVE, esta compañía no fue capaz de remontar la larga crisis del Ferrocarril, a pesar del elevado número de viajeros y de unos prometedores proyectos de unión con el ferrocarril de Gerona a Sant Feliu de Guixols.

Y se llegó al 16 de julio de 1969, día en el que se clausuró el Ferrocarril. En la noche del citado día circuló, procedente de Olot, el último convoy, el automotor número 2018 que fue recibido y despedido en todas las estaciones por una multitud que veía como se llevaban algo suyo y entrañable.

Página 6/7

Fotos: Pedro Izquierdo. Textos Historia: Carlos Torres. (Director de la Sección de Ferrocarriles).

Datos en: http://www.acampamos.com/comunidades/catalu%C3%B1a/vias%20verdes/carrilet/material_movil_motor.htm

Material motor.

La compañía contó con un parque total de catorce locomotoras de vapor de las cuales las número 1 a 3 eran de rodaje 0-3-1 T, construidas por Falcon en 1893, con números de fábrica 223 a 225. La número uno se sabe que recibió el nombre de "London". En 1899 se reciben dos máquinas iguales a las anteriores; la 4, con número de fábrica 281 "Las Planas" que en 1912 pasó en alquiler al Ferrocarril de Calahorra-Arnedillo y el 26 de enero de 1932 la adquirió el Ferrocarril Reus-Salou; la 5 de igual rodaje y características similares a las anteriores fue construida por Kerr Stuart con número de fábrica 708.

En 1910 llegan tres locomotoras numeradas de 6 a 8 construidas por St. Leonard de Lieja, Bélgica, de rodaje 1-3-0 T y números 1677 a 1679, a las que siguen otras dos iguales a la anteriores, la 9 y 10, construidas en 1912 y con números 1778 y 1779.

La compañía contó con un parque total de catorce locomotoras de vapor de las cuales las número 1 a 3 eran de rodaje 0-3-1 T, construidas por Falcon en 1893, con números de fábrica 223 a 225. La número uno se sabe que recibió el nombre de "London". En 1899 se reciben dos máquinas iguales a las anteriores; la 4, con número de fábrica 281 "Las Planas" que en 1912 pasó en alquiler al Ferrocarril de Calahorra-Arnedillo y el 26 de enero de 1932 la adquirió el Ferrocarril Reus-Salou; la 5 de igual rodaje y características similares a las anteriores fue construida por Kerr Stuart con número de fábrica 708.

En 1910 llegan tres locomotoras numeradas de 6 a 8 construidas por St. Leonard de Lieja, Bélgica, de rodaje 1-3-0 T y números 1677 a 1679, a las que siguen otras dos iguales a la anteriores, la 9 y 10, construidas en 1912 y con números 1778 y 1779.

Por último, en 1926 y de MTM se reciben cuatro locomotoras números 21 a 24 con rodaje 1-3-1 T con un diámetro de ruedas de 910 mm, timbre de caldera 12 Kg/cm², peso en servicio de 31 Tm y una potencia de 358 CV. Las locomotoras 22 y 24 se conservan el Olot y Gerona respectivamente mientras que la número 23 se vendió en junio de 1971 al Ferrocarril suizo de Blonay Chamby.

Los dos automotores con los que llegó a contar este ferrocarril procedían de Euskalduna de Madrid, llevaban los números 2017 y 2018, con una capacidad de 46 plazas sentadas y 25 de pie en segunda clase.

Material móvil.

El material móvil estaba compuesto por:

Diez furgones de dos ejes construidos de 1897 a 1911.

Un coche salón de bogies con 22 asientos de primera clase.

Seis coches mixtos de 2^a/3^a clase, cuatro coches de dos ejes, y los demás de bogies con 32 asientos, construidos de 1897 a 1898.

Dos coches de dos ejes y departamentos de 3^a clase con 32 asientos, construidos en 1897.

Diez coches de dos ejes y departamentos de 3^a clase con 40 asientos, igualmente de 1897, de los cuales dos se cambiaron en 1952 por coches de dos ejes que adoptaron la signatura de Cp-3 y Cp-9, eran de plataforma abierta con una capacidad para 32 viajeros.

Cuatro coches de bogies y pasillo central de 3^a clase con 56 asientos transformados en remolques para los automotores y dos coches mixtos de dos ejes y 16 asientos en 3^a clase y departamento de correo.

Para el transporte de mercancías contaba con veinte vagones cerrados; treinta y dos de bordes medios; 15 plataformas más tres con garita; 12 para transporte de ganado y una grúa móvil.

Página 7/7

Fotos: Pedro Izquierdo. Textos Material Móvil: Carlos Torres. (Director de la Sección de Ferrocarriles).

Datos en: <http://www.trenolot.cat/index.php/historia>

El tren no va arribar a Olot fins el 1911 però és necessari remuntar-nos fins a la primera meitat del segle XIX per buscar-ne els antecedents.

El primer projecte de dotar de ferrocarril a la laboriosa ciutat data de l'any 1844 amb el nom de Camino de Hierro titulado de la Serenísima Señora Infanta D^a María Luisa Fernanda, desde las minas de carbón de piedra inmediatas a San Juan de las Abadesas al puerto de Rosas. El tren sería de tracción a sang (amb animals) i, malgrat el seu apel·latiu de camí de ferro, es construiria a la semblança de les línies mineres existents a principis de segle XIX a Anglaterra, els tramroads.

El 10 de juliol de 1844 es va atorgar l'autorització a la societat, amb el nom Sociedad El Veterano Cabeza de Hierro. És important indicar que aquest fet s'esdevenia quatre anys abans que s'inaugurés el FC de Barcelona a Mataró. Però, malgrat l'any 1847 es va publicar el favorable plec de condicions, per motius financers no van poder iniciar-se els treballs de construcció.

Durant els anys següents, els intents d'unir Olot amb la xarxa ferroviària general varen ser diversos. El 1860, la Diputació de Girona va publicar un full contra el ferrocarril de Granollers a Sant Joan de les Abadesses, afavorint el de Sant Joan a Roses. El 1865 es va publicar el projecte d'un ferrocarril que havia d'anar des de Santa Coloma de Farners a Olot, seguint un elaborat traçat pel qual, molts anys després, passaria el definitiu tren d'Olot. Més endavant, la construcció del ferrocarril de Granollers a Sant Joan va despertar ira entre els olotins, que el 3 de gener de 1880 formaren la Sociedad del F.C. de San Feliu de Torelló a Olot, que seria una ramificació d'aquell però que no va aconseguir el capital necessari per iniciar el projecte. L'any següent, en la celebració del Carnaval, una comparsa formada per enginyers feia broma de la situació.

Tots aquests projectes van fracassar, la qual cosa va motivar que diversos estaments suggerissin a Domènec Puig-Oriol la revitalització de l'antic projecte a través d'Amer, prolongant-lo fins a Girona. Finalment, després d'aprovar-se el 20 de febrer de 1883 el plec de condicions, s'atorgà la concessió al Sr. Puig-Oriol, que aquell any la transferí a la recentment creada Compañía Española de Ferrocarriles Económicos. Aquesta societat no va poder reunir el capital suficient per iniciar les obres i la tornà a transferir a Pere Bové i a Agustí Pujol, que van crear la Compañía de Ferrocarriles de Interés Local, que comportava la prolongació fins a Sant Feliu de Guíxols i que més tard prendria el nom de Ferrocarril Económico de Olot a Gerona. Una vegada en funcionament, es van dividir les obres en quatre trams establint un temps per a la finalització de cada un. Malgrat això, les obres no avançaven, per la qual cosa es concediren un seguit de pròrrogues al llarg de la construcció.

El problema bàsic era de tipus econòmic perquè ningú no volia realitzar les inversions necessàries. Així doncs, la solució va haver de venir de l'estranger. El 21 de maig de 1891 es va constituir a Londres la societat denominada The Olot & Gerona Railway Comany Ltd.

A partir de llavors i per canviar la imatge negativa que fins llavors havia obtingut el tren d'Olot, les obres s'iniciaren amb un gran impuls. Però l'inici del servei, entre Amer i Salt, no va despertar entusiasme popular a causa del boicot que van fer al ferrocarril les empreses de cotxes i tartanes abaratint els seus preus i deixant així els vagons del tren buits. Tot i així, es continuava lentament la construcció cap a Olot. La inauguració l'any 1902 del tram Les Planes – Sant Feliu de Pallerols va ser una gran festa, en la qual els representants del ferrocarril van declarar que aviat arribarien a Olot (en realitat van trigar nou anys en aconseguir-ho).

El març de 1902 es va autoritzar al Sr. Teodor de Mas i Nadal la construcció d'un ferrocarril de via estreta i tracció elèctrica que enllaçaria Vic amb el ferrocarril Olot-Girona al Pasteral. Però, per problemes econòmics, el projecte no es va arribar a materialitzar.

El febrer de 1902 es van suspendre les obres a causa de la fallida de la casa Abaroa da París, indirectament propietària del ferrocarril. L'espera va durar set anys.

El 17 de juliol de 1909, davant el notari Sr. Josep Torelló, la societat traslladà el seu domicili de Londres a Barcelona alhora que s'efectuava un canvi de nom i passava a denominar-se Compañía del Ferrocarril de Olot a Gerona i es va fer una emissió de 5000 obligacions que va tenir un èxit inesperat. Aquell mateix any les obres van continuar de mans de Fomento de Obras y Construcciones que les reprengué amb gran empena.

La creixent industrialització d'Olot i la seva precària xarxa de comunicacions determinaren que en aquells anys s'iniciés una competència al projectat ferrocarril mitjançant els trens de carretera amb tracció a vapor, uns locomòbils construïts a Anglaterra que podien arrossegar tres remolcs de dos eixos i realitzava el servei entre Olot i l'estació de Sant Joan de les Abadesses.

Mentre les obres continuaven amb gran esforç per culpa de l'hivern, el 1911 es va aprovar el canvi de traçat a l'entrada d'Olot. A principis de juliol, les vies ja arribaven a la mateixa entrada d'Olot, i la primera locomotora feu la seva aparició remolcant el cotxe-saló el dia 23, fet que va ocasionar una sanció. Aquest acte se celebrà amb un banquet al qual assistiren les autoritats de la ciutat. A l'octubre la línia va ser inspeccionada per la Divisió de Ferrocarrils, la construcció va ser aprovada i autoritzada la circulació de trens. Així, es programà la inauguració pel mes següent.

El 14 de novembre l'estació es va omplir de gom a gom però, tal com en explica Joaquim Danés i Torras en el Llibre d'Olot (pàg. 94-95), el tren es va fer esperar:

"...El tren s'inaugurà, a Olot, el 14 de Novembre de 1911. Ho recordem tot com si fos d'ara mateix i com si encara ara hi tornéssim a ésser presents. Al punt del migdia havia d'arribar el comboi oficial, portant les autoritats i els padrins; les benediccions, els discursos, les músiques, gallardes, àpat dels captaires i pobres a l'Hospici, i el gran banquet a la platea del Teatre Principal, tot estava preparat i previngut. L'Ajuntament i els convidats, en lluita comitiva, encapçalada amb la banda municipal, havien començat la gran festa a les onze, potser amb massa rigorosa puntualitat. Passa una hora, i dues, i el tren no arriba. En passen una altra, i una altra, i la gentada es comença d'escampar: tothom tingué temps d'anar-se'n tranquil·lament a casa a dinar i tornar a la tarda, tot passejant. La màquina exploradora, davant del tren oficial, entre Sant Esteva d'en Bas i Les Preses, havia descarrilat. Calgué improvisar una brigada. I fins molt enllà de la tarda el primer tren no pogué passar.

Passà, però, al capdavant: amb les quatre "gallardes" i banderoles totes avergonyides; cansat, donant-se per vençut ja des d'aquell instant; renunciant poc o molt a la valentia de l'interminable xiulet estrepitos que havia de fer a la sortida del petit túnel de Sant Roc per entrar a l'estació; amb un aire pairal de lassitud i de cosa mig morta; de cara -amb por- al gran crit de "...Aaaara!...", amb el qual la multitud l'havia de rebre, barrejant una mica cínicament aquesta exclamació, paradoxalment orlada d'un somriure maliciós i un empelt d'ironia, amb els càlids picaments de mans, que tenien quelcom de transigència atorgada per comprensió i per bonhomia, talment una caritat prodigada per simple esplendidesa i generositat."

La locomotora anava engalanada amb els escuts d'Olot i de Girona, amb dues senyeres catalanes i una bandera espanyola. Del cotxe-saló baixaren el capità general Sr. Weyler i les principals autoritats que es van dirigir fins el lloc del banquet, que passà a convertir-se de dinar en sopar. Simultàniament, en un altre edifici, se servia un sopar més senzill als 150 pobres de la ciutat.

D'ençà de l'incident de 1911, quan el tren arribà amb retard a Olot el dia de la inauguració, es va repetir la dita "El tren d'Olot surt quan vol i arriba quan pot" i se l'associava amb la tranquil·litat d'esperar als viatgers amb un horari no gaire rígids, impensables en l'època que ara vivim. Aquesta característica és recollida en una cançó que popularitzà el Grup de Folk.

L'entrada en servei de la totalitat del ferrocarril va suposar l'any següent més d'un 40% de viatgers, percentatge que va minvar els anys de la Primera Guerra Mundial i que tornà a millorar els anys vint. L'any 1923 es doblà el nombre de viatgers i aquell fou el millor exercici econòmic en la història de la Companyia. A causa de l'enorme increment del tràfic, va ser necessari ampliar el parc motor amb l'ajuda del Consell Superior de Ferrocarrils.

L'esdeveniment més memorable pel tren d'Olot durant els anys vint va ser la visita real el dia 26 d'octubre de 1927:

"SS.MM. y AA.RR. y séquito, al que se unieron las primeras autoridades de la ciudad y provincia, subieron al ten especial que había de conducirles a Olot. Componían éste dos coches mixtos de primera y segunda, y un coche salón que iba en cola, y en el que se acomodaron las reales personas y las más significativas personalidades del acompañamiento.

De conductor del tren real iba el jefe de Explotación señor Barnola y de maquinista, el jefe de talleres señor Tordera. Marcharon a Olot en el propio tren el presidente y el vicepresidente del Consejo de Administración de la Compañía del ferrocarril, señores conde de Gamazo y Millet. Al arrancar el convoy oyéronse nuevamente aplausos y vítores, y la música de los Exploradores volvió a ejecutar la marcha real. El tren real, que salió de Gerona a las 11,10, y se detubo en Amer cinco minutos para hacer aguada la máquina, llegó a Olot a las 12,45.

Los reyes y séquito salieron de Olot, de regreso, a las 5,75 de la tarde, en el propio tren especial. Al paso de éste por el puente del Pasteral, el convoy detúvose unos segundos para que las reales personas pudieran contemplar el espectáculo del salto de agua y las montañas fantásticas iluminadas con luces elécticas y fuego de bengalas, sorpresa preparada por la casa Burés y la Energía Eléctrica de Cataluña.

A las 7,40 hizo su entrada el tren en la estación de esta ciudad, que estaba invadida por la muchedumbre, habiendo acudido a ella las autoridades que no tomaron parte en la excursión y el elemento oficial. Los Reyes y séquito trasladáronse al tren especial que debía conducirles a Barcelona, y que estaba formado junto al andén de la estación del ferrocarril de Olot, después de despedirse de las autoridades y personalidades." (Diario de Gerona, 27 d'octubre de 1927)

El 1927, la Diputació de Girona va concedir una subvenció pels estudis dirigits a construir una ramificació des d'Anglès a Santa Coloma de Farners i, d'allà fins a l'enllaç amb la companyia M.Z.A. que ajudarien a descomissionar el trànsit de l'estació de Girona i, alhora, facilitarien les comunicacions amb el Barcelonès.

Durant els anys 1925 – 1928 es va estudiar una altra ampliació del ferrocarril, a l'extrem oposat de la línia, ja que havia d'enllaçar Olot amb Sant Joan les Fonts i Castellfollit de la Roca però que a causa de la situació financera del Tren Olot-Girona va anar quedant en l'oblit.

La crisi econòmica mundial va afectar el tren a partir de l'any 1934, en què per primera vegada les despeses d'explotació superaven els ingressos. Aquest fet es repetí l'any següent, cosa que motivà que es deixessin de pagar els interessos als obligacionistes. Malgrat això, es va decidir la compra d'automotors dièsel, però l'inici de la Guerra Civil tancà completament aquesta possibilitat.

El juliol de 1936, un comitè format pels obrers es va fer càrrec de l'explotació del tren, que continuà funcionant. A partir de l'any 1938 la comarca de la Garrotxa es convertí en el centre d'acolliment de refugiats i ferits de guerra i, per aquest motiu, dos dels cotxes de viatgers es van convertir en cotxes-hospital. El tren funcionà fins al febrer de 1939. Els enginyers i militars col·locaven unes càrregues explosives per volar els ponts, ja que les tropes franquistes es trobaven a prop.

En acabar la guerra, el panorama era desolador: ponts volats, nombrosos desperfectes a la via, a les obres de fàbrica i en algunes estacions i el material mòbil afectat. La tasca de reconstrucció s'inicià un cop acabada la guerra, però el 1940 les inundacions del mes d'octubre van tornar a tallar la línia en tretze punt. A partir de 1941 el servei es va anar normalitzant, ja que els anys de la postguerra el ferrocarril era l'únic mitjà de comunicació de la comarca.

El 16 de maig de 1946 tingué lloc un atemptat que per poc no ocasionà la mort de cents de persones. Aquell dia, un tren especial del Centre GEiEG de Girona els portava fins a les Planes d'Hostoles, per anar a Cogolló on se celebraria un aplec, però quan passava pel Pas dels Gegants, una mà assassina havia aflluixat els carrils i, en conseqüència, la locomotora descarrilà i anà a parar al riu. Per sort, no va morir ningú i la línia estigué tallada durant una dies fins a completar les difícils tasques de rescat de la locomotora.

A partir de 1949 la situació financera fou cada vegada més deficitària, ja que el tràfic anava disminuint davant la competència de la carretera. Per contrastar aquesta tendència, la Companyia es va acollir a l'ajuda estatal, i adquirí dos automotors dièsel, que en entrar al servei aconseguiren augmentar en un 30% el nombre de viatgers transportats. En canvi, el tràfic de mercaderies, a causa de la forta competència que representava la carretera, va anar minvant fins a arribar a cotes irrisòries. El 1958 i per reduir les despeses de direcció, se signà un conveni amb la companyia del FC de Sant Feliu de Guíxols a Girona (SFG) per a l'explotació unificada d'ambdós ferrocarrils i així reduir el dèficit.

Les inundacions del 1962 van tornar a tallar la línia i obligaren al transbordament en autobús i, l'any següent, el Govern decidí suprimir les subvencions que rebia el ferrocarril i mitjançant les quals podia funcionar. Aquesta decisió obligà la Companyia a abandonar el servei en no poder fer front a l'enorme dèficit que es presentava, i així el setembre del 1963 es va resoldre de lliurar la línia a l'Estat. L'11 d'octubre d'aquell any, es disposava que l'Explotació del FF.CC. per el Estado (EFE) es fes càrrec del FC d'Olot a Girona.

A partir del lliurament a EFE, que més tard es denominaria Ferrocarrils de Via Estrecha (FEVE) el tren es va anar declinant i començaren els rumors de la seva clausura. La Diputació de Girona, escarmentada amb el tren de Palamós, publicà el 1964 un estudi complet sobre la modernització d'aquests ferrocarrils. Però com que la FEVE persistia en la seva idea, la Cambra Oficial de Comerç de Girona va haver d'encomanar el 1966 un nou estudi, elaborat per la prestigiosa firma francesa Sofrerail, perquè determinés les condicions tècniques i econòmiques de l'explotació si es duia a terme la modernització. Les impressions dels experts eren favorables i l'informe lliurat deixava clar que la modernització era tècnicament possible, que conduiria a l'equilibri econòmic i que les inversions realitzades tindrien una rendibilitat social immediata.

Lamentablement, el llavors director general de Transports Terrestres, el Sr. Santiago de Cruylles, envià una carta fent saber al ministre Sr. López Rodó que l'informe era lleugerament favorable, mereixedor de reserves i que els diners que s'invertirien podien tenir una millor destinació. Com a conseqüència d'això i de la política de tancar tots els ferrocarrils deficitaris, el mes de març de 1969 es va decretar la seva clausura definitiva pel 15 de juliol del mateix any. En aquell dia, un grupat de gent es va concentrar a l'estació d'Olot per veure circular per última vegada el que havia estat el petit tren d'Olot.

Però, per sorpresa de tots, el tren petit va tornar a circular de nou al cap d'uns tres mesos. L'ajuntament d'Olot sol·licità a FEVE una de les locomotores per a conservar-la. El 31 d'octubre d'aquell mateix any, la locomotora número 22, conduïda pel maquinista Sr. Freixa i uns quants ajudants, va partir d'Amer, però, a causa que en tot aquest temps no s'havia tingut cura de la via i pel clima tan humit de la comarca, es trabaren l'explanació plena d'herbes, pedres i algun esllavissament. Hagueren d'anar molt en comptes i fins l'endemà no van arribar a Olot, despertant estupor a les poblacions que travessava en veure passar de nou el tren.

Poc després es van iniciar els treballs de desmantellament de tota la instal·lació i, l'any següent, el del material mòbil.

En el enlace señalado puede verse esta imagen con este literal:

**Carmen Barcelona
Sobre railes y asfalto
antes de los 90**

Publicado 11-08-2018

molt bona nit a tothom.

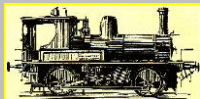
El tren d'Olot

El 13 de novembre 1895 s'inaugurà el tram del tren que va circular entre Amer i Salt, i tres anys més tard, el 1898, el tram fins a Girona. El 14 de Novembre de 1911 s'inaugurà l'arribada del tren a Olot. El 15 de juliol de 1969 un grupat de gent es va concentrar a l'estació d'Olot per veure'l circular per última vegada.

Els trens de Girona.



<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1814748515313199&set=g.548998545470868&type=1&theater&ifg=1>



Lineas

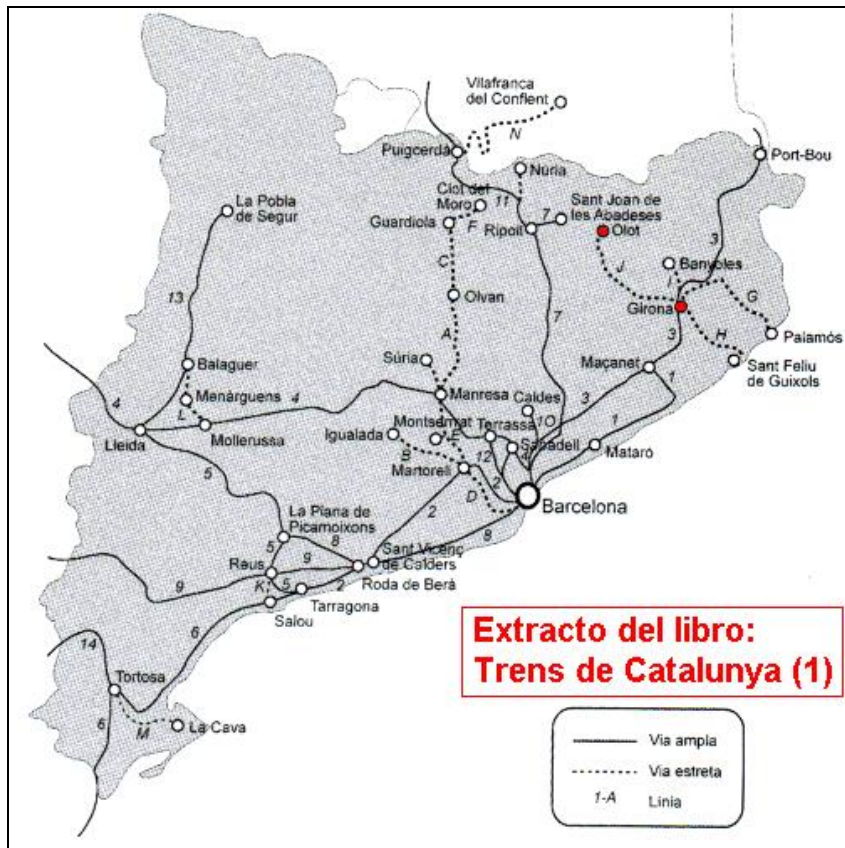


Empresa:
En Activo

Compañia del Ferrocarril d'Olot a Girona SA
Carrilet Olot Girona

Ubicación:

Girona
Girona



Extracto del libro:
Trens de Catalunya (1)

Disponía de 10 estaciones y 11 apeaderos.

- Girona
- Salt
- Bescanó
- Vilanna (apeadero)
- Bonmatí
- Anglés (apeadero)
- Anglés
- La Cellerà
- El Pasteral (apeadero)
- Amer
- Font Picant (apeadero)
- Les Planes (apeadero)
- Sant Feliu de Pallerols
- Sant Miquel de Pallerols (apeadero)
- Sant Esteve de Bas
- Les Preses (apeadero)
- Sant Privat (apeadero)
- Olot

(faltan localizar los nombres de 3 apeaderos).



LINEAS



Empresa:
En Activo

Compañia del Ferrocarril d'Olot a Girona SA
Carrilet Olot Girona

Ubicación:

Girona
Girona



Datos de Concesiones hasta 1968 (de José Antº Tartajo):

Adjudicación:

Línea	Prov	km	Titular	tipo	Fecha	Exped.	Vehículos	Observaciones
Girona y San Feliu de Pallerols	GE	37	Compañia del Ferrocarril de Olot a Girona S.A.	def.	04-11-1959	5354	2	-

General:

V	provincial	Itinerario	Concesionario
V-1948	GI-37	Girona y San Feliu de Pallerols	Compañia del Ferrocarril de Olot a Girona S.A.



Resumen de Líneas Generales (Gen.Cat.)

Referencia	DGT	Nac	Loc	Línea	Titular	Observaciones
1982-06/GenCat-Fotocopias	2040	V1948	GI37	Olot-Girona (per Amer)	Transportes Eléctricos Interurbanos SA TEISA	
1983-03/GenCat-Libro	2040	V1948	GI37	Olot-Girona (per Amer)	Transportes Eléctricos Interurbanos SA TEISA	
1987-04/GenCat-Fotocopias	2040	V1948	GI37	Olot-Girona (per Amer)	Transportes Eléctricos Interurbanos SA TEISA	
1989-01/GenCat-Fotocopias	2040	V1948	GI37	Olot-Girona (per Amer)	Transportes Eléctricos Interurbanos SA TEISA	
1991-05/GenCat-Fotocopias	2040	V1948	GI37	Olot-Girona (per Amer)	Transportes Eléctricos Interurbanos SA TEISA	
1992-06/GenCat-Fotocopias	2040	V1948	GI37	Olot-Girona (per Amer)	Compañia del Ferrocarril de Olot a Girona SA	Antes era de TEISA
1995-12/GenCat-Libro	2040	V1948	GI37	Olot-Girona (per Amer)	Compañia del Ferrocarril de Olot a Girona SA	
2002-06/GenCat-ListadoWeb	2040	V1948	GI37	Olot-Girona (per Amer)	Compañia del Ferrocarril de Olot a Girona SA	
2003-10/GenCat-ListadoWeb	2040	V1948	GI37	Olot-Girona (per Amer)	Compañia del Ferrocarril de Olot a Girona SA	
2004-12/GenCat-ListadoWeb	2040	V1948	GI37	Olot-Girona (per Amer)	Compañia del Ferrocarril de Olot a Girona SA	
2005-10/GenCat-Listado(GC)	2040	V1948	GI37	Olot-Girona (per Amer)	Compañia del Ferrocarril de Olot a Girona SA	
2006-00/ListadoCetmoWeb		V1948	GI37	Sant Feliu de Pallerols a Girona amb fillols	Compañia del Ferrocarril de Olot a Girona SA	



Información

Información / Bibliografía / Enlaces

Libro "Carrilets de Girona" (Ferrocarrils de Catalunya) de Antoni Mañé i Sabat	Editado en junio 2007 Por El Mirador (Jaume Gras Bartrolí)
Libro "Trens de Catalunya" (Ferrocarrils de Catalunta) De Jaume Gras i Bartrolí	Editado en noviembre 2005 Por El Mirador (Jaume Gras Bartrolí)
Video sobre los Carrilets de Olot-Girona + Girona St. Feliu Guixols	http://www.youtube.com/watch?v=Cqo1Sn6QGkM&feature=related
Video sobre el Carrilet Olot-Girona	http://www.youtube.com/watch?v=Fg0DNIIGOSw&feature=related
Datos sobre la historia del Carrilet	http://ferrocarriles.wikia.com/wiki/Ferrocarril_de_Olot_a_Girona
Datos sobre la historia del Carrilet y de su material rodante	http://www.acampamos.com/comunidades/catalu%C3%B1a/vias%20verdes/carrilet/historia_carrilet.htm
En la revista Carril-23 (de 03-1988) hay un reportage sobre el tema:	De nuevo en servicio la locomotora 22 del "Olot-Girona"
Web: Associació Amics del Tren Olot-Girona (ASAMTOG)	http://www.trenolot.cat/